
C. THEORET
LAW BOOKSELLER
PUBLISHER, IMPORTER
& BOOKBINDER
MONTREAL, CAN.



J H P Foran
apl 1902

# RÉPERTOIRE GÉNÉRAL ALPHABÉTIQUE

DU

# DROIT FRANÇAIS

X

# RÉPERTOIRE GÉNÉRAL ALPHABÉTIQUE

DU

# DROIT FRANÇAIS

contenant

SUR TOUTES LES MATIÈRES DE LA SCIENCE ET DE LA PRATIQUE JURIDIQUES

**L'EXPOSÉ DE LA LÉGISLATION, L'ANALYSE CRITIQUE DE LA DOCTRINE ET LES SOLUTIONS DE LA JURISPRUDENCE**

ET AUGMENTÉ SOUS LES MOTS LES PLUS IMPORTANTS

*DE NOTIONS ÉTENDUES DE DROIT ÉTRANGER COMPARÉ*

ET DE DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ

Publié sous la direction de


**ED. FUZIER-HERMAN**

ANCIEN MAGISTRAT

Par MM.

**A. CARPENTIER**
AGRÉGÉ DES FACULTÉS DE DROIT
AVOCAT A LA COUR DE PARIS

**G. FRÈREJOUAN DU SAINT**
DOCTEUR EN DROIT, ANCIEN MAGISTRAT
AVOCAT A LA COUR DE PARIS

Avec la Collaboration des

**RÉDACTEURS DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS ET DU JOURNAL DU PALAIS**

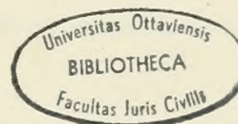
ET NOTAMMENT DE MM.

**Baudry-Lacantinerie**, doyen de la Faculté de droit de Bordeaux;
**De Boislisle**, vice-président au Tribunal de première instance de la Seine;
**Bufnoir**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**E. Chavegrin**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**A. Christophle**, gouverneur du Crédit foncier de France, ancien ministre des Travaux publics, ancien avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation;
**Em. Cohendy**, professeur à la Faculté de droit de Lyon;
**T. Crépon**, conseiller à la Cour de cassation;
**R. Dareste**, conseiller à la Cour de cassation, membre de l'Institut;
**Demangeat**, conseiller à la Cour de cassation, professeur honoraire à la Faculté de droit de Paris;
**G. Demante**, professeur honoraire à la Faculté de droit de Paris;
**A. Esmein**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**E. Garsonnet**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**J.-E. Labbé**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**J. Lacointa**, avocat à la Cour de Paris, ancien avocat général à la Cour de cassation;
**Ch. Laurent**, conseiller à la Cour de cassation de Belgique;
**L. Limelette**, conseiller à la Cour d'appel de Liège;
**Ch. Lyon-Caen**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**E. Naquet**, procureur général près la Cour d'appel d'Aix;
**N. Panhard**, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation;
**Eug. Pierre**, secrétaire général de la Présidence de la Chambre des députés;
**L. Renault**, professeur à la Faculté de droit de Paris;
**A. Ribéreau**, professeur à la Faculté de droit de Bordeaux;
**Ruben de Couder**, conseiller à la Cour de cassation;
**Ch. Vibert**, docteur en médecine, médecin légiste, chef du Laboratoire d'anatomie pathologique;
**Viollet**, bibliothécaire de la Faculté de droit de Paris, professeur à l'École des Chartes, membre de l'Institut;

POUR LE DROIT COMPARÉ CIVIL ET CRIMINEL ET LE DROIT PUBLIC INTERNATIONAL

de M. Ernest **Lehr**,

Professeur honoraire de Législation comparée à l'Université de Lausanne, conseil de l'Ambassade de France en Suisse, secrétaire général de l'Institut de droit international.


## TOME DIXIÈME

**CESSION DE DROITS SUCCESSIFS. — CHEMIN VICINAL**


PARIS

LIBRAIRIE DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS
ET DU JOURNAL DU PALAIS

L. LAROSE, ÉDITEUR

22, RUE SOUFFLOT, 22

1893



# EXPLICATION DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

*Ann. lég. étr.* Annuaire de législation étrangère (publication de la société de législation comparée).
Belg. jud. Belgique judiciaire.
*Bull. civ.* Bulletin civil des arrêts de la Cour de cassation.
*Bull. crim.* Bulletin criminel des arrêts de la Cour de cassation.
*Bull. lég. comp.* Bulletin de la Société de Législation comparée.
Cass. Cour de cassation.
Circ. Circulaire.
C. civ. Code civil.
C. comm. Code de commerce.
C. for. Code forestier.
C. instr. cr. Code d'instruction criminelle.
C. pén. Code pénal.
C. proc. Code de procédure civile.
Cons. d'Ét. Conseil d'État.
Cons. préf. Conseil de préfecture.
D. *Jurisprudence générale* de Dalloz; recueil périodique (mêmes observations que pour le recueil Sirey).
Décr. Décret.
Déc. min. fin. Décision du ministre des finances.
Déc. min. just. Décision du ministre de la justice.
Déc. min. int. Décision du ministre de l'intérieur.
*Fr. jud.* *France judiciaire.* (Le premier chiffre double [77-78] indique l'année, le second la partie, le troisième la page.)
Instr. gén. Instructions générales de la direction de l'enregistrement.
J. enreg. Journal de l'enregistrement.
J. trib. comm. Journal des tribunaux de commerce de Teulet et Camberlin.
L. Loi.
Leb. chr. Recueil des arrêts du Conseil d'État (ordre chronologique), fondé par Lebon, continué par MM. Hallays-Dabot et Panhard.
*Loc. cit.* Loco citato.
Mémor. Comm. Mémorial du commerce et de l'industrie.
Ord. Ordonnance.
P. *Journal du Palais.* — Lorsque le renvoi comprend trois chiffres, le premier indique l'année; le second (1 ou 2) indique, soit le tome, la collection comprenant deux volumes par année jusqu'en 1856, — soit la partie, chaque volume se trouvant, depuis 1881, divisé en deux parties; le troisième chiffre indique la page; ainsi [P. 53.2.125] signifie : [**Journal du Palais,** année 1853, tome 2, page 125]; — [P. 83.1.464] signifie : [**Journal du Palais,** année 1883, 1re partie, page 464]. Les renvois aux années n'ayant qu'un volume ne comprennent naturellement que deux chiffres. — Depuis 1892, le *Sirey* et le *Journal du Palais* ont une même pagination; ainsi [S. et P. 92.1.78] veut dire : **Sirey** et **Journal du Palais,** année 1892, 1re partie, page 78.
P. *Lois, décr.*, etc. Collection des lois du Journal du Palais.
P. adm. chr. *Journal du Palais.* — Partie administrative (ordre chronologique).
P. *Bull. enreg.* Journal du Palais; Bulletin spécial d'enregistrement, 1851-1864.
P. chr. Collection *chronologique* du *Journal du Palais*, refondue jusqu'en 1835 inclusivement pour la Jurisprudence des Cours et Tribunaux, et continuée pour la Jurisprudence administrative.
Pand. Belg. Pandectes Belges. — Répertoire alphabétique de la jurisprudence belge, sous la direction de MM. E. Picard et d'Hoffschmidt.
*Pasicr.* *Pasicrisie Belge.* (Mêmes observations que pour le recueil Sirey, sauf pour les premières années, qui ne comportent qu'une pagination.)
Rev. alg. Revue algérienne.
Rev. crit. Revue critique de législation et de jurisprudence.
Rev. gén. d'adm. Revue générale d'administration.
Rev. gén. dr. fr. Revue générale du droit français.
Rev. prat. Revue pratique du droit français.
S. *Recueil général des Lois et des Arrêts fondé par J.-B. Sirey.* — Le premier chiffre indique l'année, le second la partie, le troisième la page; ainsi [S. 75.1.477] veut dire : [**Sirey**, année 1875, 1re partie, page 477].
S. chr. Collection du même recueil, refondue jusqu'en 1830 inclusivement par ordre chronologique; chaque arrêt se trouve donc à sa date.
S. *Lois ann.* Collection des Lois du même recueil.
Sol. Solution de la régie de l'enregistrement.
Tar. civ. Tarif civil.
Tar. crim. Tarif criminel.
Trib. des confl. Tribunal des conflits.


IMPRIMERIE
CONTANT-LAGUERRE
LVX VITAM
BAR-LE-DUC

# LISTE

*des collaborateurs qui ont pris part à la rédaction du présent volume :*

MM.

G. APPERT, docteur en droit;

CH. BAGNÉRIS, conseiller à la Cour de Paris;

BELLOM, ingénieur au Corps des mines;

BLUMENTHAL, docteur en droit, avocat à la Cour de Paris;

G. BREUILLAC, conseiller à la Cour de Lyon;

F. DAGUIN, avocat à la Cour de Paris, secrétaire général de la Société de législation comparée;

A. DARRAS, docteur en droit;

M. GÉRARDIN, docteur en droit, attaché au Contentieux du chemin de fer d'Orléans;

GIRY, professeur à l'École des Chartes;

MAGNY, chef de bureau à la Direction des Cultes;

MAUGUIN, ancien rédacteur au Ministère de l'Agriculture;

MAURY, docteur en droit, conseiller à la Cour d'appel de Pau;

MOULLÉ, sous-chef de bureau au Ministère des Travaux publics;

OLLION, sous-chef de bureau au Ministère de l'Intérieur;

EUG. PIERRE, secrétaire général de la Présidence de la Chambre des députés;

POULARD, adjoint à l'Intendance du 1er Corps d'armée;

RAOUL ROSSE, procureur de la République à Loches;

TAUDIÈRE, professeur suppléant à la Faculté libre de droit, de Paris;

TISSERAND, sous-chef de bureau au Ministère des Travaux publics.

# RÉPERTOIRE GÉNÉRAL

DU

# DROIT FRANÇAIS.

## CESSION DE DROITS SUCCESSIFS.

LÉGISLATION.

C. civ., art. 841, 889, 1696, 1697, 1698.

BIBLIOGRAPHIE.

André, *Dictionnaire de droit civil, commercial, administratif et de procédure*, 1887-1890, 4 vol. in-8°, v° *Transport de droits successifs*. — Amiaud, *Tarif général et raisonné du notariat*, 1881, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 105 et s. — Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, § 209, p. 302 et 303; t. 4, § 312, p. 126; § 356, p. 404; § 359 *ter*, p. 446 et s.; § 386, p. 573; t. 5, § 519, p. 432; t. 6, § 621 *ter*, p. 516 et s. — Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, 1889, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 2, n. 232 et s.; t. 3, n. 639 et s. — Bédarride et Rivière, *Traité du dol et de la fraude en matière civile et commerciale*, 1886, 4e édit., 4 vol. in-8°, t. 4, n. 1765 et s. — Berger, *Transcription. Distinction des actes translatifs de propriété d'avec ceux qui sont simplement déclaratifs*, 1875, 1 vol. in-8°, n. 83. — Berriat Saint-Prix, *Notes élémentaires sur le Code civil*, 1845-1856, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 2981 et s., 3161 et s.; t. 3, n. 6770 et s. — Boileux, *Commentaire sur le Code civil*, 6e édit., 1856, 7 vol. in-8°, t. 3, p. 292 et s., 412 et 413; t. 5, p. 815 et s. — Chabot et Belost-Jolimont, *Commentaire sur la loi des successions*, 1848, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 69 et s., 319 et s., 692 et s. — Chardon, *Traité du dol et de la fraude en matière civile et commerciale*, 1828, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 361 et s. — Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 4e édit. (en cours de publication), v° *Droits successifs*. — Delvincourt, *Cours de Code civil*, 1834, 5e édit., 3 vol. in-4°, t. 2, p. 44 et notes, 51 et notes; t. 3, p. 83 et 84 et notes. — Demante et Colmet de Santerre, *Cours analytique du Code civil*, 1873-1884, 9 vol. in-8°, t. 3, n. 171 et s., 234; t. 7, n. 142 et s. — Demolombe, *Traité des successions*, 1879-1880, 5 vol. in-8°, t. 4, n. 1 et s. — Ducaurroy, Bonnier et Roustain, *Commentaire théorique et pratique du Code civil*, 1851, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 680 et s., 809 et 810. — Duranton, *Cours de droit français*, 1844, 4e édit., 22 vol. in-8°, t. 7, n. 185 et s., t. 16, n. 518 et s. — Favard de Langlade, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823, 5 vol. in-4°, v° *Droits successifs*. — Flandin, *De la transcription en matière hypothécaire*, 1861, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 28, 393. — Fouët de Conflans, *Esprit de la jurisprudence des successions*, 1839, 1 vol. in-8°, p. 158 et 159, 335 et s., 648 et s. — Guillouard, *Traité de la vente et de l'échange*, 1889-1890, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 696, 761, 797, 859 et s. — Théophile Huc, *Traité théorique et pratique de la cession et de la transmission des créances*, 1891, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 65 et s., 84. — Hureaux, *Traité du droit de succession*, 1865-1868, 5 vol. in-8°, t. 3, n. 306 et s., t. 5, n. 29 et s. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Cession de droits successifs*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 10, n. 341 et s., 424 et s., 491 et s., t. 24, n. 565 et s. — Malpel, *Traité élémentaire des successions ab intestat*, 1826, 1 vol. in-8°, n. 190, 245 et s., 314. — Marcadé et Pont, *Explication théorique et pratique du Code civil*, 1872-1884, 7e édit., 13 vol. in-8°, t. 3, p. 221 et s., 311 et 312; t. 6, p. 339 et s. — Merlin, *Recueil alphabétique des questions de droit*, 4e édit., 8 vol. in-4°, v$^{is}$ *Droits successifs* (cession de), *Retrait successoral*; — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v° *Droits successifs*. — Poujol, *Traité des successions*, 1842, 2 vol. in-8°, t. 1, p. 409 et 410; t. 2, p. 98 et s., 389 et s. — Pothier, *Œuvres*, édit. Bugnet, 1861-1862, 11 vol. in-8°, t. 1, p. 110 et s., 522 et s.; t. 2, p. 22, 429; t. 3, p. 39, 44, 143, 207, 211, 257, 259, 263, 343, 348, 382, 384, 407; t. 7, p. 120; t. 8, p. 196, 205; t. 9, p. 235, 709, 728. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v$^{is}$ *Droits successifs*, t. 4, 1842, *Retrait successoral*, t. 8, 1844. — Taulier, *Théorie raisonnée du Code civil*, 1840-1846, 7 vol. in-8°, t. 3, p. 296 et s., 396 et 397; t. 6, p. 188 et s. — Toullier et Duvergier, *Droit civil français suivant l'ordre du Code*, 6e édit., 21 vol. in-8°, t. 4, n. 433 et s.; t. 17, n. 296 et s. — Troplong, *Commentaire du titre de la vente*, 1856, 5e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 953 et s. — Vazeilles, *Résumé et conférence des commentaires du Code civil sur les successions, donations et testaments*, 1847, 3 vol. in-8°, t. 1, p. 152, 318 et s., 542 et s. — Verdier, *Transcription hypothécaire. Explication de la loi du 23 mars 1855*, 1881, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 89 et 90. — Vigié, *Cours élémentaire de droit civil français*, 1889-1890, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 303 et s.; t. 3, n. 852 et s. — Zachariæ, Massé et Vergé, *Le droit civil français*, 1854-1860, 5 vol. in-8°, t. 2, § 393, p. 387 et note; t. 4, § 692, p. 331 et s.

Benoît, *Traité du retrait successoral*, 1838, 1 vol. in-8°. — Binet, *De la cession de droits successifs*, Nancy, 1870, 1 vol. in-8°. — Bloch, *Du retrait successoral*, Strasbourg, 1859, 1 vol. in-8°. — Blocaille, *Du retrait successoral*, Strasbourg, 1866, 1 vol. in-8°. — Doublet, *Du retrait successoral*, 1859, 1 vol. in-8°. — Drouet, *Des retraits de droits litigieux, successoral, lignager, féodal*, 1854, 1 vol. in-8°. — Fournier, *Du retrait successoral*, Dijon, 1862, 1 vol. in-8°. — Grenier, *Des retraits*, 1872, 1 vol. in-8°. — Manessier, *De la vente des créances, d'hérédité et de droits litigieux*, 1866, 1 vol. in-8°. — Terrat, *Des retraits*, 1872, 1 vol. in-8°.

*Etude sur les retraits* (J.-E. Labbé) : Rev. crit., t 6, p. 142. — *L'acte de retrait successoral est-il de nature à être transcrit, ou doit-il, au moins, être mentionné en marge de la transcription du transport des droits successifs?* (Méline) : Rev. du not. et de l'enreg., t. 5, p. 417. — *Transport de droits successifs* (Paultre) : Rev. du not. et de l'enreg., t. 2, p. 103; t. 4, p. 109. — *Du droit du cessionnaire d'un avancement d'hoirie contre l'hérédité* (Lespinasse) : Rev. crit., t. 39, p. 1. — *La cession de droits successifs peut-elle produire l'effet déclaratif du partage?* (Planiol) : Rev. crit., t. 49, p. 588. — *Si le retrait successoral peut être exercé alors que la cession ne comprend qu'une part déterminée dans un immeuble indivis* (Derome) : Rev. crit., t. 13, p. 530; — *Moyen pratique à employer pour éviter les difficultés qui se présentent*

*[illegible]ment. Lorsqu'il s'agit d'obtenir mainlevée et radiation d'une inscription d'office prise pour sûreté de la charge imposée à l'acquéreur de droits successifs d'acquitter tout ou partie des dettes de la succession* : Rev. de l'enreg. et du not., année 1863, n. 112.

*De l'effet du retrait. Le retrait de droits successifs ou de droits litigieux a-t-il pour effet de décharger le cessionnaire de ses obligations envers le cédant?* (Demolombe) : Rev. prat., t. 7, p. 335. — *De la nature et des effets du retrait successoral. Examen de la doctrine de M. Demolombe sur ce point* (Mourlon) : Rev. prat., t. 9, p. 241. — *Le retrait successoral peut-il être exercé par les successeurs irréguliers, tels que les enfants naturels et les légataires universels ou à titre universel? Quid d'un partage de communauté ou d'un partage de société?* (Héan) : Rev. prat., t. 18, p. 323. — *Du retrait successoral. Recherches sur l'origine de l'art. 841, C. civ.* (Alb. Desjardins) : Rev. prat., t. 30, p. 497. — *L'acquéreur des droits successifs d'un cohéritier n'est-il saisi de ces droits à l'égard des tiers que par la signification du transport fait aux autres héritiers?* : Rev. Wolowski, t. 4, p. 234. — *A partir de quel moment le retrayant a-t-il un droit exclusif?* : Rev. Wolowski, t. 6, p. 457. — *L'exercice du retrait successoral, tout en subrogeant le retrayant aux droits du cessionnaire, a-t-il pour effet d'affranchir celui-ci de ses obligations envers le cédant?* (Brives-Cazes) : Rev. Wolowski, t. 40, p. 69. — *Cession de droits successifs. Signification. De la nécessité de signifier les cessions de droits successifs aux débiteurs de la succession et aux cohéritiers du cédant, ou de l'application de l'art. 1690, C. civ., à ces différents cas* (Clarard) : J. du notar., 17 nov. 1875.

Enregistrement et timbre. — C. A., *Nouveau dictionnaire d'enregistrement et de timbre*, 1874, 2 vol. in-4o, vo *Droits successifs*. — Championnière et Rigaud, *Traité des droits d'enregistrement*, 2e édit. 1851, 6 vol. in-8o, t. 3, n. 2160 et s. — Clerc, *Traité de l'enregistrement*, 1863, 2 vol. in-8o, t. 1, n. 1615 et s., 1824, 1986. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèques*, 1874-1885, 6 vol. in-4o, vis *Droits successifs* (cession de), *Retrait*, n. 32 et s. — Fessard, *Dictionnaire de l'enregistrement et des domaines*, 1844, 2 vol. in-4o, vo *Droits successifs*. — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 1879, 6e édit., 5 vol. in-4o, vo *Droits successifs*. Naquet, *Traité théorique et pratique des droits d'enregistrement*, 1881, 3 vol. in-8o, t. 1, n. 289; t. 2, n. 317 et 865.

*Enregistrement. Cession de droits successifs. Dissimulation de prix* (Didio) : Rev. du notar. et de l'enreg. (Rev. critique), t. 27, n. 7470.

*L'acte portant cession, par des dispositions séparées et pour des prix distincts : 1o de droits successifs mobiliers; 2o d'un droit d'usufruit sur des immeubles, est sujet pour le tout au droit de vente immobilière, s'il ne contient pas l'estimation des objets mobiliers, article par article, prescrit par l'art. 9, L. 22 frim. an VII. Moyen pratique de surmonter la difficulté et d'éviter de payer un droit exorbitant, tout en se dispensant de donner un détail impossible* (Paultre) : Rev. du not. et de l'enreg., année 1862, n. 166.

*Pour éviter, dans une certaine mesure, le paiement de droits d'enregistrement, lorsqu'il s'agit de faire le transport de droits successifs, on peut, auparavant, quand la situation le permet, procéder à un partage des biens de la succession et attribuer tous les meubles à celui des cointéressés qui a le projet de céder ses droits et tous les immeubles à l'autre* (Paultre) : Rev. du not. et de l'enreg., année 1863, n. 530.

### Index alphabétique.

DIVISION.

---

## CHAPITRE I.

### NOTIONS PRÉLIMINAIRES. — CARACTÈRES DE LA CESSION DE DROITS SUCCESSIFS.

**1.** — Il y a cession de droits successifs toutes les fois qu'un héritier, légitime ou testamentaire, aliène, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux, l'universalité ou une quote-part de ses droits à une succession qui lui est échue.

**2.** — Cette cession, dont la loi consacre la validité dans les art. 1696 et s., C. civ., se sépare très-nettement du pacte sur succession future; elle porte sur une succession déjà ouverte; il se peut, d'ailleurs, que les parties donnent à un pacte sur succession future le nom de cession, ou qu'elles cherchent à réaliser par un seul et même acte l'une et l'autre opération; cette pratique est évidemment condamnée par la loi; aussi, a-t-il été décidé qu'une cession de droits successifs échus et à échoir, faite pour un seul et même prix, est nulle pour le tout. — Metz, 14 juill. 1825, Ducroq, [S. et P. chr.] — Limoges, 13 févr. 1828, Dupuy-Gorgeon, [S. et P. chr.] — V. Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 4.

**3.** — Sauf indication contraire, les développements qui vont suivre ne s'appliquent qu'à la cession de droits successifs faite à titre onéreux; lorsqu'un héritier se dépouille gratuitement, au profit d'un tiers, de ses droits dans une succession, il réalise un acte qui, ayant la nature d'une donation ou d'un testament, est soumis aux règles qui gouvernent les donations et les testaments.

**4.** — Pothier, dans son *Traité de la vente*, a résumé d'une manière très-heureuse la nature et le fonctionnement de la cession de droits successifs; la lecture de ce passage peut, par avance, fournir une idée d'ensemble de cette institution; d'autre part, le Code civil ne contenant pas, quant à cette cession, de théorie générale, on est d'accord pour s'en rapporter, sur les points dont le législateur de 1804 ne s'est pas occupé, aux données de l'ancien droit. Pothier s'exprime ainsi : « Lorsqu'on vend une hérédité, ce n'est pas le titre et la qualité d'héritier que l'on vend; ce titre et cette qualité sont attachés à la personne de l'héritier et ne peuvent s'en séparer; d'où il suit qu'ils ne peuvent se vendre... Que vend-on quand on vend l'hérédité d'un défunt? On vend tout ce qui en est provenu et proviendra. Lorsque je vends mes droits successifs en la succession de quelqu'un, je vends tout l'émolument que j'ai retiré de cette succession, et tout ce que je pourrai en retirer; en un mot, tout l'actif à la charge par l'acheteur de me décharger de toutes les dettes et charges de la succession, et de m'en indemniser. De ces principes, il suit que l'héritier qui a vendu ses droits successifs n'en demeure pas moins héritier et qu'il n'est point, par cette vente, libéré des engagements qu'il a contractés en acceptant la succession; il demeure, par conséquent, obligé envers les créanciers de la succession, et envers les légataires; et il peut être poursuivi par les uns et par les autres, sauf son recours contre l'acheteur, qui sait s'en acquitter ». — Pothier, *De la vente*, n. 529.

**5.** — On voit ainsi que l'acheteur de droits successifs peut difficilement, lors du contrat, apprécier l'importance des engagements qu'il prend, et déterminer la consistance des biens qu'il recueillera; ses droits et ses obligations suivent les fluctuations qu'éprouve la composition active et passive de la succession cédée; néanmoins, il est bon de remarquer dès maintenant que le cédant doit garantir à son cessionnaire sa qualité d'héritier; la cession tomberait si celui qui s'est donné comme héritier ne possédait véritablement pas cette qualité. — Guillouard, *Vente*, t. 2, n. 859; Duvergier, t. 2, n. 301 et s.

**6.** — Il ne faudrait pas aller, d'ailleurs, jusqu'à dire que la vente a pour objet le titre même d'héritier; aujourd'hui, comme au temps de Pothier, le vendeur promet tout ce qui est provenu ou proviendra de l'hérédité, mais le titre d'héritier reste attaché à sa personne; à ce point de vue, il est encore permis de rappeler l'adage romain : *semel heres, semper heres*. — Colmet de Santerre, t. 5, n. 142 *bis*-I-II; Duvergier, t. 2, n. 316.

**7.** — En partant de cette conception, les auteurs modernes, suivant en cela d'ailleurs l'opinion des jurisconsultes anciens décident que, sauf stipulation contraire ou exception dérivant des circonstances de fait, la cession de droits successifs ne comprend pas les objets, tels que portraits, papiers de famille, décorations, etc., que le défunt a pu laisser et qui, n'ayant par eux-mêmes qu'une valeur intrinsèque minime, offrent surtout un intérêt pour la famille à raison des souvenirs qu'ils évoquent, et, par suite, restent attachés à la qualité d'héritier. — V. Denisart, *Collect. de décisions nouvelles*, v° *Cession de droits successifs*, § 1, n. 3; Troplong, t. 2, n. 974; Duvergier, t. 2, n. 338; Guillouard, t. 2, n. 871; Marcadé, sur l'art. 1696, n. 3; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 14.

**8.** — Il a été jugé, dans le même ordre d'idées, que, comme la qualité d'héritier est inhérente à la personne et ne peut être cédée, le cessionnaire de droits successifs ne peut relever appel contre un jugement qui statue sur les dettes de la succession. — Toulouse, 20 avr. 1888, [*Gaz. Midi*, 11 mai 1888]

**9.** — Il ne faudrait pas penser, en sens inverse, que la cession a pour objet chacun des biens qui composent la succession pris isolément; « l'hérédité est considérée comme une universalité, *universitas facti*, et l'objet de la vente est cette universalité ». — Colmet de Santerre, t. 7, n. 142 *bis*-I; Demolombe, t. 2, n. 253; Aubry et Rau, t. 4, p. 448, § 359 *ter*.

**10.** — Il résulte de cette nature spéciale qu'il y a lieu de reconnaître à la cession de droits successifs que celui qui achète une hérédité *a non domino* se trouve soumis pendant trente ans au recours du véritable titulaire des droits cédés; il ne peut, malgré sa bonne foi, prescrire instantanément les meubles corporels, ou les immeubles par l'usucapion de dix à vingt ans; les art. 2279 et 2265 ne s'appliquent, en effet, qu'à ceux qui ont acheté des meubles ou des immeubles certains et déterminés, pris en eux-mêmes et non comme faisant partie d'une universalité. — Demolombe, *loc. cit.*, t. 15, n. 534; Troplong, *Prescription*, t. 2, n. 1066; Duranton, t. 1, n. 581; t. 7, n. 95; Aubry et Rau, t. 2, p. 113, § 183; de Folleville, *Possession des meubles*, n. 63; Chabot, sur l'art. 816, n. 2; Vazeille, sur l'art. 815, n. 4; Dutruc, n. 232.

**11.** — Sans procéder à une véritable cession de ses droits successifs, un héritier peut aliéner tout ou partie de ses droits dans la succession qui lui est échue; pour cela, il peut vendre en bloc ou en détail ses biens héréditaires; il peut encore se borner à céder ses prétentions à la succession. — Guillouard, t. 2, n. 860; Laurent, t. 24, n. 565.

**12.** — Dans le premier cas, on se trouve en présence d'une vente ordinaire; le droit du cessionnaire porte, dès le jour du contrat, sur des objets nettement déterminés; il n'est pas tenu de payer les dettes successorales et si, lorsque la dette est hypothécaire, il peut être tenu de payer ou de délaisser, il a son recours contre le cessionnaire. — Guillouard, t. 2, n. 861.

**13.** — Dans la seconde hypothèse, celui qui se rend acquéreur des prétentions d'une personne à une hérédité fait un contrat essentiellement aléatoire; non seulement ses droits et ses obligations subissent le contre-coup des changements qu'éprouve l'hérédité recueillie, mais encore le cessionnaire ne peut recourir en garantie contre le cédant lorsque celui-ci n'était véritablement pas appelé à recueillir la succession sur laquelle il avait élevé des prétentions; on suit, dans le silence du Code, les données de l'ancien droit. — Toulouse, 14 mars 1889, Delbès, [*Pand. franç.*, 89.2.185, et la note de M. Beauchet] — *Sic*, Pothier, *Vente*, n. 528; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 2; Guillouard, *Vente*, t. 1, n. 862; Duranton, t. 16, n. 520; Troplong, *Vente*, t. 2, n. 957; Aubry et Rau, t. 4, p. 447, § 359 *ter;* Laurent, t. 24, n. 565 et 578; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 2; Colmet de Santerre, t. 7, n. 143 *bis*-II.

**14.** — Toutefois, on doit reconnaître que le cédant serait tenu de dommages-intérêts vis-à-vis du cessionnaire s'il était démontré que, lors de la cession, il avait conscience ou aurait dû avoir conscience de la fausseté de ses prétentions (L. 12, Dig., *De hereditate vel actione vendita*, 18, IV). — Troplong, t. 2, n. 958; Duvergier, t. 2, n. 312; Aubry et Rau, *loc. cit.;* Guillouard, *loc. cit.*

**15.** — La différence entre la cession de droits successifs et le contrat par lequel le cédant aliène ses prétentions à une succession réside donc en ce que, dans le premier cas, le cédant garantit sa qualité d'héritier, alors que, dans l'autre cas, « c'est un hasard qui fait l'objet du contrat, comme lorsqu'on achète le coup de filet d'un pêcheur ». — Pothier, *loc. cit.* — Cela étant, il devient très-intéressant de distinguer entre l'une et l'autre opération; pour cela, on s'attache d'abord aux expressions employées dans le contrat et aux circonstances qui ont pu précéder et accompagner l'accord des parties.

**16.** — Mais il se peut que ce mode d'investigation ne fournisse aucun renseignement utile; en ce cas, quel est le contrat que les parties doivent être censées avoir voulu faire? Il semble préférable de décider, qu'en pareil cas, l'intention des parties a été de réaliser une cession de droits successifs: « les vraisemblances sont pour un contrat commutatif, dans lequel le vendeur garantit, sinon des biens, au moins sa qualité d'héritier ». — Guillouard, t. 2, n. 863; Aubry et Rau, t. 4, p. 447, § 359 *ter*, note 1. — *Contrà*, Laurent, t. 24, n. 565 et 566.

**17.** — Au surplus, et d'une manière générale, les tribunaux doivent rechercher la nature des conventions intervenues entre les parties, sans s'attacher exclusivement au nom qu'il a plu à celles-ci de leur donner. Ainsi, il a pu être décidé, avec juste raison, que l'acte par lequel un agent d'affaires, moyennant une part déterminée, se charge du recouvrement et de la liquidation d'une succession, dont l'héritier ignore l'ouverture ou l'importance, mais qui, à raison des circonstances de temps, de lieu et de publicité, n'aurait pu rester ignorée de cet héritier, constitue non une vente à forfait et aléatoire de droits successifs, mais un simple mandat, dont il appartient par conséquent aux tribunaux de déterminer et de réduire le salaire, si celui qui a été fixé par la convention est excessif. — Cass., 7 févr. 1855, Navoit et 18 avr. 1855, Trannoy, [S. 55.1.527, P. 55.2.515, D. 55.1.205]; — — V. Laurent, t. 24, n. 569. — V. *suprà*, v° *Agent d'affaires*, n. 72 et s.

**18.** — De même, et en sens inverse, on a considéré comme véritable cession, et non comme prêt, l'acte par lequel un cohéritier cède et transporte à son créancier, et pour sûreté de sa créance, pareille somme à prendre dans les valeurs héréditaires, alors que les juges déclarent que le contrat litigieux réunit toutes les conditions de la vente : *Res, pretium et consensus*, et que les parties ont eu l'intention de faire une cession, bien que conditionnelle. — Cass., 8 mai 1844, Lépaux, [S. 44.1.612, P. 44.2.143]

## CHAPITRE II.

### RÈGLES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX CESSIONS CONSENTIES AU PROFIT DE TIERS ET AUX CESSIONS CONSENTIES AU PROFIT DE COHÉRITIERS.

#### SECTION I.

**Qui peut figurer dans une cession de droits successifs.**

**19.** — Les dispositions du Code relatives à la cession de droits successifs concernent, pour ainsi dire uniquement, le retrait successoral et la question de garantie; il ne faudrait cependant pas conclure de ce silence des textes que ce contrat est soumis exclusivement aux principes du droit commun; il est notamment des personnes qui, quoique pouvant être, d'une manière générale, venderesses ou donatrices, ne peuvent cependant remplir ce rôle lorsqu'il s'agit de l'aliénation de droits successifs.

**20.** — C'est ainsi que nos tribunaux qui, en vertu d'une jurisprudence dont nous n'avons pas à apprécier le mérite en ce moment, reconnaissent la validité des actes à titre onéreux passés par l'héritier apparent, décident ordinairement que la cession de droits successifs faite par un héritier apparent, ne saurait être considérée comme valable. — Demolombe, t. 2, n. 253; Merlin, *Quest. de dr.*, v° *Héritier*, § 3; Duranton, t. 1, n. 559 et 581; Demante, t. 1, n. 176 *bis*-VI; Troplong, *Vente*, t. 2, n. 960; de Folleville, *Vente de la chose d'autrui*, n. 31 et s.; *Possession des meubles*, p. 128, à la note; Jozon, *Rev. prat.*, t. 14, p. 387; Laurent, t. 24, n. 576.

**21.** — Ainsi que Duvergier l'a fait observer, d'ailleurs, la disposition de l'art. 1696 qui impose au vendeur d'une hérédité la garantie de sa qualité d'héritier implique que la vente d'une hérédité faite par un héritier apparent est nulle; il est certain, en effet, que la garantie suppose l'éviction, et que l'éviction ne se conçoit qu'autant qu'un héritier, autre ou plus proche que le vendeur, peut exercer son droit, faire valoir sa qualité contre le tiers acquéreur et retirer de ses mains la succession. — Duvergier, t. 2, n. 303 et s.

**22.** — Il a été jugé, en ce sens, que si les actes d'aliénation passés avec l'héritier apparent par des tiers de bonne foi sont inattaquables par l'héritier véritable qui se représente, ce principe ne saurait être étendu à la vente du *titre* même d'héritier et des droits qui en dérivent; qu'une telle aliénation est nulle à l'égard du véritable héritier, et doit être annulée sur sa demande. — Cass., 26 août 1833, Legros, [S. 33.1.737, P. chr.]

**23.** — ... Que la théorie sur les actes passés par l'héritier apparent ne saurait être appliquée à la vente de l'hérédité ou de l'universalité des droits successifs. — Rouen, 16 juill. 1831, Tissier, [S. 34.2.443] — Agen, 19 janv. 1842, Hébrard, [S. 43.2.281, P. 45.1.164]

**24.** — Et, dans ce même cas, l'acquéreur évincé n'a pas le droit de retenir la possession des objets composant l'hérédité, jusqu'à ce qu'il ait obtenu le remboursement des sommes par lui payées à la décharge de cette hérédité. — Agen, 19 janv. 1842, précité.

**25.** — Etant donné cette jurisprudence sur la question de validité des cessions de droits successifs faites par les héritiers apparents, on comprend que le débiteur d'une créance comprise dans la cession d'une hérédité faite par un héritier apparent puisse se refuser à payer la dette aux mains du cessionnaire lorsqu'il a de justes motifs de croire que, par suite de la découverte d'un testament, les droits conférés par l'héritier apparent peuvent être résolus. — Trib. Toulouse, 26 nov. 1885, [*Gaz. des trib. du Midi*, 17 janv. 1886]

**26.** — En résumé, la cession de droits successifs n'est permise que de la part de celui qui est appelé à recueillir une succession déjà ouverte; mais, il n'est pas nécessaire, pour que la cession soit valable, que le successible ait déjà accepté; il y a même lieu de remarquer, qu'aux termes exprès de l'art. 780, la cession de droits successifs faite par un héritier, soit à un étranger, soit à ses cohéritiers ou à quelques-uns d'entre eux, emporte acceptation. — Delvincourt, t. 2, p. 79; Duranton, t. 6, n. 393 et s.; Demolombe, t. 14, n. 434 et s.; Aubry et Rau, t. 6, p. 392, § 611 *bis*. — V. *suprà*, v° *Acceptation de succession*, n. 263 et s.

**27.** — Le successible cédant doit, dans ce cas, être considéré comme un héritier pur et simple. — Demolombe, t. 14, n. 437; Colmet de Santerre, t. 7, n. 142 *bis*-VI.

**28.** — On a cependant pensé que le successible qui viendrait à céder ses droits à l'hérédité avant d'avoir pris parti, pourrait valablement déclarer qu'il entend réserver pour le cessionnaire la faculté d'accepter sous bénéfice d'inventaire; cette expression de sa volonté empêcherait, d'une part, que la cession ne lui imprimât la qualité d'héritier pur et simple, et de l'autre, transmettrait à l'acheteur le droit d'agir comme héritier bénéficiaire, en remplissant toutes les formalités prescrites pour la conservation de ce bénéfice. — Duvergier, t. 2, n. 341; Duranton, t. 16, n. 528.

**29.** — En tous cas, on reconnaît généralement que l'héritier qui a déjà pris la qualité d'héritier bénéficiaire peut, en cette qualité, figurer dans une cession de droits successifs sans qu'il en résulte pour lui la perte des avantages attachés à cette qualité. V. *suprà*, v° *Acceptation de succession*, n. 536 et s.; *Bénéfice d'inventaire*, n. 359, 750, 816. — V. en ce sens, Charondas, *Quest.*, tit. 5, chap. 2; Ferrière, sur l'art. 342, *Coutume de Paris*, Glos. 2, n. 10 et 20; Lebrun, *Des successions*, liv. 3, chap. 8, sect. 2, n. 25; Denizart, v° *Hérédité*, n. 16; Duranton, t. 16, n. 528; Troplong, *Vente*, n. 974; Duvergier, *Vente*, t. 2, n. 341; Demante, t. 3, n. 126 *bis;* Fouquet, *Encycl. du dr.*, v° *Bénéf. d'invent.*, n. 137 et s.; Laurent, t. 9, n. 406; t. 24, n. 568; Guillouard, t. 2, n. 866. — *Contrà*, Colmet de Santerre, t. 5, n. 142 *bis*-V.

**30.** — Le même accord ne se manifeste pas à l'égard des cessions consenties par un héritier auquel a été signifiée une opposition à partage. Dans une opinion, on décide que l'opposition à partage a pour effet d'empêcher que l'héritier débiteur ne puisse valablement céder ses droits héréditaires au préjudice du créancier opposant. — Cass., 18 févr. 1862, Lapie, [S. 62.1.305, P. 62.852, D. 62.1.224] — Paris, 19 janv. 1843, Carrier,

S. 51.2.143, P. 53.1.344] — *Sic*, Demolombe, t. 17, n. 238; t. 25, n. 120; Dutruc, n. 538. — V. aussi Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 390, § 393, note 33.

**31.** — Décidé, dans le même sens, que lorsque le créancier d'un des héritiers a formé opposition à ce qu'il soit procédé au partage de la succession hors de sa présence, la cession que fait ensuite cet héritier à ses cohéritiers de ses droits immobiliers est comme non avenue à l'égard du créancier. — Toutefois, les cohéritiers peuvent, nonobstant cette opposition faire une transaction uniquement relative à la fixation de l'actif mobilier. — Metz, 20 avr. 1836, [illegible], [P. chr.]

**32.** — Mais, les cours d'appel n'ont pas admis, sans protestation, la théorie de la Cour suprême. Certaines ont décidé que l'opposition à partage de la part des créanciers de l'un des cohéritiers n'a pas pour effet d'empêcher l'héritier de disposer de ses droits successifs; qu'en conséquence, la cession qu'il en consent postérieurement au profit d'un tiers de bonne foi, est valable. — Douai, 24 mai 1850, Plouvion, [S. 51.2.143, P. 51.2.152, D. 51.2.87] — Paris, 15 mars 1860, Parain, [S. 60.2.486, P. 60. 541]

**33.** — ... Que l'opposition à partage ne fait pas obstacle à ce que l'héritier vende ou hypothèque à des tiers de bonne foi la portion qui lui revient dans les immeubles de la succession. — Bordeaux, 4 déc. 1872, Barsalou, [S. 73.2.78, P. 73.343, D. 73. 2.207]

**34.** — Les partisans de cette opinion en déduisent cette conséquence qu'une telle cession, régulièrement signifiée, valant opposition au regard du créancier opposant à partage, le cessionnaire doit concourir avec ce dernier sur la part héréditaire de l'héritier cédant. — Paris, 15 mars 1860, précité.

**35.** — On a étendu le système suivi par la Cour de cassation à des actes équivalents à des oppositions à partage; c'est ainsi qu'il a été décidé que la demande en partage formée par le créancier personnel de l'un des héritiers a pour effet, comme l'opposition à partage, de frapper d'indisponibilité la part héréditaire du cohéritier débiteur. — Orléans, 29 mai 1845, Felissot-Croué, [P. 45.2.477]

**36.** — De même encore, il a été jugé que l'opposition aux scellés formée par le créancier d'un cohéritier a pour effet, aussi bien qu'une opposition à partage, et quoiqu'elle n'ait point été notifiée directement aux héritiers, d'empêcher que le cohéritier ne puisse valablement céder tout ou partie de ses droits héréditaires au préjudice du créancier opposant. — Paris, 10 juin 1858, Stiegler, [S. 59.2.161, P. 59.718] — *Sic*, Vazeille, *Succes.*, sur l'art. 882, n. 2; Rolland de Villargues, v° *Opposition à partage*, n. 29 (2e édit.); Fouet de Conflans, p. 594; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, § 393, note 31; Chauveau, sur Carré, *Lois de la proc.*, n. 3102 *bis*; Fréminville, *Minorité et tutelle*, t. 1, n. 457 et 458; Dutruc, n. 525; Jay, *Des scellés*, p. 118; Demolombe, t. 5, n. 232.

**37.** — Mais, à ce point de vue particulier, il est permis de remarquer la même divergence que celle qui vient d'être signalée. Jugé, à cet égard, que l'opposition aux scellés ne dessaisissant pas l'héritier de la libre disposition de ses droits héréditaires, les cessions par lui faites à des tiers de bonne foi sont valables. — Dijon, 16 mars 1874, Lagandrie, [D. 76.5.327]

## Section II.

### Effets du contrat de cession.

#### § 1. *Droits qui en dérivent pour le cessionnaire. — Obligations qui en résultent pour le cédant.*

**38.** — Évidemment, la vente des droits successifs ne comprend que les choses sur lesquelles les parties ont eu l'intention de traiter. — Cass., 25 janv. 1819, Grenier, [P. chr.]

**39.** — Ainsi lorsque, dans l'inventaire de l'actif d'une communauté conjugale, l'époux survivant a recélé des valeurs de la communauté, et que l'un des héritiers a cédé sa part et portion dans ladite communauté, cette cession, surtout si elle a eu lieu dans un temps où le recel était ignoré, ne comprend pas la valeur recélée. — Rennes, 7 mai 1845, Morel, [P. 45.2.353]

**40.** — De même, on doit présumer que, lorsqu'après le moment où les parties ont traité, la part héréditaire du cédant se trouve accrue par suite des renonciations émanant d'autres cohéritiers, le cessionnaire ne profite pas de l'augmentation qu'éprouve la part héréditaire de chacun des successibles; le cohéritier cédant conserve pour lui-même la portion des biens du renonçant qui lui advient par l'effet du droit d'accroissement; il en doit être ainsi, en principe, alors même qu'il aurait précédemment déclaré céder tous ses droits héréditaires. — Cujas, liv. 12, *Observ.*, cap. 13; Vinnius, *Quæst. select.*, lib. 1, cap. 55; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 6; Troplong, t. 2, n. 971 et s.; Duvergier, t. 2, n. 339; Aubry et Rau, t. 4, p. 449, § 359 *ter*, note 10; Bugnet, sur Pothier, *De la vente*, n. 545, note 1; Guillouard, t. 2, n. 872; Delvincourt, t. 3, p. 175. — *Contrà*, Barthole, *ad leg. re conjunct., de leg.*; Duarey, *De jure accrescendi*, lib. 2, caus. 6; Marcadé, sur l'art. 1696, n. 3; Proudhon, *Usufruit*, t. 2, n. 570. — V. encore Laurent, t. 24, n. 575; Colmet de Santerre, t. 7, n. 144 *bis*-VII.

**41.** — Dans le même ordre d'idées, il a été décidé que la remise des biens invendus des émigrés, ordonnée par la loi du 5 déc. 1814, doit profiter à l'héritier ou au légataire de l'émigré, par préférence à l'acquéreur des droits successifs, s'il est constant, en fait, que les parties n'ont pas eu l'intention de traiter sur les biens remis, qui, lors de la vente, étaient sous le séquestre. — — Cass., 18 févr. 1819, Maynaud de Pancemont, [S. et P. chr.] — *Sic*, Duvergier, *loc. cit.*

**42.** — ... Que la cession ou vente de ses droits successifs, consentie antérieurement à la loi du 27 avr. 1825 par l'héritier d'un émigré, ne comprend pas l'indemnité accordée par cette loi aux émigrés ou à leurs successions,... à moins de stipulation expresse (C. civ., art. 1696 et 1163). — Cass., 21 mai 1828, Andouy, [P. chr.] — Colmar, 2 avr. 1827, Thomassin, [S. chr.] — Besançon, 3 juill. 1828, de Saporta, [S. et P. chr.]

**43.** — ... Que le transport de tous droits dans la succession d'un émigré, même *de tous les droits immobiliers qui pourraient être découverts par la suite dans cette succession*, n'est pas réputé comprendre nécessairement l'indemnité accordée à la succession de l'émigré par la loi du 27 avr. 1825, s'il est antérieur à cette loi; que vainement on dirait qu'à moins de réserves expresses, le transport de droits successifs comprend tout ce qui dépend de la succession cédée, et que le droit à l'indemnité était acquis aux émigrés du jour de la confiscation de leurs biens et non pas seulement du jour où la loi leur a accordé cette indemnité (C. civ., art. 1696, 1697 et 1698); — du moins l'arrêt qui le décide ainsi, sur le motif que les parties n'avaient pas entendu comprendre l'indemnité de la cession, est sous ce rapport à l'abri de la cassation (C. civ., art. 1163 et 2048). — Cass., 8 févr. 1830, Folin, [S. et P. chr.]

**44.** — ... Que l'art. 1697, C. civ., d'après lequel celui qui vend une *hérédité* sans spécification est réputé avoir vendu tous les objets de cette hérédité non expressément réservés, ne fait pas obstacle à ce que les juges ne puissent, d'après les clauses de l'acte, déclarer que l'intention des parties n'a pas été de comprendre dans la vente le droit à l'indemnité accordée par la loi du 27 avr. 1825. — Cass., 16 juin 1831, Thevenez, [S. 31.1.241]

**45.** — En résumé, on doit s'attacher à l'intention probable des parties lorsque l'on veut déterminer l'importance des droits cédés. Il a donc pu être décidé, à cet égard, qu'un acte portant cession des droits d'une personne dans diverses successions qui y sont expressément désignées, peut être déclaré applicable pareillement aux droits de la même personne dans une autre succession qui n'y est pas mentionnée, lorsque les juges reconnaissent, d'après les circonstances de la cause, que la cession de ces derniers droits était dans la pensée des parties contractantes, et que c'est par une simple erreur de fait qu'ils n'ont pas été désignés avec les autres. — Limoges, 27 avr. 1847, Brandy-Lacroisille, [S. 52.2.430, P. 53.1.55]

**46.** — La cession devant porter sur l'universalité ou sur une quote-part des droits héréditaires, on comprend aisément que, d'après l'art. 1697, le cédant qui a déjà profité des fruits de quelque fonds, ou reçu le montant de quelque créance appartenant à l'hérédité ou vendu quelques effets de la succession, soit tenu de les rembourser à l'acquéreur, s'il ne les a expressément réservés lors de la vente.

**47.** — Ce texte a donné naissance à quelque difficulté; on s'est d'abord demandé si le cessionnaire avait droit à une indemnité à raison des aliénations d'objets héréditaires consenties gratuitement par le cédant; en droit romain et dans notre ancien droit, ses prétentions à cet égard auraient été favorablement accueillies; d'autre part, le motif sur lequel s'appuient les dis-

positions de l'art. 1697 sont d'ordre assez général pour s'appliquer aux aliénations à titre gratuit comme aux ventes ou autres opérations à titre onéreux; la réponse semble donc devoir être affirmative; c'est en ce sens que se sont prononcés la plupart des auteurs. — Pothier, n. 535; Duranton, t. 16, n. 522; Troplong, t. 2, n. 967; Aubry et Rau, t. 4, p. 448, § 359 *ter*.

**48.** — Néanmoins, certains interprètes, trop respectueux du texte de l'art. 1697, refusent, en pareille hypothèse, un recours aux cessionnaires. — Duvergier, t. 2, n. 324; Guillouard, t. 2, n. 867.

**49.** — Pour le cas où l'aliénation d'un ou de plusieurs objets héréditaires effectuée avant la cession, a eu lieu à titre onéreux, notre texte ne précise pas d'une façon très-nette la somme que le cédant doit verser aux mains du cessionnaire; il n'apparait pas clairement de notre article si l'obligation du vendeur se mesure à la valeur véritable des objets cédés ou au prix effectif de la vente; le motif sur lequel repose la disposition contenue dans l'art. 1697 rend préférable cette dernière opinion; le vendeur n'ayant profité que du montant du prix de vente, n'est tenu d'indemniser le cessionnaire que jusqu'à concurrence de ce prix. — Pothier, n. 534; Colmet de Santerre, t. 7, n. 144 *bis*-I; Aubry et Rau, *loc. cit.;* Laurent, t. 24, n. 573 et 574.

**50.** — En tous cas, il est bien certain que de telles aliénations, intervenues avant la cession, sont opposables au cessionnaire; de même celui-ci doit subir les conséquences des dégradations qu'ont pu subir, soit par cas fortuit, soit même du fait du cédant, les objets laissés par le défunt. — Pothier, *Vente*, n. 529 et 534; Guillouard, t. 2, n. 870; Duranton, t. 16, n. 522; Duvergier, t. 2, n. 324 et s., 335; Aubry et Rau, t. 4, p. 449, § 359 *ter*, note 9; Laurent, t. 24, n. 573; Colmet de Santerre, t. 7, n. 144 *bis*-IV; Laurent, t. 24, n. 574.

**51.** — On s'est demandé s'il n'y aurait pas lieu cependant de déclarer le vendeur responsable vis-à-vis de l'acheteur à raison des pertes qui auraient été causées par son dol ou par sa faute grave; il est assez difficile de concevoir qu'une pareille question ait été posée; c'est qu'en effet, tant que l'héritier n'a point consenti une vente de l'hérédité, étant resté seul propriétaire, aucun devoir ne lui était imposé; il ne pouvait donc pas manquer à des obligations qu'il ne s'était point encore imposées, et ne pouvait commettre aucune faute. — Duvergier, t. 2, n. 326. — *Contrà*, Troplong, t. 2, n. 966. — V. aussi Aubry et Rau, *loc. cit.*

**52.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'un acquéreur de droits successifs n'est pas recevable à arguer de nullité les actes d'aliénations partielles qui auraient été consentis par son cédant avant la cession, alors même qu'ils remonteraient à une époque antérieure à l'ouverture de la succession; il ne saurait avoir plus de droits que le cédant lui-même. — Douai, 14 févr. 1812, Grumiaux, [P. chr.]

**53.** — Le vendeur de droits successifs doit restituer à l'acquéreur ce qu'il a reçu d'une personne qui se croyait faussement débitrice de la succession, lorsqu'il s'en trouve encore nanti. — Duvergier, t. 2, n. 334. — *Contrà*, Duranton, t. 16, n. 523.

**54.** — Lorsque le successible est créancier du défunt, l'un des effets de son acceptation est d'éteindre sa créance par voie de confusion; en ce sens, l'héritier tire donc profit de sa qualité : aussi, s'il vient à céder ses droits successifs, la créance, éteinte par voie de confusion, renait pour ainsi dire d'elle-même. — Pothier, n. 537 et s.; Colmet de Santerre, t. 7, n. 144 *bis*-VI; Guillouard, t. 2, n. 869; Laurent, t. 24, n. 571; Duvergier, t. 2, n. 331 et s., 344 et s.; Aubry et Rau, t. 4, p. 448, § 359 *ter;* Delvincourt, t. 3, p. 175; Duranton, t. 12, n. 487, t. 16, n. 526; Colmet de Santerre, t. 5, n. 255 *bis*-III.

**55.** — Il en est de même des droits réels que l'héritier pouvait avoir à l'encontre des biens composant la succession. — Pothier, n. 537; Colmet de Santerre, *loc. cit.;* Laurent, *loc. cit.*

**56.** — Il est inutile de faire observer d'ailleurs que si, dans l'une et l'autre hypothèse, la créance éteinte ou les droits réels disparus sont à nouveau appelés à produire leurs anciens effets, il n'en est ainsi que dans les rapports réciproques du cédant et du cessionnaire; le bénéfice de la confusion est définitivement acquis aux tiers et, par exemple, la caution qui garantissait la dette de l'héritier n'en est pas tenue à l'égard du cessionnaire. — Pothier, *Vente*, n. 529; Duranton, t. 16, n. 525; Troplong, t. 2, n. 980; Duvergier, t. 2, n. 346 et 348; Aubry et Rau, t. 4, p. 448, § 359 *ter*, note 7; Guillouard, *loc. cit.;* Laurent, *loc. cit.*

**57.** — L'art. 1138, C. civ., rompant en ce point avec les traditions de l'ancien droit, déclare que la propriété se transmet, au moins entre les parties, par le seul échange des volontés; il semble que l'application au cas de cession de droits successifs de la théorie nouvelle ne pouvait soulever de difficultés; un auteur a cependant prétendu que, dans cette hypothèse, le transfert de propriété ne se produisait qu'au moment de la délivrance; il en serait ainsi parce que le cessionnaire de droits successifs serait véritablement un acheteur de choses indéterminées. — Pothier. *Vente*, n. 531; Laurent, t. 24, n. 568.

**58.** — Une pareille opinion est inadmissible; l'art. 1138 ne reçoit pas, il est vrai, application au cas d'aliénation de choses indéterminées; le transfert ne se produit alors que lorsque, par un fait postérieur, l'objet du droit a été nettement précisé, mais la cession de droits successifs n'est pas une vente de choses indéterminées; sans doute, « les choses vendues ne sont pas déterminées entre le cessionnaire et les héritiers du cédant, elles ne le seront que par le résultat du partage; mais entre le cédant et le cessionnaire il n'y a rien à déterminer, rien à individualiser, le cédant aliène tous ses droits, et, à proprement parler, il n'a rien à livrer, c'est au cessionnaire à provoquer le partage avec les cohéritiers du cédant, et, une fois le partage provoqué, à prendre lui-même livraison des objets compris dans le lot qui lui est échu par le partage ». — Guillouard, t. 2, n. 865; Colmet de Santerre, t. 7, n. 142 *bis*-III et IV.

**59.** — Sur les biens compris dans la cession, le cessionnaire exerce les droits que leur nature comporte; il en devient propriétaire; aussi a-t-on dû décider qu'une cession de droits successifs signifiée régulièrement aux cohéritiers du cédant avant toutes autres oppositions confère au cessionnaire un droit exclusif sur toutes les créances qui proviennent de la succession, et qu'il n'y a pas lieu à contribution sur le produit de ces créances entre lui et les autres créanciers du cédant. — Trib. Seine, 30 juin 1891, [J. *la Loi* 23 juill.]

**60.** — Mais il est bien évident que le cessionnaire ne peut avoir que les droits dont jouissait ou dont aurait joui le cédant. C'est ainsi que si le cessionnaire de la totalité ou d'une fraction de la part d'un héritier peut demander le partage de la succession, le cessionnaire partiel dont les droits portent indivisément sur certains objets héréditaires n'est pas admis à provoquer le partage contre le gré des autres héritiers; il ne peut en ce cas agir qu'au nom et du chef du cédant, comme tout créancier de celui-ci. — Pothier, *Des successions*, chap. 5, art. 11, § 2; Demolombe, t. 15, n. 624; Aubry et Rau, t. 6, p. 512, § 621 *bis;* Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 358, § 388; Dutruc, n. 244 et 245.

**61.** — Faisons observer, à ce sujet, que le cohéritier qui a concouru au partage d'une portion des biens de l'hérédité avec le cessionnaire à titre particulier de la part d'un autre cohéritier dans cette portion de biens, n'a aucune action hypothécaire sur les biens échus à ce cessionnaire, pour les sommes dont la liquidation générale de la succession, à laquelle le cessionnaire est resté étranger, le constitue créancier. — Cass., 19 août 1840, de Beaurepaire, [S. 40.1.686, P. 40.2.242] — *Sic*, Fuzier-Herman, sur l'art. 884, n. 6.

**62** — De ce que les droits du cessionnaire sont les mêmes que ceux du cédant, il suit encore que le partage effectué par voie de licitation entre un cessionnaire des droits d'un cohéritier et les autres héritiers, est simplement déclaratif de propriété vis-à-vis du cessionnaire, comme vis-à-vis des autres créanciers. Par suite, si le cessionnaire se rend acquéreur sur licitation d'un immeuble dépendant de la succession, cet immeuble demeure libre des hypothèques dont l'avaient grevé les autres propriétaires par indivis. — Cass., 27 janv. 1857, Mesplis, [S. 57.1.665, P. 58.406, D. 57.1.5] — *Sic*, Demolombe, t. 17, n. 289 et 290; Aubry et Rau, t. 6, p. 560, § 625. — V. aussi Douai, 2 mai 1848, Pannier, [S. 49.2.393, D. 49.2.184]

**63.** — La cession ne fait pas disparaître les droits nés antérieurement au profit de tiers. — Ainsi, le créancier d'un cohéritier qui a provoqué le partage ne peut être écarté par les autres cohéritiers, quoique depuis l'action en partage le cohéritier débiteur soit devenu étranger à la succession par la vente de ses droits successifs. — Aix, 9 janv. 1832, Gonet, [S. 32.2.600, P. chr.]

**64.** — L'héritier, ainsi que nous l'avons déjà dit précédemment, doit uniquement garantir en principe sa qualité d'héritier; dans le silence du contrat, son obligation de garantie est ainsi limitée

mais rien ne s'oppose à ce que le cédant promette garantie dans une mesure plus considérable; c'est dans une espèce de cette nature qu'il a été jugé que l'héritier qui a cédé ses droits successifs, avec promesse de garantir et indemniser le cessionnaire de tout recours au sujet desdits droits, est tenu, par suite, et au cas où une action en éviction a été écartée, de garantir l'acquéreur des frais et dépens occasionnés par cette action, si celui qui l'a intentée devient insolvable. — Bourges, 28 nov. 1871, Neuilly, [S. 72.2.299, P. 72.1196] — V. Duvergier, *Vente*, t. 1, n. 386, t. 2, n. 307 et s.; Troplong, *id.*, t. 1, n. 500; Chauveau, sur Carré, *Lois de la proc.*, quest. 784 *bis;* Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 685, p. 297, note 13; Aubry et Rau, t. 4, § 359 *ter*, p. 450; Guillouard, t. 2, n. 873; Laurent, t. 24, n. 578; Colmet de Santerre, t. 7, n. 143 *bis*-II.

**65.** — Tout au contraire, comme celui qui doit garantie ne peut évincer, il est toujours exact, même en l'absence de stipulation spéciale, de décider que le cohéritier qui a cédé ses droits successifs à un tiers, est non-recevable à demander le retrait successoral contre son cessionnaire. — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.]

**66.** — Mais comme il ne répond en principe que de ses faits personnels, l'héritier qui cède à un tiers ses droits indivis dans une succession n'est pas tenu de garantir son cessionnaire contre l'exercice par un autre héritier du retrait successoral. — Cass., 15 mai 1844, Lachazée, [P. 44.1.736]

**67.** — La quotité des dommages-intérêts à la charge du cédant se détermine par les principes du droit commun. Décidé, à cet égard, que le cessionnaire d'une certaine quotité de droits successifs a droit, en cas d'éviction partielle, à une indemnité qui doit être calculée, non pas seulement sur la différence existant entre le prix de la cession et la valeur de la chose réellement livrée, mais bien sur celle qui existe entre la valeur de la chose réellement livrée et celle de la chose qui devait l'être si l'acte de cession eût reçu son exécution entière. — Pau, 20 mai 1851, Soroste, [P. 52.1.216, D. 51.2.149] — *Sic*, Laurent, t. 24, n. 577; Duvergier, t. 2, n. 313.

### § 2. *Obligations mises à la charge du cessionnaire. — Droits reconnus au cédant.*

**68.** — Tout d'abord, pour qu'une cession d'hérédité soit valable il faut, comme pour toute autre vente, qu'il y ait stipulation d'un prix en faveur du cédant et obligation pour les cessionnaires de payer le prix convenu. — Trib. Seine, 15 avr. 1891, Ferrent et autres, [J. *la Loi*, 28 avr.]

**69.** — Sauf les dérogations qui seront indiquées dans le chapitre IV, le paiement du prix stipulé doit se faire dans les mêmes conditions que celui du prix d'une vente quelconque, alors même que la cession est intervenue entre cohéritiers. Décidé, à cet égard, et dans une espèce où le cessionnaire s'était prévalu à tort des dispositions de l'art. 1653, C. civ., que l'héritier acquéreur des droits de l'un de ses cohéritiers ne pouvait ajourner le paiement de son acquisition jusqu'au règlement d'un partage judiciaire, alors qu'il existait déjà un partage d'ascendants provisoirement exécuté, surtout si dans les biens vendus se trouvaient des immeubles propres au cohéritier vendeur. — Rennes, 9 déc. 1846, Coum, [P. 47.1.248]

**70.** — Indépendamment du prix fixé par la convention comme prix de la cession, le cessionnaire doit rembourser au cédant certaines avances qu'il a pu être appelé à faire; sous ce rapport, l'art. 1698 contient une série de dispositions corrélatives à celles que renferme l'art. 1697 et qui ont été précédemment examinées; ce texte impose à l'acquéreur l'obligation de rembourser au vendeur ce que celui-ci a payé pour les dettes et charges de la succession et de lui faire raison de tout ce dont il était créancier, sauf, d'ailleurs, le cas où il y a stipulation contraire.

**71.** — Il résulte de ce texte, et de cette autre considération que la loi française ignore la cession de dettes, une conséquence importante et sur laquelle tous les auteurs sont d'accord : il semble incontestable que la cession faite par un héritier de ses droits successifs ne l'affranchit pas des poursuites des créanciers de la succession; il en est différemment toutefois si ceux-ci ont accepté le cessionnaire comme débiteur et qu'il y ait eu délégation parfaite. — Liège, 23 déc. 1841, [*Pasicr.*, 42.2.138] — *Sic*, Pothier, *Vente*, n. 529; Aubry et Rau, t. 4, p. 450, § 359 *ter* et t. 6, p. 442, § 617; Delvincourt, t. 2, p. 54, note 5; Vazeille, sur l'art. 870, n. 7; Delaporte, *Pandectes françaises*, t. 3, p. 395; Laurent, t. 11, n. 56; t. 24, n. 570 et 579; Fuzier-Herman, sur l'art. 873, n. 14; Duranton, t. 16, n. 525; Duvergier, t. 2, n. 316 et 348; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 37.

**72.** — En sens inverse, on doit admettre que, sauf le cas de délégation parfaite, les créanciers n'ont pas d'action directe contre le cessionnaire; ils ne peuvent le poursuivre en principe qu'en exerçant les droits du cédant, leur débiteur. — Bruxelles, 7 août 1847, [*Pasicr.*, 48.2.328] — *Sic*, Duranton, t. 16, n. 525; Aubry et Rau, t. 4, p. 450, § 359 *ter*, note 11; Laurent, t. 24, n. 579.

**73.** — La jurisprudence se montre cependant assez portée à admettre une action directe des créanciers de l'hérédité contre les cessionnaires. Ainsi il a été jugé que l'acquéreur d'une quote-part entière et indivise d'une hérédité, qu'il ait transcrit ou non son contrat, admis au lieu et place de l'héritier vendeur, doit remplir toutes les obligations de ce dernier, et, par suite, a pu être tenu des dettes de l'hérédité, personnellement au prorata de son émolument et hypothécairement pour le tout, sauf son recours contre les cohéritiers, et cela encore bien qu'il n'ait acquis que la part de l'héritier dans une ligne. — Cass., 12 août 1824, Laplanche, [S. et P. chr.]

**74.** — Spécialement, le successible qui, après avoir renoncé, se rend cessionnaire de droits héréditaires de son cosuccessible, est tenu, comme représentant celui-ci, des dettes de la succession, bien qu'il ne soit pas lui-même cohéritier. — Bordeaux, 11 mai 1833, Malleville, [P. chr.]

**75.** — Quoi qu'il en soit, la part des dettes pour laquelle le cessionnaire est tenu de contribuer est proportionnelle à la part de l'actif qu'il est appelé à recueillir; mais les parties peuvent modifier la mesure de la contribution du cessionnaire. — Décidé, à cet égard, qu'un transport de droits successifs peut, bien que ne renfermant à cet égard aucune restriction expresse, être considéré, par interprétation des clauses de l'acte, comme ne mettant à la charge du cessionnaire qu'une partie du passif afférent à l'actif cédé. En vain dirait-on, qu'à moins de stipulation formelle, un pareil transport comprend nécessairement l'actif et le passif dans une même proportion. — Cass., 14 févr. 1854, de Saint-Blancart-Saint-Victor, [S. 54.1.795, P. 54.2.197, D. 54.1.53] — *Sic*, Laurent, t. 24, n. 580.

**76.** — Le cédant, ainsi forcé de payer les créanciers de la succession, peut être amené à payer par erreur une personne qui se présente à tort comme créancière; en ce cas, doit-on déclarer recevable le recours qu'il forme de ce chef contre le cessionnaire? Dans le sens de l'affirmative, on a fait observer que le cédant ne répond pas des fautes qu'il commet dans son administration. — Duvergier, t. 2, n. 347.

**77.** — L'opinion contraire est préférable; ce n'est qu'à l'égard des faits antérieurs à la cession, que le cédant est réputé n'avoir pu commettre de faute (V. *suprà*, n. 51); d'ailleurs, payer une personne qui n'est pas créancière de l'hérédité ce n'est pas administrer la succession; c'est faire « une opération *à côté* de la succession. » — Pothier, *Vente*, n. 544 et 545; Guillouard, t. 2, n. 868; Duranton, t. 16, n. 523; Aubry et Rau, t. 4, p. 448, § 359 *ter*, note 6; Chabot, *Des successions*, sur l'art. 873, n. 19; Delvincourt, t. 3, p. 176.

**78.** — L'art. 1698, plus explicite sur ce point que l'art. 1697, impose au cessionnaire la nécessité de payer au cédant les créances que celui-ci pouvait avoir contre la succession et que la confusion avait momentanément éteinte; on pourrait reproduire les observations qui ont été présentées sur l'hypothèse diamétralement opposée. — Colmet de Santerre, t. 7, n. 145 *bis;* Duvergier, t. 2, n. 344 et s. — V. *suprà*, n. 54.

## Section III.

### Formes de la cession. — Formalités prescrites à l'égard des tiers.

**79.** — Le Code civil ne prescrit aucune forme particulière pour le cas de cession de droits successifs; un pareil contrat est donc soumis, en principe, aux règles du droit commun. — Ainsi, une cession de droits successifs doit, si elle est rédigée par acte sous seing privé, être rédigée en autant d'originaux qu'il y a d'intérêts distincts, et être signée de toutes les parties. — Trib. Lyon, 31 août 1882, Guffroy, [*Gaz. Pal.*, 83.2.260, 2e partie.]

**80.** — Sur les formes particulières que peut revêtir la ces-

sion lorsqu'elle a lieu au profit des cohéritiers du cédant, V. *suprà*, v° *Acceptation de succession*, n. 273 et s.

**81.** — Ce qui vient d'être dit concerne les rapports réciproques du cédant et du cessionnaire. Il n'est pas aussi aisé de déterminer quelles sont les formalités à remplir pour rendre la cession opposable aux tiers; dans une première opinion, on déclare que le cessionnaire doit notifier la cession aux cohéritiers du cédant et se conformer, en outre, pour chaque bien pris en particulier, aux formalités spéciales que la loi a pu édicter dans l'intérêt des tiers.

**82.** — Ce système, au moins dans sa première partie, n'est pas admissible : une hérédité ne constitue pas, en effet, une créance, un droit sur un tiers, mais un droit sur une universalité comprenant l'actif et le passif héréditaires; en d'autres termes, la cession de droits successifs est une transmission de propriété dans laquelle ne figurent ni un créancier cédant ni un débiteur cédé, auquel il y ait lieu de signifier le transport; on peut observer, d'ailleurs, que la notification aux cohéritiers, en la supposant indispensable pour la validité de la cession à l'égard des tiers, serait absolument impossible lorsqu'il n'existe qu'un successible ayant cédé ses droits à un étranger ou deux héritiers dont l'un a acquis les droits de l'autre.

**83.** — Néanmoins, la Cour de cassation, qui avait d'abord repoussé ce système, l'a consacré dans l'un de ses arrêts, pour revenir d'ailleurs dans ses arrêts ultérieurs, à sa doctrine première. — Il a été jugé, en effet, que la cession de droits successifs faite dans la forme de transport ou vente par un héritier, doit être considérée comme une cession de droits incorporels; que, par conséquent, elle doit être signifiée aux tiers détenteurs des biens de la succession pour produire tous ses effets à leur égard. — Cass., 23 juill. 1835, Calsat, [S. 35.1.481, P. chr.] — Pau, 21 déc. 1844, Lamothe, [S. 45.2.451, P. 45.2.524]

**84.** — ... Qu'en l'absence d'une telle signification, les tiers ne peuvent opposer au cédant une fin de non-recevoir contre l'appel par lui interjeté d'un jugement relatif à la succession, rendu postérieurement à la prétendue cession. — Paris, 12 août 1850, Franchin, [P. 51.1.232, D. 51.5.526]

**85.** — ... Que, l'héritier qui a cédé ses droits successifs peut valablement intenter une demande en partage et en licitation, tant que la cession n'a été ni signifiée ni acceptée. — Pau, 1[er] avr. 1873, Delest, [S. 73.2.250, P. 73.1067]

**86.** — ... Que l'art. 1690 est applicable à une cession de droits successifs entre cohéritiers; qu'en un tel cas, le cohéritier cessionnaire n'est saisi, notamment à l'égard des créanciers du cédant, que par la signification de la cession aux autres cohéritiers, ainsi qu'aux débiteurs des valeurs héréditaires. — Nancy, 28 juin 1856, François, [S. 56.2.558, P. 56.1.573, D. 56.2.280]

**87.** — ... Que, par suite, le cohéritier cessionnaire ne peut, à défaut de signification de la cession, opposer cette cession aux créanciers du cédant, afin de les écarter des opérations de partage et de liquidation de la succession, où ils prétendent intervenir pour la conservation des droits de leur débiteur. — Même arrêt.

**88.** — ... Et qu'en un tel cas, une signification de la cession faite postérieurement à cette intervention des créanciers du cédant, serait tardive et sans effet à l'égard de ceux-ci. — Même arrêt.

**89.** — ... Que, le cessionnaire de droits indivis qui n'a point fait connaître l'existence de la cession aux cohéritiers du cédant, et qui n'a point fait opposition à ce qu'il fût procédé au partage hors de sa présence, n'est pas admis à attaquer le partage consommé en son absence. — Douai, 11 févr. 1854, Flament, [D. 55.2.32]

**90.** — ... Que le cessionnaire d'un copartageant qui n'a point formé opposition avant le partage, et qui, par conséquent, est non-recevable à attaquer le partage consommé, est également non-recevable à former tierce opposition au jugement qui a posé les bases du partage : admettre la tierce opposition au jugement, ce serait indirectement permettre à un créancier non opposant avant le partage, d'attaquer le partage consommé. — Riom, 11 févr. 1830, Brousse, [S. chr.]

**91.** — On devrait admettre, d'ailleurs, jugement récent, que l'acheteur de l'hérédité a suffisamment fait connaître la cession et manifesté l'intention d'exercer les droits en résultant à son profit, lorsqu'il a été partie à toutes les opérations de liquidation de la succession. — Trib. Seine, 30 janv. 1892, Bonjour, [*Gaz.-Pal.*, 92.1.301]

**92.** — On peut rapprocher de ces décisions l'arrêt d'après lequel lorsqu'un cohéritier, encore dans l'indivision, a vendu à un tiers un des immeubles indivis, comme représentant ses droits successifs dans les choses à partager, et que cette vente ou cession a été notifiée à l'autre cohéritier, l'acte qui intervient postérieurement entre les deux cohéritiers et par lequel le premier a cédé au second les droits qu'il avait déjà cédés au tiers, est nul comme fait au préjudice des droits acquis à ce tiers. En conséquence, le cohéritier cessionnaire n'est pas fondé à demander contre le tiers cessionnaire antérieur, le délaissement de l'immeuble dont il jouit en vertu de la cession, sous prétexte que cette cession serait nulle comme ayant pour objet une chose qui n'appartenait pas au cédant; il ne peut que demander le [illegible] cet immeuble et des autres biens indivis. — Cass., 11 févr. 1840, Mauin, [S. 40.1.368, P. 40.1.576]

**93.** — Quoi qu'il en soit, on peut aujourd'hui considérer la jurisprudence de la Cour de cassation comme fixée en ce sens que la cession est opposable aux tiers avant toute notification aux cohéritiers. Jugé, en ce sens, que le cessionnaire de droits successifs est saisi des droits cédés du moment de l'acte de cession, même à l'égard des cohéritiers du cédant, sans qu'il soit nécessaire de signifier l'acte à ses cohéritiers. — Cass., 16 juin 1829, Torchon, [S. et P. chr.]; — 6 juill. 1858, Delabrosse, [S. 59.1.247, P. 59.719, D. 58.1.414]; — 16 avr. 1889, Donnève, [S. 91.1.106, P. 91.1.257] — Cass. belg., 30 mai 1840, [*Pasicr.*, 40. 1.392] — Rouen, 27 févr. 1885, Delamare-Debouteville, [S. 86. 2.127, P. 86.2.794] — *Sic*, Duvergier, t. 2, n. 351; Troplong, t. 2, n. 907; Marcadé, sur l'art. 1696, n. 5; Massé et Vergé, t. 4, p. 324, § 691, note 6; Laurent, t. 24, n. 478; Hureaux, *Rev. prat.*, t. 32, p. 64; Aubry et Rau, t. 4, p. 424, § 359, note 24; Rivière, *Jurisp. de la Cour de cass.*, n. 516; Rodière, *Rev. de législ.*, 1836, t. 4, p. 234; Guillouard, t. 2, n. 761 et 797.

**94.** — Par suite, le cédant est sans qualité pour représenter le cessionnaire dans une instance relative aux droits cédés, et introduite même avant l'acte de cession, et le cessionnaire, bien qu'il n'ait pas notifié cet acte aux cohéritiers, est recevable à former tierce opposition au jugement rendu, après la cession, entre ces derniers et le cédant. — Cass., 16 juin 1829, précité.

**95.** — Jugé, encore, dans le même sens, que le cessionnaire de droits successifs mobiliers, après fixation des parts, est valablement saisi, à l'égard des tiers, par la notification de son transport au dépositaire seul de ces valeurs, et ne peut être primé par un cessionnaire postérieur qui avait signifié son transport, non seulement au dépositaire des valeurs, mais encore aux cohéritiers du cédant. — Cass., 8 mai 1844, Lepaux, [S. 44.1.612, P. 44.2.143]

**96.** — Le cessionnaire est donc saisi, même à l'égard des tiers, dès le jour et en vertu du transport. — Toulouse, 24 nov. 1832, Cros, [S. 33.2.316, P. chr.]

**97.** — Et il peut attaquer par la voie de la tierce opposition les jugements qui auraient été rendus avec son cédant à partir de ce jour. — Amiens, 19 août 1825, Torchon, [S. chr.]

**98.** — L'hérédité peut comprendre des biens dont l'aliénation, au moins lorsqu'elle est faite à titre particulier, n'est opposable à l'égard des tiers que si l'acquéreur a rempli certaines formalités; c'est ainsi que l'acheteur d'une créance doit, aux termes de l'art. 1690, notifier son acquisition au débiteur à moins que celui-ci n'ait accepté le transport par acte authentique (V. *suprà*, v° *Cession de créances*, n. 166 et s.); c'est ainsi encore que, d'après la loi du 23 mars 1855, les ventes immobilières n'emportent aliénation à l'égard des tiers que s'il y a eu transcription; l'acheteur d'une hérédité est-il tenu de se conformer à ces prescriptions pour, dans chaque cas particulier, rendre son droit opposable aux tiers?

**99.** — On a parfois prétendu qu'en pareil cas l'acheteur de l'hérédité était dispensé de remplir ces formalités spéciales, mais il est préférable de le soumettre, même dans cette hypothèse, aux prescriptions de l'art. 1690, C. civ., et de la loi de 1855 sur la transcription; dans un bon système de publicité, il faut que tous les actes d'aliénation soient publiés; aussi ne doit-on pas, dans le silence des textes, admettre facilement une dérogation aux règles générales. — Duvergier, t. 2, n. 351 *in fine;* Marcadé, sur l'art. 1696, n. 5; Colmet de Santerre, t. 7, n. 142 *bis*-III-IV. — *Contrà*, pour ce qui concerne les créances héréditaires, Laurent, t. 24, n. 478; Guillouard, t. 2, n. 761 et 866.

**100.** — La jurisprudence s'est prononcée en ce sens; il a donc été jugé que les lois qui veulent que le cessionnaire des droits incorporels ne soit saisi à l'égard des tiers que par la signifi-

cation du transport au débiteur, et qui valident le paiement fait au cédant avant cette signification, s'appliquent à une cession de droits *successifs* faite par un légitimaire sous l'empire d'une législation d'après laquelle l'héritier institué était saisi de l'universalité des biens. — Cass., 18 nov. 1819, Estran, [S. et P. chr.]

**101.** — Par conséquent, l'héritier institué qui a payé au légitimaire le montant de ses droits avant la signification du transport qu'il en avait fait à un tiers, est valablement libéré. — Même arrêt.

**102.** — C'est à ce système que se rattache un arrêt d'après lequel l'art. 1690, C. civ., n'est pas applicable à la cession de droits successifs, lorsqu'il n'existe pas de tiers débiteurs de la succession (C. civ., art. 1689, 1690, 1696 et s.). — Rouen, 27 févr. 1885, précité.

### Section IV.

#### De la nullité et de la rescision de la cession.

**103.** — Les cessions de droits successifs sont soumises, en principe, aux causes de nullité auxquelles sont exposés les contrats en général et les ventes en particulier; il n'est pas nécessaire d'insister à cet égard. Il en résulte que la cession faite, au cours d'une instance en pétition d'hérédité, de droits héréditaires appartenant à des mineurs, ne peut être critiquée, faute d'observation des formalités prescrites par l'art. 467, C. civ., par d'autres que par ces mineurs. Spécialement l'héritier, compétiteur de ces cessionnaires, ne peut en demander la nullité pour ce motif. — Paris, 6 févr. 1854, de Saint-Didier, [P. 54.1.410]

**104.** — De même, la cession de leurs droits héréditaires faite, dans les mêmes circonstances, par des héritiers, ne peut être attaquée par un de leurs cohéritiers, sur le motif que les procurations données à cet effet par lesdits héritiers n'étaient pas suffisamment expresses dans ce but, si les mandants ont ratifié en recevant le prix de la cession. — Même arrêt.

**105.** — D'autre part, un acte de vente de droits successifs duquel il résulte que le vendeur n'a agi que dans l'ignorance de la valeur de ses droits et qualités, peut être annulé, alors surtout que cette erreur provient du fait de l'acheteur. — Angers, 22 mai 1817, Leroux, [S. et P. chr.]

**106.** — Il est bon d'observer, dès maintenant, que certaines cessions consenties à des cohéritiers peuvent être rescindées pour cause de lésion de plus du quart; mais il n'en est ainsi qu'exceptionnellement. — V. *infrà*, n. 173.

**107.** — Du reste, ce n'est pas seulement de cohéritier à cohéritier que l'action en rescision est, en général, inadmissible contre les ventes de droits successifs; les cessions faites à des étrangers sont soumises à la même règle. — Paris, 17 juin 1808, Levacher, [S. et P. chr.]

**108.** — Toutefois, même au cas où la cession a été consentie au profit d'étrangers, il se peut qu'une action en rescision soit possible contre elle; pour cela, il faut supposer que, parmi les biens compris dans la succession, se trouvent des immeubles; sans doute, même en ce cas, l'action en rescision n'est pas recevable, en principe, puisque l'art. 1674 ne s'applique pas aux ventes aléatoires et que, d'ailleurs, l'objet de la vente est l'hérédité et non pas les divers meubles ou immeubles successoraux, pris individuellement. — Aubry et Rau, t. 4, p. 414, § 358, p. 150, § 359 *ter*; Merlin, *Rép.*, v° *Lésion*, § 1, n. 8; v° *Droits successifs*, n. 7; Proudhon, *Usufruit*, t. 2, n. 890; Guillouard, t. 2, n. 696 *in fine*, n. 874; Laurent, t. 24, n. 427.

**109.** — Néanmoins, on reconnaît généralement qu'il peut y avoir lieu à l'action en rescision pour lésion des sept douzièmes lorsque le vendeur s'est chargé du paiement de toutes les dettes de la succession, qu'il a garanti le cessionnaire contre l'éviction des immeubles héréditaires dont l'indication a été donnée, et qu'il est permis de distinguer dans le prix la part afférente aux immeubles. — Aubry et Rau, t. 4, p. 450, § 359 *ter*, note 12; Delvincourt, t. 3, p. 163; Duvergier, t. 2, n. 75; Guillouard, *loc. cit.* — V. aussi Troplong, t. 2, n. 790.

**110.** — Certaines cessions entre cohéritiers sont soustraites à l'action en résolution pour défaut d'exécution; nous reviendrons plus tard sur ce point, mais il est incontestable que quand la cession de droits succesifs constitue une vente et non un partage, elle donne lieu à l'action en résolution pour non paiement du prix. — Cass., 13 déc. 1852, Ramondène, [P. 53.1.105, D. 53.1.129] — Limoges, 14 févr. 1845, Florand, [S. 45.2.641, P. 46.1.307] — Montpellier, 9 juin 1853, Larausie, [S. 53.2.406, P. 54.1.189, D. 54.2.173]

**111.** — La résolution de la cession de droits successifs, prononcée pour défaut de paiement du prix, ne donne pas d'ailleurs à l'héritier qui l'a obtenue le droit de demander comme conséquence un écart en immeubles héréditaires, c'est-à-dire l'attribution par justice d'un lot pour le remplir de ses droits successifs. Il n'a, comme avant la cession, que l'action en partage pour obtenir expédition de ce qui lui revient. — Montpellier, 9 juin 1853, précité.

**112.** — Il a été décidé, par application d'une théorie générale déduite de l'art. 1304, C. civ., que le cohéritier qui a cédé ses droits successifs à un autre cohéritier ne peut pas, lorsque plus de dix ans se sont écoulés depuis l'acte de partage, en demander la nullité pour cause de dol et de fraude, en alléguant qu'il n'a découvert le dol et la fraude que depuis moins de dix ans, s'il ne vient avec la preuve d'ores et déjà faite du dol et de la fraude qu'il prétend avoir été pratiqués et de la découverte qu'il en a faite depuis moins de dix ans. — Toulouse, 30 août 1821, Vincent, [S. et P. chr.]

**113.** — Lorsque, sous prétexte de lésion ou pour cause de dol, l'héritier réclame contre la vente qu'il a faite de ses droits successifs à un étranger, l'action doit être portée, non devant le tribunal de l'ouverture de la succession, mais devant celui du domicile du cessionnaire; encore que relativement aux biens vendus, il y ait instance liée devant le tribunal du lieu de l'ouverture de la succession, entre l'acquéreur et l'un des cohéritiers du vendeur, qui prétend exercer le retrait successoral. — Cass. de juges, 13 mess. an XIII, Cochin, [S. chr.] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 413.

## CHAPITRE III.

### RÈGLES SPÉCIALES APPLICABLES AUX CESSIONS CONSENTIES AU PROFIT DE COHÉRITIERS.

**114.** — Les cessions de droits successifs présentent parfois, lorsqu'elles sont consenties au profit d'un ou de plusieurs cohéritiers, un caractère assez difficile à préciser; sans doute, de telles cessions continuent encore à être traitées en principe comme de véritables ventes, mais, lorsqu'elles interviennent dans certaines conditions déterminées, elles sont soumises à quelques-unes des règles spéciales aux partages; il est bon d'observer d'ailleurs que les conditions requises peuvent varier suivant qu'il y a lieu de faire application de telle ou de telle autre règle des partages.

### Section I.

#### De certaines cessions assimilées au partage quant à la règle du partage déclaratif.

**115.** — L'une des règles les plus essentielles qui, en droit français, gouverne les partages consiste en ce que, d'après la fiction de l'art. 883, les partages sont déclaratifs; c'est là une différence caractéristique qui les distingue des ventes; il arrive cependant que certaines cessions de droits successifs sont placées au bénéfice des dispositions de l'art. 883, c'est-à-dire que les cessionnaires ne sont pas tenus de respecter les aliénations et concessions de droits réels consenties pendant l'indivision par le cédant ou par ses cohéritiers.

**116.** — Tel est l'effet direct découlant de l'application à certaines cessions de droits successifs du principe en vertu duquel le partage est déclaratif. Ce n'est pas le seul : de telles cessions sont aussi soumises aux autres règles du Code civil ou des lois spéciales qui ne sont que des développements de ce principe, ou qui sont destinées à en assurer pleinement l'application; c'est ainsi notamment que les créanciers des copartageants, qui n'ont pas fait opposition au partage, ne peuvent pas attaquer de telles cessions par la voie de l'action paulienne (art. 882, C. civ.); que celles-ci ne peuvent être résolues pour défaut de paiement du prix stipulé; que, le cédant jouit, à l'encontre du cessionnaire, du privilège du copartageant et non de celui du vendeur, etc. — Laurent, t. 10, n. 428.

**117.** — Jugé, en ce sens, que la vente de droits successifs constituant en réalité un partage lorsqu'elle fait cesser, d'une

manière définitive, l'indivision qui existait entre les copropriétaires indivis, les créanciers qui n'ont pas fait opposition au partage (art. 882, C. civ.), ne peuvent attaquer un tel acte pour cause de fraude. — Trib. Toulouse, 4 juin 1890, *Gaz. Midi*, 22 juin. — *Sic*, Demolombe, t. 17, n. 248; Toullier, t. 2, n. 563; Chabot, sur l'art. 882, n. 5; Laurent, t. 10, n. 544.

**118**. — ... Que, dans le cas où la cession de droits successifs est déclarée équivaloir à partage et où, par suite, le privilège affecté à la garantie de la créance du cédant est le privilège du copartageant, ce privilège s'étend non seulement au principal de la cession, mais au remboursement éventuel de la part des dettes héréditaires mises à la charge du cessionnaire pour le cas où le cédant serait recherché par les créanciers. — Grenoble, 25 nov. 1890, *Rec. de Grenoble*, 91.1.21

**119**. — Par la même raison, les cessions, lorsqu'elles se produisent dans des circonstances telles que les dispositions de l'art. 883, C. civ., leur sont applicables, ne sont pas soumises à la nécessité de la transcription pour que les aliénations immobilières qu'elles renferment deviennent opposables aux tiers. — Demolombe, t. 17, n. 312; de Folleville, *Effet déclaratif du partage*, n. 17; Mourlon, *Transcription*, n. 87, et *Rev. prat.*, t. 8, année 1859, p. 113 et 209; Troplong, *Transcription*, n. 50 et s.; Verdier, *id.*, t. 1, n. 89; Fuzier-Herman, sur l'art. 883, n. 94.

**120**. — Il est vrai que l'art. 883 ne prévoit pas expressément l'hypothèse de la cession de droits successifs; il pose le principe de l'effet déclaratif pour le cas de partage et pour celui de licitation, mais on est d'accord pour étendre l'application de cet article à toute opération dont l'effet est le même que celui du partage ou de la licitation; les auteurs et la jurisprudence s'appuient sur ce que telle était déjà la pratique dans l'ancien droit et sur ce que le législateur moderne paraît avoir admis cette théorie dans l'art. 1408, C. civ., dont les dispositions s'expliqueraient par l'idée du principe déclaratif du partage, et d'après lequel on ne doit pas considérer comme conquêt de communauté l'acquisition faite pendant le mariage, à titre de licitation ou *autrement*, de portion d'un immeuble dont l'un des époux était propriétaire par indivis; la cession de droits successifs serait comprise dans les autres modes d'acquisition prévus par ce texte. — Roussilhe, *Inst. au dr. de légit.*, t. 2, n. 576; Rousseau de la Combe, v° *Lods et Ventes*, p. 433; Demolombe, t. 17, n. 278 et 279; Demante, t. 3, n. 225 *bis*-II.

**121**. — Cette argumentation n'est peut-être pas très-convaincainte, la disposition de l'art. 1408 pouvant s'expliquer autrement que par l'idée du partage déclaratif; certains auteurs, notamment estiment que si les acquisitions prévues par ce texte ne tombent pas en communauté c'est que le législateur a voulu éviter de faire tomber dans un nouvel état d'indivision un bien que l'acquisition faite par l'époux copropriétaire a eu pour résultat de faire sortir d'indivision.

**122**. — Quoi qu'il en soit de cette observation purement théorique, on peut dire que l'on est unanimement d'accord pour faire application de l'art. 883 à certaines cessions de droits successifs. Quelles sont donc les cessions qu'il y a lieu de placer dans cette catégorie? Malgré quelques divergences, la jurisprudence et la doctrine estiment qu'une cession, pour être assimilée à un partage, doit, sur le bien cédé, faire disparaître l'indivision d'une manière absolue, à l'égard de tous les copartageants. — Demolombe, t. 17, n. 281, 284 et s.; Belost-Jolimont, sur Chabot, art. 883, observ. 1; Fouët de Conflans, art. 883, n. 1; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 372; Marcadé, sur l'art. 883, n. 4; Duranton, t. 7, n. 522 *bis*; Demante, t. 3, n. 225 *bis*-III; Aubry et Rau, t. 4, p. 558 et 559, § 625.

**123**. — On a cependant prétendu parfois qu'il n'était point nécessaire, pour qu'une cession produisît les effets d'un partage, qu'elle fît cesser l'indivision à l'égard de tous les cohéritiers: a cet effet, on a invoqué l'ancien droit et cette circonstance que, d'après l'art. 888, une vente de biens héréditaires est assimilée au partage quant à l'action en rescision pour lésion, alors même qu'elle ne concerne pas tous les cohéritiers. — Championnière et Rigaud, t. 3, n. 2734 et 2737; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Licitation*, n. 9 et s.; n. 19 et s.; Duvergier, t. 2, n. 147; Mourlon, *Rev. prat.*, 1859, t. 8, p. 211 et s.; Vazeille, sur l'art. 883, n. 1.

**124**. — D'après ce système, on devrait traiter comme un partage même des cessions auxquelles n'auraient point pris part tous les cohéritiers; mais de telles cessions ne ressemblent en rien à un partage et il paraît contraire à une bonne interprétation d'appliquer une fiction, comme celle de l'art. 883, à un cas si différent de celui prévu; aussi, dans une doctrine intermédiaire, a-t-on proposé de n'appliquer les dispositions de l'art. 883 qu'aux cessions dans lesquelles ont figuré tous les cohéritiers; mais il importerait peu, d'autre part, que l'indivision continuât à subsister entre certains des successibles (Laurent, t. 17, n. 423 et s.). Cette opinion est restée isolée, et la jurisprudence ainsi que la doctrine s'en tiennent généralement à l'un ou à l'autre des systèmes extrêmes. — V. Demolombe, t. 17, n. 280; Bertauld, *Quest. prat. et doctr.*, n. 31.

**125**. — Quoi qu'il en soit, d'après chacune de ces doctrines, une cession doit toujours être [illegible] un partage lorsque deux héritiers ont seuls été appelés a la succession et que la cession de ses droits successifs est faite par l'un d'eux à l'autre.

**126**. — Néanmoins, il y a lieu de signaler, en sens contraire, divers arrêts d'après lesquels une cession de droits successifs consentis par un héritier à son cohéritier, quand même elle fait cesser l'indivision, ne peut être assimilée à un partage de succession, mais constitue une véritable vente, et, dès lors, le cédant a, sur les immeubles héréditaires, pour le prix de la cession, non le privilège de copartageant, mais le privilège de vendeur, lequel n'est pas soumis, comme le premier, à une inscription prise dans un délai préfixe. — Toulouse, 14 déc. 1850, [illegible], [S. 51.2.102, P. 51.1.445, D. 51.2.85] — Grenoble, 4 janv. 1853, Algond, [S. 53.2.580, P. 53.1.533, D. 55.2.356]

**127**. — Jugé encore qu'une cession de droits successifs, faite par un cohéritier à son cohéritier, est résoluble, comme toute autre vente, a défaut de paiement du prix. — Limoges, 4 mars 1812, Massias, [S. et P. chr.] — Pau, 14 juin 1831, Hourquet, [S. 32.2.153, P. chr.]

**128**. — ... Encore bien que, comme premier acte intervenu entre cohéritiers, cette cession ait le caractère de partage; qu'il n'est pas vrai qu'un tel acte soit susceptible seulement de l'action en rescision pour lésion de plus du quart. — Pau, 14 juin 1831, précité.

**129**. — ... Qu'une telle cession faite avec risques et périls doit être considérée comme une véritable vente, donnant naissance au privilège du vendeur, et non comme un acte de partage. — Nîmes, 19 août 1841, Menard et autres, [P. 42.1.141]

**130**. — Décidé aussi, dans une espèce analogue, que, l'aliénation, moyennant un prix déterminé, d'une portion d'immeubles indivis, faite par un héritier à ses cohéritiers, a en soi la nature et tous les caractères d'une vente. Si la jurisprudence attribue en outre à un tel contrat les effets du partage, ce n'est pas une raison pour le priver de ceux qu'il tient de sa nature propre et de son caractère vrai. — Lyon, 29 juill. 1853, Georges, [S. 53.2.580, P. 54.1.191, D. 54.2.237] — V. aussi Cass., 2 avr. 1851, Béliard, [S. 51.1.337, P. 51.1.664, D. 51.1.97]; — 29 mars 1854, Chabrier, [S. 56.1.49, P. 54.2.113, D. 54.1.331; — 22 nov. 1854, Gérard, [D. 54.1.421]

**131**. — Le motif sur lequel s'appuient ces arrêts est qu'il est difficile de trouver le caractère d'un partage dans un tel acte dont le résultat est qu'un seul des cohéritiers obtient la totalité des biens héréditaires en nature, tandis que l'autre n'obtient que de l'argent qui lui est payé par son cohéritier de ses propres deniers; mais il était facile de réfuter cette objection en faisant remarquer que les choses se passent ainsi au cas de licitation, lequel est cependant expressément assimilé au partage par l'art. 883. — Demolombe, t. 17, n. 279; Aubry et Rau, t. 4, p. 558, § 625.

**132**. — Aussi a-t-il été jugé que le cohéritier qui vend ses droits indivis à son cohéritier est censé n'avoir jamais eu la propriété des effets de la succession; qu'ainsi le créancier hypothécaire du cohéritier cédant ne peut exercer son hypothèque sur les immeubles de la succession, pour la portion à laquelle aurait eu droit son débiteur, si le partage avait eu lieu en nature. — Nîmes, 25 févr. 1819, Fontanille, [S. et P. chr.]

**133**. — ... Que, dans la même hypothèse, les créanciers hypothécaires du cédant, antérieurs à la cession, ne peuvent considérer le cessionnaire comme un tiers détenteur et le poursuivre hypothécairement. — Riom, 25 mars 1830, Rousselle, [P. chr.]

**134**. — ... Que la vente de droits successifs faite par un cohéritier à son cohéritier ne donne pas lieu au privilège du vendeur, mais a celui de copartageant. — Bourges, 26 janv. 1844, Goussot, [S. 45.2.426, P. 45.1.287, D. 45.2.131] — Montpellier, 21 déc. 1844, Miquel, [S. 45.2.587, P. 45.2.795, D. 45.2.130]

**135**. — ... Que, dès lors, c'est par une inscription prise dans les soixante jours (art. 2109, C. civ.), et non par l'inscription

prise d'office par le conservateur lors de la transcription de cession, que se conserve ce privilège. — Mêmes arrêts.

**136.** — ... Et que, par cela même que la transcription et l'inscription d'office n'ont pu conserver le privilège du cédant, elles n'ont pu davantage lui assurer les droits moins étendus de créancier hypothécaire si une inscription n'a été prise dans le délai fixé par l'art. 834, C. proc. civ. — Bourges, 26 janv. 1844, précité.

**137.** — ... Qu'une pareille cession n'est pas susceptible de l'action en résolution pour défaut de paiement du prix. — Montpellier, 7 juin 1842, Anduze, [P. 42.2.299]

**138.** — De la règle générale précédemment posée, il résulte que, lorsque la succession comprend plus de deux héritiers, la cession n'équivaut au partage que si la cession est faite à l'un des cohéritiers par tous ses cohéritiers ou à tous les cohéritiers par l'un des cohéritiers; encore faut-il, dans ce dernier cas, que les cohéritiers cessionnaires ne restent pas entre eux dans l'indivision, soit quant à la part du cédant, soit quant au surplus de la succession.

**139.** — La jurisprudence ne s'est pas toujours montrée aussi rigoureuse; il est arrivé parfois qu'elle a assimilé à des partages des cessions qui ne mettaient pas fin à l'indivision; — c'est ainsi qu'il a été jugé que la cession faite par des héritiers à l'un de leurs cohéritiers, moyennant une certaine rétribution, de la totalité de leurs droits dans la succession de l'auteur commun, constitue non une cession proprement dite, mais un partage : qu'en conséquence, les biens ainsi dévolus au cohéritier cessionnaire sont censés avoir toujours appartenu à ce cohéritier. — Cass., 3 mars 1807, Lacatay, [S. et P. chr.]

**140.** — Jugé même que la cession de tous ses droits successifs indivis, faite par un cohéritier à son cohéritier, lors même qu'il y a plus de deux cohéritiers, constitue, à l'égard du cohéritier cédant, un véritable partage, tellement que ce cohéritier est censé n'avoir jamais eu la propriété des effets de la succession; qu'en conséquence, les créanciers auxquels il aurait affecté hypothécairement sa part dans les biens indivis ne peuvent réclamer contre les effets de la cession, s'ils n'ont pas formé, avant qu'elle eût lieu, opposition au partage. — Montpellier, 19 juill. 1828, Senegas, [S. et P. chr.]

**141.** — ... Que tout premier acte qui a pour objet de faire cesser l'indivision entre plusieurs copropriétaires doit être reregardé comme un partage, quelle que soit d'ailleurs la qualification qui lui a été donnée par les parties; que, par suite, la vente de droits successifs, faite par un héritier à ses cohéritiers, affranchit les immeubles dépendant de la succession de toute hypothèque du chef du cédant. — Bordeaux, 25 pluv. an X, Come, [S. et P. chr.]

**142.** — ... Que l'acte par lequel un cohéritier devient cessionnaire des droits de tous les autres équivaut à partage et est assujetti non au droit de vente, mais au droit de soulte, bien que l'acte ne fasse aucune attribution personnelle aux vendeurs de la part qui leur revient dans le prix, et que la cession ait eu lieu à forfait. — Cass., 30 mai 1854, Dubois, [S. 54.1.461, P. 54.2.282]

**143.** — ... Et, d'une façon générale, que la vente de droits successifs, même consentie par un seul cohéritier, doit être considérée comme un partage, la loi n'établissant aucune distinction entre le cas où l'acte fait cesser l'indivision entre tous les cohéritiers et celui où il ne la fait cesser qu'entre les contractants. — Bourges, 26 janv. 1844, précité. — Limoges, 1er juill. 1844, Chassagnard, [S. 45.2.221, P. 46.1.145, D. 45.2.160] — Montpellier, 7 juin 1842, précité; — 21 déc. 1844, précité. — Aix, 1er déc. 1851, Chaperon, [P. 53.2.674, D. 55.2.258] — Douai, 16 nov. 1853, Meurs, [P. 53.2.676, D. 55.2.89]

**144.** — Mais, il a été jugé, dans le sens de notre opinion, qu'une vente ou cession de droits successifs par un héritier à l'un de ses cohéritiers n'équivaut pas à un partage, alors qu'elle ne fait pas cesser l'indivision entre tous les cohéritiers; et que ce n'est là qu'une vente ou cession ordinaire, à laquelle est inapplicable la fiction de l'art. 883, C. civ. — Cass., 6 nov. 1832, Buchère, [S. 33.1.66, P. chr.]; — 28 déc. 1840, Chenereille, [S. 41.1.204, P. 41.1.529] — Toulouse, 16 mai 1846, Duchampt, [S. 46.2.297, P. 46.2.722] — Montpellier, 9 juin 1853, Larausie, [S. 53.2.406, P. 54.1.188]

**145.** — ... En d'autres termes, que l'acte par lequel un héritier vend à son cohéritier sa part indivise dans la succession ne peut être assimilé, lorsqu'il y a plus de deux cohéritiers, à un acte de partage d'après lequel le cohéritier vendeur serait censé n'avoir jamais été propriétaire de cette part; qu'un tel acte ne peut, par conséquent, empêcher le créancier, au profit de qui le cohéritier vendeur a consenti une hypothèque sur sa part dans la succession, d'exercer son droit d'hypothèque; que, pour valoir comme partage, il faut un acte passé entre tous les cohéritiers et dans leur intérêt commun. — Lyon, 21 déc. 1831, Joannon, [S. 32.2.274, P. chr.]

**146.** — ... Qu'on ne peut considérer comme équivalant à l'acte de partage qui fait cesser entièrement l'indivision, celui qui ne fait que la restreindre. — Lyon, 29 juill. 1853, Georges, [S. 53.2.80, P. 54.1.191, D. 54.2.237]

**147.** — ... Qu'à plus forte raison, il doit en être ainsi quand, par le même acte, les cohéritiers cessionnaires stipulent entre eux une indivision pendant cinq ans. — Aix, 23 déc. 1835, Pelenc, [P. chr.]

**148.** — ... Que, par suite, le créancier du cédant peut valablement former, après cet acte, opposition au partage de la succession, et que son hypothèque continue de grever la partie des immeubles cédés par son débiteur. — Même arrêt.

**149.** — ... Que la cession faite par un héritier à l'un de ses cohéritiers, de sa part indivise dans la succession, ne rend pas sans effet l'hypothèque antérieurement acquise aux créanciers du cédant sur la portion cédée. — Cass., 6 mai 1844, Legendre, [S. 44.1.596, P. 44.2.411]

**150.** — ... Que les droits cédés passent aux cessionnaires avec les charges, notamment avec les hypothèques dispensées d'inscription, dont les immeubles compris dans les droits cédés ont pu être grevés du chef du cohéritier cédant; que dès lors, les créanciers au profit desquels ces charges ont pris naissance ont le droit de provoquer le partage général des biens de la succession, et d'intervenir à ce partage. — Toulouse, 16 mai 1846, précité.

**151.** — ... Qu'une pareille cession ne peut rendre sans effet l'hypothèque antérieurement acquise sur ces immeubles par un créancier du cédant, et que ce créancier n'en conserve pas moins le droit d'intervenir au partage à faire entre les autres successibles, ou de s'opposer à ce qu'il ait lieu hors de sa présence. — Cass., 19 janv. 1841, Danguy, [S. 41.1.375, P. 41.1.530]

**152.** — ... Que l'acte par lequel un cohéritier cède à l'un de ses cohéritiers ses droits successifs, avant toute division des biens communs, et qui ensuite attribue certains biens de la succession à l'un des cohéritiers pour le remplir de son lot, tandis qu'il laisse les autres dans l'indivision, ne constitue pas un partage qui permette au cohéritier cessionnaire, ni aux autres héritiers restés dans l'indivision, de se prévaloir de la fiction de l'art. 883, C. civ., aux termes duquel chaque héritier est censé avoir succédé seul et immédiatement à tous les biens compris dans son lot, ou à lui échus par licitation; que, par suite, et en présence d'un tel acte, les créanciers du cohéritier cédant peuvent encore exercer, sur la part de ce dernier, leurs droits hypothécaires acquis avant la cession. — Cass., 2 avr. 1851, Béliard, [S. 51.1.337, P. 51.1.664, D. 51.1.97]

**153.** — ... Que la cession de ses droits successifs, consentie par un héritier à l'un de ses cohéritiers, ne constitue point un véritable partage au regard des créanciers du cédant, de nature à empêcher l'effet utile de l'opposition à partage formée par lesdits créanciers, même depuis le transport, avant la consommation régulière du partage; que le créancier pourrait, dans tous les cas, attaquer un transport s'il avait été fait, de concert entre le cédant et le cessionnaire, en fraude de ses droits. — Paris, 18 févr. 1853, Burat, [P. 53.1.601, D. 55.2.77]

**154.** — ... Qu'une pareille cession ne constituant qu'une vente ordinaire est susceptible de résolution à défaut d'exécution des conditions. — Limoges, 14 févr. 1845, Florand, [S. 45.2.641, P. 46.1.307]

**155.** — ... Que doit être considéré comme vente et non comme partage, l'acte par lequel, sur cinq héritiers, trois cèdent leurs droits successifs à un quatrième. — Cass., 13 déc. 1852, Ramondène, [P. 53.1.105]

**156.** — ... Qu'une telle vente, lorsqu'elle ne fait pas cesser l'indivision entre tous les ayants-droit à la succession commune, ne peut être considérée comme une licitation, et n'est pas dès lors soumise, pour la conservation du privilège du cohéritier vendeur, aux règles tracées par l'art. 2109, C. civ.; qu'en conséquence, le vendeur peut exercer le privilège que lui assure l'art. 2103 du même Code, sans avoir pris inscription dans le délai de soixante jours. — Rennes, 23 mai 1817, Petiet, [S. et P. chr.]

**157.** — ... Que lorsque l'acquéreur de droits successifs, venant au partage du chef de son vendeur, n'a pas dans son lot les biens qui ont formé l'objet de la vente à lui faite, le vendeur n'en a pas moins privilège sur les autres biens échus à l'acquéreur comme étant subrogés à ceux qui lui avaient été vendus. — Même arrêt.

**158.** — Ce qu'on dit des cohéritiers, il faut également le dire des copropriétaires. Ainsi, il a été jugé que la cession, faite par l'un des copropriétaires d'un immeuble, de ses droits indivis à ses copropriétaires qui restent ainsi dans l'indivision, constitue, non un partage, mais une véritable vente, et que, par suite, l'hypothèque judiciaire qui, du chef du cédant, grevait la part cédée, continue à subsister entre les mains des cessionnaires. — Cass., 22 nov. 1854, Gérard, [P. 56.2.111, D. 54.1.421] — V. aussi Cass., 29 mars 1854, Chabrier-Delasalle, [S. 56.1.49, P. 54.2.113, D. 54.1.331] — Demolombe, t. 17, n. 278; Laurent, t. 10, n. 430.

**159.** — ... Qu'un tel acte ne fait nullement obstacle à l'action hypothécaire des créanciers du cédant ou copropriétaire vendeur, sur la portion d'immeuble par lui vendue. — Cass., 18 mars 1829, Mermet, [S. et P. chr.]

**160.** — On comprend aisément que les cohéritiers cessionnaires de la part d'un cohéritier ne puissent rester indéfiniment dans l'indivision; lorsque plus tard ils procéderont au partage ou à la licitation, l'acte de cession ne revêtera-t-il pas une qualité nouvelle, et ne sera-t-il pas rétroactivement considéré comme déclaratif? Il semble qu'il en doive être ainsi; si cet ensemble d'actes avait été fait en même temps il y aurait eu partage; aucun principe ne commande qu'on considère isolément chacun de ces actes; leur ensemble constitue un partage; il doit être traité comme tel. — Cass., 17 nov. 1841, Pelcat, [*Rec. des arrêts de Caen*, t. 5, p. 511] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 427; Demolombe, t. 17, n. 288 (pour le cas où le partage postérieur n'a pas eu lieu en nature).

**161.** — La même solution devrait être admise pour le cas où, les droits héréditaires d'un héritier ayant été achetés par un autre cohéritier, l'indivision qui continuait à exister entre celui-ci et ses cohéritiers, viendrait à disparaître par un fait postérieur. — Labbé, note sous Cass., 8 mars 1875, Akuin, [S. 75.1.449, P. 75.1150]

**162.** — La jurisprudence s'est néanmoins prononcée en sens contraire. Jugé, à cet égard, que la vente, par un héritier à l'un de ses cohéritiers, de sa part dans une succession indivise, doit, lorsqu'elle ne fait pas cesser immédiatement l'indivision entre tous les cohéritiers, être considérée comme une vente de droits successifs, et non comme une cession équivalant à partage, alors même que l'acquéreur aurait depuis acquis successivement les parts de ses autres cohéritiers. — Rennes, 26 janv. 1847, Poncet, [P. 47.1.410]

**163.** — ... Qu'il en serait ainsi encore bien que, par suite de la mort du cessionnaire, la totalité de l'hérédité se serait trouvée réunie plus tard sur la tête d'un troisième héritier. — Cass., 6 mai 1844, Legendre, [S. 44.1.596, P. 44.2.411]

**164.** — ... Et qu'un pareil acte ne perd pas sa nature par cela que le cohéritier à l'égard duquel l'indivision a continué d'exister aurait plus tard déclaré dans un acte notarié renoncer à la succession. — Limoges, 14 févr. 1845, Florand, [S. 45.2.641, P. 46.1.307]

**165.** — ... Que le cessionnaire, bien que devenu unique propriétaire de tous les biens, reste soumis à toutes les hypothèques consenties par les cohéritiers durant l'indivision. — Rouen, 14 mai 1839, [D. *Rép.*, v° *Succession*, n. 2122]

**166.** — Tels sont les actes auxquels on doit appliquer ou ne pas appliquer les règles du partage. Sous prétexte que la convention fait la loi des parties, la jurisprudence a parfois décidé que de tels actes pouvaient, au gré des parties, passer d'une classe dans l'autre. Cette opinion est repoussée par la très-grande majorité des auteurs; ceux-ci font remarquer que, si libre que soit la volonté des parties, elle ne peut changer la nature propre des conventions intervenues; lorsque, par suite de ses caractères intrinsèques, un acte constitue un partage ou doit être assimilé à un partage, les contractants ne peuvent ni lui reconnaître la nature ni lui faire produire les effets d'une vente; au surplus, la règle du partage déclaratif touche à l'ordre public et aux intérêts légitimes des tiers; toute stipulation à cet égard doit être considérée comme nulle. — Demolombe, t. 17, n. 282 et 310; Dutruc, *Du partage*, n. 39; P. Pont, *Priv. et hyp.*, t. 1, n. 291; Laurent, t. 10, n. 429; Aubry et Rau, t. 4, p. 559, § 625.

**167.** — Il est permis de signaler, dans cet ordre d'idées un arrêt d'après lequel il importe peu, pour l'application de l'art. 883, C. civ., que les parties ait qualifié de *vente* l'acte intervenu entre elles, ou même que leur intention paraisse avoir été de faire une *vente* plutôt qu'un *partage* : on ne doit avoir égard qu'au résultat de l'acte, selon qu'il fait cesser ou non l'indivision. — Riom, 17 août 1853, sous Cass., 29 mars 1854.

**168.** — Mais cet arrêt est exceptionnel et le plus souvent la jurisprudence se prononce en sens contraire. Ainsi, il a été décidé que, bien qu'en principe, la cession de ses droits successifs faite par un cohéritier à son cohéritier soit assimilée à un acte de partage, cette cession peut, dans l'intention des parties, ne constituer qu'une vente. — Cass., 25 juin 1845, Prothon, [S. 45.1.806, P. 46.1.211, D. 45.1.376]; — 25 juin 1845, Bonnefoy, [P. 46.1.211 D. 45.1.377] — *Sic*, Duranton, t. 7, n. 522 *ter*.

**169.** — ... Qu'il appartenait aux juges du fond de déclarer que la preuve de cette intention résultait de l'exécution donnée à l'acte par les parties, de la transcription opérée pour conserver le privilège du vendeur, de l'inscription prise à la suite de cette transcription et enfin de la qualification donnée à cette même inscription. — Mêmes arrêts.

**170.** — ... Et, qu'en conséquence, une pareille cession ne donnait ouverture qu'au privilège du vendeur et non à celui du copartageant. — Mêmes arrêts.

**171.** — Décidé encore, en ce sens, qu'alors même qu'il n'y a que deux héritiers, la cession de droits successifs faite par l'un d'eux à son cohéritier constitue non un partage, mais une vente, quand elle contient réserve expresse du privilège du vendeur et de l'action résolutoire, et que le vendeur ne garantit que sa qualité d'héritier; et qu'il en est ainsi encore bien que l'acte exprime qu'il a pour objet de faire cesser l'indivision entre les contractants. — Cass., 12 août 1839, Colombel, [S. 39.1.782, P. 39.2.221]; — 20 déc. 1843, Thury, [S. 44.1.95, P. 44.1.111]; — 12 nov. 1844, Roger, [S. 45.1.37, P. 45.1.192, D. 45.1.32]; — 29 avr. 1845, Verny, [S. 45.1.496, P. 45.1.725, D. 45.1.257]; — 10 juin 1845, de Pennatier, [S. 45.1.808, P. 46.1.212, D. 45.1.377]; — 18 août 1845, Duputel, [P. 45.2.755, D. 45.1.355]; — 29 juill. 1857, Denjoy, [S. 58.1.313, P. 58.956, D. 57.1.443]

**172.** — Tous les développements qui précèdent ne s'appliquent qu'aux cessions de droits successifs faites à titre onéreux : pour celles qui sont consenties à titre gratuit, elles ne ressemblent en rien à des partages; elles ne doivent donc être soumises ni à la règle de partage déclaratif ni aux corollaires qui s'en déduisent. — Demolombe, t. 17, n. 283; Dutruc, n. 45; Mourlon, *Rev. prat. de dr. franç.*, 1859, t. 8, p. 126; G. Demante, *Exposit. raisonnée des principes de l'enregistrement*, n. 713; Aubry et Rau, t. 6, p. 558, § 625, note 3; Championnière et Rigaud, t. 3, n. 2723.

### Section II.

#### De la rescision pour cause de lésion.

**173.** — Aux termes de l'art. 887, alin. 2, il peut y avoir lieu à rescision du partage ou de l'acte qui en tient lieu lorsque l'un des cohéritiers établit à son préjudice une lésion de plus du quart; l'action en rescision, ajoute l'art. 888, est admise contre tout acte qui a pour objet de faire cesser l'indivision entre cohéritiers, encore qu'il fût qualifié de vente, d'échange et de transaction, ou de toute autre manière. L'art. 889 restreint, dans une certaine mesure, la portée de cette assimilation au partage des actes qui en tiennent lieu : d'après ce texte « l'action n'est pas admise contre une vente de droits successifs faite sans fraude à l'un des cohéritiers, à ses risques et périls, par ses autres cohéritiers ou par l'un d'eux. »

**174.** — On le voit, toutes les cessions de droits successifs rentrent, en principe, dans l'exception que consacre l'art. 889; la fraude ne se présume pas et, d'autre part, de pareilles ventes sont toujours faites, en thèse générale, aux risques et périls de l'acheteur, c'est-à-dire présentent un caractère aléatoire, puisque, pour ce qui est de l'actif, le cédant ne garantit, sauf stipulation contraire, que sa qualité d'héritier, et que, pour ce qui est du passif, le cédant est tenu des dettes connues ou inconnues de

l'hérédité. On verra, néanmoins, qu'à raison de la fraude des deux parties ou du cessionnaire seul il peut arriver que les cessions de droits successifs soient rescindables pour cause de lésion. — Demolombe, t. 17, n. 447; Laurent, t. 10, n. 493. — Sur la rescision, dans notre ancien droit, des actes de cession, V. Paris, 30 flor. an XI, Didot, [S. et P. chr.]; — 7 niv. an XIII, [S. et P. chr.] — Nîmes, 31 déc. 1812, Riolis, [S. et P. chr.] — Lebrun, *Successions*, liv. 4, ch. 1, n. 57; Pothier, *Vente*, n. 342; Demolombe, t. 17, n. 442.

**175.** — Il y a donc lieu de signaler, à ce point de vue, une différence considérable entre les partages et les cessions de droits successifs. Par suite, il importe de discerner soigneusement quelle a été la volonté des parties, ce qu'il sera parfois difficite de faire. Décidé à ce sujet que lorsque les clauses d'un contrat sont obscures et contradictoires, il appartient aux juges du fait, en se référant à la commune intention des partties, de décider que les contractants ont voulu mettre fin à l'indivision existant entre eux par une vente aléatoire de droits successifs faite à l'un d'eux, et non par un partage (C. civ., art. 1134, 883, 889). — Cass., 25 juill. 1888, Cozona, [S. 90.1.64, P. 90.1.139, D. 89.1.419]

**176.** — ... Que par suite, cet acte n'est pas rescindable pour cause de lésion. — Même arrêt.

**177.** — Mais, le plus souvent, il apparaîtra clairement quelle sorte d'acte les parties ont entendu faire, et la question portera exclusivement sur le point de savoir si la vente a été faite aux risques et périls du cessionnaire. Jugé, à cet égard, qu'il y a risques et périls réels pour un héritier acquéreur des droits successifs de ses cohéritiers, de nature à empêcher l'action en rescision de la cession de la part des cédants, par cela seul qu'il peut se manifester de nouvelles dettes à la charge de la succession, et que les biens héréditaires sont grevés d'un droit d'usufruit au profit d'un tiers. — Toulouse, 9 sept. 1843, Goulesque, [S. 44.2.251, P. 44.2 216]

**178.** — ... Que l'action en rescision contre une vente de droits successifs, faite sans fraude par un cohéritier à son cohéritier, aux risques et périls de celui-ci, n'est point admissible, alors même que, la succession se composant activement d'objets certains, bien connus du cessionnaire, il semble que ce dernier n'ait point de risques à courir; que la vente a un caractère aléatoire, par cela seul que le cessionnaire s'est obligé de payer toutes les dettes héréditaires connues ou inconnues. — Lyon, 3 déc. 1828, Truche, [P. chr.]

**179.** — ... Qu'une telle cession de droits successifs est affranchie de l'action en rescision pour cause de lésion, lorsqu'il résulte de ses dispositions (au sujet desquelles les juges du fond ont un droit souverain d'appréciation) que, dans l'intention des parties, elle a été faite aux risques et périls des cohéritiers cessionnaires, et qu'en réalité elle avait un caractère aléatoire. — Cass., 30 janv. 1866, Gabriel, [D. 66.1.172 *ad notam*]; — 22 janv. 1868, Ricca, [S. 68.1.209, P. 68.508, D. 68.1.109] — Grenoble, 9 févr. 1814, Ravière, [P. chr.]

**180.** — ... Que doit aussi être considérée comme une vente de droits successifs aléatoire, à forfait et sans fraude contre laquelle l'action en rescision est inadmissible, l'acte par lequel un héritier cède à son cohéritier, moyennant un prix déterminé, tous ses droits, actions et prétentions sur les biens connus et inconnus dépendant de la succession, si, la consistance des biens étant incertaine, et les droits de chacun des cohéritiers contestés, la pensée des deux parties a été de faire un traité destiné à mettre fin à toute difficulté. — Aix, 29 avr. 1874, sous Cass., 28 déc. 1874, Bachilie, [S. 75.1.347, P. 75.850, D. 76.1.368]

**181.** — ... Que les juges du fond, qui le décident ainsi par interprétation de l'intention des parties et des termes de l'acte, ne dénaturent et n'altèrent nullement les dispositions de cet acte, et se livrent à une appréciation souveraine. — Même arrêt.

**182.** — ... Qu'une vente de droits successifs faite entre cohéritiers, à titre de transaction et à forfait, par laquelle un cohéritier abandonne à l'autre toutes les valeurs de la succession, à la condition que le cessionnaire en supportera toutes les dettes et charges, doit être réputée faite aux risques et périls de ce dernier, et n'est pas dès lors susceptible d'être attaquée par voie de rescision pour cause de lésion. — Cass., 7 déc. 1847, Bailly, [S. 48 1.132, P. 47.2.644, D. 47.4.420]

**183.** — ... Que l'art. 889, C. civ, qui excepte de l'action en rescision pour cause de lésion, les ventes *de droits successifs* entre cohéritiers, faites aux risques et périls du cessionnaire, est applicable au cas où un père et une mère, ayant abandonné l'universalité de leurs biens à leurs enfants, avec charge d'acquitter toutes leurs dettes, l'un des enfants vend à ses frères ses droits indivis et indéterminés sur les biens abandonnés; qu'une telle vente, quoiqu'elle ne comprenne que les biens présents et ne porte que sur les dettes actuelles des donateurs, doit être assimilée à une vente *de droits successifs*, et que, dès lors, présentant un caractère aléatoire, elle n'est point soumise à l'action en rescision pour cause de lésion. — Cass., 11 févr. 1835, Bourdiaux, [S. 35.1.952]

**184.** — ... Que quand des cohéritiers ont, sans dol et sans fraude, vendu leurs droits successifs à leur cohéritier, aux risques et périls de ce dernier, cette vente ne peut être attaquée en rescision pour lésion, alors surtout qu'au moment de la vente la qualité d'héritier était sérieusement contestée aux vendeurs. — Grenoble, 31 déc. 1833, Richard, [P. chr.]

**185.** — ... Que l'art. 889, C. civ., protège contre l'action en rescision pour lésion la cession faite au mari survivant par les héritiers de la femme de leurs droits dans la société d'acquêts stipulée avec le régime dotal, à la double condition que cette cession ait eu lieu sans fraude et aux risques et périls du cessionnaire. — Cass., 6 mars 1883, Atger, [S. 86.1.14, P. 86.1.20, D. 84.1.37]

**186.** — ... Et qu'il appartient aux juges du fond de reconnaître s'il y a eu réellement cession, et si cette cession présente le caractère exigé par l'art. 889. — Même arrêt.

**187.** — D'après certains auteurs et certains arrêts, il ne suffit pas que, dans la réalité des choses, une cession ait été faite aux risques et périls du cessionnaire pour qu'elle soit soustraite à l'action en rescision; il faut, de plus, que cette condition de la vente ait été expressément indiquée. — Malpel, n. 314; Troplong, *Vente*, t. 2, n. 790; Chabot, sur l'art. 889. — On est même allé parfois jusqu'à imposer aux parties l'emploi des termes sacramentels : *à ses risques et périls*.

**188.** — Il a été jugé, en ce sens, que la vente de droits successifs faite par un cohéritier à son cohéritier n'est à l'abri de la rescision pour lésion, que dans le cas où le cessionnaire a expressément acquis à ses risques et périls; que sans cette stipulation, la vente n'est entre les cohéritiers qu'un partage, qui est sujet par conséquent à la rescision. — Toulouse, 13 mars 1815, Rivayran, [P. chr.]; — 29 févr. 1820, Espirac, [S. et P. chr.]

**189.** — ... Que l'action en rescision pour cause de lésion de plus du quart est admissible contre une vente de droits successifs faite sans fraude par l'un des cohéritiers à ses autres cohéritiers, lorsque les acquéreurs n'ont pas expressément tout pris à leurs périls et risques; qu'en conséquence, s'il n'a été rien stipulé sur la garantie, la rescision pour lésion est admissible. — Toulouse, 3 mars 1830, Savy, [S. et P. chr.]

**190.** — Mais il est évident que de pareilles exigences sont contraires à l'esprit général de la législation française; au surplus, il y a lieu de remarquer que, d'après l'art. 889, s'il faut que la cession *ait été faite* aux risques et périls du cessionnaire; rien n'indique que mention de cette modalité doive figurer expressément dans l'acte. — Demolombe, t. 17, n. 448; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 387, § 393; Duvergier, t. 2, n. 579, note *a*; Dutruc, n. 616; Demante, t. 3, n. 234 *bis*-II; Aubry et Rau, t. 6, p. 580, § 626, note 17; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Lésion*, n. 133; Laurent, t. 10, n. 493.

**191.** — Décidé en ce sens : que l'art. 889 n'exige pas l'emploi de termes sacramentels pour constater qu'une vente de droits successifs a été faite aux risques et périls de l'acheteur, et la soustraire, par ce motif, à l'action en rescision pour lésion de plus du quart, lorsque, d'ailleurs, elle a été faite sans fraude; il suffit que la volonté des contractants résulte manifestement de l'acte, quels que soient les termes employés pour l'exprimer. — Cass., 3 juin 1840, Legendre, [S. 40.1.896, P. 40.2.510] — Douai, 16 nov. 1853, Meurs, [P. 53.2.676, D. 55.2.89] — ... Et l'appréciation de cette volonté rentre dans les pouvoirs souverains des juges du fond. — Cass., 3 juin 1840, précité; — 11 mars 1856, Drappier, [S. 57.1.201, P. 57.658, D. 56.1.147]

**192.** — Ainsi, une cession de cette nature faite en vertu d'une procuration donnant au mandataire le pouvoir de traiter à forfait rentre, alors surtout qu'elle renferme la clause que le cédant ne sera garant que de ses faits personnels, dans les termes comme dans l'esprit dudit article 889. — Douai, 16 nov. 1853, précité.

**193.** — Ainsi encore, la vente de droits successifs faite par les héritiers du mari à la veuve commune en biens, sous la

condition de payer seule et personnellement toutes les dettes de la succession, doit être considérée comme faite aux risques et périls de cette dernière, et ne donne pas lieu à l'action en rescision pour cause de lésion de plus du quart. — Paris, 3 mars 1842, Bailly, [P. 42.1.403]

**194.** — Une cession de droits successifs conserve son caractère aléatoire alors même qu'elle ne porte que sur une fraction de part héréditaire ou que l'héritier se réserve certains objets de la succession; cela étant, comme, en ces hypothèses, le motif sur lequel s'appuie l'art. 889 se retrouve, on doit sans hésitation décider, bien que la question ait été controversée, que les dispositions de l'art. 889 s'appliquent. — Pothier, *Successions*, chap. 4, art. 6; Vazeille, sur l'art. 889, n. 3; Dutruc, n. 614; Hureaux, t. 5, n. 33; Aubry et Rau, t. 6, p. 580, § 626, note 16; Demolombe, t. 17, n. 430 et n. 446; Laurent, t. 10, n. 482 et n. 492; Duvergier, t. 2, n. 576. — *Contrà*. Toullier, t. 4, n. 579; Chabot, sur l'art. 889, n. 2; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 387, § 393, note 25; Fouet de Conflans, sur l'art. 889, n. 6; Marcadé, sur l'art. 889; Boileux, sur l'art. 889.

**195.** — Jugé que l'art. 889 s'applique même au cas d'une cession seulement partielle, en ce qu'elle ne porte que sur les valeurs mobilières de la succession. — Pau, 30 janv. 1852, Camicas, [P. 54.1.308, D. 53.2.57]

**196.** — ... Et qu'une cession de droits successifs peut être réputée comprendre tous les droits du cédant, et par conséquent revêtir un caractère aléatoire exclusif de l'action en rescision pour cause de lésion, bien que le cessionnaire ait abandonné au cédant des effets ou valeurs dépendant de la succession, s'il résulte des circonstances que cet abandon constitue une dation en paiement d'une partie du prix de la cession. — Cass., 11 mars 1856, précité.

**197.** — Jugé également qu'une cession de droits successifs faite sans fraude par un héritier à son cohéritier, aux risques et périls du cessionnaire et avec obligation de payer toutes les dettes de la succession, n'est pas susceptible d'être attaquée pour cause de lésion de plus du quart, alors même que l'acte qui la renferme contiendrait également le partage en nature du mobilier de la succession; qu'en vain on prétendrait que cette dernière stipulation a pour conséquence de donner à l'acte le caractère d'acte de partage. — Bordeaux, 26 févr. 1851, Drouinaud, [S. 51.2.423, P. 51.2.404, D. 52.2.42]

**198.** — Il a été décidé cependant que pour qu'il y ait entre cohéritiers *vente de droits successifs* au sens de l'art. 889, C. civ., et par suite, pour que l'action en rescision pour lésion ne soit pas admissible contre un tel acte, il faut que le vendeur ait cédé *tous* ses droits successifs, et qu'il ne se soit réservé, à *titre de partage*, aucun objet dépendant de la succession. — Dijon, 2 mars 1830, Sivignon, [S. 31.1.327]

**199.** — Dans cette même affaire, la Cour de cassation a pensé que lorsqu'un traité sur une succession entre cohéritiers est d'une nature *mixte*, en ce qu'il tient tout à la fois du *partage* et de la *vente de droits successifs*, si un tel traité est attaqué en rescision pour cause de lésion, c'est aux juges du fond qu'il appartient exclusivement de déterminer quel est le caractère prédominant du traité, pour savoir si l'action en rescision est ou non admissible; que leur décision à cet égard ne peut donner ouverture à cassation. — Cass., 22 août 1831, Sivignon, [S. 31.1.327, P. chr.]

**200.** — Les cessions de droits successifs échappent donc, en principe, à l'action en rescision pour lésion, mais il en est différemment lorsqu'elles ne sont pas faites aux risques et périls de l'acquéreur. — Cass., 16 juill. 1856, Gaudin, [P. 57.540, D. 57.1.283] — Bordeaux, 17 mai 1832, Desbordes, [P. chr.] — Agen, 20 déc. 1872, Dubourdieu, [S. 73.2.250, P. 73.1066]

**201.** — Ainsi, une vente de droits successifs faite avec garantie de toutes dettes, charges et hypothèques, peut, comme toute autre vente ordinaire, être attaquée par la voie de rescision pour cause de lésion. — Limoges, 19 nov. 1819, Legrand, [S. et P. chr.]

**202.** — Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, pour qu'une cession de droits successifs cesse d'être aléatoire, que le cédant ait promis garantie pour chacun des biens de la succession pris individuellement. Ainsi, notamment, une vente ou cession de droits successifs faite par un héritier à son cohéritier peut être considérée comme un partage soumis à l'action en rescision pour cause de lésion de plus du quart, et non comme une vente aléatoire faite aux périls et risques de l'acquéreur, contre laquelle l'action en rescision ne serait pas admise, alors qu'il résulte des circonstances que les parties ont apprécié, par elles ou par des tiers, la valeur des droits cédés. — Cass., 8 févr. 1841, Floraud, [S. 41.1.436, P. 41.1.652] — *Sic*, Demolombe, t. 17, n. 451; Duranton, t. 7, n. 573; Massé et Vergé, sur Zacharie, t. 2, p. 387, § 393; Aubry et Rau, t. 6, p. 581, § 626; Belost-Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 889, note 1; Demante, t. 3, n. 234 *bis*-II.

**203.** — D'une façon plus générale, l'action en rescision pour lésion est admissible contre une vente de droits successifs, bien qu'elle soit dite faite *aux risques et périls* de l'acquéreur, lorsqu'il est constant que, dans la réalité, il n'y avait ni risques ni périls. — Cass., 20 mars 1844, Cusin, [S. 44.1.307, P. 44.2.25]; — 29 juin 1847, Gastel, [S. 48.1.360, P. 48.1.681, D. 48.1.70] — Toulouse, 6 déc. 1834, [illegible], [S. [illegible].2.28, P. [illegible]] — Lyon, 29 janv. 1836, Mathevet, [S. 36.2.238, P. chr.] — Limoges, 29 déc. 1838, Couty, [P. 39.1.516]; — 13 déc. 1847, Debord, [S. 48.2.466, P. 49.2.636] — *Sic*, Lebrun, *Success.*, liv. 4, chap. 1, n. 58; Chabot, *Success.*, sur l'art. 889, n. 2; Duranton, t. 7, n. 575; Delvincourt, t. 2, p. 309, notes, p. 51, note 2; Toullier, t. 4, n. 579; Vazeille, *Success.*, sur l'art. 889, n. 2; Malpel, *Success.*, n. 314; Solon, *Nullités*, t. 1, n. 273; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, p. 387, § 393, note 25; Demolombe, t. 17, n. 452.

**204.** — Au surplus, pour qu'une cession de droits successifs soit soumise par dérogation à l'art. 889 à l'action en rescision pour lésion, il n'est pas nécessaire qu'au regard du cédant et du cessionnaire la cession perde son caractère aléatoire; il suffit que l'une ou l'autre des parties ait pu apprécier l'importance de ses droits et de ses engagements et que tout compte fait, il en résulte pour l'autre contractant une lésion de plus du quart; il importe peu d'ailleurs que la cession soit dite avoir été faite aux risques et périls de l'acheteur si, en réalité, il en est différemment. — Cass., 9 juill. 1839, Mathevet, [S. 39.1.566, P. 39.2.69] — Orléans, 26 mai 1831, Carré, [S. 31.2.200, P. chr.] — Limoges, 3 déc. 1840, Duclortrier, [S. 41.2.545] — Toulouse, 23 janv. 1841, Daroles, [S. 41.2.547, P. 42.1.271] — Agen, 10 janv. 1851, Sémirot, [S. 51.2.780, P. 51.2.568, D. 51.2.53]; — 15 mai 1866, Raynal, [S. 66.2.360, P. 66.1280] — Chambéry, 16 août 1869, Gaillard, [D. 70.2.83] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 579; Vazeille, sur l'art. 889, n. 2; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Lésion*, n. 130; Solon, *Des nullités*, t. 1, n. 273; Belost-Jolimont, sur Chabot, art. 889, note 1; Massé et Vergé, sur Zachariæ, *loc. cit.*; Demante, t. 3, n. 234 *bis*-II; Dutruc, n. 616; Demolombe, *loc. cit.*; Hureaux, *Dr. de succession*, t. 5, n. 34; Laurent, t. 10, n. 494.

**205.** — Ainsi, une cour d'appel a pu décider que le cessionnaire n'était soumis à aucune chance de périls, par cela que la succession était ouverte depuis près de dix ans, qu'il y avait eu inventaire, qu'un usufruit dont la succession était grevée pouvait être apprécié, et enfin que le cessionnaire connaissait les forces de l'hoirie. — Cass., 9 juill. 1839, précité.

**206.** — La cession de droits successifs échappe à la rescision pour cause de lésion, non seulement à la condition qu'elle ait été faite aux risques et périls de l'acheteur, mais encore, à la condition qu'elle ait été faite sans fraude (art. 889). — V. *suprà*, n. 173. — La question de savoir s'il y a eu fraude, de la part de l'une des parties, constitue une appréciation de fait qui est exclusivement dans les attributions des juges du fond. — Cass., 9 juill. 1839, précité; — 21 mars 1870, Gaillard, [S. 70.1.317, P. 70.797, D. 70.1.331] — *Sic*, Demolombe, t. 17, n. 450; Chabot, sur l'art. 889, n. 2; Duranton, t. 7, n. 572.

**207.** — Il y a fraude de la part de l'héritier cessionnaire, et par suite lieu à rescision d'une vente de droits successifs lorsqu'il apparaît que la connaissance particulière et exclusive qu'il a eu des forces de la succession, lui a donné occasion d'obtenir des cohéritiers cédants la vente de leurs droits successifs à un bas prix dont ils ne se seraient pas contentés s'ils avaient eu les mêmes notions que lui. — Lyon, 3 déc. 1828, Truches, [P. chr.]

**208.** — Il y a encore fraude de nature à donner lieu à la rescision pour cause de lésion d'une vente de droits successifs, même faite aux risques et périls de l'acquéreur, lorsque le vendeur ignorait la valeur des droits cédés et le montant des dettes et charges, tandis que l'acquéreur les connaissait. — Pau, 8 août 1837, Darricau, [P. 37.1.517]

**209.** — ... Ou encore si, depuis plusieurs années qu'était

décédée la mère commune, l'acquéreur avait habité la maison, et géré les biens et affaires de tous les cohéritiers, ce qui le mettait à même de connaître parfaitement les forces de la succession, tandis que le vendeur, éloigné depuis longtemps du domicile de la défunte, et n'ayant aucun moyen d'appréciation, ignorait l'étendue des droits par lui cédés. — Limoges, 29 déc. 1838.

**210.** — En thèse générale, la fraude doit s'entendre du fait du cohéritier qui a acquis les droits de ses cohéritiers connaissant l'état et les forces de la succession et traitant avec la certitude de n'être exposé à aucuns risques et périls. — Douai, 16 nov. 1853, Meurs, [P. 53.2.676, D. 55.2.89]

**211.** — C'est ce qui a lieu, notamment, lorsqu'il résulte d'une énonciation de l'acte que, réellement, il n'y avait ni risques ni périls pour le cessionnaire : par exemple, s'il a déclaré bien connaître les biens de la succession, ainsi que les dettes et charges. — Lyon, 2 avr. 1819, Verguais, [S. et P. chr.]

**212.** — ... Lorsque l'acquéreur a connu l'inventaire et les forces de la succession, et s'il résulte des précautions qu'il a prises, qu'il n'a voulu courir aucune chance. — Orléans, 26 mai 1831, précité.

**213.** — En résumé, l'action en rescision pour cause de lésion de plus du quart est admissible contre une vente de droits successifs faite par le cohéritier à son cohéritier, si l'acquéreur connaissait les forces de l'hoirie et si ces forces étaient ignorées du vendeur. — Cass., 21 mars 1870, précité. — Agen, 15 mai 1866, précité; — Dijon, 12 févr. 1873, Fourcade, [S. 74.2.38, P. 74.213] — Trib. Lyon, 25 mars 1887, [*Monit. Lyon*, 21 déc.]

**214.** — Au surplus, dans le cas où il est allégué qu'il y a eu fraude de la part du cohéritier en achetant les droits de ses cohéritiers avec la certitude de n'être exposé à aucuns risques et périls, c'est à celui qui allègue cette fraude, à en administrer la preuve; il en est ici, comme à l'égard de toute autre fraude. — Toulouse, 9 sept. 1843, Goulesque, [S. 44.2.251, P. 44.2.216] — Douai, 16 nov. 1853, précité.

**215.** — D'après certains auteurs et certains arrêts, il ne suffit pas, pour que l'action en rescision soit possible contre une cession de droits successifs, que la cession n'ait point été faite aux risques et périls de l'acheteur ou qu'il y ait eu fraude soit de la part de l'un ou de l'autre des contractants, soit de la part de tous deux. Il y aurait lieu d'exiger, en plus, que cette cession fît cesser l'indivision, d'une manière absolue, à l'égard de tous les cohéritiers; en d'autres termes, l'action en rescision ne serait possible à l'égard d'une cession que dans les cas où le principe du partage déclaratif lui serait applicable. — Dutruc, n. 36 et 609.

**216.** — Décidé, en ce sens, qu'une cession de cette espèce n'est susceptible de l'action en rescision pour lésion de plus du quart, qu'autant qu'elle a fait cesser entièrement l'indivision entre les cohéritiers, et qu'elle a ainsi produit tous les effets d'un partage. — Cass., 15 déc. 1832, Reig, [S. 33.1.394, P. chr.]

**217.** — ... Spécialement que comme la cession faite par un cohéritier à son cohéritier de tous droits successifs indivis ne constitue pas un véritable partage s'il existe d'autres cohéritiers qui n'ont pas été parties dans l'acte, une pareille cession ne peut être rescindée pour cause de lésion de plus du quart, encore bien qu'il n'ait point été stipulé que la vente serait aux risques et périls de l'acquéreur. — Agen, 30 juin 1808, Breton, [S. et P. chr.] — Montpellier, 6 mai 1831, Monié, [S. 31.2.278, P. chr.] — Nîmes, 19 août 1841, Ménard, [P. 42.1.141] — V. aussi Montpellier, 9 juin 1853, Laraussic, [S. 53.2.406, P. 54.1.188, D. 54.2.173] — Alger, 26 févr. 1866, sous Cass., 22 janv. 1868, Ricca, [S. 68.1.209, P. 68.509, D. 68.1.110]

**218.** — Jugé aussi que, bien qu'une vente de droits successifs soit faite avant tout partage, cette vente, si elle a pour objet d'attribuer l'entière succession à l'un des héritiers, et non de la diviser entre tous les ayants-droit, ne peut être réputée un partage sujet à rescision pour lésion. — Turin, 4 août 1810, Vittone, [S. et P. chr.] — Bordeaux, 25 juin 1827, Carbonnière, [S. et P. chr.]

**219.** — Une pareille théorie n'est pas acceptable; la situation n'est pas, à l'égard de l'action en rescision, la même que lorsqu'il s'agissait de déterminer les cas où les aliénations de biens héréditaires devraient être considérées comme déclaratives; l'intérêt des tiers était alors en jeu et l'on ne pouvait étendre l'application de l'art. 883 en dehors des hypothèses que le législateur avait eu en vue; d'autre part, les art. 888 et 889 supposent que l'action en rescision est possible dans les rapports du cédant et du cessionnaire bien que l'indivision n'ait pas cessé à l'égard de tous les cohéritiers : l'art. 888, en effet, assimile au partage tout acte qui a pour objet de faire cesser l'indivision « *entre cohéritiers* »; il n'exige pas que cet acte soit intervenu entre *tous les cohéritiers;* l'art. 889 qui soustrait certaines opérations à l'action en rescision comprend, dans son énumération, la vente de droits successifs faite à l'un des cohéritiers par un autre cohéritier; un pareil acte ne fait pas cesser l'indivision à l'égard de tous les cohéritiers; si le législateur a jugé nécessaire de le mentionner dans l'exception qu'établit l'art. 889, c'est que, par elle-même, une cession intervenue entre certains des cohéritiers rentre dans la règle générale de l'art. 888. — Demolombe, t. 17, n. 430; Duvergier, t. 2, n. 576; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 2, n. 808; Aubry et Rau, t. 6, p. 579, § 626; Laurent, t. 10, n. 483.

**220.** — Jugé, en ce sens, que pour qu'une cession de droits successifs soit considérée comme un partage, et à ce titre susceptible de rescision pour lésion de plus du quart, il n'est pas nécessaire qu'elle fasse cesser l'indivision d'une manière absolue; il suffit qu'elle produise cet effet entre les cohéritiers contractants. — Cass., 20 mars 1844, Cusin, [S. 44.1.307, P. 44.2.25] — Toulouse, 6 déc. 1834, Bayonne, [S. 35.2.285, P. chr.]; — 23 janv. 1841, Daroles, [S. 41.2.547, P. 42.1.271] — Limoges, 1er juill. 1844, Chassagnard, [S. 45.2.221, P. 46.1.145, D. 45.2.160] — Montpellier, 21 déc. 1844, Niquel, [S. 45.2.587, P. 45.2.795, D. 45.2.130] — Aix, 1er déc. 1851, Chaperon, [P. 53.2.674, D. 55.2.258] — Douai, 16 nov. 1853, Meurs, précité.

**221.** — Décidé aussi que l'acte par lequel un cohéritier cède ou abandonne ses droits successifs à ses cohéritiers, à la charge par eux d'acquitter les dettes de la succession, peut être considéré par les juges du fond comme un premier acte ayant pour objet de faire cesser l'indivision, et susceptible, par conséquent, d'être rescindé pour lésion de plus du quart. — Cass., 2 mars 1837, Billonneau, [S. 37.1.985, P. 37.2.39]

**222.** — ... Spécialement, que le transport consenti par un enfant naturel, de ses droits dans la succession de sa mère, au profit du mari de celle-ci, donataire en usufruit de la totalité des biens de sa femme, est un acte ayant pour objet de faire cesser l'indivision contre lequel, dès lors, est admissible l'action en rescision pour cause de dol ou de lésion de plus du quart; qu'il importe peu qu'une pareille cession ne fasse pas cesser complètement l'indivision entre tous les cohéritiers. — Paris, 5 juill. 1854, Bazana, [P. 56.2.273, D. 56.2.289]

**223.** — De même, d'ailleurs, que pour l'application de l'art. 883, il est nécessaire, pour que l'action en rescision soit admissible, que la cession ait été consentie à titre onéreux. — Demolombe, t. 17, n. 441; Demante, t. 3, n. 232 *bis*-II; Laurent, t. 10, n. 480. — V. Gand, 10 janv. 1842, [*Pasicr.*, 43.2.160]

**224.** — Lors même qu'une vente de droits successifs pourrait être considérée comme partage, l'acquéreur est non recevable à se plaindre d'une lésion de plus du quart, qu'il fait résulter de la disproportion entre l'actif et le passif de la succession. — Turin, 4 août 1810, Vittone, [S. et P. chr.]

**225.** — On doit pour l'application de l'art. 889, assimiler à une cession de droits successifs les renonciations consenties, par l'un des héritiers au profit de ses cohéritiers, de prendre part au partage en nature, moyennant l'allocation d'une somme déterminée. — Nîmes, 2 janv. 1855, Marignan et Arthaud, [D. 55.2.170]. — *Sic*, Duranton, t. 7, n. 567; Demolombe, t. 17, n. 455; Dutruc, n. 617; Championnière et Rigaud, t. 3, n. 2718.

**226.** — La cause de rescision fondée sur l'absence de risques et périls n'est pas nécessairement corrélative de la mauvaise foi. En conséquence, le cessionnaire de droits successifs contre lequel la rescision a été prononcée à raison de l'absence de tous risques peut cependant être reconnu avoir été de bonne foi et être dispensé, par suite, de rapporter les fruits qu'il a perçus à partir de la cession. — Cass., 7 août 1849, Lemerle, [P. 52.2.243, D. 51.5.287]

**227.** — Lorsque la cession de ses droits successifs consentie par un héritier à son cohéritier a été suivie de l'adjudication sur licitation d'un immeuble héréditaire, la rescision de la cession, prononcée ultérieurement, n'entraine pas la nullité de cette adjudication, faite en présence et avec le concours du cédant, qui se trouve, par suite, obligé à la garantie envers l'adjudicataire. Les droits du cédant sur l'immeuble après la rescision sont transportés sur le prix de l'adjudication. — Cass., 29 juin 1859, Le Rousseau, [S. 60.1.885, P. 60.551]

**228.** — Il en est ainsi, alors surtout que l'adjudicataire n'a pas été partie dans l'instance en rescision. — Même arrêt.

## CHAPITRE IV.

### RÈGLES SPÉCIALES APPLICABLES AUX CESSIONS CONSENTIES AU PROFIT DE TIERS. — DU RETRAIT SUCCESSORAL.

**229.** — Les règles que nous avons exposées *suprà*, n. 19 et s., s'appliquent, en principe, sans aucune modification, aux cessions consenties à des personnes étrangères à l'hérédité; cependant, dans ce cas particulier, le bénéfice de la cession peut être enlevé au cessionnaire par l'effet de l'exercice du retrait successoral.

**230.** — On sait en quoi consiste, d'une manière générale, le retrait successoral : si l'on suppose qu'à une succession sont appelés plusieurs cohéritiers, et que l'un d'eux cède tout ou partie de ses droits héréditaires à un autre qu'à un successible, les autres cohéritiers peuvent, en remboursant à ce tiers le prix de la cession, l'écarter des opérations du partage.

**231.** — Cette institution se rapproche beaucoup du retrait de droit litigieux dont il a été parlé *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*. Dans une opinion très-accréditée, le retrait successoral, introduit par la jurisprudence de certains parlements, ne serait même que le développement et l'extension de ce retrait; « si, disait-on, un des héritiers cède ses droits à la succession à quelque étranger, en ce cas, les autres héritiers sont reçus à rembourser cet étranger, pour l'empêcher de se venir mêler parmi eux, et de pénétrer le secret de la famille; nous avons étendu jusque-là les lois *per diversas* et *ab anastasio*, quoiqu'elles ne parlent point de ce cas; ce que nous avons fait par cette raison qu'il y a ordinairement de la vexation ou un extrême intéressement de la part de l'étranger curieux d'apprendre les affaires d'autrui. » — Lebrun, liv. IV, chap. 2, sect. 3, n. 66; Brodeau, sur Louet, lettre C, n. 13; Chabot, *Rapp. au Tribunat* (Locré, t. 5, p. 126); Demante, t. 3, n. 171; Aubry et Rau, t. 6, p. 516, § 621 *ter*, note 1; Demolombe, t. 16, n. 3 et s.; Laurent, t. 10, n. 341.

**232.** — Il a été jugé, dans cet ordre d'idées, que le retrait successoral était admis en Normandie, par extension des lois *per diversas* et *ab anastasio* qui accordaient aux débiteurs de créances litigieuses, dont des tiers se rendaient cessionnaires, la faculté de se faire subroger à ces tiers. — Cass., 20 mars 1828, Delivet, [S. et P. chr.]

**233.** — Dans une autre opinion, le retrait successoral aurait pour origine l'ancien retrait de bienséance et de communion, c'est-à-dire celui qui, d'après certaines coutumes, pouvait être exercé par tous les copropriétaires indivis d'un immeuble à l'encontre de l'étranger qui avait acquis une part indivise de cet immeuble. — Davot et Bannelier, t. 4, p. 318; Nouveau Denizart, v° *Cession de droits successifs*, § 4, n. 5; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, § 12.

**234.** — Quoi qu'il en soit de cette discussion historique, nos tribunaux, appelés à connaître de la validité de retraits exercés pendant la période intermédiaire, se sont prononcés en faveur de la première conception, qui rattache le retrait successoral au retrait litigieux; on sait qu'à l'époque révolutionnaire, bien que les lois de 1790, de 1793 et de l'an II eussent supprimé tous les retraits, le retrait litigieux avait cependant été considéré comme survivant à cette abolition (V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 89); nos tribunaux ont, en général, décidé de même à l'égard du retrait successoral, par analogie de ce qui se passait au cas de retrait litigieux.

**235.** — Il a été jugé, en ce sens, que le retrait successoral autorisé par la jurisprudence ancienne de la plupart des parlements, et depuis par l'art. 841, C. civ., n'avait pas été aboli dans l'intervalle par les lois abolitives des retraits en général. — Cass., 11 germ. an X, Meyrat, [S. et P. chr.] — Paris, 11 janv. 1809, Voyenne, [P. chr.]; — 26 févr. 1816, Tardif, [P. chr.] — Dijon, 26 juill. 1832, Boussin, [S. 34.1.312] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 9; Toullier, t. 4, n. 434; Malleville, *Analyse du Code civil*, art. 831; Aubry et Rau, t. 6, p. 516, § 621 *ter*, note 1.

**236.** — ... Qu'en conséquence, il avait pu être exercé à l'égard de toutes cessions faites sous l'empire de ces lois, ainsi qu'il aurait pu l'être avant; que le décret du 19 flor. an II, qui comprenait nommément dans l'abolition des retraits le retrait successoral, n'ayant pas été légalement publié, n'avait pu acquérir force de loi. — Cass., 20 mars 1828, précité.

**237.** — Mais il a été jugé, contrairement aux décisions qui précèdent, que le retrait successoral a été aboli par la loi du 13 juin 1790. — Limoges, 24 déc. 1828, Jaudier, [S. 32.1.852]

**238.** — ... Que le retrait successoral qu'autorise l'art. 841, C. civ., n'est point applicable à une vente de droits successifs faite sous les lois intermédiaires. — Angers, 27 pluv. an XII, Jamet, [S. et P. chr.]

**239.** — En tous cas, l'art. 841, C. civ., qui autorise le retrait successoral, est applicable à une cession de droits ouverts avant la publication du Code, si cette cession n'a été faite que postérieurement. — Cass., 1er déc. 1806, Roussel, [S. et P. chr.] Amiens, 13 mars 1806, Roussel, [S. et P. chr.] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 434. — V. aussi Cass., 12 déc. 1810, Gagnon, [P. chr.]

**240.** — C'est qu'en effet le retrait successoral doit se régler par la loi de l'ouverture de la succession, et non par la loi du lieu de la situation des biens successifs. A cet égard, il y a *indivisibilité*, c'est-à-dire que le cohéritier, autorisé au retrait par les lois et pour les biens du lieu de l'ouverture de la succession, ne peut être exclu du bénéfice du retrait à l'égard d'autres biens, sous prétexte que le statut du lieu de la situation de ces biens ne l'autoriserait pas. — Cass., 15 mars 1831, Verneau, [S. 31.1.183, P. chr.]

**241.** — Comme le principe du retrait litigieux, celui du retrait successoral a été fortement attaqué; cette expropriation de l'acquéreur de droits successifs dans l'intérêt purement privé des cohéritiers de son vendeur a paru contraire aux principes de la législation française; on a fait observer d'ailleurs que cette institution était préjudiciable aux intérêts de l'héritier cédant et que les parties pouvaient trop aisément se soustraire aux prescriptions de l'art. 841. — Laurent, t. 10, n. 341; Aubry et Rau, *loc. cit.*; Desjardins, *Recherches sur l'origine de l'art. 841 : Revue pratique*, année 1870, t. 30, p. 497.

**242.** — Quoi qu'il en soit, cette institution est consacrée par la loi française; il est utile de connaître les motifs, bons ou mauvais, sur lesquels elle repose; on en invoque généralement deux : on dit, d'une part, que ce retrait se comprend parce que les cohéritiers du vendeur doivent avoir le droit d'écarter des opérations du partage un tiers étranger qui profiterait de cette circonstance pour pénétrer malicieusement dans le secret des familles. On fait observer, d'autre part, que la liquidation d'une hérédité peut être entourée de difficultés et que celles-ci ne peuvent que s'augmenter si un étranger figure au partage; on peut craindre alors que ce tiers ne soit pas animé de cet esprit de conciliation qu'inspire le plus souvent aux cohéritiers le sentiment de la famille. — Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 8; Chabot, sur l'art. 841, n. 1; Toullier, t. 4, n. 435; Poujol, sur l'art. 841, n. 1; Duranton, t. 7, n. 185.

**243.** — Il est essentiel de remarquer que chacune de ces considérations est loin d'avoir la même valeur; la première n'aurait pas été, semble-t-il, assez puissante pour pousser le législateur à établir le retrait successoral; c'est qu'en effet, il arrive constamment que des tiers, autres que les cessionnaires, assistent aux opérations du partage, dont le désir de tenir cachés les secrets de famille n'a pas suffi à les tenir écartés; il en est ainsi, par exemple, des mandataires que les héritiers ont pu désigner pour les représenter dans la liquidation de la succession, et même, dans une certaine mesure, des créanciers de chacun des héritiers.

**244.** — Cette observation présente un intérêt pratique considérable ; elle montre que lorsqu'il y a à rechercher si le retrait est admissible ou non, on doit, pour interpréter le texte laconique de l'art. 841, s'inspirer de préférence du second motif et, par suite, déclarer qu'il n'y a pas lieu à retrait, à supposer que le texte de l'art. 841 ne condamne pas formellement cette solution, lorsque le second motif qui a inspiré le législateur ne se rencontre pas dans l'espèce. — Demolombe, t. 16, n. 10.

### SECTION I.

#### Contre quelles personnes et par quelles personnes le retrait peut être exercé.

**245.** — Le Code civil ne contient qu'un seul texte sur la matière du retrait successoral. C'est l'art. 841 ainsi conçu :

Toute personne, même parente du défunt, qui n'est pas son successible, et à laquelle un cohéritier aurait cédé son droit à la succession, peut être écartée du partage, soit par tous les cohéritiers, soit par un seul, en lui remboursant le prix de la cession. »

**246.** — Une corrélation intime unit entre elles chacune des deux questions qui forme l'objet de cette section; il résulte, en effet, de l'art. 841, d'une part, que le retrait est possible contre toute personne qui n'est pas un successible du défunt, et, d'autre part, qu'il peut être exercé par tout cohéritier du cédant; or, on est unanimement d'accord, à l'heure actuelle, pour décider que, dans ce texte, le terme *successible* a été pris comme synonyme de cohéritier; le désir d'éviter une répétition a seul poussé le législateur à varier ses expressions; par suite, au début de cette section, il est permis de poser, comme règle générale, que le retrait est possible contre tous ceux qui ne pourraient exercer le retrait et qu'inversement le retrait peut être exercé par tous ceux qui, s'ils étaient cessionnaires, ne pourraient être écartés du partage par le moyen du retrait.

**247.** — Cette observation essentielle nous permettra d'abréger les développements que nous avons à fournir sur la matière; après avoir recherché avec soin contre quelles personnes le retrait est possible, nous n'aurons plus, en principe, qu'à enregistrer les solutions de la doctrine et de la jurisprudence sur l'autre question.

### § 1. *Contre quelles personnes le retrait est possible.*

**248.** — Le retrait n'est pas possible, disons-nous, à l'égard de celui qui, en admettant qu'il ne soit pas devenu cessionnaire de droits successifs, aurait pu assister aux opérations du partage. — Ainsi, il est bien évident que le retrait ne saurait être exercé à l'encontre d'un héritier légitime qui se serait rendu cessionnaire des droits d'un ou de plusieurs de ses cohéritiers; le texte est formel en ce sens, et, d'ailleurs, le motif principal de l'art. 841 ne se retrouve pas en l'espèce, puisque cet héritier, à supposer que son marché lui soit enlevé par l'effet du retrait successoral, pourrait encore, en sa qualité d'héritier légitime, prendre part aux opérations du partage. — Demolombe, t. 16, n. 16 et 17; Laurent, t. 10, n. 344. — V. *suprà*, n. 243.

**249.** — Il importe peu, à cet égard, que l'héritier ait accepté purement et simplement ou sous bénéfice d'inventaire. — Demolombe, t. 16, n. 20.

**250.** — Sur une question analogue, il a été décidé que, la veuve commune en biens qui s'est fait céder les droits de plusieurs de ses copartageants dans la communauté, n'est pas soumise au retrait. — Paris, 2 août 1821, Savoie, [S. et P. chr.]

**251.** — Il en serait de même de l'enfant naturel qui aurait acheté la part d'un héritier; s'il n'est pas un héritier légitime, il est certainement un successible qui, en cette seule qualité, peut participer aux opérations du partage. — Demolombe, t. 16, n. 18; Poujol, *Successions*, sur l'art. 841, n. 2; Chabot, sur l'art. 841, n. 6; Toullier, t. 4, n. 439; Laurent, t. 10, n. 348; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Aubry et Rau, t. 6, p. 520, § 621 *ter*, p. 695, § 638.

**252.** — Le retrait successoral ne peut être exercé non plus contre les héritiers institués ou légataires universels ou à titre universel, ni contre les donataires universels de tous les biens ou d'une quote-part des biens présents et à venir par contrat de mariage, puisqu'aux yeux de la loi ils sont successeurs. — Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 9; Demolombe, t. 16, n. 19; Duranton, t. 7, n. 189 et 190; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Laurent, t. 10, n. 348; Aubry et Rau, *loc. cit.;* Poujol, sur l'art. 841, n. 2; Chabot, t. 3, art. 841, n. 6; Vazeille, sur l'art. 841, n. 5; Toullier, t. 4, n. 441.

**253.** — Jugé, en ce sens, que la veuve commune en biens et légataire à titre universel du défunt est successible, dans le sens de l'art. 841, C. civ., et qu'en conséquence le retrait successoral ne peut être exercé contre elle par les héritiers. — Paris, 31 juill. 1810, Laroque, [S. et P. chr.]

**254.** — Par le même motif, le retrait successoral ne peut être exercé contre la femme qui a acheté les droits d'un héritier de son mari, lorsque celle-ci est à la fois donataire de tous les biens meubles et de l'usufruit de tous les immeubles laissés par son mari, les dispositions faites à son profit la constituant alors donataire à titre universel. — Trib. Saint-Quentin, 3 juin 1891, Idée, [*Gaz. Pal.*, 91.2, supp. 6]

**255.** — Comme celui qui a cédé ses droits dans une succession ne peut plus prendre part aux opérations du partage, il semble que, dans la rigueur des principes, ceux qui furent ses cohéritiers pourraient l'écarter de ce partage, à l'aide du retrait, lorsqu'il y vient à la suite d'une rétrocession; mais une telle solution serait contraire au texte de l'art. 841; car il est vrai de dire que, même en ce cas, cet héritier est toujours demeuré un successible, ce qui rend le retrait non-recevable contre lui.

**256.** — Décidé, en ce sens, que le retrait successoral ne peut être exercé contre l'héritier qui, après avoir cédé ses droits à une personne étrangère à la succession, s'est fait rétrocéder ces mêmes droits : la rétrocession éteint le droit du retrait successoral qui aurait pu être exercé contre le cessionnaire étranger. — Orléans, 29 févr. 1832, Chevalier, [S. 36.2.534, P. chr.] — Dijon, 11 janv. 1847, Jondot, [S. 48.2.313, P. 48.2. 110] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Dr. success.*, § 14; Richefort, *Etat des familles*, t. 3, n. 435; Carette, note sous Orléans, 29 févr. 1832, précité; Demolombe, t. 16, n. 28; Pothier, *Retraits*, n. 475; Dutruc, n. 484; Laurent, t. 10, n. 351.

**257.** — Une fois entré dans cette voie, il faut aller jusqu'où conduit la logique du raisonnement; il faut donc déclarer le retrait non-recevable contre celui qui, après avoir cédé ses droits et même renoncé à la succession (renonciation nulle ou sans effet comme incompatible avec la cession antérieure), devient cessionnaire des droits d'un autre héritier. — Amiens, 11 janv. 1839, Desmery, [S. 39.2.384, P. 39.2.148] — *Sic*, Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 441, note *a;* Laurent, *loc. cit.* — V. Delvincourt, t. 2, p. 137; Toullier, t. 4, n. 441; Chabot, sur l'art. 841, n. 5; Vazeille, *ibid.*, n. 7. — *Contrà*, Demolombe, t. 16, n. 29.

**258.** — Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, pour que le retrait devienne impossible, que le cessionnaire ait été revêtu, au moment de la cession, de la qualité qui lui permet de participer aux opérations du partage; il suffit qu'il en soit ainsi lors de la liquidation puisque c'est à ce moment seul qu'il peut être utile de savoir si le cessionnaire serait autorisé, nonobstant le retrait, à assister à ce partage. Décidé, en ce sens, que le retrait ne peut être exercé contre le cessionnaire qui, entre la cession et l'action en retrait, et avant le partage, est lui-même devenu successible. — Grenoble, 6 juin 1826, Budillon, [S. et P. chr.]

**259.** — ... Que le retrait successoral ne peut être exercé contre l'héritier d'un cohéritier défunt, à l'égard des portions héréditaires qu'il pourrait avoir acquises dans les successions auxquelles ce dernier était appelé à prendre part. — Toulouse, 23 janv. 1841, Daroles, [P. 42.1.271]

**260.** — ... Que lorsqu'un successible qui a acquis les droits d'un de ses cohéritiers décède avant le partage, laissant un légataire universel, le légataire, comme représentant un successible, n'est pas sujet à l'exercice du retrait successoral quoique non successible lui-même. — Angers, 13 avr. 1820, Renard, [S. et P. chr.]

**261.** — ... Que le cessionnaire de droits successifs ne peut, lorsqu'il est devenu, en vertu d'un testament laissé par le cédant, son légataire universel, être écarté du partage, au moyen du retrait successoral, qu'autant que l'action en retrait aurait été valablement intentée contre lui antérieurement au décès de l'héritier cédant et testateur. — Caen, 28 mai 1867, Drouet, [S. 68.2.271, P. 68.1008, D. 68.2.190]

**262.** — Il ne faut pas, d'ailleurs, dans ces diverses hypothèses, se préoccuper de la nature différente des biens que recueille, en sa double qualité de cessionnaire et de successible celui contre lequel on voudrait exercer le retrait. — Aussi a-t-il pu être décidé que le légataire du mobilier en toute propriété et des immeubles en usufruit, ou son représentant, qui vient au partage comme acquéreur des droits à la nue-propriété des immeubles d'une partie des héritiers, ne peut être écarté par le retrait successoral. — Cass., 21 avr. 1830, Thillaye, [P. chr.]; — 21 avr. 1830, Morin, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 21.

**263.** — ... Que lorsqu'un héritier s'est fait céder par d'autres héritiers leurs droits immobiliers dans la même succession, il ne peut être écarté du partage par le retrait successoral, sous prétexte que, suivant la coutume sous laquelle la succession s'est ouverte, cet héritier n'avait droit qu'à la propriété de tout le mobilier et à l'usufruit des immeubles. Le légataire universel de cet héritier ne peut, non plus que lui, être écarté du partage par le retrait successoral. — Angers, 13 avr. 1820, Renard, [S. et P. chr.]

**264.** — Il est bon de faire remarquer cependant que, pour qu'un cessionnaire échappe au retrait, il n'est pas suffisant qu'il soit successible, il faut qu'il soit appelé à la succession dans laquelle il a acquis des droits héréditaires. C'est ainsi qu'un ascendant donateur, appelé à recueillir par succession anomale les biens par lui donnés, serait passible du retrait s'il se rendait acquéreur de droits dans la succession du défunt. — Demolombe, t. 16, n. 24; Aubry et Rau, t. 6, p. 721, § 640 *bis*.

**265.** — Lorsqu'aux termes de l'art. 733, la succession se divise entre les deux lignes, paternelle et maternelle, ou que, par suite des principes de la représentation, le partage a lieu par souche, c'est une question délicate que celle de savoir si les héritiers d'une ligne ou d'une souche peuvent, à l'aide du retrait, écarter du partage les héritiers d'une ligne ou d'une souche qui se sont rendus acquéreurs de droits héréditaires dans l'autre ligne ou dans l'autre souche; on décide généralement que cette faculté d'exercer le retrait ne leur est pas reconnue si les parties intéressées n'ont pas encore déterminé quel est, en bloc, le droit respectif de chacune des lignes ou de chacune des souches, mais qu'il en est différemment lorsque les opérations du partage général sont terminées; on prétend qu'en ce dernier cas, l'héritier d'une ligne ou d'une souche cesse d'être successible quant aux biens qui forment le lot des héritiers de l'autre ligne ou de l'autre souche. — Demolombe, t. 16, n. 34 et 35; Toullier, t. 4, p. 444; Vazeille, sur l'art. 841, n. 24; Chabot, sur l'art. 841, n. 18; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-II; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs;* Delvincourt, t. 2, p. 347; Marcadé, sur l'art. 841, p. 3; Laurent, t. 10, n. 345.

**266.** — Cette opinion est contestable; les droits d'un héritier s'étendent sur tous les biens laissés par le défunt; sans doute, par suite du premier partage, les droits de l'héritier de la ligne paternelle se cantonnent sur les biens affectés à cette ligne, mais il reste vrai de dire que ces droits subsistent, au moins à l'état virtuel, sur les autres biens, pour le cas où ce premier partage viendrait à tomber; même, à l'égard de ces biens, ce cessionnaire est donc un successible, et par suite il ne devrait pas pouvoir en être évincé par l'effet du retrait. — Dutruc, n. 476; Duranton, t. 7, n. 188; Taulier, t. 3, p. 299; Marcadé, sur l'art. 841, n. 3; Benoît, n. 31.

**267.** — Décidé, à cet égard, que, lorsque la succession est encore indivise, les cohéritiers de l'une des lignes ne peuvent exercer le retrait successoral contre l'héritier de l'autre, devenu cessionnaire des droits de l'un d'entre eux, et refuser ainsi de l'admettre au partage dans leur ligne. — Rouen, 21 juill. 1807, Lamaury, [S. et P. chr.] — Paris, 14 févr. 1834, Rignon, [S. 34.2.650]

**268.** — Jugé aussi que, lorsqu'une succession est divisible entre les deux lignes, et que les héritiers au premier degré d'une ligne ont cédé leurs droits aux héritiers du degré subséquent dans la même ligne, les héritiers de l'autre ligne ne peuvent exercer le retrait successoral contre de tels cessionnaires. En ce cas, le traité est moins une cession qu'une renonciation en faveur des héritiers du degré subséquent, et par conséquent ceux-ci viennent à la succession plutôt comme successibles que comme cessionnaires. — Grenoble, 3 juill. 1824, Ferrand, [S. chr.

**269.** — A l'inverse, il faut déclarer le retrait recevable par cela seul qu'il est dirigé contre toute personne qui n'a, pour venir au partage, d'autre titre que la cession qui lui a été faite. — Demolombe, t. 16, n. 22.

**270.** — Ainsi que le dit l'art. 841, il ne suffit pas, pour écarter le retrait, que le cessionnaire soit parent du défunt; il faut qu'il soit successible; aussi, a-t-il été décidé avec juste raison, que le retrait successoral peut être exercé contre le cessionnaire non successible, alors même que, comme parent du défunt, il serait venu à la succession à défaut du cédant. — Cass., 2 juill. 1862, Dubiau, [S. 62.1.859, P. 64.251, D. 62.1.431] — *Sic*, Vazeille, *Success.*, sur l'art. 841, n. 11; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 445, note *b;* Dutruc, *Part de success.*, n. 485 et 486; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 692, note 30, p. 336; Demolombe, t. 16, n. 27; Laurent, t. 10, n. 344; Aubry et Rau, 4e édit., t. 6, p. 521, § 621 *ter*. — *Contrà*, Delvincourt, t. 2, p. 346, note 11. — V. aussi Duport-Lavilette, *Quest. de dr.*, v° *Retr. success.*, quest. 765, n. 3; Toullier, t. 4, n. 445.

**271.** — Il a été jugé que le retrait successoral ne peut être exercé contre le cessionnaire des droits successifs, qui est successible, mais qui est exclu par un testament. — *En d'autres termes*, il faudrait entendre par *successible* celui qui est appelé par la loi, encore qu'il soit exclu par la volonté du défunt, et que de fait il ne recueille pas ses biens. — Lyon, 17 juin 1826, Champavère, [P. chr.]

**272.** — Mais cette décision, critiquée par la majorité des auteurs, est restée isolée : celui qui est exclu de la succession par des légataires universels ou à titre universel n'est pas un successible; il ne peut venir au partage. — Aussi, doit-on décider que le retrait successoral peut être exercé même en cas de cession faite au profit d'un successible exclu de la succession par le testament du *de cujus*. — Trib. Clermont-Ferrand, 26 juill. 1867, Roche, [S. 68.2.192, P. 68.732, D. 68.3.95] — *Sic*, Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 441, note *a;* Vazeille, *Succ.*, sur l'art. 841, n. 9; Dutruc, *Part. de succ.*, n. 482; Benoît, *Retr. success.*, n. 53; Demolombe, t. 16, n. 23; Hureaux, *Dr. de succ.*, t. 3, n. 315; Laurent, t. 10, n. 347; Aubry et Rau, t. 6, p. 521, § 621 *ter*. — *Contrà*, Toullier, *loc. cit ;* Delvincourt, t. 2, p. 346.

**273.** — On devrait donner, et pour les mêmes motifs, la même décision à l'égard de l'héritier qui, après avoir renoncé à la succession, ou en avoir été exclu comme indigne, se rendrait acquéreur de droits héréditaires. — Poujol, t. 2, sur l'art. 841, n. 3; Marcadé, sur l'art. 841, n. 2; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-III; Taulier, t. 3, p. 297; Demolombe, t. 16, n. 25; Laurent, t. 10, n. 346; Aubry et Rau, t. 6, p. 520, § 621 *ter*.

**274.** — Il a été cependant décidé que celui qui renonce à ses droits à une succession du chef de ceux qu'il représente, pour s'en tenir à une dot ou apanage constitué à ceux-ci, est néanmoins successible, en ce sens que s'il acquiert les droits successifs d'un héritier, les autres cohéritiers ne peuvent exercer contre lui le retrait successoral. — Limoges, 14 mai 1819, Verrier, [S. et P. chr.] — V. Laurent, *loc. cit.*

**275.** — Cette solution repose sur cette idée que, pour pouvoir acquérir les droits d'un cohéritier, il n'est pas nécessaire de venir effectivement à partage; il suffit d'être propre à succéder; cette opinion n'est pas soutenable en présence de l'art. 785, d'après lequel l'héritier renonçant est censé n'avoir jamais été héritier.

**276.** — Mais, celui qui renonce à la qualité d'héritier pour s'en tenir à une donation universelle ou à titre universel est néanmoins successible, en ce sens qu'il peut acquérir les droits successifs de quelques-uns des héritiers du défunt, sans que les autres cohéritiers puissent le contraindre à leur céder ces droits en lui remboursant le prix; c'est qu'en effet, dans ce cas, cet héritier qui a renoncé, est un successible en vertu de la volonté de l'homme et peut, à raison de ce titre, figurer dans les opérations du partage. — Cass., 14 mars 1810, Fassy, [S. et P. chr.] — *Sic*, Chabot, sur l'art. 841, n. 7; Duvergier et Toullier, t. 4, n. 441, note *a*; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-III; Demolombe, t. 16, n. 26.

**277.** — Sans qu'il soit nécessaire d'insister sur ce point, il est incontestable que le donataire ou le légataire institué à *titre particulier* seulement, qui serait cessionnaire d'un héritier, doit être soumis au retrait successoral; car il n'est pas successible, et son droit se borne à demander aux héritiers la délivrance de son legs. — Poujol, art. 841, n. 3; Chabot, *Success.*, t. 3, art. 841, n. 7; Demolombe, t. 16, n. 30.

**278.** — Il existe donc, au point de vue du retrait successoral, une différence essentielle entre les légataires ou donataires soit universels soit à titre universel, d'une part, et les légataires ou donataires particuliers, d'autre part; il ne rentre pas dans le cadre de notre étude, de déterminer quels dons et quels legs appartiennent à l'une ou à l'autre de ces diverses catégories (V. *infrà*, v° *Legs*); il semble cependant que nous devions faire exception pour ce qui est des dons ou des legs en usufruit, portant sur l'universalité ou sur une quote-part de l'universalité des biens du défunt; en ce cas, en effet, on a voulu, à notre point de vue particulier, résoudre la difficulté en s'inspirant des règles spéciales au retrait successoral.

**279.** — Quoi qu'il en soit, trois systèmes différents se sont produits relativement à la nature des dons ou legs d'usufruit. Dans une première opinion, on a prétendu que le retrait n'était jamais admissible contre les cessionnaires qui sont en même temps légataires ou donataires d'usufruit, bien que leur droit d'usufruit porte sur l'universalité ou une quote-part des biens laissés par le défunt; pour cela, on a soutenu que ces légataires ou donataires étaient des successibles à titre universel, et que d'ailleurs il ne servirait de rien d'exercer le retrait à leur encontre puis-

que, tenus de payer dans une certaine mesure les dettes du défunt, ils auraient toujours le droit de prendre part aux opérations destinées à constater l'actif et le passif de la succession. — Vazeille, sur l'art. 841, n. 15; Conflans, sur l'art. 841, n. 11; Dutruc, n. 478; Benoit, *Du retrait success.*, n. 9; Belost-Jolimont, sur Chabot, t. 2, n. 355.

**280.** — Une pareille théorie doit être repoussée; on ne saurait admettre que de tels légataires ou donataires soient des successeurs universels; ils n'ont pas, en effet, éventuellement, l'aptitude nécessaire pour recueillir tout ou une quote-part des biens laissés par le défunt. D'autre part, l'usufruitier ne peut prendre part aux opérations du partage par la raison qu'aucune indivision n'existe véritablement entre lui et le nu-propriétaire. — Demolombe, t. 16, n. 31; Proudhon, *Usufruit*, t. 4, n. 2077; Duranton, t. 7, n. 192; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 441, note 1; Delvincourt, t. 2, p. 137; Laurent, t. 7, n. 37; t. 10, n. 349; Aubry et Rau, t. 6, p. 520, § 621 *ter*, note 15.

**281.** — Cette observation est d'ordre général; elle répond, en même temps, au troisième système d'après lequel le légataire ou donataire d'usufruit serait passible du retrait lorsque ses droits s'étendraient sur tous les biens que possédait le défunt, mais échapperait au retrait dans le cas où son usufruit ne porterait que sur une fraction de ces mêmes biens. — Poujol, sur l'art. 841, n. 2; Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 13.

**282.** — La jurisprudence a varié dans les appréciations qu'elle a eu à faire de cette difficulté. Il a été décidé, à cet égard, que l'époux donataire de l'usufruit de tous les biens de son conjoint décédé n'est pas successible dans le sens de l'art. 841, C. civ.; qu'en conséquence, le retrait successoral peut être exercé contre lui. — Cass., 17 juill. 1843, Gerber, [S. 43.1.697, P. 43.2.315] — Riom, 23 avr. 1818, Perrier, [S. et P. chr.] — Cass. Belg., 29 avr. 1839, [*Pasicr.*, 39.1.76]

**283.** — ... Spécialement, que, le mari, légataire des meubles et de l'usufruit des immeubles de sa femme décédée, peut également être soumis à l'exercice du retrait successoral pour la part héréditaire dont il est devenu cessionnaire dans la nue-propriété des immeubles; que ce retrait peut surtout être exercé contre les héritiers du mari qui, l'usufruit s'étant éteint par son décès, sont absolument étrangers à la succession. — Caen, 17 févr. 1813, Fouet, [S. et P. chr.]

**284.** — ... Que le donataire ou légataire universel ou à titre universel en usufruit n'est pas un successible dans le sens de l'art. 841; que dès lors, s'il s'est rendu cessionnaire des droits de l'un des héritiers naturels, il peut être écarté du partage par l'action en retrait successoral. — Agen, 1er juill. 1813, Soulès, [P. chr.] — Dijon, 8 juill. 1826, Perrinot, [S. et P. chr.] — 17 févr. 1854, Duvault, [P. 54.1.275] — V. Cass. Belg., 29 avr. 1839, Firmin, *J. Pal. Belge*, 40.164

**285.** — Mais il a été jugé, en sens contraire, que n'est pas soumise au retrait successoral la veuve, légataire en usufruit de tous les biens de son mari, qui s'est rendue cessionnaire des droits de plusieurs héritiers dans la succession de ce dernier. — Paris, 2 août 1821, Savoie, [S. et P. chr.]. — V. aussi Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [P. chr.] — Bourges, 4 mars 1843, Lamy, [P. 44.1.156

**286.** — ... Que le retrait successoral n'est point admissible contre la veuve légataire en usufruit de tous les biens de son mari pour les portions en nue-propriété par elle acquises de l'un des héritiers de ce dernier; d'où il suit que si cette veuve est morte avant le partage, l'action en retrait ne peut être exercée contre son héritier ou son légataire universel. — Nîmes, 30 mars 1830, Canson, [S. et P. chr.]

**287.** — Jugé, conformément aux indications du troisième système, que l'héritier, le donataire ou le légataire à titre universel de l'usufruit des biens d'une succession, est un *successible* dans le sens de l'art. 841, C. civ., qu'en conséquence, le retrait successoral ne peut être exercé contre lui, à l'égard des parts d'héritiers qu'il pourrait avoir acquises dans la nue-propriété de ces mêmes biens. — Cass., 21 avr. 1830, Morin, [S. et P. chr.]

**288.** — On a pu remarquer que, dans un certain nombre des espèces rapportées, le légataire ou donataire d'usufruit qui s'était rendu acquéreur de droits héréditaires était précisément le mari ou la femme de l'époux prédécédé. Cette situation appelle une observation spéciale.

**289.** — Jadis, on pouvait soutenir que l'art. 841 ne lui était pas applicable; à cet effet, on pouvait faire observer qu'avant de procéder au partage de la succession laissée par le défunt il faut déterminer les droits respectifs des époux tels qu'ils résultent du contrat de mariage, et que par suite il devient inutile d'enlever au survivant la part héréditaire dont il a pu se rendre acquéreur puisque cette éviction ne l'empêcherait pas de participer aux opérations du partage.

**290.** — Cette opinion n'avait pas été favorablement accueillie; c'est qu'en effet on a fait remarquer depuis longtemps que l'intervention du conjoint survivant ne se produit pas au moment même où l'on procède au partage de la succession mais antérieurement à cette époque, de sorte que jadis, avant la promulgation de la loi nouvelle, on pouvait, avec raison, faire observer que pour prendre part à ce partage, le conjoint survivant n'avait véritablement d'autre qualité que celle de cessionnaire.

**291.** — La controverse qui vient d'être exposée paraît au premier abord avoir perdu tout son intérêt par suite de la promulgation de la loi du 9 mars 1891; on sait, en effet, qu'en vertu de la loi nouvelle, le conjoint survivant recueille à titre d'héritier, lorsqu'il est en concours avec d'autres successibles, un droit d'usufruit sur une quote-part des biens laissés par le défunt; il semble donc qu'il ait toujours à sa disposition un moyen certain pour repousser la demande de retrait formée par les autres héritiers, puisqu'il lui suffit de se prévaloir de sa qualité d'héritier; il ne recueille, en ce cas, il est vrai, qu'un usufruit et l'on vient de voir que précisément un légataire ou donataire d'usufruit n'est jamais un successeur universel, mais il y a lieu d'observer que le conjoint survivant vient alors comme héritier, et que, d'après l'art. 841, le retrait n'est accordé que contre les cessionnaires non successibles.

**292.** — Il serait cependant exagéré de penser que la controverse qui vient d'être examinée manque désormais de tout intérêt, lorsque le légataire ou donataire d'usufruit est le conjoint survivant de l'époux dont la succession est ouverte; c'est qu'en effet, en vertu de la loi nouvelle, le conjoint survivant cesse de pouvoir exercer les droits qui lui sont accordés, dans le cas où il a reçu du défunt des libéralités, même faites par préciput et hors part, dont le montant atteint celui des droits qui lui sont reconnus. En pareille hypothèse, il ne peut être considéré comme héritier puisqu'il ne recueille rien en cette qualité, et la controverse qui vient d'être examinée conserve toute son importance.

**293.** — Il a été jugé, avant la loi de 1891, que le retrait successoral peut être exercé contre le survivant de deux époux, même communs en biens, qui s'est rendu cessionnaire d'un droit dans la succession de son conjoint prédécédé. — Rennes, 15 janvier 1880, Le Saux, [S. 81.2.185, P. 81.1.964, D. 81.2.114] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 33; Laurent, t. 10, n. 350.

**294.** — ... Et qu'il en est ainsi, encore que ce survivant ait été institué par son conjoint légataire en usufruit d'une quote-part ou même de l'universalité des biens héréditaires, une telle disposition ne constituant qu'un legs particulier qui ne confère point au légataire la qualité de successible. — Même arrêt.

**295.** — ... Que dans ce cas, l'action en retrait, devant atteindre tous les biens de la succession, s'applique par là même tant aux biens mobiliers et immobiliers provenant du partage de la communauté, qu'aux biens qui appartenaient en propre au prédécédé. — Même arrêt.

**296.** — Lorsque, parmi les héritiers, figure une femme mariée il peut être délicat de déterminer quel est le sort des acquisitions de droits successifs faites par le mari en son nom personnel, alors surtout que les époux sont mariés sous le régime de la communauté, et que les biens à recueillir sont mobiliers.

**297.** — En ce cas particulier, il semble que le motif même sur lequel repose l'art. 841 commande de refuser aux cohéritiers de la femme le droit d'écarter le mari des opérations du partage; car, en pareille hypothèse, à supposer que la demande de retrait puisse utilement procéder contre le cessionnaire, il est bien évident que celui-ci pourra continuer à figurer au partage en sa qualité de chef de la communauté et que déçu dans ses espérances de profit, il ne se montrera guère accommodant dans la revendication des droits de sa femme. — Dutruc, n. 480.

**298.** — La jurisprudence et la doctrine se prononcent cependant en sens contraire; c'est qu'en effet le mari, bien qu'il soit appelé à exercer les droits de sa femme dans la succession, et qu'il doive même éventuellement recueillir une quote-part des biens ainsi advenus à la communauté, n'est véritablement pas un successible et qu'il ne peut par suite repousser la demande

de cohéritier par l'exception qui n'appartient qu'aux successibles seuls. — Décidé, en ce sens, que le retrait peut être exercé contre le mari de la femme qui est elle-même héritière, bien qu'en cette qualité de mari on ne puisse l'empêcher d'assister au partage. — Cass., 25 juill. 1844, de Montviol, [S. 44.1.614, P. 45.1.48] — Pau, 10 juin 1830, Mariès, [S. et P. chr.] — Riom, 9 mars 1846, Andraud, [S. 46.2.257, P. 46.2.439, D. 46.2.121] — Toulouse, 31 déc. 1852, Gayral, [S. 53.2.23, P. 54.2.367, D. 54.2.226] — Bordeaux, 25 mars 1857, Godet, [S. 58.2.289, P.57.1256, D. 57.2.116] — Pau, 28 déc. 1862, Mora, [S. 63.2.87, P. 63.714] — Chambéry, 24 juill. 1868, Roguet, [S. 68.2.347, P. 68.1255] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 32; Dutruc, *Part de success.*, n. 480; Hureaux, *Dr. de success.*, t. 3, n. 314-8°; Aubry et Rau, t. 6, p. 520, § 621 *ter;* Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 455; Laurent, t. 10, n. 350.

**299.** — ... Alors même que l'exercice du retrait n'aurait lieu qu'après le décès de cette femme. — Bordeaux, 28 juin 1844, Dereix, [P. 45.2.393]

**300.** — ... Que le mari commun en biens, ou son héritier, qui s'est fait céder les droits successifs d'un des héritiers de sa femme avant le partage de la communauté peut, nonobstant cette dernière circonstance, et lorsque la femme a laissé des biens propres, être écarté du partage de la succession par un autre héritier qui offre de lui rembourser le prix de la cession. — Colmar, 16 avr. 1834, Wilhelm, [P. chr.]

**301.** — En d'autres termes, le retrait successoral peut être exercé même à l'égard d'un cessionnaire qui, antérieurement à la cession, possédait des droits indivis dans une portion de la masse à partager, si ces droits ne lui appartenaient pas en qualité de successible du défunt. — Paris, 29 juin 1878, Lamet, [S. 80.2.39, P. 80.204, D. 79.2.271] — Agen, 27 janv. 1880 (Sol. impl.), Beaumont, [S. 81.2.9, P. 81.1.93, D. 80.2.187]

**302.** — ... Spécialement, si ces droits proviennent, en partie, d'une communauté conjugale ayant existé entre le défunt et l'auteur du cessionnaire, en partie, d'une donation entre-vifs ou d'un legs à titre universel recueilli par eux en commun. — Paris, 29 juin 1878, précité.

**303.** — Ainsi, peut être retrayé le mari commun en biens qui s'est rendu cessionnaire des droits d'un autre héritier de la femme. — Agen, 27 janv. 1880, précité.

**304.** — Le retrait est encore recevable, alors même que, pour empêcher le retrait successoral, la femme cohéritière déclarerait user du retrait d'indivision autorisé par l'art. 1408, C. civ., en prétendant être devenue seule propriétaire des droits successifs acquis par son mari. — Une telle déclaration ne saurait produire effet dans ce cas : d'abord, parce que le retrait d'indivision ne peut avoir lieu avant la dissolution du mariage ou de la communauté, ensuite parce qu'il ne peut être exercé que sur un immeuble déterminé, et non à l'occasion d'une acquisition de droits successifs. — Cass., 25 juill. 1844, précité. — Riom, 9 mars 1846, précité.

**305.** — Jugé, toutefois, que le mari qui se présente dans le partage d'une succession échue à sa femme, et qui, en qualité de chef de la communauté, est usufruitier de la part héréditaire de sa femme, et copropriétaire des meubles qui peuvent entrer dans cette part, est réputé successible dans le sens de l'art. 841, C. civ. — Qu'en conséquence, s'il se rend cessionnaire des parts de quelques-uns des cohéritiers de sa femme, il ne peut être écarté du partage par l'exercice du retrait successoral. — Grenoble, 7 avril 1840, Giroud, [S. 42.2.2, P. 45.2.394.

§ 2. *Par quelles personnes le retrait peut être exercé.*

**306.** — Les héritiers légitimes peuvent, sans contestation possible, se prévaloir du bénéfice de l'art. 841 et, à ce sujet, il est bon de remarquer que l'héritier bénéficiaire peut, comme l'héritier pur et simple, exercer le retrait. — Cass., 1er déc. 1806, Roussel, [S. et P. chr.] — Amiens, 13 mars 1806, Roussel, [S. et P. chr. et sur pourvoi] — Bordeaux, 16 mars 1832, Mothe, [S. 32.2.475, P. chr.] — Limoges, 13 juill. 1844, Rilhac, [S. 45.2.507, P. 45.2.358, D. 46.4.468] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 437; Chabot, art. 841, n. 13; Delvincourt, t. 2, p. 346; Duranton, t. 7, n. 185; Rolland de Villargues, *Rép. du not.*, v° *Retrait succ.*, n. 15, 2e édit.; Vazeille, art. 841, n. 12; Bilhard, *Bénéf. d'inv.*, n. 108; Delaporte, *Pand. franç.*, t. 3, p. 277; Demolombe, t. 16, n. 41; Laurent, t. 10, n. 353; Aubry et Rau, t. 6, p. 522, § 621 *ter.* — *Contrà*, Benoît, *Retrait succ.*, n. 10.

**307.** — ... Sans que d'ailleurs l'exercice de cette action le constitue héritier pur et simple. — Limoges, 13 juill. 1844, précité.

**308.** — Mais il a été décidé que s'il a abandonné les biens de la succession aux créanciers, il ne peut plus exercer ni le retrait successoral, ni le retrait litigieux. — Grenoble, 4 juin 1836, Brachet, [S. 37.2.109, P. chr.]

**309.** — Dans le cas où le mari s'est rendu cessionnaire de droits héréditaires dans une succession dévolue à sa femme (V. *suprà*, n. 296 et s.), le retrait peut être exercé par la femme elle-même contre son mari, aussi bien que par tout autre cohéritier. — Toulouse, 31 déc. 1852, Gayral, [S. 53.2.23, P. 54.2.367, D. 54 2.226] — Chambéry, 24 juill 1868, Roguet, [S. 68.2.347, P. 68.1255]

**310.** — ... Alors même que la cession de droits successifs aurait été faite conjointement au mari et à la femme : cette circonstance ne pouvant être considérée comme une renonciation de la part de la femme à exercer le retrait successoral en sa qualité d'héritière. — Chambéry, 24 juill. 1868, précité.

**311.** — La faculté de retrait successoral appartient non pas seulement aux héritiers proprement dits, mais à tous les successibles, c'est-à-dire à tous ceux qui, en vertu soit d'une donation, soit d'un testament, soit d'une disposition particulière de la loi, sont appelés à recueillir une quote-part de la succession et peuvent, *proprio jure*, prendre part aux opérations du partage. — Chabot, *Success.*, sur l'art. 841, n. 6 et s.; Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, § 13 *in fine;* Duranton, t. 7, n. 189; Toullier, t. 4, n. 439; Malpel, *Success.*, n. 247; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Retrait success.*, n. 10; Conflans, *Jurisprud. des success.*, p. 345, n. 8; Poujol, *Success.*, t. 2, sur l'art. 841, n. 2; Benoît, *Du retrait success.*, n. 6; Demolombe, t. 16, n. 37 et s.; Laurent, t. 10, n. 359; Aubry et Rau, t. 6, p. 322, § 621 *ter;* Vazeille, sur l'art. 841, n 5; Dutruc, n. 503; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-II. — *Contrà*, Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 2, p. 683.

**312.** — On a cependant prétendu, parfois, que le bénéfice du retrait devait être réservé aux seuls héritiers du sang; à cet effet, on a fait observer que ces héritiers étaient les seuls intéressés à ce que les secrets de famille ne soient pas rendus publics. — Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 336, § 692; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 2, p. 682; Rodière, note sous Cass., 16 juill. 1861, [P. 62.363] — Loiseau, *Enfants naturels*, p. 713; Richefort, *Etat des familles*, t. 3, p. 425.

**313.** — Nous avons, par avance, indiqué la raison pour laquelle une pareille opinion doit être rejetée; le motif principal sur lequel repose l'art. 841 est, avons-nous dit (*suprà*, n. 242 et s.), moins le désir de tenir cachés les secrets de famille que d'écarter des opérations du partage les tiers étrangers; d'ailleurs, l'expression cohéritiers de l'art. 841 est assez large pour comprendre tous ceux qui sont appelés à recueillir dans la succession une quote-part des biens. Aussi, a-t-il été décidé que l'héritier testamentaire peut, de même que l'héritier du sang, exercer le retrait successoral. — Grenoble, 2 avr. 1818, Sève, [S. et P. chr.] — Lyon, 17 juin 1825, Champavère, [S et P. chr.] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 441; Chabot, art. 841, n. 13; Duranton, t. 7, n. 186; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 9; Zachariæ, t. 2, § 359 *ter;* Demolombe, t. 16, n. 40; Poujol, sur l'art. 841, n. 2; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-II; Héan, *Rev. prat.*, année 1864, t. 18, p. 328; Proudhon, *Usufruit*, t. 2, n. 746; Malpel, *Des successions*, n. 247; Vazeille, *ibid.*, art 841, n. 5; Belost-Jolimont, sur Chabot, art. 841, notes 1 et 6; Benoît, *Du retrait successoral,* n. 5; Marcadé, sur l'art. 841, n. 3; Laurent, *loc. cit.*

**314.** — De même, le légataire *à titre universel* peut, comme le légataire universel ou l'héritier légitime, exercer le retrait successoral. — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.]

**315.** — De même, il a été décidé que l'héritier contractuel à titre universel peut, exercer le retrait successoral contre un cessionnaire étranger à la succession. — Caen, 19 mars 1842, Folliot, [S. 43.2.96]

**316.** — Spécialement, la veuve donataire, par contrat de mariage, 'une quote-part de la succession de son mari, est successible dans le sens de l'art. 841, C. civ., elle peut, en conséquence, exercer le retrait successoral. — Bordeaux, 19 juill. 1826, Lajarrige, [S. et P. chr.]

**317.** — Le légataire universel qui, sur une demande en nullité de son legs, transige avec l'un des héritiers et se fait

céder sa quote-part, pour le cas où la nullité serait prononcée, conserve d'ailleurs, même après que le legs a été annulé, la qualité de légataire ou successible, et par suite, il peut exercer le retrait successoral contre les tiers cessionnaires des droits successifs des autres héritiers. — Cass., 5 déc. 1833, Govin, [S. 34.1.133, P. chr.]

**318.** — De même, les enfants naturels reconnus peuvent exercer le retrait successoral; ils ont droit à une quote-part des biens, et sont, en conséquence, successeurs. — Poujol, *Successions*, sur l'art. 841, n. 2; Toullier, t. 4, n. 439 et s.; Chabot, *Successions*, sur l'art. 841, n. 6; Benoît, *Retrait successoral*, n. 7; Demolombe, t. 16, n. 39; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 9; Malpel, n. 247; Duranton, t. 7, n. 190; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Laurent, *loc. cit.;* Aubry et Rau, *loc. cit.;* Héan, *Rev. prat.*, 1864, t. 18, p. 323. — *Contrà*, Loiseau, *Enfants naturels*, p. 713; Richefort, t. 3, n. 425 et s.

**319.** — Décidé, en ce sens, que, bien que l'enfant naturel ne soit pas héritier dans le sens de la loi, il suffit qu'il ait des droits assurés dans la succession de ses père et mère pour qu'il puisse exercer le retrait successoral. — Cass., 15 mars 1831, Verneau, [S. 31.1.183, P. chr.]; — Nîmes, 4 déc. 1833, Journet, P. chr.]

**320.** — Spécialement, le retrait successoral peut être exercé par un enfant naturel dans la succession de sa mère, ou même par l'héritier de cet enfant naturel. — Cass., 8 juin 1826, Journet, [S. et P. chr.]

**321.** — Un successible exclu par un testament ne peut, en principe, exercer le retrait; il en est différemment cependant si le défunt n'a fait que des dispositions à titre particulier; en ce cas, le successible, s'il ne recueille aucun bénéfice de son titre, doit néanmoins être considéré comme un véritable héritier; c'est, dans une circonstance de cette espèce qu'il a été décidé que le retrait peut être exercé par les héritiers, alors même que les dispositions particulières faites par le défunt auraient pour résultat d'absorber leur part dans la succession. — Cass., 16 juill. 1861, Sainthéran, [S. 61.1.817, D. 61.1.473] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 45; Laurent, t. 10, n. 355; Aubry et Rau, t. 6, p. 523, § 621 *ter*.

**322.** — A plus forte raison, doit-on admettre que l'enfant réduit à une simple légitime est *héritier* dans le sens de l'art. 841, et qu'en conséquence il peut exercer le retrait successoral. — Cass., 3 mai 1830, Largnier, [S. et P. chr.] — Nîmes, 3 mai 1827, Thomas, [S. et P. chr.] — *Sic*, Benoit, n. 8; Laurent, t. 10, n. 353.

**323.** — De même, l'héritier qui a transigé sur une instance en partage et a reçu, en vertu de cette transaction, une partie des valeurs héréditaires pour lui tenir compte de ses droits à la succession, conserve néanmoins sa qualité d'héritier au point de vue de l'application de l'art. 841. — Agen, 26 août 1862, de Corneillau, [D. 62.2.210]

**324.** — Lorsque l'une des personnes comprises dans l'énumération qui précède a aliéné tout ou partie de sa part héréditaire, elle ne peut agir en retrait contre son propre cessionnaire; sans doute, elle n'est pas tenue, en principe, de garantir son ayant-cause contre les effets du retrait à l'égard de ses cohéritiers, mais la foi due aux contrats s'oppose à ce que l'une des parties à l'acte de cession puisse, par sa volonté seule, faire tomber la convention. — Demolombe, t. 16, n. 48; Pothier, *Vente*, n. 600. — *Contrà*, Dutruc, n. 507.

**325.** — Mais cette considération ne vaut qu'autant que l'héritier prétend agir de son chef; ainsi, l'héritier qui a cédé ses droits successifs, s'il vient à succéder à l'un de ses cohéritiers, peut, du chef de celui-ci, exercer le retrait successoral contre son propre cessionnaire. — Cass., 15 mai 1844, Lachazée et autres, [S. 44.1.605, P. 44.1.736] — Chambéry, 12 févr. 1878, Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282, D. 79.2.201] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 65; Aubry et Rau, t. 6, § 621 *ter*, p. 524, texte et note 34; Laurent, t. 10, n. 358.

**326.** — Et le même droit appartient à ses successeurs contre ceux dudit cessionnaire. — Même arrêt.

**327.** Pareillement, le retrait successoral peut être exercé contre le cessionnaire non successible d'un héritier par les cohéritiers du cédant, bien que ce dernier soit décédé depuis la cession, et que ses cohéritiers, se trouvant appelés à lui succéder, aient accepté sa succession. On ne saurait, dans ce cas, repousser l'action en retrait par l'exception de garantie. — Cass., 15 mai 1844, précité. — *Sic*, Pothier, *Retraits*, n. 155; Demolombe, t. 16, n. 64; Aubry et Rau, *loc. cit.*

**328.** — Il en serait différemment, d'après certains auteurs, dans le cas où le cédant aurait formellement promis de garantir le cessionnaire contre l'effet du retrait. — Pothier, *Retraits*, n. 13 et 156; Demolombe, t. 16, n. 66.

**329.** — Le droit d'invoquer le bénéfice de l'art. 841 doit-il être encore refusé à l'héritier qui, après s'être dépouillé de tous ses droits, prétend exercer le retrait contre le cessionnaire d'un de ses cohéritiers? On a vu précédemment que l'héritier qui a cédé ses droits demeure héritier et que de ce chef il ne peut être écarté du partage lorsqu'il se fait rétrocéder la part qu'il a aliénée ou que même il a acheté la part d'un de ses cohéritiers (V. *suprà*, n. 257); s'il peut ainsi repousser l'action en retrait, on devrait logiquement décider qu'il peut retrayer les cessionnaires de ces cohéritiers. Il a été cependant jugé que l'héritier qui a cédé à un tiers ses droits dans la succession est sans qualité pour exercer le retrait contre le cessionnaire des droits successifs de l'un de ses cohéritiers. — Toulouse, 22 févr. 1840, Rivière, [S. 40.2.318, P. 45.2.392] — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.] — V., en notre sens, Laurent, t. 10, n. 357.

**329** *bis*. — En tout cas, on doit reconnaître à l'héritier le droit d'agir contre les cessionnaires de ses cohéritiers lorsqu'il n'a aliéné qu'en partie ses droits héréditaires. — V. Demolombe, t. 16, n. 49.

**330.** — Le cohéritier est, d'ailleurs, non recevable à exercer de son chef le retrait successoral lorsque la cession a été faite, non par son cohéritier, mais par leur auteur commun. — Cass., 27 juin 1832, Jaudier, [S. 32.1.852, P. chr.]. — V. Demolombe, t. 16, n. 48.

**331.** — Dans le cas où il est recevable, le retrait successoral doit être admis quoique le retrayant ne l'exerce que dans l'intention de revendre à d'autres les droits cédés. — Bastia, 23 mars 1835, précité. — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 122 et 147; Laurent, t. 10, n. 392.

**332.** — En sens inverse, on doit admettre que le retrait n'est pas possible de la part de ceux qui ne sont que des légataires ou des donataires à titre particulier. Décidé, à cet égard, que l'héritier donataire du quart de deux immeubles désignés est donataire à titre particulier, et que, dès lors, s'il renonce à la succession pour s'en tenir à sa donation, il est sans qualité pour exercer le retrait successoral contre le cessionnaire des droits successifs de ses cohéritiers. — Cass., 2 déc. 1829, Bossu, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 51 et s. — V. aussi Douai, 6 févr. 1840, Cliquet, [D., *Rép.*, v° *Succession*, n. 1943]

**333.** — Nous avons pensé (*suprà*, n. 280) que le donataire ou le légataire d'usufruit devait être considéré comme un successeur à titre particulier; il s'ensuit que, d'après nous, de tels donataires ou légataires ne peuvent, par la voie du retrait, écarter les cessionnaires des droits successifs; mais, sur cette autre face de la question, les dissentiments précédemment indiqués se sont reproduits; il a été jugé, à cet égard, d'une part, que la veuve n'a pas, bien qu'elle soit commune en biens et donataire universelle en usufruit de la succession de son mari, qualité pour exercer le retrait successoral contre le cessionnaire des droits successifs d'un héritier; qu'on ne saurait, même en ce cas, la considérer comme successible dans le sens de l'art. 841, C. civ. — Cass., 24 nov. 1847, Lefèvre, [S. 48.1.21, P. 48.1.106, D. 47.4.427]. — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 51; Laurent, t. 10, n. 360; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 13; Aubry et Rau, t. 6, p. 522 et 621 *ter*.

**334.** — Mais, d'un autre côté, il a été décidé que le retrait pouvait être exercé par le légataire universel ou à titre universel de l'usufruit. — Paris, 2 août 1821, N..., [S. et P. chr.] — Bastia, 23 mars 1835, précité. — Bourges, 4 mars 1843, Lamy, [P. 44.1.156]

**335.** — Il résulte d'une opinion précédemment exprimée (V. *suprà*, n. 265) que, d'après nous, l'héritier d'une ligne ou d'une souche doit pouvoir exercer le retrait à l'égard de ceux qui ont acheté des droits héréditaires dans l'autre ligne ou dans une autre souche; sous ce rapport, on ne devrait pas distinguer selon qu'un premier partage a déterminé ou non la part afférente à chaque ligne ou à chaque souche; même alors que ce partage est intervenu, chaque héritier doit être considéré comme un successible par rapport à chacun des biens qui composent la masse héréditaire. — Delvincourt, t. 2, p. 347, note 2; Duranton, t. 7, n. 188; Vazeille, sur l'art. 841, n. 23; Malpel, n. 246; Belost-

Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 841, observ. 9; Benoît, n. 31; Marcadé, sur l'art. 841, n. 3.

**336.** — Mais la jurisprudence consacre la distinction qui vient d'être critiquée, et elle décide qu'au cas de dévolution d'une succession à deux lignes, l'héritier d'une ligne est recevable, tant qu'il n'est pas intervenu de partage de la succession entre les deux lignes, à exercer le retrait successoral contre le cessionnaire (non successible) des droits d'un héritier de l'autre ligne. — Cass., 2 juill. 1862, Dubiau, [S. 62.1.859, P. 64.251, D. 62.1.431] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 54 et 55; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-II; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 692, p. 336, note 29; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 443, note *a*; Taulier, t. 3, p. 299; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, *Comment. C. civ.*, t. 2, n. 182; Dutruc, *Part. de success.*, n. 504 et 505; Laurent, t. 10, n. 354; Aubry et Rau, t. 6, p. 524, § 621 *ter*, note 36.

**337.** — ... Mais, qu'au contraire, lorsque l'indivision a cessé entre les deux lignes appelées à recueillir une succession, le retrait successoral ne peut être exercé par les héritiers d'une ligne contre le cessionnaire des héritiers de l'autre ligne. — Riom, 9 mars 1846, Andraud, [S. 46.2.217, P. 46.2.439, D. 46.2.121] — V. *suprà*, n. 265 et s.

**338.** — On a, parfois, proposé de restreindre dans des limites encore plus étroites le droit, pour les héritiers d'une ligne, d'exercer le retrait contre les cessionnaires des héritiers de l'autre ligne : suivant Chabot (*Success.*, sur l'art. 841, n. 17) et Toullier (t. 4, n. 445), ce n'est qu'à défaut d'autres héritiers dans la ligne du cédant, ou dans le cas où ceux-ci ne voudraient pas faire usage de leurs droits, que l'autre ligne doit être admise à l'exercice du retrait. Mais cette distinction est généralement combattue. — V. entre autres, Duvergier, dans ses notes sur Toullier.

**339.** — Etant donnés les motifs sur lesquels on fait reposer le retrait successoral (V. *suprà*, n. 242 et s.), on comprend sans peine que ce retrait soit un droit essentiellement personnel à l'héritier, et qu'il ne puisse dès lors être exercé par ses créanciers. — Montpellier, 16 juill. 1853, Gayral, [S. 54.2.304, P. 55.1.145, D. 54.5.662] — *Sic*, Toullier, t. 6, n. 375; Proudhon, *Usuf.*, t. 4, n. 2345; Marcadé, sur l'art. 1166, n. 2; Zachariæ, § 312, et note 24; Benoît, n. 18; Poujol, sur l'art. 1166, n. 23-2°; Boileux, *Comment. C. Nap.*, sur l'art. 1166; Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Droits personnels*, n. 20; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Droits personnels*, n. 52; Belost-Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 841, observ. 8; Demolombe, t. 16, n. 60; t. 25, n. 72; Massé et Vergé, t. 4, p. 337, § 692; Dutruc, n. 509; Laurent, t. 10, n. 361; Aubry et Rau, t. 4, p. 126, § 312, note 37 et t. 6, p. 524, § 621 *ter*; Larombière, sur l'art. 1166, n. 7; Colmet de Santerre, t. 5, n. 81 *bis*-VIII.

**340.** — C'est encore un droit personnel, en ce sens qu'il ne peut être cédé; mais rien ne s'oppose à ce que l'héritier cède à un tiers les bénéfices éventuels du retrait, tout en s'en réservant l'exercice. — Montpellier, 29 avr. 1857, Julien, [D. 57.2.214] — V. Demolombe, t. 16, n. 58 et 59.

**341.** — Un tel contrat doit surtout recevoir son exécution, quand, au moment de la cession, l'héritier avait déjà exercé le retrait, et que les biens qui en étaient l'objet étaient devenus sa propriété, sauf la désignation qui en devait être faite par un partage ultérieur. — Même arrêt.

**342.** — Par application de la même idée, il a été décidé que le droit d'exercer le retrait ne peut l'être par le donataire ou le légataire du légataire. Il importe peu que ces personnes ne soient pas passibles du retrait; on ne saurait en conclure que par là même elles sont autorisées à exercer le retrait; cette règle de réciprocité, que nous avons posée *suprà*, n. 246, n'est exacte qu'à l'égard des personnes qui doivent à leur qualité de successibles d'être soustraites au retrait, or, si les légataires du donataire de droits successifs sont à l'abri de cette expropriation, ils le doivent à cette circonstance qu'ils ont acquis les droits successifs en vertu d'un acte à titre gratuit. — Bourges, 27 mai 1812, Mollet, [S. et P. chr.] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 6, p. 523, § 621 *ter*, note 32. — *Contrà*, Demolombe, t. 16, n. 61.

**343.** — La même solution ne saurait être admise à l'égard des héritiers qu'a pu laisser l'un des héritiers du cédant; pour donner à ceux-ci le droit d'exercer le retrait il suffit de faire observer que le retrait appartient à celui qui vient à la succession, et que le successeur universel recueille le droit héréditaire et l'exerce comme l'aurait fait le défunt lui-même. — Aussi a-t-il été jugé que la faculté d'exercer le retrait se transmet aux successibles de celui qui en est investi. — Toulouse, 11 févr. 1888, Durand, [S. 90.2.222, P. 90.1.1211] — *Sic*, Duranton, t. 7, n. 193; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 337, § 692, note 34; Aubry et Rau, t. 6, p. 523, § 621 *ter*, note 30; Demolombe, t. 16, n. 62; Benoît, n. 16; Dutruc, n. 508; Laurent, t. 10, n. 356.

**344.** — Cela étant, on comprend difficilement, puisqu'un légataire universel est le représentant du testateur, qu'il ait été décidé que le retrait ne puisse être exercé par celui qui a été institué légataire universel du cohéritier décédé. — Bourges, 27 mai 1812, précité. — Toulouse, 20 août 1819, Groc, [S. et P. chr.]

**345.** — Mais on doit reconnaître que le représentant d'un cohéritier ne peut exercer le retrait successoral, lorsque ce cohéritier a accepté un legs d'usufruit qui lui avait été fait pour lui tenir lieu de ses droits; en pareil cas, en effet, ce cohéritier s'est transformé en un successeur à titre particulier et son représentant ne pourrait avoir évidemment plus de droit qu'il n'en avait lui-même. — Nîmes, 3 mai 1827, Larguier, [S. et P. chr.]

**346.** — Il a été jugé que le retrait successoral peut être exercé par le curateur à la succession vacante de l'un des cohéritiers. — Montpellier, 8 juin 1848, Alaux, [S. 49.2.280, P. 49.1.48, D. 48.2.135] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 63; Aubry et Rau, t. 6, p. 523, § 621 *ter*. — *Contrà*, Trib. Tulle, 3 août 1842, [D. 42.4.290] — Dutruc, n. 510.

**347.** — Le droit d'exercer le retrait est reconnu à tous les héritiers du cédant pris en masse et à chacun des cohéritiers pris individuellement; au cas d'inaction de certains héritiers, les autres peuvent donc demander le retrait pour le tout, sans que le cessionnaire puisse prétendre que l'action se divise entre les divers cohéritiers dans la mesure de leur part. — Décidé, à cet égard, que l'action en retrait ou subrogation, accordée à chacun des cohéritiers, n'est pas divisible dans la proportion de leur droit héréditaire : chaque héritier peut demander la subrogation, seul et pour le tout, même alors que les autres cohéritiers sont déjà en instance sur une pareille demande et devant un autre tribunal. — Cass., 14 juin 1820, Larivière, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 68; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-IV; Aubry et Rau, t. 6, p. 524, § 621 *ter*.

**348.** — Si les héritiers se sont réunis pour exercer le retrait et n'ont point déterminé la proportion suivant laquelle devra se partager entre eux le bénéfice de cette action, certains auteurs proposent de s'attacher à l'importance respective de leurs parts héréditaires. — Chabot, sur l'art. 841, n. 15; Demolombe, t. 16, n. 69 et 70. — D'autres, au contraire, estiment qu'il y a lieu de partager ce bénéfice par portions viriles. — Laurent, t. 10, n. 372.

**349.** — Comme le droit d'exercer le retrait est reconnu par la loi, individuellement, au profit de chacun des cohéritiers, il faut admettre que le cohéritier qui se fait céder les droits d'un cohéritier sur la succession n'est pas tenu de communiquer à ses autres cohéritiers le bénéfice de la cession. — Cass., 28 juin 1836, Thorel, [S. 36.1.547, P. chr.] — Besançon, 12 janv. 1808, Pécaud, [S. 36.1.551 *ad notam*, P. chr.] — Riom, 21 janv. 1809, Santoire, [S. et P. chr.] — Bruxelles, 10 nov. 1820, Buyssens, [S. et P. chr.] — Montpellier, 7 juill. 1824, Bouteille, [S. et P. chr.] — *Sic*, Favard de Langlade, v° *Droits successifs*, n. 13; Chabot, *Success.*, art. 841, n. 15; Duranton, t. 7, n. 199; Toullier, t. 4, n. 438; Malpel, *Success.*, n. 247; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Retrait successoral*, n. 18 et s.; Vazeille, *Success.*, art. 841, n. 22; Poujol *Traité des success.*, art. 841, n. 7; Laurent, t. 10, n. 374; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 2, n. 683; Demolombe, t. 16, n. 71; Aubry et Rau, t. 6, p. 525, § 621 *ter*, note 37; Delvincourt, t. 2, p. 138; Toullier, t. 4, n. 438. — V. aussi Merlin, *Quest. de dr.*, v° *Retr. successoral*, § 1; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-IV.

**350.** — Il a été cependant jugé, dans une espèce où le retrait avait été exercé par l'un des héritiers de l'un des cohéritiers du cédant, que le retrait ne devait pas profiter en totalité et exclusivement à cet héritier; d'après l'arrêt, il n'a pu dépendre de l'un des héritiers de porter atteinte au droit héréditaire légalement conféré à l'autre. — Toulouse, 11 févr. 1888, précité.

**351.** — De ce que le but unique du législateur a été, en instituant le retrait, d'écarter l'étranger et non pas de procurer un bénéfice aux héritiers, certains auteurs ont pensé que, dès que l'un des héritiers a fait sommation au cessionnaire de le subroger, les autres héritiers ne peuvent plus venir concurrem-

ment exercer leur action. — Duranton, t. 7, n. 199; Laurent, t. 10, n. 373.

**352.** — D'autres auteurs, au contraire, et en sens opposé, ont estimé que les cohéritiers de celui qui, le premier, a réclamé le retrait, peuvent se joindre à sa demande jusqu'à l'époque du remboursement effectif du prix de la cession.

**353.** — C'est cette dernière opinion qui a fini par triompher en doctrine et en jurisprudence. Décidé, à cet égard, qu'au cas de retrait successoral exercé par l'un des héritiers, ses cohéritiers peuvent demander à être admis au bénéfice du retrait, tant que le retrait n'est pas consommé, c'est-à-dire tant que le retrayant n'a pas fait au cessionnaire le remboursement du prix de la cession, ou tant qu'il n'est pas intervenu un jugement définitif admettant le retrait au profit du retrayant, et lui conférant ainsi un droit exclusif et personnel. — Limoges, 30 juin 1852, Grange, [S. 52.2.569, P. 54.1.337, D. 54.2.109] — *Sic*, Toullier, t. 4, n. 438; Chabot, sur l'art. 841, n. 16; Taulier, t. 3, p. 320; Vazeille, n. 20; Favard de Langlade, v° *Droits success.*, n. 13; Delvincourt, t. 2, p. 346; Rolland de Villargues, v° *Retrait success.*, n. 18; Malpel, *Succ.*, n. 248; Belost-Jolimont, sur Chabot, observ. 8; Benoît, n. 45 et 46; Poujol, *Succ.*, sur l'art. 841, n. 7; Richefort, *Etat des fam.*, t. 3, n. 432; Marcadé, sur l'art. 841, n. 3; Demolombe, t. 16, n. 72 et 73; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 2, n. 683; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-IV; Dutruc, n. 511 et 512; Massé et Vergé, t. 4, p. 357, § 692; Fuzier-Herman, sur l'art. 841, n. 229 et s.; Aubry et Rau, t. 6, p. 525, § 621 *ter*.

**354.** — Il a été cependant jugé que lorsque, sans agir directement contre un cessionnaire de droits successifs, des cohéritiers se sont bornés à intervenir dans l'instance en retrait successoral formée par un autre cohéritier, et à conclure à être admis à participer au bénéfice du retrait successoral, cette prétention a pu, sur la demande du cohéritier retrayant, être rejetée comme mal fondée en droit et en équité. — Cass., 29 déc. 1829, Brechard, [P. chr.]

**355.** — En tout cas, le cohéritier qui ne s'est pas d'abord joint à ses cohéritiers demandeurs en retrait successoral ne peut demander, pour la première fois en appel, à participer à ce retrait; c'est là une demande nouvelle. — Riom, 9 mars 1846, Andraud, [S. 46.2.257, P. 46.2.439, D. 46.2.121]

**356.** — De même, le retrait peut être considéré comme exercé, bien que le retrayant n'ait pas encore remboursé le prix de la cession, lorsque des jugements obtenus par lui seul, et passés en force de chose jugée, ont admis son action en retrait. — Cass., 28 juin 1836, Thorel, S. 36.1.547, [P. chr.] — V. Toullier, t. 4, n. 437 et 438; Duranton, t. 7, n. 199; Merlin, *Quest.*, v° *Retrait succ.*, § 1; Chabot, art. 841, n. 16; Favard, *Rép.*, v° *Droits succ.*, § 13.

**357.** — Le tuteur peut, sans autorisation du conseil de famille, exercer le retrait successoral au nom du mineur. — Grenoble, 16 août 1858, Rua, [S. 59.2.189, P. 60.534] — *Sic*, Benoît, n. 19. — *Contrà*, Demolombe, t. 7, n. 678; Aubry et Rau, t. 6, p. 526, § 621 *ter*, note 41. — V. aussi Chardon, *Puiss. tutélaire*, t. 3, n. 404; Rolland de Villargues, *Rep.*, v° *Tutelle*, n. 217.

## Section II.

### Conditions du retrait.

**358.** — Quelle que soit l'appréciation qu'il y ait lieu de porter sur le mérite intrinsèque du retrait successoral, il est incontestable que cette institution constitue une dérogation aux principes du droit commun; aussi est-on généralement d'accord pour entendre strictement l'art. 841; par suite, on doit admettre, par interprétation de ce texte, que le retrait successoral ne peut être exercé que contre des cessions de droits successifs consenties à titre onéreux, par l'un des successibles, à un étranger. — Aubry et Rau, t. 6, p. 517, § 621 *ter*.

### § 1. *Cession.*

**359.** — Il faut, en premier lieu, qu'il s'agisse d'une *cession*. L'échange se rapproche beaucoup de la cession, mais cependant ne se confond pas avec elle. Aussi, étant donné le caractère exceptionnel du retrait, peut-on s'étonner qu'il ait été décidé que le retrait peut être exercé, même alors que la cession a été faite par voie d'échange, au lieu de l'être moyennant un prix fixé en argent. — Caen, 19 mars 1842, Folliot, [S. 43.2.96] — Bordeaux, 25 mars 1857, Godet, [S. 58.2.289, P. 57.1236, D. 57.2.116] — Chambéry, 27 janv. 1872, Million, [S. 72.2.77, P. 72.452, D. 72.2.239] — *Sic*, Delvincourt, t. 2, p. 346; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Droits success.*, n. 14; Duranton, t. 7, n. 197; Benoît, n. 60; Poujol, sur l'art. 841, n. 12; Belost-Jolimont, sur Chabot, art. 841, note 13; Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter;* Dutruc, n. 497; Marcadé, sur l'art. 841, n. 2; Demolombe, t. 16, n. 101; Laurent, t. 10, n. 369; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-VII. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 94.

**360.** — Jugé également qu'il peut être exercé contre toute cession d'une universalité de droits successifs, encore que cette cession, faite au moyen d'un prix déterminé et de la renonciation du cessionnaire à réclamer au cédant le paiement d'une dette de la succession, puisse être considérée comme une transaction entre les parties. — Colmar (sol. impl.), 16 avr. 1834, Wilhelm, [P. chr.]

**361.** — Mais le traité aux termes duquel un héritier abandonne à forfait la moitié des sommes et valeurs qui lui reviennent dans la succession, pour prix de la révélation qu'un tiers lui a faite de sa qualité d'héritier, et des soins et démarches de ce tiers pour assurer ses droits, ne constitue pas une cession de droits successifs qui puisse donner lieu, de la part des autres héritiers, à l'exercice du retrait successoral, si d'ailleurs l'héritier a continué à exercer personnellement ses droits dans la liquidation, et que le tiers auquel il a fait l'abandon n'y figure que comme mandataire. — Paris, 2 avr. 1852, Lebègue, [S. 52.2.671, P. 54.1.215, D. 53.2.150] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 117. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 95.

**362.** — La donation entre-vifs par un héritier à un étranger moyennant une rente viagère sur deux têtes et autres conditions onéreuses, n'est pas non plus réputée vente dont le cohéritier ait droit de s'autoriser, en vertu des lois *per diversas* et *ab Anastasio*, pour écarter le donataire en lui remboursant le prix y énoncé. Le cohéritier n'est pas recevable à exciper de ces lois contre le donataire et à demander la subrogation, en lui remboursant le prix ou valeur de la cession, s'il n'a formé l'action en retrait qu'après le jugement définitif qui a ordonné le partage, quoiqu'il eût fait auparavant des réserves expresses à cet égard. — Cass., 4 juin 1834, Menaud, [P. chr.] — *Contrà*, Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter*.

**363.** — On a parfois proposé de ne pas faire l'application de l'art. 841 aux cessions faites par voie d'adjudication en justice; on a pensé que, dans cette hypothèse, les inconvénients résultant des cessions de droits successifs n'apparaissaient pas avec toute leur force, et que d'ailleurs le texte de l'art. 841 ne comprenait pas de telles aliénations puisqu'il dispose pour le cas où l'héritier *cède* ses droits c'est-à-dire pour le cas où l'aliénation est un acte purement volontaire de sa part. — Il a été décidé, en ce sens, que le retrait successoral ne peut être exercé dans le cas d'une vente de droits successifs faite par adjudication publique. — Cass., 14 août 1840, Breuzet, [P. 40.2.228] — Paris, 14 juin 1834, Breuzet, [S. 36.2.113, P. chr.] — *Sic*, Duvergier, *Consultation*, sous ledit arrêt de Paris, 14 juin 1834, Demolombe, t. 16, n. 100.

**364.** — Il est cependant préférable de s'en tenir à l'opinion contraire; les mêmes spéculateurs qui achètent des droits successifs de la main à la main prennent part aux adjudications publiques auxquelles ces droits peuvent donner lieu et même en ce cas il est vrai de dire que l'héritier cède ses droits. — Lyon, 19 juill. 1843, sous Cass., 25 juill. 1844, Montviol, [S. 44.1.614, P. 45.1.48] — Paris, 11 mars 1859, d'Espagnac, [*Gaz. Trib.*, 14 et 15 mars] — *Sic*, Dutruc, n. 496; Laurent, t. 10, n. 370. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 98 et s.

### § 2. *Cession de droits successifs.*

**365.** — En second lieu, il faut, pour que le retrait soit possible, que la cession ait porté sur des droits successifs; cette condition n'est pas remplie lorsque l'objet de la cession est le droit de l'un des conjoints dans la communauté dissoute. — Aussi a-t-il été décidé, en pareil cas, que les héritiers de la femme et les héritiers du mari, copartageants de la communauté, ne sont pas des cohéritiers dans le sens de l'art. 841, C. civ. Par suite, les héritiers du mari ne peuvent exercer le retrait successoral contre le cessionnaire des droits des héritiers de la femme, et réciproquement. — Metz, 17 mai 1820, Kieffer,

[S. et P. chr.] — Bordeaux, 19 juill. 1826, Lajarrige, [S. et P. chr.] — Bourges, 12 juill. 1831, Gallois, [S. 32.2.50, P. chr.] — Pau, 16 mai 1887, Boyenval, [*Gaz. Pal.*, 87.2.342] — *Sic*, Toullier, t. 13, n. 204 et s.; Merlin, *Rép.*, v° *Dr. succ.*, n. 12; Bellot des Minières, *Contr. de mar.*, t. 2, p. 480; Zachariæ, t. 2, p. 571, § 539 *ter*, note 31; Richefort, *Etat des familles*, t. 3, n. 525; Benoit, *Retrait succ.*, n. 38; Odier, *Contr. de mar.*, t. 1, n. 523; Pont et Rodière, *id.*, t. 1, n. 844; Glandaz, *Encycl. du dr.*, v° *Communauté*, n. 337; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 336, § 692, note 27; Demolombe, t. 16, n. 92; Aubry et Rau, t. 4, p. 451, § 359 *ter*, note 14, et t. 5, p. 432, § 519, note 31; Laurent, t. 10, n. 343, et t. 23, n. 17; Guillouard, *Contr. de mar.*, t. 3, n. 1340, *Vente*, t. 2, n. 875; Marcadé, sur l'art. 1476, n. 5.

**366.** — Mais le retrait est possible au cas où, parmi les droits héréditaires cédés, se trouvent des droits indivis dans une communauté. — Pau, 16 mai 1887, précité.

**367.** — Cette opinion n'a cependant pas été unanimement adoptée; il a été jugé et enseigné que le retrait successoral est autorisé au cas de cession de droits indivis dans une communauté, aussi bien qu'au cas de cession de droits dans une succession. — Riom, 23 nov. 1848, Martin, [S. 49.2.85, P. 49.1.99, D. 49.2.50] — *Sic*, Delvincourt, t. 3, p. 291; Battur, *De la commun.*, t. 2, n. 796; Vazeille, *Succ.*, art. 841, n. 26; Héan, *Rev. prat.*, année 1864, t. 18, p. 390.

**368.** — L'argument sur lequel s'appuient les partisans de ce système peut être formulé de la manière suivante : l'art. 1476, C. civ., en disposant que le partage de la communauté, pour tout ce qui concerne ses formes, sera soumis « à toutes les règles qui sont établies au titre des successions », rend par là même applicable à ce partage la section 1re du chapitre VI de ce titre, laquelle est intitulée : « de l'action en partage et de sa forme », et par voie de conséquence l'art. 841 compris dans ladite section. — Agen, 13 juin 1892, Quercy, [*Gaz. Pal.*, 20 juill.]

**369.** — Il est facile de réfuter cette doctrine en faisant observer, d'une part, que le renvoi fait par l'art. 1476, C. civ., ne concerne que les formes du partage, la licitation des immeubles, les effets du partage, la garantie et les soultes, et que, d'autre part, les dispositions de l'art. 841 ne rentrent dans aucune de ces catégories. — Demolombe, *loc. cit.*

**370.** — Pour prétendre que le retrait est possible au cas de cession à un tiers des droits d'un associé, on a tiré de l'art. 1872, C. civ., un argument analogue à celui que l'on a déduit, dans la question précédente, du texte de l'art. 1476; il est permis d'en fournir une réfutation du même ordre; pour cela, il suffit de faire remarquer que le renvoi que fait l'art. 1872 ne concerne que la forme du partage et les obligations qui en résultent entre les cohéritiers; aussi a-t-il été décidé que l'art. 841, C. civ., relatif au retrait successoral, n'est pas applicable en matière de société. Dès lors, le cessionnaire de droits indivis dans une société ne peut être écarté du partage par les coassociés du cédant. — Paris, 7 juill. 1836, Greffulhe, [S. 36.2.458, P. chr.] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Dr. success.*, n. 12; Duranton, t. 17, n. 443; Duvergier, *Sociétés*, n. 474; Troplong, *ibid.*, t. 2, n. 1059; de Vatimesnil, *Rev. de législ.*, année 1836, t. 3, p. 432; Demolombe, t. 16, n. 92; Massé et Vergé, *loc. cit.*; Delangle, *Sociétés*, t. 2, n. 713; Bravard-Verrières et Demangeat, *Dr. commerc.*, t. 1, p. 474; Laurent, t. 10, n. 343; Aubry et Rau, t. 4, p. 451, § 359 *ter*, note 14, p. 573, § 386; t. 6, p. 517, § 621 *ter*. — *Contrà*, Pardessus, *Dr. commerc.*, t. 4, n. 1085; Vazeille, sur l'art. 841, n. 26.

**371.** — En résumé, le retrait n'est recevable que si la cession a porté, ainsi que le déclare d'ailleurs l'art. 841, sur des droits à une succession; il s'ensuit, que le retrait successoral ne peut être exercé, en cas de déclaration d'absence, par l'un des héritiers présomptifs de l'absent contre le cessionnaire des droits d'un autre héritier présomptif, tant qu'il n'y a pas eu envoi en possession définitive : jusque-là, la succession de l'absent ne saurait être considérée comme ouverte. — Grenoble, 3 juin 1846, Lagouy, [S. 47.2.394, P. 48.2.411, D. 47.4.426] — Bordeaux, 23 avr. 1856, Lussac, [S. 57.2.27, P. 57.938, D. 56.2.202]

**372.** — Les développements qui précèdent impliquent que le retrait n'est pas admissible lorsque la cession ne comprend pas l'universalité ou une quote-part des droits successifs du cédant, mais porte uniquement sur ses droits indivis dans un ou plusieurs immeubles ou biens déterminés. La majorité de la jurisprudence et de la doctrine s'est d'ailleurs prononcée en ce sens. — Cass., 22 avr. 1808, Fournier, [S. et P. chr.]; — 27 juin 1832, Jaudier, [S. 32.1.852, P. chr.]; — 14 août 1840, Laqueille, [S. 40.1.754, P. 40.2.228] — Angers, 8 avr. 1808, Fusil, [S. chr.] — Besançon, 31 janv. 1809, Roussel, [S. et P. chr.] — Bruxelles, 2 déc. 1817, Wandels, [S. et P. chr.] — Liège, 28 avr. 1818, [*Pasicr.*, 18.88] — Rennes, 7 déc. 1819, Laour, [S. et P. chr.] — Bourges, 29 févr. 1820, Tissier, [S. et P. chr.] — Liège, 21 oct. 1824, Malpas, [P. chr.] — Rennes, 18 déc. 1826, Lenormand, [P. chr.] — Bruxelles, 14 mai 1829, [*Pasicr.*, 29.178] — Lyon, 17 mai 1831, Parat d'Audert, [S. 33.2.156, P. chr.] — Liège, 5 août 1839, [*Pasicr.*, 39.2.175] — Riom, 13 nov. 1846, Echavidre, [S. 47.2.200, P. 47.2.86, D. 47.2.85] — Agen, 2 avr. 1851, Austry, [S. 52.2.307, P. 52.2.656, D. 51.2.151] — Bruxelles, 26 janv. 1862, [*Pasicr.*, 62.2.173] — *Sic*, Chabot, sur l'art. 841, n. 8; Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 11; Toullier, t. 4, n. 447; Delaporte, *Pandectes françaises*, t. 5, p. 279; Duranton, t. 7, n. 192; Favard de Langlade, v° *Dr. successifs*, n. 11; Malpel, n. 249; Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Retr. success.*, n. 36; Vazeille, sur l'art. 841; Poujol, sur l'art. 841, n. 4; Benoit, n. 63 et 64; Demolombe, t. 16, p. 83; Hureaux, *Dr. des success.*, t. 3, n. 317; Derome, *Rev. crit.*, année 1858, p. 540; Laurent, t. 10, n. 364; Aubry et Rau, t. 2, p. 404, § 221, note 4, t. 6, p. 518, § 621 *ter*, note 5.

**373.** — Doit donc être considérée comme soustraite au retrait la vente, consentie par un cohéritier, de sa part indivise des immeubles de la succession *situés dans tel arrondissement*. — Lyon, 17 mai 1831, précité.

**374.** — ... Celle qui comprend seulement la totalité ou une quotité des droits successifs sur certains objets déterminés, tels, par exemple, qu'un cabinet d'affaires, les meubles qui garnissent l'appartement formant le bureau du défunt et le bail de cet appartement. — Cass., 23 mars 1870, Jomand, [S. 71.1.78, P. 71.208, D. 70.1.422]

**375.** — Il en est ainsi, alors même que cette cession aurait été suivie d'une autre portant sur le surplus des droits successifs du cohéritier : le retrait ne peut avoir lieu qu'à l'égard de la seconde cession. — Même arrêt.

**376.** — Si deux personnes se sont rendues coacquéreurs d'un ou plusieurs immeubles déterminés, l'un des acquéreurs ne peut exercer le retrait successoral contre les cessionnaires étrangers de la part indivise de l'autre. — Cass., 19 août 1806, Jarnan, [S. chr.]

**377.** — Par application de la règle qui vient d'être posée, on doit admettre que le retrait ne peut être exercé lorsque le bien vendu est un bien resté indivis entre les cohéritiers après le partage de la succession. — Cass., 9 sept. 1806, Payar-Lafosse, [S. et P. chr.]; — 22 avr. 1808, précité; — 27 juin 1832, précité. — Paris, 9 vent. an XII, Pillin, [S. et P. chr.] — Besançon, 31 janv. 1809, précité. — Bourges, 12 juill. 1831, Gallois, [S. 32.2.50, P. chr.] — Toulouse, 3 juin 1834, Hardi, [P. chr.] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 366.

**378.** — Il en est ainsi lorsque la licitation a été ordonnée. — Cass., 26 nov. 1861, Dozon, [S. 62.1.1025, P. 63.635, D. 62.1.335]

**379.** — De même, lorsque tous les cohéritiers se sont rendus conjointement adjudicataires sur licitation d'un immeuble faisant partie de la succession, le retrait successoral ne peut avoir lieu à l'égard de la vente opérée ensuite par l'un ou plusieurs de ces cohéritiers adjudicataires de leur part dans l'immeuble licité : il n'est plus réputé avoir vendu une part de l'hérédité, mais bien une propriété personnelle. — Paris, 21 juin 1813, Lepelletier, [S. et P. chr.]

**380.** — Bien que l'art. 841, C. civ., ne s'applique point à celui qui acquiert d'un cohéritier la part indivise de celui-ci dans certains immeubles héréditaires, les acquéreurs de cette part indivise ne peuvent provoquer le partage des immeubles dont ils ont fait l'acquisition, tant que l'hérédité dont dépendent ces immeubles n'a point été partagée entre les cohéritiers. — Dijon, 20 therm. an XII, Labruère, [S. et P. chr.]

**381.** — De même, l'acquéreur de la part de l'un des héritiers dans une maison dépendant de la succession et qu'à l'époque de l'acquisition il occupait à titre de locataire, peut, quoiqu'il n'y ait pas lieu au retrait successoral, et nonobstant sa qualité de copropriétaire, être expulsé de cette maison par les autres héritiers, si son bail est expiré. Il n'est pas recevable à provoquer d'abord la division partielle de cet immeuble avant que le

partage total de la succession ait eu lieu. L'action *communi dividundo* doit être précédée de l'action *familiæ erciscundæ*. — Bruxelles, 2 déc. 1817, précité.

**382.** — Il a été cependant jugé, d'une manière absolue, que le retrait successoral peut être exercé à l'égard d'une cession ou vente d'un corps certain et déterminé, comme à l'égard d'une cession ou vente d'un droit successif. — Pau, 14 mai 1830, Villenave, [S. 31.2.284, P. chr.] — *Sic*, Delvincourt, t. 2, p. 136; Taulier, t. 3, p. 298; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Mourlon, t. 2, n. 363.

**383.** — ... Que la demande en retrait peut être exercée non seulement lorsqu'il y a cession par un des cohéritiers de la totalité de ses droits successifs, mais même en cas de vente par ce cohéritier de sa part dans un objet déterminé non encore partagé. — Bourges, 12 mess. an XIII, Bizot, [S. et P. chr.] — Turin, 18 mars 1808, Martelli, [S. et P. chr.] — Bourges, 18 mai 1844, Derangère, [P. 45.2.166]

**384.** — ... Que le retrait successoral est admissible alors même que la cession ne comprend pas l'universalité des droits successifs du cédant, mais seulement sa quote-part dans un immeuble déterminé, si cette cession est intervenue avant tout partage ou liquidation de la succession. — Bourges, 9 mars 1842, Martin, [S. 43.2.77, P. 43.2.99]

**385.** — Quelquefois, il est apporté un tempérament à l'opinion qui vient d'être indiquée : on ne permet d'agir en retrait contre le cessionnaire que, lorsque celui-ci peut, par suite de la cession, intervenir au partage et s'immiscer dans les affaires de famille. — Rennes, 17 févr. 1831, Mardellé, [P. chr.] — Bourges, 16 déc. 1833, Remon, [S. 34.2.652, P. chr.] — Riom, 23 nov. 1848, Martin, [S. 49.2.85, P. 49.1.32, D. 49.2.47] — V. aussi Riom, 3 mars 1814, Foucault, [S. et P. chr.] — Chabot, sur l'art. 841, n. 9. — *Contrà*, Laurent, t. 10, n. 365.

**386.** — Au surplus, il ne faudrait pas induire de l'opinion précédemment adoptée sur les cessions de droits indivis dans certains immeubles déterminés, que la cession de droits successifs, pour être sujette au retrait, doive nécessairement porter sur l'universalité des droits héréditaires d'un successible; il a été jugé, et ce point ne saurait véritablement soulever aucune difficulté, que le retrait successoral peut être exercé contre l'étranger cessionnaire d'un ou plusieurs cohéritiers, soit que la cession embrasse l'universalité des droits successifs, soit qu'elle n'en renferme qu'une partie. — Bourges, 14 juin 1814, Martin, [P. chr.] — *Sic*, Merlin, v° *Dr. success.*, n. 9 et 11; Chabot, sur l'art. 841, n. 8; Demolombe, t. 16, n. 80; Duranton, t. 7, n. 192; Toullier, t. 4, n. 447; Vazeille, sur l'art. 841, n. 16; Marcadé, sur l'art. 841, n. 2; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-I; Dutruc, n. 487; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 339; Rolland de Villargues, v° *Retr. success.*, n. 36; Poujol, sur l'art. 841, n. 4; Benoît, n. 63; Laurent, t. 10, n. 363; Aubry et Rau, t. 6, p. 517, § 621 *ter*.

**387.** — ... Que le retrait successoral peut être exercé, bien que la cession ne comprenne qu'une quote-part des immeubles de la succession, lorsque le cédant a abandonné tous ses droits, moyens, raisons et actions résultant de sa qualité d'héritier sur ces immeubles. — Cass., 15 mai 1833, Frebault, [P. chr.]

**388.** — L'interprétation restrictive qu'il y a lieu de donner aux termes de l'art. 841 ne peut d'ailleurs avoir pour effet de favoriser la fraude du cédant et du cessionnaire concertée en vue de soustraire au retrait l'aliénation de droits successifs. Ainsi, a-t-il été jugé, avec juste raison, que lorsqu'il a été reconnu, par une cour d'appel, que, sous la forme d'une procuration, les parties ont eu l'intention de déguiser une vente de droits successifs, l'exercice du retrait successoral ne saurait être entravé par la révocation du prétendu mandat dans lequel la cour a reconnu les caractères d'une cession de droits héréditaires; que, pour soustraire une aliénation de droits successifs à l'exercice du retrait, les parties ne peuvent déguiser les cessions sous la forme d'un autre contrat. — Cass., 23 nov. 1842, Nadaud, [P. 43.1.625] — *Sic*, Toullier et Duvergier, t. 4, n. 436, note *a;* Marcadé, sur l'art. 841, n. 4 *in fine;* Rolland de Villargues, *Rép.*, v° *Retr. success.*, n. 34; Vazeille, sur l'art. 841, n. 13; Demolombe, t. 16, n. 102; Aubry et Rau, t. 6, p. 518, § 621 *ter*.

**389.** — ... Que la cession de droits successifs est soumise à l'action en retrait, bien qu'elle soit déguisée sous les apparences d'une vente de quote-part d'un bien déterminé. — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 365; Aubry et Rau, *loc. cit.*

**390.** — ... Qu'une cession de droits successifs n'échappe point à l'exercice du retrait, parce que les immeubles héréditaires y auraient été individuellement désignés, si les cédants ont, en réalité, fait cession totale et absolue de tous les droits qu'ils possédaient dans la succession, et si, bien évidemment, la forme donnée aux actes de cession n'a été qu'un moyen dolosif d'en déguiser le caractère véritable et d'éluder la disposition de l'art. 841. — Rennes, 15 janv. 1880, Consorts le Saux, [S. 81.2.185, P. 81.1.964, D. 81.2.114]

**391.** — Jugé, encore, que le retrait successoral peut avoir lieu, lorsque la cession d'une partie indivise dans des objets désignés embrasse l'universalité des droits successifs du cédant. — 1er déc. 1806, Roussel, [S. et P. chr.] — Rennes, 21 févr. 1818, Lesieur, [S. et P. chr.]

**392.** — Pareillement, on admet que le retrait successoral peut être exercé à l'égard de la vente faite par un cohéritier de tous les immeubles qui lui sont échus dans la succession, encore bien que ces immeubles soient désignés et déterminés dans l'acte. — Cass., 16 mai 1848, Aubry, [S. 48.1.388, P. 48.2.113, D. 48.1.125] — Pau, 10 août 1837, Dalis, [S. 39.2.153, P. 39.1.426] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Dr. success.*, n. 9.

**393.** — Les héritiers sont obligés de prouver que cet immeuble ou ces immeubles constituent d'ailleurs l'universalité des biens de la succession. — Liège, 21 oct. 1824, Malpas, [P. chr.]

**394.** — Mais, et c'est là l'application d'un principe général, les héritiers intéressés à exercer le retrait peuvent se servir de tous modes de preuve pour établir que c'est par fraude que les parties ont dissimulé les véritables caractères de la cession qui la rendraient passible du retrait. — Pothier, *Retraits*, n. 14; Demolombe, t. 16, n. 103; Laurent, t. 10, n. 371.

**395.** — Il faut supposer qu'aucune allégation de fraude n'était produite dans les espèces où il a été jugé que, le retrait successoral ne peut être exercé contre le non-successible qui a acquis la part indivise d'un cohéritier dans un immeuble, et qui se trouvait déjà propriétaire d'une partie du même immeuble, encore bien que cet immeuble composât toute la succession à partager. — Toulouse, 16 janv. 1835, Saintgès, [P. chr.]

**396.** — ... Que la vente, faite par un cohéritier, de tous les droits qui lui sont échus dans la succession ne peut être considérée comme transmettant des droits universels et donnant lieu, par conséquent, à l'exercice du retrait successoral, lorsque ces expressions sont accompagnées de la déclaration que les droits cédés s'appliquent à des immeubles désignés. — Riom, 19 déc. 1822, Bourrète, [P. chr.]

**397.** — A plus forte raison, a-t-on dû admettre, sans que la question de fraude ait même paru être posée, que lorsqu'un individu décédé a légué à un tiers tout son mobilier en propriété, et tous ses immeubles en usufruit, de telle sorte que les droits des héritiers naturels se réduisent à la nue-propriété des immeubles, s'il arrive que quelques-uns des héritiers cèdent à un tiers leurs parts indivises dans cette nue-propriété des immeubles, les autres cohéritiers peuvent exercer contre le cessionnaire le retrait successoral. On dirait vainement qu'en ce cas la cession, restreinte à une nue-propriété d'immeubles, doit être considérée comme cession à titre particulier, non soumise à l'application de l'art. 841. — Cass., 28 août 1827, Fabre, [S. et P. chr.]

**398.** — Il a été aussi décidé que lorsque la cession qui donne lieu au retrait successoral comprend en même temps une quotité fixe dans des objets déterminés et l'universalité des immeubles dépendant de la succession dont il s'agit d'écarter le cessionnaire, cette cession doit être réputée à titre universel et, par conséquent, de nature à donner ouverture à l'action en retrait successoral. — Cass., 9 août 1830, Baron, [P. chr.]

**399.** — Lorsque dans le partage d'une succession il a été convenu que certains immeubles resteraient dans l'indivision, le retrait successoral peut être exercé à l'égard de ces immeubles, encore indivis, si la succession elle-même se composait de deux hérédités distinctes, précédemment recueillies, et si l'hérédité dont les biens vendus font partie est restée en dehors du partage. — Bourges, 3 janv. 1844, Paris, [P. 45.1.705] — Conf. *suprà*, n. 377.

### § 3. *Cession par un successible.*

**400.** — Comme troisième condition exigée pour que le retrait soit recevable, il faut, aux termes de l'art. 841, que la cession émane d'un cohéritier, qui a aliéné ses droits à la succession; on est d'accord pour reconnaître que cette expression doit,

comme précédemment (V. suprà, n. 305 et s.), s'entendre de tout successeur à titre universel, que celui-ci soit héritier légitime ou irrégulier, héritier du sang ou héritier testamentaire ou donataire. Il en résulte que le retrait n'est possible que si le cédant est revêtu d'une qualité qui lui permettrait d'exercer le retrait, à supposer que la cession émane d'un autre cohéritier. — Ainsi, le retrait peut être exercé lorsque la cession émane d'un donataire à titre universel du défunt. — Cass., 1er déc. 1806, précité. — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 75 et 76; Merlin, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 9; Toullier, t. 4, n. 439 et 440; Demante, t. 3, n. 171; Laurent, t. 10, n. 362; Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter*, note 13. — V. aussi Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 339, § 359. — *Contrà*, Zachariæ, *ibid.*, note 55.

**401.** — ... Lorsqu'elle émane d'un enfant naturel dans la succession de ses père et mère. — Cass., 16 juill. 1861, Sainthéran, [S. 61.1.817, P. 62.363, D. 61.1.473]

**402.** — Mais, à l'inverse, le retrait successoral ne peut être exercé lorsqu'il émane d'un légataire par préciput d'une somme déterminée : un tel legs, s'il se trouve compris dans un ensemble de droits successifs cédés en bloc pour un prix unique, doit donc être excepté des valeurs retrayées. — Chambéry, 12 févr. 1878, Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282, D. 79.2.201] — *Sic*, Chabot, *Des success.*, sur l'art. 841, n. 11; Demolombe, t. 16, n. 77 et 101; Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter*, texte et note 12; Laurent, t. 10, n. 362; Poujol, sur l'art. 841, n. 11.

**403.** — Décidé cependant, en sens contraire, que le retrait successoral peut être admis même à l'égard de ce qui, dans les droits successifs cédés, pouvait appartenir au cédant à titre de préciput. — Cass., 1er déc. 1806, Roussel, [S. et P. chr.]

**404.** — Dans les espèces qui viennent d'être rapportées, la difficulté naissait de cette circonstance que l'acquéreur des droits à un legs particulier était en même temps cessionnaire de parts héréditaires; en ce cas, chacune des stipulations intervenues se liait peut-être aux autres, dans l'intention des parties, par un lien d'indivisibilité; mais la même difficulté ne se représenterait pas si la cession n'avait porté que sur le droit à un legs particulier; en pareille hypothèse, il faudrait admettre que le retrait ne peut être exercé. — Agen, 13 juin 1892, Quercy, [*Gaz. Pal.*, 20 juill.]

**405.** — Les libéralités dont l'objet est un droit d'usufruit ne pouvant jamais être considérées comme faites à titre universel (V. *suprà*, n. 280), on doit admettre sans difficulté que la faculté qu'ont les cohéritiers d'exercer le retrait successoral ne s'étend pas aux cessions qu'une femme a faite des droits d'usufruit que lui avait donnés son mari et des créances qu'elle avait à exercer contre lui. — Agen, 1er juill. 1813, Soulés, [P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 77; Laurent, t. 10, n. 362; Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter*, note 12.

**406.** — De même, la cession faite par le survivant de deux époux, au profit d'un tiers, d'un droit de survie stipulé dans son contrat de mariage, n'est pas une cession de droits successifs dans le sens de l'art. 841, C. civ., et cela quand même ce droit embrasserait l'universalité de l'usufruit des biens du défunt : ici l'époux survivant, simple donataire, ne peut être assimilé à un héritier qui a cédé ses droits successifs; en conséquence, l'héritier du conjoint prédécédé ne peut exercer le retrait successoral contre le cessionnaire des droits de l'époux survivant. — Dijon, 17 févr. 1854, Duvault, [S. 54.2.424, P. 54.1.275, D. 54.5.663]

### § 4. *Cession à titre onéreux.*

**407.** — Indépendamment des conditions qui viennent d'être indiquées, il faut, de plus, avons-nous dit, que la cession ait été faite à titre onéreux; cette nouvelle exigence résulte manifestement de ce que les cohéritiers du cédant doivent rembourser au cessionnaire le prix de la cession (V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 109). — Aussi, a-t-il été jugé que le donataire de droits successifs ne peut, comme le cessionnaire, être écarté du partage par le retrait successoral. — Lyon, 17 juin 1825, Champavère, [S. et P. chr.] — *Sic*, Pothier, *Retraits*, n. 104, et *Vente*, n. 591; Merlin, *Quest. de dr.*, v° *Dr. successifs*, § 2, n. 1; Toullier, t. 4, n. 446; Vazeille, sur l'art. 841, n. 3; Benoît, n. 57; Demolombe, t. 16, n. 93; Duranton, t. 7, n. 194; Chabot, sur l'art. 841, n. 10; Favard de Langlade, v° *Dr. successifs*, n. 10; Poujol, sur l'art. 841, n. 5; Laurent, t. 10, n. 367; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-V; Aubry et Rau, t. 6, p. 518, § 621 *ter*.

**408.** — Lorsque la donation ou le legs de droits successifs ont été faits moyennant des charges et conditions, le retrait n'en continue pas moins à demeurer impossible, à moins que, sous ces apparences trompeuses, se cache une cession à titre onéreux. — Demolombe, t. 16, n. 94; Duvergier, *Vente*, t. 2, n. 388; Laurent, *loc. cit.* — *Contrà*, Troplong, *Vente*, t. 2, n. 1009. — V. *suprà*, v° *Cession de dr. litig.*, n. 110 et 111.

**409.** — Au surplus, cette circonstance que les cessions à titre gratuit sont soustraites au retrait inspire aux cédants et aux cessionnaires des moyens divers pour faire échapper la cession à l'exercice du retrait; c'est ainsi, par exemple, que les parties contractantes déclarent parfois vendre et acheter une part de droits héréditaires, puis donner et recevoir le surplus à titre gratuit; si ces affirmations sont exactes, il est certain que, pour le tout, l'acte échappe au retrait; les héritiers n'auraient aucun intérêt à écarter le cessionnaire pour la part qu'il a acquise à titre onéreux, alors que celui-ci pourrait continuer à assister au partage comme donataire; mais une telle opinion ne doit être admise que sous la réserve des cas de fraude. — Lyon, 17 juin 1825, précité. — *Sic*, Dutruc, n. 500; Demolombe, t. 16, n. 95.

**410.** — Jugé aussi que le cessionnaire d'une portion de droits successifs, en vertu d'un titre à l'abri de l'action en retrait successoral, ne peut être soumis à cette action, quant à la cession d'une autre partie de la succession, bien que cette seconde cession n'emporte pas le même privilège. — Limoges, 24 déc. 1828, Jaudier, [S. 32.1.852]

**411.** — La crainte de la fraude doit être moins grande lorsque celui contre qui on prétend exercer le retrait a acheté la part héréditaire d'un successible et que c'est d'un autre héritier qu'il a acquis à titre gratuit des droits successifs. En pareil cas, on peut admettre, en principe, que le retrait ne peut être exercé contre ce cessionnaire. — Toulouse, 7 mai 1840, Blanc, [S. 40.2.347, P. 40.2.89] — *Sic*, Vazeille, sur l'art. 841, n. 3; Demolombe, *loc. cit.*

**412.** — Si le donataire ou légataire cède ses droits à un tiers, celui-ci ne se trouvant plus dans la même position que son cédant, puisqu'il n'a plus le titre de donataire, peut être écarté du partage; il objecterait en vain que le retrait n'est pas recevable à son encontre puisqu'il ne tient pas ses droits d'un successible mais d'un donataire ou légataire à titre particulier; on lui répondrait que s'il n'a pas acheté d'un cohéritier, il a acheté de son ayant-cause et qu'il doit être, par suite, traité comme s'il avait acheté directement de lui. — Merlin, *Quest. de dr.*, v° *Droits successifs*, § 2, n. 3; Delvincourt, t. 2, p. 137; Duranton, t. 7, n. 194; Toullier, t. 4, n. 446; Chabot, art. 841, n. 10; Vazeille, art. 841, n. 3; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 10; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-V; Demolombe, t. 16, n. 96.

**413.** — Par la même raison, il faudrait admettre que le retrait serait recevable à l'égard de celui qui aurait reçu, par donation ou par legs, des droits successifs, de la part d'un cessionnaire intermédiaire qui les aurait acquis, à titre onéreux, d'un successible; ce sous-cessionnaire ne peut être placé dans une situation plus avantageuse que celui dont il est l'ayant-cause. — Merlin, *Quest. de dr.*, v° *Droits successifs*, § 2, n. 3; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-V; Demolombe, t. 16, n. 97.

### § 5. *Cession à un étranger.*

**414.** — L'art. 1701, C. civ., indique trois hypothèses dans lesquelles la cession de droits litigieux est à l'abri du retrait; la première de ces exceptions existe aussi au cas de cession de droits successifs. Nous avons dit précédemment, en effet, que le retrait n'était pas admissible à l'encontre des cohéritiers qui se sont rendus acquéreurs des droits héréditaires d'autres successibles. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 178 et s.

**415.** — Mais, il n'en est ainsi que par suite de l'application des règles propres au retrait sucessoral, car il faut admettre, en principe, que, malgré le laconisme de l'art. 841, les dispositions de l'art. 1701 ne doivent pas être étendues du retrait litigieux au retrait successoral; le texte de l'art. 841 se suffit à lui-même et il n'appartient pas à l'interprète de déroger aux dispositions expresses de cet article qui, sans reproduire les deux dernières exceptions de l'art. 1701, déclare passible du retrait toute personne, non successible qui achète des droits héréditaires. — Duranton, t. 7, n. 201; Demolombe, t. 16, n. 99; Laurent, t. 10, n. 368 et 376; Aubry et Rau, t. 3, p. 521, § 621 *ter*, note 20. — *Contrà*, Demante, t. 3, n. 171 *bis*-VI.

**416.** — Décidé, en ce sens, que le retrait successoral peut être

exercé, même contre celui auquel une cession de droits héréditaires n'a été faite que pour le remplir de ce que lui devait le cédant. — Bourges, 18 juill. 1808, Bodin, [P. chr.] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 368.

**417.** — En admettant que l'art. 1701, C. civ., qui écarte l'exercice du retrait litigieux pour le cas où la cession a été faite au créancier en paiement de ce qui lui est dû, soit applicable en matière de retrait successoral, toujours est-il que le moyen tiré de la non-application de cet article ne saurait être proposé pour la première fois devant la Cour de cassation. — Cass., 12 août 1868, Tranchand, [S. 68.1.380, P. 68.1047, D. 71.5.342]

**418.** — En supposant, d'autre part, que la disposition de l'art. 1701, d'après laquelle le droit d'exercer le retrait litigieux cesse lorsque la cession a été faite au possesseur de l'héritage sujet au droit litigieux, soit applicable en matière de retrait successoral, quand la cession de droits successifs a été faite au possesseur de l'hérédité, il ne saurait en être ainsi que si le cessionnaire était en possession avant la cession. — Cass, 16 juill. 1861, Saint-Héran, [S. 61.1.817, P. 62.363, D. 61.1.473] — V. Laurent, t. 10, n. 376.

**419.** — ... Et que si le cessionnaire possédait pour lui-même et non pour un tiers en qualité de personne interposée. — Même arrêt.

§ 6. *Dispositions générales.*

**420.** — Les conditions que nous venons d'énumérer sont les seules qui soient exigées pour l'exercice du retrait. Contre l'action en retrait des héritiers du cédant, on a imaginé parfois d'opposer une exception qui ne saurait évidemment être admise. On a prétendu que le cessionnaire de droits successifs était fondé à opposer au cohéritier qui exerce le retrait, que la cession ne lui ayant pas été notifiée, était sans effet à son égard, et ne pouvait, par conséquent, donner lieu au retrait; mais un tel moyen de défense n'avait aucune chance de succès, et a été rejeté par la jurisprudence. — Cass., 7 janv. 1857, Chauvelot, [S. 57.1.369, P. 57.875, D. 57.1.81]

**421.** — Dans tous les cas, ajoute ce même arrêt, l'exercice même du retrait successoral constitue une acceptation de la cession, qui équivaut à une notification et la rend inutile. — Même arrêt.

**422.** — Par suite, le cessionnaire de droits successifs contre lequel le retrait successoral est exercé, ne peut, sous prétexte que la cession n'a pas été notifiée, rétrocéder ses droits à son cédant, au préjudice du cohéritier qui exerce le retrait. — Même arrêt.

**423.** — L'action en retrait successoral est ouverte pour la totalité des droits compris dans la cession, même alors que cette cession porterait, non seulement sur les droits personnels du cédant dans la succession, mais encore sur d'autres droits se rattachant à la même succession, que le cédant aurait lui-même acquis de l'un de ses cohéritiers. — Cass., 12 août 1868, précité. — *Sic*, Aubry et Rau, t. 6, p. 517, § 621 *ter*, note 2; Laurent, t. 10, n. 363.

**424.** — Elle peut être exercée lors même que la cession comprend d'autres biens que les droits successifs, et qu'elle a été faite pour un seul et même prix. En ce cas, il y a lieu d'ordonner une *ventilation*. — Cass., 3 mai 1830, Larguier, [S. et P. chr.] — Riom, 2 mars 1827, Peyrot, [S. et P. chr.] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 6, p. 519, § 621 *ter;* Demolombe, t. 16, n. 119.

**425.** — Décidé, toutefois, que lorsqu'un légataire universel a cédé tous ses droits dans la succession du testateur, qui se composait des biens acquis par ce dernier et de ceux que lui avait laissés son père, un cohéritier du testateur qui aurait pu, à ce titre, exercer le retrait successoral contre le cessionnaire, à raison des biens provenant de la succession de l'auteur commun, est non-recevable dans son action, si la cession de tous les biens légués a été faite par un seul et même acte, pour un seul et même prix, sans distiction des biens acquis par le testateur et de ceux que lui avait transmis son père. — Nîmes, 3 mai 1827, Larguier, [S. et P. chr.]

**426.** — Le retrait successoral reposant sur des motifs d'ordre public, aucune stipulation entre le cédant et le cessionnaire, même celle de la garantie de toute éviction, ne peut soustraire le cessionnaire à l'application du retrait. En conséquence, le cessionnaire ne peut repousser l'action en retrait dirigée contre lui par des cohéritiers de son cédant, en se fondant sur ce que ceux-ci sont, depuis la vente, devenus héritiers du cédant, ou sur ce que le cédant avait promis la garantie de toutes évictions. — Cass., 15 mai 1844, Lachazée, [S. 44.1.605, P. 44.1.736] — V. Demolombe, t. 16, n. 104; Laurent, t. 10, n. 342.

Section III.

**A partir de quel moment et jusqu'à quel moment le retrait peut être demandé.**

**427.** — La première question qui se pose est celle de savoir si le retrait est possible avant que les opérations du partage soient commencées; on pourrait, pour soutenir la négative, argumenter des termes mêmes de l'art. 841, d'après lequel l'effet du retrait est d'écarter le cessionnaire du partage; mais une telle interprétation serait contraire au texte sainement entendu de l'art. 841 ; le texte employé signifie qu'après les opérations du partage consommé, le retrait n'est pas possible parce que la présence du cessionnaire n'offre plus d'inconvénients, mais il n'interdit pas l'exercice du retrait jusqu'aux premières opérations du partage, puisque, même avant cette époque, les cohéritiers peuvent avoir intérêt à se défaire d'un copartageant dont le caractère processif peut être un obstacle qu'ils ont intérêt à faire disparaître. Aussi, a-t-il été décidé que le retrait successoral peut être exercé avant que le cessionnaire provoque le partage ou s'y présente. — Cass., 9 août 1830, Baron, [S. 35.2.349, *ad notam*, P. chr.] — Cass. Belg., 10 août 1836, [*Pasicr.*, 36.1.297] — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 124; Laurent, t. 10, n. 375; Aubry et Rau, t. 6, p. 526, § 621 *ter*.

**428.** — Une demande de partage a été déposée; un cessionnaire se présente pour assister aux opérations préliminaires; les cohéritiers doivent-ils à ce moment, sous peine de forclusion, manifester leur intention d'exercer le retrait? On l'a parfois prétendu; on a tiré, en ce sens, un argument du texte de l'art. 841, et l'on a dit que, pour que l'effet du retrait se produisît, pour que le cessionnaire fût véritablement *écarté* du partage, il était nécessaire que le retrait fût exercé à un moment où le cessionnaire n'avait pas encore pris part aux opérations du partage; sans cela, observe-t-on, on ne pourrait dire qu'il en a été tenu à l'écart; survenant, d'ailleurs, à l'encontre d'un cessionnaire qui, par son assistance aux opérations du partage, a pu pénétrer le secret des familles, le retrait ne remplit plus le but que le législateur avait en vue lorsqu'il organisait cette mesure exceptionnelle. — Merlin, *Rép.*, v° *Dr. success.*, n. 10; Chabot, sur l'art. 841, n. 19; Vazeille, sur l'art. 841, n. 17; Toullier, t. 4, n. 449; Delvincourt, t. 3, p. 345, note 10; Marcadé, sur l'art. 841, n. 4; Benoît, n. 68; Massé et Vergé, t. 4, p. 338, § 692.

**429.** — On peut reprocher à l'opinion précédente le sens étroit par elle donné à l'expression « écarté du partage ». Il est, en effet, vrai de dire d'une personne qu'elle est écartée du partage, alors même qu'elle aurait pris part à certaines opérations, du moment où, grâce au retrait, elle est mise dans l'impossibilité d'assister aux autres opérations; d'autre part, le motif principal de l'art. 841 n'est pas, nous l'avons vu (*suprà*, n. 243), le désir de soustraire les secrets des familles aux investigations malveillantes des tiers, mais bien le désir que les opérations du partage, déjà si compliquées par elles-mêmes, ne soient pas encore rendues plus difficultueuses par l'intervention intéressée de certains étrangers; or, il se peut que ce ne soit qu'au cours du partage que le véritable caractère d'un cessionnaire se dévoile, comme d'ailleurs ce ne soit qu'au milieu des recherches nécessitées par ce partage, qu'on découvre un secret de famille qu'on ne veut pas faire connaître dans ses détails à un étranger. — Duranton, t. 7, n. 203; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 448, note *a;* Taulier, t. 3, p. 392; Demolombe, t. 16, n. 126; Aubry et Rau, t. 6, p. 527, § 621 *ter*, note 45; Belost-Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 841, obs. 11. — Le plus souvent, les cohéritiers éviteront même de prendre les devants; ils demanderont à exercer le retrait au milieu des opérations du partage.

**430.** — On admet généralement que l'exercice de l'action en retrait n'étant soumis à aucun délai, cette action peut être exercée tant que le partage n'est pas consommé. — Cass., 14 juin 1820, Larivière, [S. et P. chr.]; — 8 nov. 1882, Fortier, [S. 83.1.125, P. 83.1.289, D. 83.1.269] — Paris, 26 févr. 1816, Tardif, [P. chr.] — Colmar, 16 avr. 1834, Wilhelm, [P. chr.] — Agen, 8 avr. 1845, Lafaurie, [S. 46.2.189, P. 48.2.104, D. 45.2.123] — Grenoble, 16 août 1858, Rua, [S. 59.2.289, P. 60.533] — Pau, 14

févr. 1860, Dubiau, [S. 61.2.113, P. 61.1105, D. 60.2.115] — Nîmes, 16 mai 1861, Teissier, [S. 61.2.454, P. 62.121] — Chambéry, 12 févr. 1878, Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282, D. 79.2.201] — Sic, Merlin, Rép., v° Succession, n. 10; Chabot, art. 841, n. 20; Duranton, t. 7, n. 303; Marcadé, loc. cit.; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 340, § 692, note 15; Dutruc, n. 492 et 512; Toullier, t. 4, n. 448; Poujol, sur l'art. 841, n. 9; Rochefort, t. 3, n. 527; Demolombe, t. 16, n. 125; Benoit, n. 83; Rolland de Villargues, v° Retrait success., n. 67; Aubry et Rau, t. 6, p. 527, § 621 ter; Laurent, loc. cit.

**431.** — ... C'est-à-dire tant que les copartageants n'ont pas encore été mis en possession de leurs lots. — Cass., 14 juin 1820, précité. — Sic, Demolombe, t. 16, n. 130; Aubry et Rau, *loc. cit.*

**432.** — ... Par conséquent, même après un partage provisionnel. — Chambéry, 27 janv. 1872, Million, [S. 72.2.77, P. 72.452, D. 72.2.239] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 128.

**433.** — On ne s'en est pas tenu là, et on a jugé, par exemple, qu'il n'y a pas partage consommé lorsqu'un acte, ayant pour objet d'opérer, entre la veuve, d'une part, et les héritiers du mari, d'autre part, la liquidation et le partage des communauté et succession, s'est borné à attribuer aux trois héritiers du mari collectivement, et non d'une façon distincte suivant la part exclusive de chacun d'eux, les valeurs leur revenant dans la succession. — Cass., 8 nov. 1882, précité.

**434.** — Peu importerait, en pareil cas, que les valeurs de la succession eussent été immatriculées au nom de ceux-ci pour la nue-propriété avec cette mention que l'attribution en a été faite à chacun divisément pour un tiers. — Même arrêt.

**435.** — Il n est pas nécessaire, d'ailleurs, pour faire écarter comme tardive l'action en retrait, qu'un acte de partage en forme soit représenté, lorsqu'il est reconnu que l'indivision des biens de la succession a cessé depuis longtemps. — Rennes, 18 déc. 1826, le Normand, [P. chr.]

**436.** — S'il s'agit d'un partage judiciaire, le retrait peut être exercé jusqu'au jugement d'homologation. — Chambéry, 12 févr. 1878, précité.

**437.** — Il ne suffirait donc pas, pour rendre les cohéritiers du cédant non-recevables dans leur action en retrait contre le cessionnaire, que les opérations du partage fussent commencées, notamment par la prestation de serment de l'expert chargé de procéder à l'estimation des biens et à la formation des lots. — Nîmes, 16 mai 1861, Teissier, [S. 61.2.454, P. 62 121]

**438.** — ... Ni que le cessionnaire eût été admis aux opérations préliminaires du partage, telles que l'expertise et diverses comparutions des parties devant le notaire commis. — Grenoble, 16 août 1858, Rua, [S. 59.2.289, P. 60.533]

**439.** — ... Ni que fût terminée l'expertise que sur la demande du cessionnaire, le tribunal avait ordonnée pour faire estimer les biens de la succession. — Caen, 22 juill. 1848, Liegard, [P. 49.1.522, D. 49.2.11]

**440.** — Mais lorsqu'un jugement définitif a déterminé la part de chaque héritier, et que le tirage au sort des lots a eu lieu, le partage est opéré, en ce sens que, si un héritier vend ses droits, le retrait successoral ne peut être exercé par les autres héritiers contre le cessionnaire. — Metz, 17 mai 1820, Kieffer, [S. et P. chr.]

**441.** — Peu importe qu'il reste encore quelques comptes à régler entre les cohéritiers. — Même arrêt.

**442.** — Le retrait successoral ne peut pas être exercé non plus lorsque les droits de chaque cohéritier ont été fixés et déterminés par des jugements, et qu'il ne reste plus que des immeubles à partager d'après des bases fixes et déterminées. — Grenoble, 6 juin 1826, Budillon, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 131.

**443.** — Lorsque l'on admet que le retrait est recevable à l'encontre de celui qui se rend cessionnaire des droits d'un époux dans une communauté (V. *suprà*, n. 367 et s.), on doit décider que le retrait est possible tant que cette communauté n'a pas été liquidée. Décidé, à cet égard, qu'on ne saurait prétendre qu'une communauté a fait l'objet d'un partage définitif en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée lorsque ce jugement n'est relatif qu'à la réalisation et à la répartition de certaines créances formant une partie de l'actif de cette communauté. — Agen, 13 juin 1892, Quercy, [*Gaz. Pal.*, 20 juill.]

**444.** — En résumé, tant que le partage n'est pas consommé, les cohéritiers du cédant peuvent exercer le retrait soit par voie d'exception soit par voie d'action; il s'ensuit que comme l'action en partage est imprescriptible, l'exception et l'action tendant au retrait, sont elles-mêmes imprescriptibles et doivent être admises tant que les opérations du partage ne sont pas terminées. Il a cependant été jugé que l'action en retrait peut être utilement exercée tant qu'il ne s'est pas écoulé trente ans depuis l'ouverture de la succession et qu'il n'y a pas eu partage. — Rennes, 15 janv. 1880, Le Saux, [S. 81.2.185, P. 81.1.964, D. 81.2.114] — Une pareille décision est critiquable puisqu'il semble en ressortir que, passé le délai de trente ans, la demande de retrait devrait être rejetée. — V. en sens contraire de l'arrêt, Chabot, sur l'art. 841, n. 20; Duranton, t. 7, n. 203; Demolombe, t. 16, n. 125; Laurent, t. 10, n. 375.

**445.** — Lors même que le partage n'est pas encore consommé, il est cependant un cas où le retrait successoral n'est plus admissible : c'est le cas où les cohéritiers ont renoncé à l'exercer; il faut admettre que cette renonciation peut être expresse; « il est vrai, dit Demolombe, que ce retrait considéré comme institution est fondé sur des motifs d'intérêt général, mais c'est au cohéritier finalement qu'il est accordé, avec la faculté de l'exercer ou de ne pas l'exercer; et, en le considérant dans la personne de l'héritier, il est difficile de ne pas y trouver le caractère d'un droit à l'égard duquel il appartient souverainement à l'héritier lui-même d'apprécier s'il convient qu'il y renonce ou qu'il l'exerce ». — Grenoble, 16 août 1858, précité. — Pau, 14 févr. 1860, Dubiau, [S. 61.2.113, P. 61.1105, D. 60.2.115] — Sic, Demolombe, t. 16, n. 67; Pothier, *Retraits*, n. 162; Toullier, t. 4, n. 448; Conflans, sur l'art. 841, n. 7 et 20; Marcadé, sur l'art. 841, n. 4; Laurent, t. 10, n. 342 et 377. — *Contrà*, Taulier, t. 3, p. 392; Dutruc, n. 519, note 5.

**446.** — Le plus souvent, d'ailleurs, la renonciation des héritiers sera tacite; à ce sujet, on peut même observer que, parfois, on a une tendance trop marquée à induire de certaines circonstances, indifférentes en soi, une renonciation, de la part des héritiers, au droit d'exercer le retrait; il semble difficilement acceptable par exemple, qu'il y ait renonciation de la part des héritiers par cela seul qu'ils ont admis le cessionnaire à l'une ou à l'autre des opérations préliminaires du partage; nous avons déjà réfuté cette même opinion. — V. Poujol, sur l'art. 841, n. 9; Toullier, *loc. cit.;* Chabot, sur l'art. 841, n. 19; Belost-Jolimont, *Obs.*, 11; Benoit, n. 63 et s. — V. *suprà*, n. 428 et s.

**447.** — Décidé, en ce sens, que le retrait successoral ne peut plus être exercé par le cohéritier qui a exécuté ou approuvé d'une manière quelconque la cession de droits successifs faite par son cohéritier à un non-successible. — Toulouse, 14 avr. 1812, Lapeyronnie, [P. chr.]

**448.** — ... Que le retrait successoral ne peut être exercé contre le cessionnaire des droits de l'un des cohéritiers, lorsque précédemment ce cessionnaire a, en vertu d'une autre cession, concouru aux premières opérations du partage. — Toulouse, 22 févr. 1840, Rivière, [S. 40.2.318, P. 45.2.392]

**449.** — Il paraît préférable de poser, comme règle générale, que la renonciation au bénéfice du retrait ne peut s'induire que d'actes qui sont incompatibles avec l'exercice ultérieur du retrait, en ce sens qu'ils ne permettent plus de remettre le cessionnaire, en lui remboursant seulement le prix de la cession, au même état que si la cession ne lui avait pas été faite. — Demolombe, t. 16, n. 127; Laurent, t. 10, n. 377; Aubry et Rau, t. 6, p. 527, § 621 *ter*.

**450.** — Comme on le voit, il n'est pas absolument exact de dire que la décision des juges sur ce point n'offre qu'une simple appréciation de fait et d'intention, qui ne peut donner ouverture à cassation. — Cass., 15 mai 1833, Bourges, [S. 33.1.369, P. chr.] — *Sic*, Massé et Vergé, t. 4, p. 338, § 692. — *Contrà*, Demolombe, *loc. cit.* — V. aussi Laurent, *loc. cit.*

**451.** — Il résulte de la règle précédemment posée que le défaut d'exercice du retrait successoral par les cohéritiers n'implique pas de leur part ratification tacite. — Cass., 7 janv. 1885, Mohamed ben Maïoub ben Sidi Messelem El Bouzidi, [S. 86.1.164, P. 86.1.385, D. 85.1.252]

**452.** — ... Et que le retrait peut être exercé par les cohéritiers d'un successible qui a cédé ses droits à un tiers, bien qu'ils aient admis le cessionnaire aux opérations préliminaires du partage. — Bordeaux, 28 juin 1844, Dereix, [S. 45.2.407, P. 45.2.393, D. 45.2.123] — Agen, 8 avr. 1845, Laufaurie, [S. 46.2.189, P. 48.2.104, D. 45.2.123]

**453.** — ... Par exemple, à la vérification des qualités des parties, et que le cessionnaire ait, par suite, pris connaissance des

pes de la succession. — Bourges, 19 janv. 1830, [illegible], S. et P. chr.]

**454.** — ... Que la renonciation ne saurait être présumée ni résulter de ce que le cessionnaire aurait été appelé à des actes préalables au partage, qui auraient eu pour objet de faire connaître la valeur des biens de la succession et d'éclairer les héritiers sur les inconvénients du concours d'un étranger. — Paris, 26 févr. 1816, Tardif, [P. chr.]

**455.** — ... Que le cessionnaire opposerait en vain qu'il a concouru avec les héritiers à un compromis, lorsque ce compromis n'avait pas pour objet d'assurer le partage, mais seulement la justification des qualités des parties, et surtout lorsque le cessionnaire y figurait comme mandataire de son cédant. — Cass., 15 mai 1833, Frebaut, [S. 33.1.369, P. chr.]

**456.** — . . Que le compromis par lequel un héritier et le cessionnaire d'un autre héritier confient à des arbitres le partage de la succession, n'emporte pas, tant que ce partage n'est point consommé, renonciation par l'héritier à exercer le retrait successoral contre le cessionnaire. — Toulouse, 20 avr. 1857, Rescoussier, [S. 58.2.251, P. 58.962]

**457.** — ... Que la renonciation au droit d'exercer le retrait successoral ne saurait s'induire, au profit du légataire auquel certains héritiers ont cédé leurs droits successifs, de ce que la cession à lui faite a été mentionnée, sans protestation ni réserve de la part des autres héritiers, dans l'acte par lequel ces derniers lui ont consenti la délivrance de son legs. — Rennes, 15 janv. 1880, Le Saux, [S. 81.2.185, P. 81.1.964]

**458.** — ... Qu'en tout cas, cette renonciation ne saurait être opposée à l'héritier qui a été représenté dans l'acte par un mandataire dont la procuration spéciale portait simplement autorisation de faire ladite délivrance. — Même arrêt.

**459.** — ... Que le concours du cessionnaire de droits successifs à une vente d'immeubles dépendant de la succession, n'opère pas fin de non-recevoir contre l'exercice du retrait successoral, alors que, dans les circonstances où il est intervenu, cet acte ne suppose pas nécessairement l'initiation du cessionnaire à la connaissance des affaires de la famille. — Toulouse, 31 déc. 1852, Gayral, [S. 53.2.23, P. 54.2.367, D. 54.2.226]

**460.** — A plus forte raison en est-il ainsi quand le cessionnaire avait droit d'assister aussi à la vente en une autre qualité que celle de cessionnaire : par exemple, celle de mari autorisant sa femme appelée à la succession comme cohéritière. — Même arrêt.

**461.** — Mais le retrait successoral ne peut plus être exercé par les cohéritiers qui y ont tacitement renoncé en concourant avec le cessionnaire aux divers actes de la succession, et particulièrement à des aliénations qui, engageant la garantie du cessionnaire, ne permettent plus de le rendre indemne par le remboursement du prix. — Angers, 1er août 1873, Degoul, [S. 74.2.13, P. 74.98]

**462.** — De même, une femme mariée, appelée au partage d'une succession en qualité d'héritière, est déchue du droit d'exercer le retrait successoral contre un tiers cessionnaire des droits successifs d'un autre héritier, lorsqu'elle a vendu, conjointement avec le cessionnaire, un objet dépendant de la succession, même sans l'autorisation de son mari, et qu'elle a volontairement exécuté cette vente postérieurement au décès de ce dernier. — Montpellier, 18 nov. 1853, Doumère, [S. 54.2.20, P. 55.2.537, D. 55.2.90]

**463.** — Et dans le cas où le cessionnaire des droits du cohéritier est le mari même de la femme qui prétend exercer le retrait successoral, celle-ci est encore déchue de ce droit, lorsqu'elle a donné à bail, conjointement avec son mari, et comme étant indivis entre eux, un immeuble dépendant de la succession : un tel acte consenti collectivement par les deux époux doit être considéré comme emportant implicitement renonciation, de la part de la femme, au droit d'exercer le retrait successoral contre son mari, sans qu'on puisse dire qu'il fût besoin à la femme, pour que l'acte produisît un tel effet, qu'elle fût autorisée par justice : à ce cas ne s'applique pas la maxime *nemo potest esse auctor in rem suam.* — Même arrêt.

**464.** — Jugé encore que le fait, de la part des cohéritiers d'un successible qui a cédé ses droits héréditaires à un tiers, d'avoir admis le cessionnaire au partage et à la vente d'une partie des biens de l'hérédité, emporte renonciation au droit d'exercer le retrait successoral. — Orléans, 18 mai 1839, Chauveau, [S. 39.2.386, P. 39.2.405]

**465.** — ... Qu'il y a renonciation implicite à l'exercice du retrait successoral de la part de l'héritier qui, dans l'instance en licitation d'un immeuble reconnu impartageable, fait cause commune avec le cessionnaire. — Rennes, 20 janv. 1849, Durand-Vaugaron, [P. 49.2.158]

**466.** — ... Que l'héritier qui, conjointement avec le cessionnaire de son cohéritier, a fait donation à un tiers d'une portion d'immeubles sur laquelle portait leur droit indivis, a par cela même reconnu et approuvé la qualité du cessionnaire, et s'est par là rendu non-recevable à exercer contre lui le retrait successoral. — Limoges, 14 mars 1848, Moisset, [S. 48.2.454] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 377.

**467.** — Au surplus, il est évident que l'héritier qui consent à entrer en partage avec le cessionnaire d'un autre héritier n'est pas, pour cela, irrecevable à exercer le retrait successoral contre la personne à laquelle ce cessionnaire aurait rétrocédé ses droits. — Chambéry, 12 févr. 1878, Consorts Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282]

**468.** — Il en est ainsi, du moins, quand le premier cessionnaire est un parent, tandis que le second est étranger à la famille. — Même arrêt.

**469.** — Sous l'ancienne jurisprudence, on admettait le cohéritier à l'exercice du retrait successoral, même après que le partage avait été exécuté et consommé. — Lebrun, dans son *Traité des successions*, t. 2, p. 367, s'exprime ainsi : « Je pense que cette subrogation des héritiers a lieu au cas même que la vente soit faite après que le partage a été exécuté et consommé, par la même raison qu'il peut survenir des difficultés et des garanties ». Il n'en peut plus être de même sous l'empire du Code civil puisque, d'après l'art. 841, l'effet du retrait est d'écarter le cessionnaire du partage. — Chabot, sur l'art. 841, n. 12; Laurent, t. 10, n. 375; Aubry et Rau, t. 6, p. 527, § 621 *ter;* Demolombe, t. 16, n. 129.

**470.** — Par suite, le retrait successoral ne peut être exercé à l'égard de celui à qui la cession n'a été faite qu'en vertu d'un partage consommé. — Paris, 28 mars 1854, Saint-Albin, [P. 54.2.434, D. 55.5.394] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 88.

**471.** — Il faudrait admettre cependant que, par exception, le retrait serait encore possible bien que les opérations du partage fussent terminées, si, par fraude, on avait laissé les héritiers dans l'ignorance de la cession. — Pothier, *Vente*, n. 597; Merlin, *Rép.*, v° *Droits successifs*, n. 14; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 448, note *a*, et *Vente*, t. 2, n. 378; Troplong, *Vente*, t. 2, n. 998; Demolombe, t. 16, n. 132; Aubry et Rau, t. 6, p. 528, § 621 *ter.* — *Contrà*, Dutruc, n. 495; Vazeille, sur l'art. 841, n. 19. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 231 et s.

**472.** — Jugé, à cet égard, que lorsqu'un acte de cession de droits successifs antérieur au partage est résilié d'un commun accord, et suivi d'une autre cession postérieurement au partage, le retrait successoral peut être exercé contre le cessionnaire, bien que son titre apparent soit postérieur au partage, s'il est prouvé que le second acte ne forme qu'un seul et même titre avec le premier, et que la résiliation du premier acte a été le résultat de la fraude, pour prévenir le retrait successoral. — Cass., 4 déc. 1820, Mouville, [S. et P. chr.]

**473.** — Un premier partage est déclaré nul; un cessionnaire se présente pour prendre part aux opérations du nouveau partage; peut-il être écarté à l'aide du retrait? La question est vivement discutée; d'après une première opinion, il faudrait répondre par une distinction : le tout dépendrait de l'époque où la cession serait intervenue; si la cession avait été consentie avant la demande en nullité du partage, le cessionnaire aurait le droit d'assister, comme représentant de l'héritier cédant, au nouveau partage; parce qu'il aurait acquis non des droits successifs, mais des objets certains et déterminés formant le lot de son cédant. — Toullier, t. 4, n. 449; Chabot, n. 12; Vazeille, sur l'art. 841, n. 17. — *Contrà*, Duranton, t. 7, n. 187.

**474.** — Mais il en serait différemment si la vente avait eu lieu postérieurement à l'introduction de la demande en nullité; en ce cas, les droits cédés étant de véritables droits successifs, le retrait successoral devrait être déclaré recevable, et même il faudrait aller jusqu'à permettre le retrait de droits litigieux. — Mêmes auteurs.

**475.** — D'après un second système, le retrait successoral devrait toujours être recevable, à quelque époque que la cession ait eu lieu; le premier partage ayant été déclaré nul, le cessionnaire devrait être traité de la même façon que s'il se présentait à un premier partage. — Duranton, *loc. cit.;* Demolombe, t. 16, n. 89 et 90.

**476.** — Toutefois, d'après certains partisans de ce dernier système, le retrait, que les cohéritiers du cédant voudraient exercer au cours des opérations du second partage, pourrait être déclaré non-recevable à raison de ce qu'ils auraient permis au cessionnaire de prendre part au premier partage et que ce fait constituerait une renonciation au droit de se prévaloir de l'art. 841. — Demolombe, t. 16, n. 91. — *Contrà*, Dutruc, n. 493.

## Section IV.

### Obligations du retrayant.

**477.** — L'art. 841 se contente d'indiquer, comme condition du retrait, que les cohéritiers remboursent au retrayé le prix de la cession; cette indication est véritablement trop sommaire; heureusement, il est assez facile de suppléer par le raisonnement au laconisme du texte, et cette tâche est encore facilitée par cette circonstance que l'identité de nature des deux retraits permet d'étendre au retrait successoral les solutions que l'on a admises en matière de retrait litigieux, soit par application directe des art. 1699 et s., soit par interprétation de la volonté présumée du législateur. — Demolombe, t. 16, n. 106. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 234 et s.

**478.** — Grâce à ces principes on peut donc dire que pour écarter du partage le cessionnaire de droits successifs, il n'est pas nécessaire de faire des offres réelles du prix de la cession. — Colmar, 11 mars 1807, Hertzog, [S. et P. chr.] — Besançon, 31 janv. 1809, Roussel, [S. et P. chr.] — Bourges, 16 déc. 1833, Remoy, [S. 34.2.652, P. chr.] — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.] — *Sic*, Chabot, sur l'art. 841, n. 23; Duranton, t. 7, n. 200; Duvergier, *Vente*, t. 2, n. 385; Demolombe, t. 16, n. 121; Merlin, *Quest.*, v° *Droits successifs* (cession de), § 1; Toullier, t. 4, n. 450; Aubry et Rau, t. 6, p. 529, § 621 *ter;* Laurent, t. 10, n. 379. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 246 et s.

**479.** — Il suffit que les héritiers se soumettent à l'obligation de payer et qu'ils satisfassent à cette obligation, lorsqu'ils en sont requis. — Bourges, 16 déc. 1833, précité. — Bastia, 23 mars 1835, précité.

**480.** — Ainsi, les héritiers qui exercent le retrait successoral ne sont pas tenus d'offrir au cessionnaire, en formant leur demande, le remboursement du prix de la cession, à peine d'être déclarés non-recevables. C'est aux tribunaux à fixer le délai dans lequel, à peine de déchéance, le remboursement doit être effectué. — Pau, 10 juin 1830, Fitte, [S. 31.2.52, P. chr.]

**481.** — En d'autres termes, il peut être accordé au retrayant un délai afin de lui permettre de se procurer les fonds nécessaires pour le remboursement du prix de la cession. — Bordeaux, 25 mars 1857, Godet, [S. 58.2.289, P. 57.1236, D. 57.2.116]

**482.** — Le cessionnaire de droits successifs soumis au retrait a, du chef de son cédant, le privilège de cohéritier, et non celui de vendeur, pour le prix qui doit lui être remboursé, alors que le retrait fait cesser complètement l'indivision. — Bordeaux, 12 juill. 1858, Prost, [P. 59.712]

**483.** — En tous cas, il faut admettre que le cohéritier qui a offert, en justice, au cessionnaire des droits successifs de son cohéritier le remboursement du prix de la cession, a, dès ce moment, et quoique son offre n'ait point été acceptée, un droit acquis à la subrogation : droit qui ne peut être compromis par les actes faits ultérieurement entre le cédant et le cessionnaire. Plus spécialement, une demande en retrait successoral ne peut être écartée par le motif que le cessionnaire d'une partie des droits successifs d'un cohéritier est, en même temps, donataire d'une autre partie de ces droits, lorsque la donation qui lui confère cette dernière qualité est postérieure à la demande en retrait. — Cass., 4 mai 1829, Montagnier, [S. et P. chr.] — *Sic*, Conflans, *Jurisprudence sur les successions*, p. 342; Aubry et Rau, t. 6, p. 530, § 621 *ter;* Demolombe, t. 16, n. 136.

**484.** — Par la même raison, il n'y a pas moins lieu à l'exercice du retrait successoral, encore bien que, postérieurement à la demande qui en est faite par l'héritier, le cessionnaire de droits successifs rétrocède ces droits au cohéritier qui les lui avait vendus. Le retrayant a, par sa seule demande, un droit acquis que ne peut lui enlever une résolution de la cession, qui paraîtrait le résultat d'un concert entre le cédant et le cessionnaire. — Paris, 16 mai 1823, Quenedey, [S. et P. chr.] — *Sic*, Aubry et Rau, *loc. cit.;* Demolombe, t. 16, n. 135.

**485.** — Il est, d'ailleurs, nécessaire pour que le retrait soit recevable, que les cohéritiers aient manifesté d'une manière non douteuse l'intention de jouir du bénéfice de l'art. 841. Décidé, à cet égard, que l'exercice du retrait ouvert par l'art. 841, C. civ., ne peut résulter que d'une assignation introductive d'une instance valable; on ne saurait, en cas d'annulation de l'instance introduite par cette assignation, voir dans un tel acte une notification suffisante de l'intention de retrayer. — Caen, 28 mai 1867, Drouet, [S. 68.2.271, P. 68.1008, D. 68.2.190]

**486.** — Lorsque les parties ne tombent pas d'accord pour reconnaître qu'il y a lieu à l'application de l'art. 841, le retrait peut être exercé par voie d'action principale comme par voie d'exception. — Cass., 9 août 1830, Baron, [S. 35.2.349, P. chr. — Colmar, 23 juill. 1835, Vœlthin, [P. chr.]

**487.** — Ainsi, lorsque celui contre qui on a intenté une action en revendication d'un immeuble oppose un acte de vente que lui aurait consenti l'un des cohéritiers du demandeur, et forme une demande reconventionnelle en liquidation et partage de la succession dont fait partie l'immeuble litigieux, le demandeur peut alors incidemment, et par simple requête d'avoué à avoué, former une demande en retrait successoral. — Bourges, 18 mai 1844, Derangère, [P. 45.2.166]

**488.** — La première obligation qui incombe aux héritiers retrayants consiste à rembourser au retrayé le prix de la cession. — Mais, à cet égard, il est bon de faire observer que, pour obtenir le remboursement des sommes qu'il a payées comme prix de la cession des droits successifs à l'égard desquels on veut exercer le retrait successoral, le cessionnaire n'a pas seulement à prouver que les paiements dont il s'agit ont été effectués. S'il est établi que des sommes payées ont profité à un tiers qui n'avait point droit de les réclamer, ces sommes ne doivent pas être remboursées par l'héritier. En d'autres termes, la discussion des paiements est permise. — Douai, 30 juill. 1834, Cousin [P. chr.]

**489.** — Quand une cession comprend, pour un seul et même prix, les droits successifs du cédant et d'autres biens, le retrait ne pouvant s'exercer que relativement aux droits successifs, il y a lieu de déterminer, au moyen d'une ventilation, la part proportionnelle du prix de la cession et des frais et loyaux coûts qui doivent être remboursés. — Bordeaux, 25 mars 1857, précité — Chambéry, 12 févr. 1878, Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282, D. 79.2.201] — Agen, 27 janv. 1880, Beaumont, [S. 81.2.9, P. 81.1.93, D. 80.2.187] — *Sic*, Chabot, sur l'art. 841, n. 11; Belost-Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 841, obser. 13; Dutruc, n. 490; Massé et Vergé, t. 4, p. 335, § 692; Demolombe, t. 16, n. 118; Aubry et Rau, t. 6, p. 529, § 621 *ter;* Laurent, t. 10, n. 381. — V. *suprà*, v° *Cession de droits successifs*, n. 237.

**490.** — Spécialement, lorsqu'une cession comprend en bloc les droits du survivant de deux époux dans la communauté et le legs particulier que le survivant est appelé à recueillir dans la succession du prémourant, le retrait n'étant possible en ce cas que pour la cession portant sur la part de communauté (dans cette opinion, V. *suprà*, n. 365 et s.), les tribunaux doivent déterminer par ventilation quelle est la portion de prix que le retrayant doit rembourser au retrayé. — Agen, 13 juin 1892, Quercy, [*Gaz. Pal.*, 20 juill.]

**491.** — Lorsque les juges ne possèdent pas les éléments suffisants pour faire cette ventilation, ils peuvent ordonner qu'on procède à la liquidation préalable de la communauté, sauf à fixer, après cette liquidation, la somme due au retrayé. — Même arrêt.

**492.** — Les frais de cette ventilation sont à la charge de celui qui exerce le retrait. — Bordeaux, 25 mars 1857, précité. — *Sic*, Pothier, *Retraits*, n. 304; Demolombe, t. 16, n. 120; Aubry et Rau, *loc. cit.*

**493.** — L'art. 1699, différent en cela de l'art. 841, impose au retrayant, au cas de cession de droits litigieux, l'obligation de rembourser au retrayé le prix *réel* de la cession; cette disposition s'explique aisément par le désir de faire échec à une fraude très-courante qui consiste à majorer en apparence le prix de la cession pour enlever aux intéressés l'idée d'exercer le retrait (V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 235). On doit, de même, au cas de cession de droits successifs, décider que le prix à rembourser par les cohéritiers est non pas le prix apparent mais le prix véritable. — Si donc les retrayants soutiennent que ce prix réel est inférieur à celui qu'énonce l'acte de cession, ils doivent être admis à prouver cette assertion. — Nîmes, 4 déc. 1823, Journet, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 106; Duvergier, sur Toullier, t. 4, n. 450, note *a;* Du-

ranton, t. 7, n. 195; Massé et Vergé, t. 4, p. 336, § 692; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-IX; Chabot, sur l'art. 841, n. 22; Poujol, sur l'art. 841, n. 11; Vazeille, sur l'art. 841, n. 30; Delvincourt, t. 2, p. 138, note 9; Aubry et Rau, t. 6, p. 528, § 621 *ter*, note 50; Laurent, t. 10, n. 384.

**494.** — Comme il s'agit de prouver la fraude, tous les moyens de preuve sont admis, ils peuvent donc déférer le serment au cessionnaire sur la sincérité du prix apparent. — Grenoble, 11 juill. 1806, Gazagne, [P. chr.] — Aix, 5 déc. 1809, Mallet, [S. et P. chr.] — Bourges, 16 déc. 1833, Remon, [S. 34.2.652, P. chr.]

**495.** — Et cela, lors même que la cession aurait eu lieu par acte public. — Grenoble, 11 juill. 1806, précité.

**496.** — Mais ils ne pourraient exiger le serment du cohéritier qui a cédé ses droits puisque le retrait est un acte auquel celui-ci doit rester étranger. — Même arrêt. — *Sic*, Delvincourt, t. 2, p. 138; Delaporte, *Pandectes franç.*, t. 3, p. 220; Duranton, t. 7, n. 195; Vazeille, sur l'art. 841, n. 30; Chabot, sur l'art. 841, n. 22.

**497.** — Lorsque, d'ailleurs, l'héritier retrayant établit, à l'aide de présomptions la simulation du prix, sans pouvoir déterminer précisément l'importance de la somme payée, il appartient aux magistrats d'apprécier, suivant leurs lumières et leur conscience, la somme que celui qui a voulu frauder a pu et dû donner dans les circonstances où les parties se trouvaient placées. — Cass., 1er juill. 1835, précité. — *Sic*, Demolombe, *loc. cit.*

**498.** — Lorsque le prix d'une cession de droits successifs est ainsi reconnu simulé, en ce qu'il a été porté au contrat une somme plus forte que le prix réel, le cessionnaire contre lequel on exerce le retrait n'a droit au remboursement des frais d'enregistrement par lui payés que sur le pied du prix réel de la cession; ce qu'il a payé en plus, à raison de la simulation du prix, reste à sa charge. — Cass., 1er juill. 1835, Rignon, [S. 35.1.843, P. chr.] — *Sic*, Demolombe, *loc. cit.* — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 236.

**499.** — La dénégation ou la dissimulation de la vente des droits héréditaires et le défaut d'indication de prix dans l'acte, ne sauraient faire obstacle à l'exercice du retrait successoral. Dans ce cas, le retrayant n'ayant nul moyen de connaître le prix, on ne saurait lui faire un grief de ce qu'il n'en a pas offert le montant. — Angers, 11 mai 1876, Ricordeau, [S. 77.2.245, P. 77.1010]

**500.** — Outre le prix de la cession, le retrayant doit rembourser au retrayé les intérêts à compter du jour où le cessionnaire a payé son prix au cédant. Décidé, à cet égard, que le retrayant peut n'être tenu des intérêts de la somme qu'il doit rembourser qu'à partir du jour où la cession lui a été notifiée, alors que, de son côté, le cessionnaire n'est condamné à rendre les fruits qu'à compter de la même époque. — Cass., 15 janv. 1840, Bougeard, [S. 40.1.429, P. 43.2.227] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 107; Chabot, sur l'art. 841, n. 21; Poujol, n. 97; Vazeille, sur l'art. 841, n. 29; Toullier, t. 4, n. 450; Duranton, t. 7, n. 202; Benoît, n. 113; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-VIII; Aubry et Rau, t. 6, p. 529, § 621 *ter*; Laurent, t. 10, n. 378.

**501.** — Si l'arrêt du 15 janv. 1840, précité, réduit peut-être outre mesure le droit que le cessionnaire possède de se faire tenir quitte des intérêts par lui déboursés, *à fortiori* en est-il ainsi de celui par lequel il a été décidé que les héritiers qui exercent le retrait et le cessionnaire ne se doivent réciproquement ni fruits ni intérêts, jusqu'au jour où l'action a été intentée. — Chambéry, 27 janv. 1872, Million, [S. 72.2.77, P. 72.452, D. 72.2.239]

**502.** — Et l'on doit considérer comme fruits légitimement acquis, les coupes de bois que le cessionnaire a faites de bonne foi sans excéder la jouissance à laquelle il avait droit. — Même arrêt.

**503.** — Jugé, encore, sur le même point, que le retrayant doit tenir compte au cessionnaire des intérêts du prix de la cession à partir du jour de la demande, et que le cessionnaire, de son côté, doit restituer les fruits qu'il a perçus à partir de la même époque. — Agen, 27 janv. 1880, Beaumont, [S. 81.2.9, P. 81.1.93, D. 80.2.187]

**504.** — Lorsqu'il s'agit d'une succession grevée d'usufruit, les héritiers doivent tenir compte au cessionnaire des intérêts des sommes qu'il a déboursées; non seulement depuis le décès de l'usufruitier, mais même depuis le jour du transport. — Paris, 11 janv. 1809, Voyenne, [P. chr.]

**505.** — Il paraît juste de décider que le retrayant doit tenir compte au cessionnaire des intérêts du prix de la cession, alors même que celui-ci, ayant été mis en jouissance des biens de la succession, en a perçu les fruits; on ne peut, dans ce cas, établir une compensation entre ces fruits et les intérêts du prix de la cession. — Bordeaux, 25 mars 1857, Godet, [S. 58.2.289, P. 57.1236, D. 57.2.116] — *Sic*, Benoît, n. 108; Demolombe, t. 16, n. 108; Aubry et Rau, t. 6, p. 529, § 621 *ter*; Laurent, t. 10, n. 378.

**506.** — ... Sauf à déduire sur le prix total la valeur estimative des fruits que le cessionnaire a pu percevoir. Si le cessionnaire a, en effet, droit aux intérêts des sommes qu'il a déboursées, il doit, par une juste réciprocité, compte des fruits qu'il a perçus. — Décidé, à cet égard, que le cessionnaire contre lequel est exercé le retrait successoral, ne doit la restitution des fruits que du jour où il est remboursé des sommes qu'il a payées. — Bastia, 23 mars 1835, Limazola, [S. 35.2.349, P. chr.]

**507.** — Jugé, en sens contraire, que le cessionnaire doit restituer les fruits à compter du jour de la demande et non à partir seulement du jugement qui prononce le retrait, encore bien que les cohéritiers demandeurs aient laissé s'écouler un long intervalle sans continuer leurs poursuites. — Poitiers, 3 juin 1823, Baudry, [P. chr.] — V. Dutruc, n. 521; Massé et Vergé, t. 4, p. 336; Benoît, n. 118; Demolombe, t. 16, n. 137. — Liège, 23 mars 1852, [*Pasicr.* 52.2.232]

**507 *bis*.** — Il a été décidé que le retrayant doit payer au retrayé les intérêts des intérêts. — Mais Laurent (t. 10, n. 378) est d'un avis contraire. — V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 239.

**508.** — Indépendamment du prix et des intérêts, le cessionnaire peut, comme au cas de retrait litigieux (V. *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 234), demander le remboursement des frais et loyaux coûts du contrat. — Mais il ne peut exiger le paiement d'honoraires, pour les soins par lui donnés à l'affaire; il n'a droit qu'au remboursement du prix de la cession et des frais ou débours légitimement faits. — Cass., 1er juill. 1835, précité. — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 109; Aubry et Rau, t. 6, p. 528, § 621 *ter*.

**509.** — Les frais que le retrayant doit rembourser au retrayé sont ceux-là seulement qui se rapportent à la succession. — Aussi a-t-il été décidé, avec juste raison, que les frais de la saisie pratiquée sur les biens de la succession par un créancier du cessionnaire soumis au retrait successoral ne doivent pas être supportés par le retrayant, lequel n'est tenu de rembourser au cessionnaire d'autres frais que ceux de la cession et des opérations de partage antérieures à l'exercice du retrait : ces frais de saisie doivent rester à la charge du cessionnaire. — Grenoble, 16 août 1858, Rua, [S. 59.2.289, P. 60.533] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 109 *bis*.

**510.** — Nous avons dit, *suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 241, que le prix à rembourser par le retrayant, au cas où les droits retrayés avaient fait l'objet de plusieurs cessions, devait être celui de la première cession. Il a été cependant décidé, en notre matière, que lorsqu'il y a eu plusieurs cessions des mêmes droits successifs, le cohéritier qui veut user de la faculté de retrait que lui accorde l'art. 841, C. civ., doit, sauf le cas de fraude, payer le prix de la dernière cession; à moins qu'il n'ait fait connaître sa volonté au moment d'une des cessions précédentes, cas auquel ses obligations comme ses droits sont dès lors demeurées fixées et n'ont plus été susceptibles d'être modifiées par les cessions ultérieures. — Besançon, 5 juin 1857, Dautriche, [S. 58.2.292, P. 57.1239, D. 58.2.111. — V. dans le sens de cette décision, Laurent, t. 10, n. 382. — *Contrà*, Demolombe, t. 16, n. 110; Aubry et Rau, t. 6, p. 529, § 621 *ter*, note 56.

**511.** — Lorsqu'un cohéritier a cédé ses droits successifs moyennant une rente viagère, le cessionnaire peut être écarté par les héritiers, alors même que la rente serait déjà éteinte, pourvu que les héritiers lui remboursent les arrérages déjà payés, et s'obligent à faire le service de la rente, si elle dure encore. Il n'y a pas lieu à arbitrer quelle était au moment de la cession la valeur de la rente viagère; par l'effet du retrait, le retrayant doit prendre à tous égards le lieu et place du retrayé. — Duranton, t. 7, n. 198; Merlin, *Rép.*, v° *Droits success.*, n. 9; Chabot, art. 841, n. 24; Toullier, t. 4, n. 451; Vazeille, art. 841, n. 31; Demolombe, t. 16, n. 114; Dutruc, n. 498; Massé et Vergé, t. 4, p. 335, § 692; Aubry et Rau, t. 6, p. 528, § 621 *ter*; Laurent, t. 10, n. 383. — V. en sens divers, Pothier, *Tr. des*

*fiefs*, part. 2, chap. 2, art. 11, sect. 1, § 2; *Introduction au titre des fiefs de la coutume d'Orléans; Retraits*, n. 79.

**512.** — Spécialement, en cas de retrait exercé après la mort du cédant contre le non-successible qui a acquis une part de l'hérédité moyennant le paiement d'une rente viagère, le retrayant ne doit rembourser au retrayé que les arrérages courus jusqu'au décès du cédant, ces arrérages ne fussent-ils que d'un trimestre. — Chambéry, 12 févr. 1878, Prunier, [S. 79.2.332, P. 79.1282, D. 79.2.201] — V. *infrà*, n. 523.

**513.** — Au cas où la cession a revêtu la forme d'un échange (V. *suprà*, n. 359), le cessionnaire ne peut exiger autre chose que la valeur des immeubles qu'il a donnés en échange, au jour de l'échange, à dire d'experts et non d'après les évaluations portées au contrat. — Bordeaux, 25 mars 1857, précité. — Chambéry, 27 janv. 1872, Million, [S. 72.2.77, P. 72.452, D. 72.2.239] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 115; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Dr. successifs*, n. 14; Poujol, sur l'art. 841, n. 12; Duranton, t. 7, n. 197; Delvincourt, t. 2, p. 346, note 1; Benoît, n. 60; Belost-Jolimont, sur Chabot, sur l'art. 841, n. 43; Dutruc, n. 497; Demante, t. 3, n. 171 *bis*-VII; Massé et Vergé, t. 4, p. 335; Aubry et Rau, t. 6, p. 528, § 621 *ter*; Laurent, t. 10, n. 380.

**514.** — En ce cas, le retrayant n'est obligé de rendre au cessionnaire que le prix de l'immeuble par lui donné en contre-échange : il n'est pas tenu de lui rendre l'immeuble même; c'est au cessionnaire écarté à recourir contre son coéchangiste, s'il le juge convenable. — Cass., 19 oct. 1814, Georgon, [S. et P. chr.]

**515.** — Lorsque des droits successifs ont été cédés moyennant un immeuble reçu en échange, le cohéritier qui, connaissant cet échange, veut exercer le retrait successoral et s'engage à payer une certaine somme pour prix de l'immeuble donné par le cessionnaire, ne peut refuser le paiement de la somme convenue, sous le prétexte que ce dernier ne justifie pas complètement son droit de propriété sur ledit immeuble et qu'il y a péril d'éviction. — Bordeaux, 12 juill. 1858, Prost, [P. 59.712]

**516.** — L'action intentée par un héritier, aux fins d'écarter du partage un cessionnaire étranger de droits successifs, doit subir deux degrés de juridiction, encore que le prix de la cession ait été moindre de 1,000 fr. (aujourd'hui 1,500 fr.; L. 11 avr. 1838). — Cass., 3 fruct. an V, Ridel, [S. et P. chr.]

## Section V.

### Des effets du retrait.

**517.** — Ainsi que cela a déjà été expliqué à l'occasion du retrait de droits litigieux (*suprà*, v° *Cession de droits litigieux*, n. 253), le retrait successoral n'est ni une revente ni une rétrocession, mais simplement le droit de prendre le marché d'un autre et de se substituer en son lieu et place dans la succession cédée. — Cass., 27 janv. 1892, Héritiers Royneau, [*Gaz. Pal.*, 92.1.238, et le rapport de M. le conseiller Manar, *France judiciaire*, 92.2.274] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 139; Aubry et Rau, t. 6, p. 530, § 621 *ter*; Laurent, t. 10, n. 386.

**518.** — Il suit de là, d'une part, que le cohéritier qui exerce le retrait est censé avoir traité directement avec le cédant des droits successifs retrayés, et doit être, par conséquent, mis à son égard dans l'état où le cédant était avec le cessionnaire, au moment de l'acquisition de celui-ci, et, d'autre part, que, s'il a profité des avantages éventuels qui ont pu se réaliser dans l'intervalle, il doit, par contre, rendre au retrayé tout ce que lui a coûté la cession et reprendre la chose dans l'état où elle était lors de l'acte, avec toutes les charges et toutes les causes d'éviction qui y étaient attachées et qui n'émanent pas du retrayé. — Même arrêt.

**519.** — Par suite, le retrayant condamné par un arrêt définitif à rembourser au retrayé une somme fixe comme prix de la cession ne saurait légalement ni demander ni obtenir la suspension du paiement, sous le prétexte qu'une action en pétition d'hérédité introduite par un tiers, inconnue au moment de la cession, menacerait le retrayant d'éviction, et que le retrayé doit garantir l'hérédité reprise; les art. 1653 et 1696 sont inapplicables en cette matière spéciale. — Même arrêt.

**520.** — Le retrait étant une sorte de subrogation et non une rétrocession, il semble que l'on devrait considérer le retrayant comme ayant rétroactivement acquis les droits héréditaires au jour de la cession. — Il a été cependant décidé que la possibilité d'exercer le retrait n'est qu'une faculté, une éventualité, qui ne peut être considérée comme constituant un bien; que, par suite, la constitution dotale de biens présents ne comprend pas le droit d'exercer un retrait successoral dans une succession alors ouverte, à laquelle la femme est appelée comme héritière pour partie, et cela bien que la cession soit antérieure au mariage. — Cass., 31 mai 1859, d'Hauterive, [S. 59.1.662, P. 60.479, D. 59.1.241] — *Sic*, Laurent, t. 10, n. 387. — *Contrà*, Demolombe, t. 16, n. 247 *bis*.

**521.** — Par suite, la part encore indivise à provenir du retrait, exercé plus tard par la femme, n'est pas dotale, et a pu dès lors être comprise dans une donation par elle faite pendant le mariage. — Même arrêt.

**522.** — Cette idée de la substitution du retrayant au retrayé est exacte, sauf à l'égard du cédant. Ainsi, d'une part, il est vrai de décider que le retrait successoral n'est pas un acte de nature à être transcrit. — Trib. Pont-l'Evêque, 10 janv. 1867, Dupin des Vastisses, [S. 67.2.161, P. 67.606, D. 67.3.24] — *Sic*, Championnière et Rigaud, *Des dr. d'enreg.*, t. 3, n. 2160; G. Demante, *Exposit. raisonnée des principes de l'enregistr.*, n. 717; Aubry et Rau, t. 2, p. 313, § 209 et t. 6, p. 530, § 621 *ter*, note 64; Demolombe, t. 16, n. 140; Laurent, t. 10, n. 386; Rolland de Villargues, v° *Retrait successoral*, n. 105; Fuzier-Herman, sur l'art. 841, n. 288; Mourlon, *Transcrip.*, t. 1, n. 65; Gauthier, *ibid.*, n. 78; Flandin, t. 1, n. 237 et s.; Rivière et Huguet, n. 49; Verdier, t. 1, n. 107 et s. — *Contrà*, Troplong, *Transcript.*, n. 247 et s.

**523.** — Ainsi encore l'héritier qui, par l'effet du retrait, se trouve subrogé au cessionnaire, profite des avantages éventuels qui s'étaient réalisés dans l'intervalle de la cession à la subrogation, comme, par exemple, l'extinction de la rente viagère qui formait le prix de la cession (V. *suprà*, n. 511 et 512), ou la découverte de la révocation, ignorée au moment de la cession, d'un testament que l'on croyait alors obligatoire. — Cass., 1er déc. 1806, Roussel, [S. et P. chr.] — *Sic*, Demolombe, t. 16, n. 146; Toullier, t. 4, n. 451; Dutruc, n. 522; Chabot, sur l'art. 841, n. 24; Laurent, t. 10, n. 392; Aubry et Rau, t. 6, p. 531, § 621 *ter*.

**524.** — Mais, d'autre part, il faut admettre que l'exercice du retrait successoral n'a pas pour effet d'affranchir le cessionnaire de ses obligations envers le cédant, qui conserve toujours le droit d'en poursuivre l'exécution contre lui, sauf son recours. Ainsi, le cohéritier qui a cédé ses droits successifs à un tiers moyennant une rente viagère peut toujours, malgré l'exercice du droit successoral par ses cohéritiers, réclamer contre ce tiers le paiement intégral de la rente. Son droit ne se borne pas à réclamer ladite rente contre ses cohéritiers chacun pour leur part et portion. — Bordeaux, 24 juill. 1850, Dumora, [P. 52.2.278, D. 55.2.204]

**525.** — En d'autres termes, lorsque tout ou partie du prix de la cession est encore dû au moment de l'exercice du retrait, ce retrait n'opère pas novation par substitution d'un nouveau débiteur à l'ancien : le cessionnaire contre lequel le retrait est exercé reste toujours débiteur personnel du cédant. — Cass., 7 janv. 1857, Chauvelot, [S. 57.1.369, P. 57.875, D. 57.1.81] — *Sic*, Dumoulin, *Cout. de Paris*, tit. *Des fiefs*, ch. 1, § 20, gl. 8, n. 7; Pothier, *Des retraits*, n. 300; Aubry et Rau, t. 6, p. 531, § 621 *ter*, note 68; Brives-Cazes, *Rev. de législ.*, t. 1, année 1851, p. 69; Demolombe, t. 16, n. 142 et s.; Doublet, *Rev. prat.*, année 1860, t. 9, p. 179; Laurent, t. 10, n. 387 et s.

**526.** — Cependant l'opinion contraire a été soutenue. Le retrayé, dit-on, est réputé n'avoir jamais été acheteur; par conséquent, il ne saurait être soumis aux obligations de ce dernier, et rester débiteur du prix de la vente. — Tiraqueau, § 1, gl. 8, n. 32; Mourlon, *Rev. prat.*, année 1860, t. 9, p. 241.

**527.** — Mais cet argument ne nous paraît pas concluant. Tout d'abord, si on se reporte à notre ancien droit, on constate que les coutumes n'admettaient pas, en général, l'opinion des auteurs cités au numéro précédent. Et Pothier, dont les rédacteurs de notre Code ont le plus souvent emprunté les principes, a écrit : « que le vendeur n'est pas obligé, quelque caution qu'on lui offre, d'accepter le retrayant pour débiteur à la place de l'acheteur ». Cette solution est confirmée par le texte même de l'art. 841, qui ne s'occupe que du retrayant et du retrayé, laissant le cédant complètement à l'écart. Par suite, si le prix de la cession n'a pas été payé, il faudra en conclure non que le retrayé devra sortir pour laisser la place au cédant, mais que l'indemnité devra être procurée d'une autre manière par le retrayant au retrayé. — Demolombe, *loc. cit.*

**528.** — Il suit de là que le retrayant, tenu de rembourser au cessionnaire ce qu'il a payé, est également tenu de le rendre indemne à raison des sommes qu'il doit encore payer, soit en rapportant la quittance ou décharge du cédant, soit en donnant des sûretés au cessionnaire pour le remboursement des sommes qu'il aura à payer plus tard : le cessionnaire ne peut être abandonné aux chances pouvant résulter de l'insolvabilité du retrayant. — Même arrêt. — *Sic*, Aubry et Rau, *loc. cit.;* Demolombe, t. 16, n. 145. — V. Laurent, t. 10, n. 385.

## CHAPITRE V.

### ENREGISTREMENT ET TIMBRE.

**529.** — La cession de droits successifs n'a pas été tarifée nommément par les lois fiscales; elle constitue une transmission à titre onéreux des valeurs composant l'actif successoral, à laquelle il faut appliquer les règles et les tarifs établis pour chacune de ces valeurs.

**530.** — Pour déterminer la quotité des droits d'enregistrement, il est donc nécessaire de rechercher avec soin les valeurs qui composent la succession et le prix ou la portion du prix qui leur est applicable. Dans le cas où aucune ventilation ne serait faite, il y aurait lieu de percevoir 2 p. 0/0 si la succession est exclusivement mobilière, et 5,50 p. 0/0 si elle comprend des immeubles.

**531.** — Toutefois, lorsque la cession est purement mobilière, l'administration admet que la perception du droit de 2 p. 0/0 sur la totalité du prix, à défaut de ventilation, n'est ni définitive ni régulière, et que les parties, en procédant à une ventilation, sont fondées pendant un délai de deux années à demander la restitution des droits indûment perçus. — Trib. Nevers, 12 mai 1866, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 2353] — Sol. 31 mars 1831 et 1er déc. 1865, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Droits successifs* (cession de), n. 17]; — 10 sept. 1819 et 5 avr. 1833, [J. enreg., n. 10589]

**532.** — Il est à noter que la cession de rentes sur l'Etat français est exempte de tout droit proportionnel de mutation (L. 22 frim. an VII, art. 70, § 3, n. 3).

**533.** — La même exemption est applicable aux titres aux porteurs qui acquittent le droit annuel de transmission (L. 23 juin 1857, art. 6).

**534.** — La cession de l'argent comptant qui se trouve dans une succession ne donne lieu à la perception d'aucun droit proportionnel; néanmoins, si le prix de la cession n'était pas payé comptant on se trouverait en présence d'une véritable obligation de sommes assujettie au droit de 1 p. 0/0.

**535.** — Les cessions comprenant des billets à ordre, lettres de change et des effets négociables particuliers sont assujettis au tarif de 50 cent. p. 0/0 plus deux décimes et demi (L. 22 frim. an VII, art. 69, § 2, n. 6).

**536.** — Le même tarif est applicable aux cessions comprenant des marchandises neuves dépendant d'un fonds de commerce (L. 22 févr. 1872, art. 7).

**537.** — Mais si la cession porte sur des actions, obligations ou autres titres négociables des sociétés, compagnies, villes, départements, etc., et que ces titres soient nominatifs, le droit exigible est celui de 50 cent. p. 0/0 sans décimes, établi par l'art. 6, L. 23 juin 1857 et par l'art. 3, L. 29 juin 1872.

**538.** — Le droit de 1 fr. p. 0/0 doit être perçu sur les cessions de créances à terme, ainsi que nous l'avons dit *suprà*, v° *Cession de créance*, n. 517.

**539.** — Pour les meubles de toute nature, le droit exigible est celui de 2 p. 0/0 (L. 22 frim. an VII, art. 69, § 5, n. 1).

**540.** — Enfin, les immeubles donneront lieu à l'application du droit de 4 p. 0/0 ou de 5 fr. 50 p. 0/0 suivant que la cession sera ou non de nature à être transcrite.

**541.** — Si les droits sont indéterminés on appliquera le tarif de 2 p. 0/0 ou de 5 fr. 50 p. 0/0 suivant que les droits sont déclarés mobiliers ou immobiliers. Si la cession n'établit pas même cette distinction le droit de 5 fr. 50 p. 0/0 est dû sur le prix total.

**542.** — Si la jurisprudence et l'administration admettent, pour les cessions de droits successifs purement mobiliers, des ventilations postérieures à l'enregistrement et la restitution de l'excédant de perception résultant de la ventilation (V. *suprà*, n. 531), il n'en est pas de même des cessions de droits successifs comprenant des droits immobiliers. Dans ce cas, en effet, on se trouve en présence d'un texte formel de la loi du 22 frim. an VII, l'art 9, qui prescrit de percevoir sur la totalité du prix le droit d'enregistrement au taux réglé pour les immeubles, lorsqu'un acte translatif de propriété ou d'usufruit comprend des meubles et immeubles et qu'il n'a pas été stipulé un prix particulier pour les objets mobiliers, lesquels doivent être, en outre, désignés et estimés article par article dans le contrat.

**543.** — La règle posée par l'art. 9, L. 22 frim. an VII, est applicable aux cessions de droits successifs malgré les difficultés que l'on peut éprouver à détailler et estimer des meubles alors que l'hérédité est encore incertaine et mal connue. La jurisprudence est formelle à cet égard. — Cass., 5 mai 1817, [J. enreg , n. 6850]; — 30 mai 1826, Bethfort, [S. et P. chr.]; — 7 janv. 1839, Veissière, [S. 39.1.24, P. 39.1.28]; — 15 juin 1847, [Inst. gén., n. 1796-5, J. enreg., n. 14286]; — 2 août 1853, [Inst. gén., n. 1986-15, J. enreg., n. 15713]; — 7 août 1855, de Saint-Albin, [S. 56.1.349, Inst. gén., n. 2054-1°, J. enreg., n. 16225, Garnier, *Rép. pér.*, n. 550]; — 3 déc. 1890, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 7502] — Trib. Saint-Etienne, 4 déc. 1844, [J. enreg., n. 13678-5°] — Trib. Lyon, 17 mars 1845, [J. enreg., n. 13720-2°] — Trib. Ussel, 31 août 1849, [J. enreg., n. 14856-7°] — Trib. Seine, 21 juill. 1866, [J. enreg., n. 18216, Garnier, *Rép. pér.*, n. 2444]

**544.** — Ainsi, pour échapper au tarif unique de 4 p. 0/0 ou 5 fr. 50 p. 0/0, les cessions de droits successifs doivent réunir les deux conditions imposées par l'art. 9 : 1° prix particulier pour les droits mobiliers; 2° détail estimatif de ces droits. Nous examinerons *infrà*, v° *Vente*, quels sont les tempéraments que la doctrine et la jurisprudence ont apportés à l'accomplissement de ces deux conditions, nous bornant à rapporter ici quelques décisions qui s'appliquent spécialement aux cessions de droits successifs.

**545.** — La stipulation d'un prix distinct ne peut être suppléée par la production d'un document renfermant des indications équivalentes aux désignations et estimations exigées par l'art. 9, L. 22 frim. an VII. Tel serait le cas où, dans un testament, le *de cujus* aurait fixé le montant des valeurs à prendre dans sa succession, valeurs qui font l'objet de la cession. — Cass., 2 août 1853, précité.

**546.** — Toutefois, il est admis que si la cession se réfère à un inventaire pour fixer le détail des objets cédés, leur valeur et leur prix total, le vœu de l'art. 9 est rempli et que le droit de 2 p. 0/0 doit être perçu sur la partie du prix afférente aux meubles. — Délib. 8 oct. 1823, 5 juill. 1826 (Garnier, *Rép. gén.*, *loc. cit.*, n. 36]; — 15 janv. 1830, [Inst. gén., n. 1320-10°] — *Contrà*, Sol. mai 1875, [Garnier, *Rép. gén.*, *loc. cit.* n. 36]

**547.** — Mais on ne pourrait admettre la simple référence à la déclaration de succession, qui ne crée aucun lien de droit entre les parties. — Cass., 3 déc. 1890, précité.

**548.** — Si la cession a pour objet des droits successifs paternels et maternels, il faut considérer les reprises des époux comme éteintes par confusion et percevoir le droit d'après la nature des biens composant les successions. — Trib. Brive, 29 avr. 1851, [J. enreg., n. 15208-2°] — Trib. Tulle, 21 juin 1851, [J. enreg., n. 15275-2°] — Trib. Albi, 10 mars 1886, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 6661] — *Contrà*, [Inst. gén., n. 1209-1°]

**549.** — Le prix qui doit servir de base à la perception se détermine ainsi que nous l'avons expliqué *suprà*, v° *Cession de créances*, et pour les autres valeurs d'après les règles que nous exposerons *infrà*, v^is^ *Effets de commerce*, *Fonds de commerce*, *Vente*.

**550.** — Comme dans toute transmission entre-vifs à titre onéreux, les charges imposées à l'acquéreur s'ajoutent au prix pour servir de base à l'assiette de l'impôt. L'une de ces charges consistant le plus ordinairement dans l'obligation d'acquitter les dettes héréditaires, le montant de ces dettes doit s'ajouter au prix. — Cass., 20 niv. an XII, Daumont, [S. et P. chr., J. enreg., n. 1477]; — 4 févr. 1822, [J. enreg., n. 7162]; — 3 déc. 1873, Roudeille, [S. 74.1.84, P. 84.173] — Trib. Seine, 13 mai 1859, [J. enreg., n. 17040, Garnier, *Rép. pér.*, n. 1180] — Trib. Foix, 23 nov. 1874, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 4075]

**551.** — Il est évident, dès lors, que si le montant des dettes n'est pas indiqué dans l'acte de cession, les parties sont tenues d'y suppléer par une déclaration estimative faite dans la forme tracée par l'art. 16, L. 22 frim. an VII. — Cass., 3 déc. 1873, précité. — Trib. Foix, 23 nov. 1874, précité.

**552.** — Il n'y aurait d'exception que si le cessionnaire était expressément exonéré du paiement des dettes. — Cass., 5 mars 1833, de Rohan, [S. 33.1.485, P. chr., J. enreg., n. 10578]

**553.** — Parmi les dettes héréditaires à ajouter au prix, il faut comprendre les droits de mutation par décès. — V. dans ce sens, Cass., 2 juin 1869, Lombois, [S. 69.1.326, P. 69.800]; — 19 nov. 1888, Garnier, *Rép. pér.*, n. 7180 — *Sic*, Inst. gén., n. 1180, § 2.

**554.** — ... Les sommes dues au cédant par le défunt. — Trib. Châlon-sur-Saône, 13 juill. 1848, [Garnier, *Rép. gén.*, *loc. cit.*, n. 64]

**555.** — ... La portion à la charge du cédant dans les legs par préciput. — Garnier, *Rep. gén.*, *loc. cit.*, n. 68.

**556.** — ... Mais non la portion à la charge du cédant dans les legs de sommes d'argent, bien qu'elles n'existent pas en nature. — Cass., 13 déc. 1876, [Inst. gén., n. 2570-3°, J. enreg., n. 20241, Garnier, *Rép. pér.*, n. 4560] — *Contrà*, Inst. gén., n. 2570-3°.

**557.** — Le prix de la cession consentie par l'héritier bénéficiaire doit être augmenté des charges héréditaires, même si la succession est acceptée sous bénéfice d'inventaire. — Trib. Montpellier, 9 déc. 1857, [J. enreg., n. 16673]

**558.** — Nous examinerons *infrà*, v° *Rapport*, quelle est l'influence des constitutions dotales sur les partages et cessions de droits successifs.

**559.** — L'insuffisance du prix exprimé, lorsque les droits cédés sont immobiliers, peut être prouvée par l'expertise conformément à l'art. 17, L. 22 frim. an VII. — Cass., 15 juin 1847, [Inst. gén., n. 1796-5°, J. enreg., n. 14286] — Trib. Lyon, 20 nov. 1879, [J. enreg., n. 21342]

**560.** — Pour les droits mobiliers, l'insuffisance peut être établie par les énonciations contenues dans les actes portés régulièrement à la connaissance de l'administration; cette preuve peut résulter, notamment, des énonciations d'un inventaire. — Trib. Yvetot, 8 juill. 1862, [J. enreg., n. 17595]

**561.** — ... Ou d'une déclaration de succession. — Trib. Seine, 22 juin 1842, [J. enreg., n. 13017]

**562.** — ... Ou d'une sentence arbitrale fixant le montant de créances comprises dans la cession. — Trib. Nevers, 12 mai 1866, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 2353]

**563.** — Pour les insuffisances constatées par expertises, le droit simple est dû sur tout ce qui excède le prix stipulé, mais la pénalité du droit en sus est encourue toutes les fois que l'insuffisance constatée excède le huitième du prix stipulé (L. 22 frim. an VII, art. 18 et L. 27 vent. art. 5).

**564.** — Si la cession est purement mobilière, le droit simple seul est exigible, et il n'est dû aucune pénalité. — V. Cass., 14 déc. 1812, Lenglu, [S. et P. chr.]

**565.** — La prescription pour la demande des suppléments de droit suit les mêmes règles : limitée à un an par l'art. 18, L. 22 frim. an VII, s'il s'agit d'une cession de droits successifs immobiliers, elle dure trente ans pour la réclamation des suppléments de droits dûs à raison de l'insuffisance du prix d'une cession mobilière.

**566.** — Non seulement l'administration est fondée à prouver l'insuffisance du prix et des charges, mais elle peut également appliquer à ces cessions les peines encourues pour les dissimulations de prix. Antérieurement à la loi de 1871, l'administration avait fait admettre par un grand nombre de tribunaux que le fait de n'avoir pas déclaré des dettes héréditaires (V. *suprà*, n. 550 et s.), constituait une dissimulation passible du droit en sus. — Trib. Saint-Girons, 23 mars 1855, [J. enreg., n. 16307] — Trib. Tournon, 24 mai 1859, [J. enreg., n. 16992] — Trib. Lavaur, 17 févr. 1860, [J. enreg., n. 17225, Garnier, *Rép. pér.*, n. 1419] — Trib. Montauban, 11 déc. 1866, [J. enreg., n. 18794, Garnier, *Rép. pér.*, n. 2426]

**567.** — Après la loi de 1871, l'administration avait soutenu avec le même succès devant plusieurs tribunaux que toute omission de dette héréditaire constituait une dissimulation passible de l'amende du quart. — Trib. Tarbes, 25 déc. 1875, [J. enreg., n. 20100, Garnier, *Rép. pér.*, n. 4318] — Trib. Le Puy, 20 déc. 1877, [J. enreg., 20802, Garnier, *Rép. pér.*, n. 4972] — Trib. Péronne, 26 déc. 1884, [J. enreg., n. 22544, Garnier, *Rép. pér.*, n. 6477] — Trib. Cherbourg, 3 févr. 1885, [*Ibid.*]

**568.** — Mais il a été jugé, depuis, que la dissimulation ne résultait pas nécessairement d'une déclaration insuffisante ou incomplète du passif, et que l'administration devait établir que l'erreur avait été volontaire et faite dans une intention frauduleuse. — Trib. Rodez, 28 janv. 1886, [J. enreg., n. 22665, Garnier, *Rép. pér.*, n. 6676]

**569.** — L'administration a acquiescé à la doctrine de ce jugement et elle a décidé que l'intention frauduleuse était nécessaire pour constituer la dissimulation. — Sol. 8 mai 1886, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 6676]

**570.** — Le retrait successoral, lorsqu'il s'exerce dans les conditions permises par la loi, n'opérant pas transmission, n'est pas passible du droit proportionnel de mutation; aussi n'a-t-il pas été nommément tarifé par la loi fiscale. On lui applique, en conséquence, le droit de rétrocession de 50 cent. p. 0/0 si le prix est payé comptant, et celui de 1 p. 0/0 comme obligation si le prix est stipulé payable à terme. — Championnière et Rigaud, n. 2160; Demante, n. 717; Garnier, *Rép. gén.*, v° *Retrait successoral*.

**571.** — Le droit se liquide sur l'ensemble des sommes payées par l'héritier au cessionnaire : prix principal, intérêts, frais et loyaux coûts de l'acte.

**572.** — Mais le tarif de 50 cent (ou 1 p. 0/0) n'est applicable que si le retrait est effectué dans les conditions déterminées par la loi (V. *suprà*, n. 358 et s.). Toutes les fois qu'un acte, qualifié retrait successoral, constate la rétrocession des droits cédés, soit après le partage soit à une personne qui n'a pas le droit d'exercer ce retrait, le droit de mutation devient exigible et il est calculé d'après la nature des biens transmis. — Délib. 15 mai 1849, [J. enreg., n. 12641-5]

## CHAPITRE VI.

### LÉGISLATION COMPARÉE.

#### § 1. *Autriche.*

**573.** — L'acheteur d'une succession échue ou tout au moins dévolue au vendeur est substitué aux droits et aux obligations de ce dernier comme héritier, en tant qu'ils ne sont pas exclusivement personnels (C. civ. autr., § 1278).

**574.** — Il n'a aucun droit à prétendre sur les choses qui appartiennent au vendeur, non en sa qualité d'héritier, mais pour d'autres raisons, par exemple, en vertu d'un legs, d'un fidéicommis, d'une substitution, d'une créance héréditaire, etc., et qui lui appartiendraient même s'il n'avait pas été héritier. Mais, en revanche, il doit bénéficier de tout ce qui accroît à la succession par suite de la caducité d'un legs, de la disparition d'un cohéritier, ou de telle autre circonstance, si le vendeur y avait eu droit (§ 1279).

**575.** — Tout ce que l'héritier touche en cette qualité, par exemple, à titre de fruits ou de créance, doit être remis à l'acquéreur. En revanche, il a le droit de se faire rembourser tout ce qu'il a dû payer pour se faire mettre en possession de la succession ou pour le compte de la succession : dettes héréditaires, legs, droits de succession, frais de justice, et, sauf convention expresse contraire, frais funéraires (§ 1280).

**576.** — S'il a géré la succession antérieurement à la remise qu'il en fait à l'acquéreur, il répond vis-à-vis de lui comme un gérant d'affaires (§ 1281).

**577.** — Les créanciers héréditaires et les légataires peuvent faire valoir leurs droits aussi bien contre l'acquéreur que contre l'héritier; ces droits ne sont modifiés en rien par la cession (§ 1282).

**578.** — Si, lors de la cession, il a été fait un inventaire, le vendeur est tenu jusqu'à concurrence du montant indiqué. A défaut d'inventaire, il ne garantit que sa qualité d'héritier, telle qu'il l'a indiquée, et les dommages causés à l'acquéreur par sa faute (§ 1283).

#### § 2. *Espagne.*

**579.** — Celui qui vend une hérédité sans énumérer les objets dont elle se compose, ne répond que de sa qualité d'héritier (C. civ. de 1888-1889, art. 1531).

**580.** — Mais, s'il s'est approprié certains fruits ou objets héréditaires, il doit, sauf convention contraire, en bonifier la valeur à l'acquéreur (art. 1533).

**581.** — De son côté, l'acquéreur est tenu de lui rembourser tout ce qu'il peut avoir payé pour les dettes et charges de la succession (art. 1534).

**582.** — Lorsque, préalablement au partage, l'un des cohéritiers vend son droit héréditaire à un étranger, l'un quelconque des autres peut prendre la place de l'acquéreur, dans le délai d'un mois à compter du jour où le vendeur l'en a informé, à charge de rembourser le prix de la vente (art. 1067). — Ernest Lehr, *Eléments de droit civil espagnol*, 2e partie (1890), n. 536, 860.

§ 3. *Italie.*

**583.** — L'art. 1545, C. civ. italien, est la traduction littérale des art. 1696 à 1698, C. civ. français

§ 4. *Pays-Bas.*

**584.** — Les art. 1573 à 1575 du Code civil néerlandais sont la traduction littérale des art. 1696 à 1698 du Code civil français.

§ 5. *Portugal.*

**585.** — Nous ne trouvons pas, dans le Code portugais, de règles spéciales sur la matière, ni à propos de la *Cession*, ni dans le chapitre de la *Vente*. L'art. 2029, placé dans le livre des *Successions*, porte seulement que la cession de l'hérédité n'implique pas acceptation de cette hérédité lorsqu'elle a été faite gratuitement en faveur de tous les cohéritiers auxquels elle eût appartenu à défaut du cédant.

§ 6. *Prusse.*

**586.** — La matière fait, dans le *Landrecht* prussien, l'objet de dispositions exceptionnellement étendues (1re part., tit. 11, §§ 445 à 510), et que nous nous bornerons à résumer.

**587.** — On ne peut céder valablement qu'une succession échue (§§ 445 et 446). Il ne saurait être question de cession de droits successifs que si le contrat porte, non sur certains objets désignés dans leur individualité, mais sur une succession tout entière ou une portion aliquote d'une succession (§§ 447 et s.).

**588.** — Pour pouvoir vendre ou acheter des droits successifs, il faut avoir la capacité requise pour acquérir ou accepter une succession; un indigne ne peut céder ses droits (§§ 451 et s.).

**589.** — L'acheteur succède à tous les droits et obligations du vendeur comme si celui-ci n'existait pas, l'acheteur se substituant à lui à tous les points de vue (§§ 454 et s.). L'acheteur acquiert, en conséquence, tout ce qui serait échu au vendeur en vertu de son droit héréditaire, fût-ce par droit d'accroissement (§§ 457 et 458).

**590.** — Mais ne sont pas compris dans la vente les droits qui compètent au vendeur en vertu d'une substitution pupillaire ou fidéicommissaire sur une partie de l'hérédité déjà advenue à un tiers (§ 459), ou d'un legs spécial, ou d'une donation à cause de mort (§ 460). Il en est de même, sauf convention contraire, des choses et droits que le vendeur recueille, non pas du défunt, mais seulement à raison de son décès (§ 461).

**591.** — La cession ne porte aucune atteinte aux droits des créanciers héréditaires et des légataires (§ 462); ils sont libres de s'en prendre à l'acheteur ou à l'héritier lui-même (§ 463), et, s'ils ont commencé par rechercher le premier, ils peuvent ensuite recourir contre le second (§ 464), à condition de formuler immédiatement en justice leurs réserves à cet égard (§ 465). S'ils s'en prennent au vendeur, l'acheteur est tenu de prendre fait et cause pour lui (§§ 466 et 467).

**592.** — L'acheteur n'est pas tenu de prendre à sa charge les prestations personnelles qui ne sont pas susceptibles d'une évaluation en argent, et il ne doit de ce chef aucune indemnité au vendeur (§ 468).

**593.** — Les frais de funérailles, en tant que charge de l'hérédité, incombent à l'acheteur (§ 470).

**594.** — Les débiteurs de la succession qui n'ont pas expressément reconnu l'acheteur pour leur créancier, peuvent lui opposer les exceptions qui leur compétaient, non seulement contre le défunt, mais encore contre l'héritier vendeur (§ 472).

**595.** — Les cessions de droits successifs doivent, à peine de nullité, être conclues en justice (§ 473).

**596.** — Dès que le contrat est parfait, la propriété de l'hérédité et les risques passent sur la tête de l'acquéreur (§ 474).

**597.** — Dans le doute, celui-ci n'a pas droit aux papiers et portraits de famille qui n'ont pas pour lui une valeur spéciale (§ 479).

**598.** — Si, avant la conclusion du contrat, le vendeur a payé des dettes du défunt ou acquitté des legs, sans formuler de réserves vis-à-vis de l'acquéreur, il ne peut pas plus tard lui en demander la récompense (§ 480); il en est de même des frais qu'antérieurement à la vente il a faits pour la conservation ou la plus-value de l'hérédité (§ 482). En ce qui concerne les fruits et les dépenses correspondantes, le vendeur est à considérer jusqu'à la cession comme un possesseur de bonne foi (§ 482); à partir de la cession, fruits et dépenses sont au compte de l'acquéreur (§ 483).

**599.** — La cession de droits successifs est à considérer comme une vente en bloc : le vendeur garantit le droit qu'il cède, mais non chacun des objets particuliers compris dans l'hérédité cédée, et l'acheteur ne peut demander la rescision du contrat pour cause de lésion (§§ 484 et s.).

**600.** — Le vendeur est tenu de restituer le prix de la cession s'il ne peut garantir à l'acquéreur aucun droit héréditaire, ou qu'un droit grevé de substitution alors qu'il le donnait comme affranchi de cette charge (§§ 487, 488).

**601.** — S'il se trouve que l'hérédité doit se partager entre plus de personnes qu'on ne le croyait au moment de la cession, l'acquéreur est libre de se désister du contrat (§ 492). S'il se désiste, il a droit à la restitution du prix (§ 493); s'il consent à laisser subsister le contrat, il a droit à une diminution proportionnelle du prix (§ 494).

**602.** — Si le droit cédé n'était, à l'insu des deux parties, que conditionnel, le contrat est nul (§ 495). Si, au contraire, le vendeur connaissait cette circonstance et l'a célée à l'acquéreur, celui-ci a le droit de se départir du contrat en se faisant rembourser le prix (§§ 496, 497). Le Code entre, d'ailleurs, sur ce point, dans des détails infinis, que nous ne croyons pas devoir reproduire ici (§§ 498 à 502).

**603.** — Sauf stipulation expresse, l'acquéreur n'a droit à aucune indemnité pour le fait que, — en dehors du cas qui vient d'être prévu, — il se heurte à quelque obstacle pour entrer en jouissance de l'hérédité ou de tel objet qui en dépend (§ 503); il ne peut en réclamer une que si l'obstacle provient d'une faute lourde ou moyenne du vendeur (§ 504).

**604.** — Si, lors de la conclusion du contrat, le *de cujus* était encore en vie, le contrat est nul, bien que la mort survienne peu de temps après (§ 505); si l'une des parties avait connaissance de cette circonstance et l'a célée à l'autre, elle lui doit des dommages-intérêts pour tout le préjudice résultant de l'annulation (§ 506).

**605.** — Les derniers articles du chapitre sont relatifs à l'hypothèse où la succession vendue serait soumise à un droit de détraction; mais il n'y a plus lieu de nous y arrêter, ce droit ayant disparu de la législation prussienne depuis de longues années, sauf de rares cas de rétorsion (§§ 507 à 510).

§ 7. *Saxe-Royale.*

**606.** — La matière est traitée dans le livre *Des successions* aux art. 2372 et s.

**607.** — Lorsqu'un héritier aliène une succession, ou une quote-part idéale d'une succession, qui lui est échue, c'est l'acquéreur qui, entre les parties contractantes, compte comme héritier (art. 2372).

**608.** — Lorsqu'un héritier auquel est échue une quote-part idéale d'une succession aliène cette part, l'aliénation porte, dans le doute, sur ce qui lui échoit par droit d'accroissement (art. 2373), mais non sur ce qu'il recueille, en dehors de sa part, comme légataire ou comme héritier substitué (art. 2374).

**609.** — L'aliénation ne porte pas sur les titres et documents qui ont trait aux circonstances de famille du défunt et n'ont aucune valeur pécuniaire, en tant que le vendeur figure au nombre des personnes auxquelles, d'après l'art. 2351, ces pièces doivent être laissées (art. 2375).

**610.** — Le vendeur est tenu de restituer à l'acquéreur tout ce qu'avant la vente il a tiré de la succession et qui n'a pas été exclu de la vente; mais il ne répond pas du cas fortuit. D'autre part, il peut se faire rembourser ce qu'il a dépensé pour faire adition d'hérédité et pour le compte de la succession, notamment les dettes, legs, droits de succession et frais de funérailles qu'il a payés (art. 2376).

**611.** — L'obligation pour le vendeur de restituer ce qu'il a reçu de la succession postérieurement à la vente, se règle d'après les clauses de l'acte (art. 2377).

**612.** — Les créances de l'héritier contre le défunt et du défunt contre l'héritier, ainsi que les droits compétant à l'un d'eux sur des choses de l'autre, ne sont pas réputés éteints par le fait de la vente (art. 2378).

**613.** — L'acquéreur a le droit d'intenter l'action en pétition d'hérédité ou en partage, comme le vendeur lui-même, et de faire valoir les créances héréditaires, comme si elles lui avaient été cédées (art. 2379).

**614.** — L'acquéreur répond des dettes héréditaires, des legs et des biens grevés de substitution, non seulement à l'égard du vendeur, mais encore à l'égard des ayants-droit, conformément aux règles sur l'acceptation des dettes d'autrui (art. 2380).

**615.** — Si la vente a été faite à titre onéreux, le vendeur ne répond pas des vices ni de l'éviction d'objets isolés, mais il garantit sa qualité d'héritier, telle qu'il l'a affirmée. Il est tenu, notamment, des legs, substitutions, charges ou conditions résolutoires de son droit héréditaire qu'il a laissé ignorer à l'acquéreur (art. 2381).

§ 8. *Suisse*.

**616.** — La matière est régie en partie par les règles générales du droit fédéral sur la cession de créances (V. ce mot), en partie par le droit cantonal; mais elle n'est pas prévue par tous les Codes locaux. Nous allons donner quelques exemples des législations qui contiennent des dispositions sur cette espèce spéciale de cession.

**617.** — I. *Fribourg*. — Le Code renferme un seul article (1530), reproduisant textuellement l'art. 1696, C. civ. franç.

**618.** — II. *Genève*. — Le canton est régi, comme on le sait, par le Code français; sans préjudice, bien entendu, du Code fédéral des obligations.

**619.** — III. *Neuchatel*. — L'art. 1329 du Code est la reproduction littérale de l'art. 1696, C. civ. franç. L'art. 1330, qui a pris la place de nos art. 1697 et 1698, est ainsi conçu : « Toutefois, à moins de réserves contraires, le cédant est tenu de faire droit au cessionnaire de tout ce qu'il aurait déjà perçu dans la succession; le cessionnaire, de son côté, est tenu de faire droit au cédant des dettes et charges que celui-ci aurait acquittées. La cession n'éteint pas les créances actives et passives du cédant contre la succession ou en faveur de la succession, s'il n'a rien été stipulé à cet égard. »

**620.** — IV. *Soleure*. — Si, avant le partage, un héritier veut céder à quelqu'un ses droits successifs, il faut que l'acte soit fait au greffe du bailliage dans lequel a été dressé l'inventaire, signé des parties, et inscrit soit dans ledit inventaire, soit dans l'acte de partage. Le cessionnaire prend la place de l'héritier. Il recueille toutes les choses et les droits appartenant à la part héréditaire cédée, qu'il en ait été fait, ou non, mention dans l'inventaire. En revanche, il est tenu, — et, après lui, le cédant, — comme les autres héritiers, des dettes de la succession (C. civ. soleur., art. 1247, 1248).

**621.** — V. *Tessin*. — L'art. 818, C. civ., commence par traduire littéralement l'art. 1696, C. civ. franç.; puis il ajoute : « Si le cédant est débiteur du défunt ou s'il a déjà reçu quelque objet de l'hérédité, il est tenu d'indemniser le cessionnaire; à l'inverse, celui-ci doit rembourser au cédant ce qu'il peut avoir payé pour les charges de l'hérédité, sauf, dans ce cas et le précédent, les stipulations contraires. »

**622.** — VI. *Valais*. — La cession de droits successifs emporte acceptation de la succession par l'héritier vendeur (C. civ. val., art. 817). Elle ne peut avoir lieu qu'après le décès du *de cujus* (art. 832). Les art. 1437 à 1439 reproduisent, d'ailleurs, littéralement les art. 1696 à 1698, C. civ. franç.

**623.** — VII. *Zurich*. — Le Code civil de 1887 admet que le contrat soit fait avant ou après le décès du *de cujus;* s'il est fait avant, il doit être notarié et notifié à ce dernier; s'il est postérieur au décès, il suffit qu'il soit fait par écrit et signé des parties. L'héritier qui, du vivant de son auteur, vend, sans la coopération de ce dernier, ses droits successifs éventuels à un tiers, perd par là même le droit d'attaquer pour cause d'inofficiosité les dispositions de dernière volonté du défunt; si le vendeur d'une succession future meurt avant le *de cujus*, l'objet du contrat est réputé avoir péri par cas fortuit, et les héritiers du vendeur n'ont aucune obligation ultérieure envers l'acquéreur (C. civ. zur., art. 1082 et s.).

**CESSION D'OFFICE.** — V. Office ministériel.

**CHABLIS.** — V. Bois. — Forêt. — Usages.

**CHAIRE D'ENSEIGNEMENT.** — V. Enseignement. — Facultés. — Instruction publique. — Université.

**CHAISES D'ÉGLISE.** — V. Bancs et chaises dans les églises.

**CHAMBRE D'ACCUSATION.** — V. Chambre des mises en accusation.

**CHAMBRE D'AGRICULTURE.** — V. Chambres consultatives d'agriculture.

**CHAMBRE DES AVOUÉS.** — V. Avoué.

**CHAMBRE CIVILE.** — V. Cassation (Cour de). — Cassation (mat. civ.).

## CHAMBRE DE COMMERCE.

### Législation.

C. comm., art. 618, 619, 620 et 621.

Arr. 3 niv. an XI (*portant établissement de chambres de commerce dans plusieurs villes*); — Décr. 23 sept. 1806 (*concernant les dépenses relatives aux chambres de commerce*); — L. fin., 23 juill. 1820 (*relative à la fixation du budget des recettes de 1820*), art. 11 et s.; — Ord. 29 avr. 1831 (*sur l'établissement, les fonctions et la composition des conseils du commerce, des manufactures et d'agriculture et du conseil supérieur*), art. 8; — Ord. 16 juin 1832 (*portant règlement sur les chambres de commerce et les chambres consultatives des arts et manufactures*); — Ord. 18 févr. 1834 (*portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics*), art. 8 et 9; — L. 14 juill. 1838 (*portant fixation du budget des recettes de l'exercice 1839*), art. 4. — Arr. 31 mars 1848 (*qui établit une chambre de commerce à Saint-Dizier*); — Arr. 19 juin 1848 (*relatif aux chambres de commerce*); — Arr. 25 juill. 1848 (*qui établit une chambre de commerce à Saint-Omer, supprime la chambre consultative des arts et manufactures instituée en cette ville, et modifie les circonscriptions des chambres de commerce d'Arras, de Calais et de Boulogne*); — Arr. 21 août 1848 (*qui crée une chambre de commerce à Honfleur*); — Arr. 19 déc. 1848 (*sur l'organisation des chambres de commerce de l'Algérie*); — Décr. 1er mars 1850 (*qui crée une chambre de commerce à Saint-Quentin, et supprime la chambre consultative des arts et manufactures instituée en cette ville*); — Décr. 19 mars 1850 (*qui modifie l'arrêté du 19 déc. 1848, sur l'organisation des chambres de commerce de l'Algérie*); — Décr. 20 janv. 1851 (*relatif aux chambres de commerce de l'Algérie*); — Décr. 3 sept. 1851 (*sur l'organisation des chambres de commerce*); — Décr. 7 avr. 1852 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Saint-Etienne*); — Décr. 30 août 1852 (*qui détermine le mode d'élection des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures*); — Décr. 31 déc. 1852 (*qui crée une chambre de commerce à Dijon*); — Décr. 6 janv. 1853 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Paris*); — Décr. 29 mars 1854 (*qui crée une chambre de commerce à Bar-le-Duc et supprime la chambre consultative des arts et manufactures de cette ville*); — Décr. 21 nov. 1855 (... *à Nancy*); — Décr. 21 nov. 1855 (... *à Angers*); — Décr. 22 mars 1856 (*qui crée une 3e chambre de commerce dans la province de Constantine*); — Décr. 29 sept. 1856 (*qui crée une chambre de commerce à Thiers, et supprime la chambre consultative des arts et manufactures existant dans cette ville*); — Décr. 23 oct. 1856 (... *au Mans*); — Décr. 9 janv. 1858 (... *à Rennes*); — Décr. 5 juin 1858 (... *à Limoges*); — Décr. 15 déc. 1860 (... *à Chambéry*); — Décr. 15 déc. 1860 (... *à Nice*); — Décr. 5 juin 1861 (... *à Elbeuf*); — Décr. 2 avr. 1862 (*qui augmente* (*en le portant de 9 à 12*) *le nombre des membres de la chambre de commerce d'Amiens*); — Décr. 9 janv. 1864 (*qui crée une chambre de commerce à Roanne*); — Décr. 23 janv. 1864 (... *à Beaune*); — Décr. 25 juin 1864 (... *à Grenoble et à Vienne*); — Décr. 13 déc. 1866 (... *à Epinal*); — Décr. 22 sept. 1867 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce d'Elbeuf*); — Décr. 3 juill. 1867 (... *de*

*Saint-Quentin*); — Décr. 6 mai 1868 (*qui crée une chambre de commerce à Tarare* (*Rhône*) *et supprime la chambre consultative des arts et manufactures de cette ville*); — Décr. 7 avr. 1869 (*qui crée des chambres de commerce à Annonay et à Aubenas* (*Ardèche*), *et supprime la chambre consultative des arts et manufactures existant à Annonay*); — Décr. 19 janv. 1870 (*qui crée une chambre de commerce à Sedan*); — Décr. 11 avr. 1870 (*... à Fougères*); — Décr. 18 juin 1870 (*... à Colmar*); — Décr. 9 juill. 1870 (*... à Narbonne*); — Décr. 22 sept. 1871 (*... à Castres*); — Décr. 13 nov. 1871 (*... à Mâcon*); — Décr. 20 nov. 1871 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Brest*); — L. 21 déc. 1871 (*sur l'élection des juges des tribunaux de commerce*); — Décr. 22 janv. 1872 (*qui détermine le mode d'élection des membres des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures*); — Décr. 1er mars 1872 (*qui augmente le nombre des membres des chambres de commerce de Lyon, d'Avignon et de Rouen*); — Décr. 13 mars et 6 mai 1872 (*qui créent des chambres de commerce à Albi, à Douai, à Roubaix, à Tourcoing et à Cette*); — L. 5 déc. 1876 (*portant modification des art. 620 et 626, C. comm.*), art. 1; — L. 29 déc. 1876 (*portant fixation du budget des dépenses de l'exercice de 1877*), art. 10; — Décr. 10 déc. 1877 (*portant création de deux chambres de commerce, l'une à Angoulême, l'autre à Cognac*); — Décr. 10 janv. 1880 (*qui crée une chambre de commerce à Bourges*); — Décr. 2 avr. 1880 (*qui crée une chambre de commerce à Cambrai* (*Nord*) *et supprime la chambre consultative des arts et manufactures existant dans cette ville*); — Décr. 29 déc. 1880 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Bayonne*); — Décr. 3 janv. 1881 (*qui crée une chambre de commerce à Perpignan*); — Décr. 7 nov. 1881 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Tours*); — Décr. 22 juill. 1882 (*qui crée une chambre de commerce à Lorient*); — Décr. 24 août 1882 (*... à Quimper*); — L. 8 déc. 1883 (*relative à l'élection des juges consulaires*), art. 1 et 20; — Décr. 4 oct. 1884 (*qui crée une chambre de commerce à Montauban et supprime la chambre consultative des arts et métiers établie dans cette ville*); — Décr. 30 juill. 1885 (*portant création d'une chambre de commerce à Lons-le-Saulnier*); — Décr. 30 mars 1887 (*... à Armentières*); — Décr. 30 mars 1887 (*... à Avesnes*); — Décr. 9 sept. 1887 (*... à Alençon*); — Décr. 8 nov. 1887 (*... à Béthune*); — Décr. 29 mars 1888 (*qui augmente le nombre des membres de la chambre de commerce de Toulouse*); — Décr. 8 mai 1888 (*qui crée une chambre de commerce à Sens* (*Yonne*)); — Décr. 8 nov. 1888 (*... à Nevers*); — Décr. 23 avr. 1889 (*relatif à la composition de la chambre de commerce de Paris*); — Décr. 2 déc. 1889 (*qui fixe à trente-six le nombre des membres de la chambre de commerce de Paris*); — Décr. 14 mars 1892 (*portant création d'une chambre de commerce à Mazamet et rattachant l'arrondissement de Lavaur à la circonscription de la chambre de commerce de Castres et l'arrondissement de Gaillac à la circonscription de la chambre de commerce d'Albi*); — Décr. 26 mars 1892 (*autorisant la chambre de commerce du Tréport à établir et à administrer un hangar sur les quais du port du Tréport*); — L. 4 juill. 1892 (*portant autorisation pour la chambre de commerce de Lille, de contracter, en vue de la fondation d'une école supérieure de commerce, un emprunt de 100,000 fr. garanti par une imposition extraordinaire additionnelle au principal de la contribution des patentes*).

## Bibliographie.


Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), v° *Chambres consultatives* (Paulet). — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chambre de commerce*. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, 1878, 2 vol. in-8°, avec suppléments, 1878-1889, v° *Chambre de commerce*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chambre de commerce*. — Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1890, 4e édit., 12 vol. in-8°, v° *Chambre de commerce*. — Denizart, *Collection de décisions nouvelles*, t. 4, v° *Chambre de commerce*, p. 407. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. in-8°, v° *Chambre de commerce*. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 410. — Goujet, Merger et Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*, 1877-1881, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chambre de commerce*. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1784-1785, 17 vol. in-4°, v° *Chambre de commerce* (p. 66). — Hérold, *Le droit électoral devant la Cour de cassation*, 1869, 1 vol. in-8°, passim. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement*, 20 vol. gr. in-8° parus, v° *Chambre de commerce*. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, 1885, 2 vol. in-8° parus, t. 2, v° *Chambres de commerce*, n. 3258 et s.; — *Traité de droit commercial*, 1889, 2e édit., 3 vol. in-8° parus, t. 1, v° *Chambres de commerce*, n. 574 et s. — Macarel et de Pistoye, *Cours d'administration et de droit administratif*, 1857, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 2, p. 1 et s. — Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v° *Chambre de commerce*. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Chambre de commerce*. — Reybet, *Code-manuel des chambres de commerce*, 1879, 1 vol. in-18. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile*, 1885, 9e édit., 9 vol. in-8°, t. 7, v° *Requête*. — Raoul Rosse, *Manuel pratique et juridique du commerçant*, 1891, 1 vol. in-8°, v° *Chambres de commerce*, n. 1359 à 1384, 1440 à 1483. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chambre de commerce*. — Serrigny, *Traité de l'organisation de la compétence et de la procédure en matière contentieuse administrative*, 1865, 2e édit., 3 vol. in-8°, t. 3, n. 1141.


## Index alphabétique.

DIVISION.



# CHAPITRE I.

## NOTIONS GÉNÉRALES ET HISTORIQUES. — CARACTÈRES ET PERSONNALITÉ DES CHAMBRES DE COMMERCE.

**1.** — « Les chambres de commerce sont des assemblées de commerçants, autorisées et reconnues par l'Etat, dont la mission est d'éclairer, par leurs avis, le gouvernement, sur toutes les questions que la concurrence, l'industrie et le commerce soulèvent dans leur marche ascendante et progressive ». — Raoul Rosse, *Manuel pratique et juridique du commerçant*, 7e part., n. 1436.

Dalloz exprime d'une façon plus concise la même idée quand il définit ces institutions : « Des assemblées de commerçants élus par le commerce pour être, auprès du gouvernement, les organes des intérêts commerciaux ». — V. aussi Merlin, *Rép.*, v° *Chambre de commerce;* Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. 1, n. 573.

**2.** — L'établissement de fait des chambres de commerce, en France, remonte au XVe siècle. Mais leur création légale date de l'édit du 30 août 1701. A partir de cette époque, les principales villes en possédèrent. Les premières furent fondées à Paris, à Lyon, à Rouen, à Toulouse, à Montpellier, à Bordeaux, à Lille, à Nantes, à Bayonne et à Saint-Ugald.

**3.** — Un décret du 27 sept. 1791 supprima toutes les chambres de commerce existant en France. L'article premier portait : « Toutes les chambres de commerce qui existent dans le royaume sous quelques titres et dénominations qu'elles aient été créées ou formées, sont supprimées à compter du présent décret » (Décr. 27 sept., 16 oct. 1791, art. 1).

**4.** — Cette suppression, si contraire aux intérêts du commerce, ne fut pas de longue durée. Dès le 3 niv. an XI, le décret du 27 sept. 1791 était rapporté; et la création de chambres de commerce était autorisée dans les villes de Lyon, Rouen, Bordeaux, Marseille, Bruxelles, Anvers, Nantes, Dunkerque, Lille, Mayence, Avignon, Strasbourg, Turin, Nîmes, Montpellier, Genève, Bayonne, Toulouse, Tours, Carcassonne, Amiens, le Hâvre (Décr. 3 niv. an XI, art. 1).

**5.** — Depuis le décret du 3 niv. an XI, les chambres de commerce n'ont pas cessé d'exister et d'être l'objet de la constante sollicitude des divers régimes qui se sont succédé en France. Aussi les voyons-nous soumises à diverses lois selon les besoins de l'époque et les nécessités du commerce. Parmi les dispositions législatives qui les régissent, nous trouvons, outre l'arrêté du 3 niv. an XI, un décret du 23 sept. 1806, la loi de finance du 23 juill. 1820, l'ordonnance du 16 juin 1832, l'arrêté du 19 juin 1848, et enfin les décrets des 3 sept. 1851 et 30 août 1852, qui, avec le décret du 22 janv. 1872, constituent l'ensemble des règles auxquelles sont soumises, actuellement, les chambres de commerce.

**6.** — Aux chambres de commerce instituées par le décret du 3 niv. an XI vinrent bientôt s'en ajouter d'autres instituées par divers décrets. Citons, par exemple, les chambres de commerce d'Angers (21 nov. 1855); de Bar-le-Duc (Décr. 29 mars 1854); de Dijon (Décr. 31 déc. 1852); de Honfleur (Arr. 21 oct. 1848); du Mans (Décr. 23 oct. 1856); de Nancy (Décr. 21 nov. 1855); de Saint-Dizier (Arr. 31 mars 1848); de Saint-Omer (Arr. 25 juill. 1848); de Saint-Quentin (Décr. 1er mars 1850); de Thiers (Décr. 29 sept. 1856), etc. Aujourd'hui, le nombre des chambres de commerce dépasse cent.

**7.** — Le nombre des chambres de commerce n'est pas limité. Il peut en être créé par le gouvernement dans toutes les villes dont l'importance commerciale nécessite leur établissement.

**8.** — Quel est le caractère des chambres de commerce ? D'après le décret du 3 sept. 1851 (art. 19), toutes les chambres de commerce existantes et celles qui seront instituées à l'avenir, sont déclarées établissements d'utilité publique. Si l'on s'en tenait aux termes de ce décret, les chambres de commerce ne pourraient pas jouir des immunités réservées aux seuls établissements publics et dont les établissements déclarés simplement d'*utilité publique* ne sont pas appelés à profiter. — V. *infra*, v° *Etablissements publics ou d'utilité publique*.

**9.** — Mais il semble bien qu'eu égard au rôle que jouent les chambres de commerce dans l'organisation administrative et financière de notre pays, on ne doive pas prendre à la lettre les termes du décret de 1851. Et il n'y a pas lieu de s'en montrer surpris si l'on songe que le législateur a fréquemment confondu dans la terminologie dont il s'est servi ces deux sortes d'établissements d'ordre différent (V. notamment, art. 910, 937, 940, C. civ.; L. 20 févr. 1849, etc.). — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 582 et 587.

**10.** — La Cour de cassation, appelée à se prononcer sur la question, a décidé que les chambres de commerce, se rattachant intimement à l'organisation administrative de la France, constituent de véritables établissements publics, bien que le décret du 3 sept. 1851, art. 19, les qualifie seulement d'établissements d'utilité publique. — Cass., 28 oct. 1885, Cazentre, [S. 86.1.436, P. 86.1.1053, D. 85.1.397]

**11.** — L'art. 14, Décr.-loi de 1851, reproduisant les dispositions de l'art. 14, Ord. 16 juin 1832, a fait de cette donnée une importante application. Ces textes sont interprétés en ce sens que les chambres de commerce ont la capacité de posséder et d'emprunter, et qu'elles peuvent recevoir la mission de diriger des services intéressant le commerce moyennant la perception de taxes destinées, non à leur procurer des bénéfices, mais à assurer le fonctionnement de ces services, et l'on a été d'autant plus porté à solliciter leur concours à ce dernier point de vue, qu'administrant sans esprit de lucre, on pouvait attendre d'elles une gestion économique des intérêts qui leur seraient confiés.

**12.** — « Aux termes de l'art. 19, L. 3 sept. 1851, dit M. Raoul Rosse, les chambres de commerce sont des établissements d'utilité publique; elles ont donc les mêmes prérogatives que ces sortes d'institutions, et, par conséquent, peuvent, sous le contrôle et avec l'autorisation de l'administration supérieure, recevoir, acquérir, posséder, aliéner, consentir des emprunts, faire des prêts, etc. — V. Cass., 28 oct. 1885, précité. — V. Raoul Rosse, *Manuel du commerçant*, n. 1482; Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 582.

**13.** — On peut citer de nombreuses applications de ces principes; ainsi, la chambre de commerce de Bordeaux a été autorisée, par une loi du 28 avr. 1866, à emprunter dix millions, pour avancer pareille somme à l'Etat pour l'exécution d'un bassin à flot. D'autre part, la chambre de commerce du Hâvre a été autorisée à contracter un emprunt pour établir dans le port certaines installations nécessaires au commerce. Deux décrets des 22 sept. 1883 et 28 août 1888 ont concédé aux chambres de Calais, Dunkerque et Honfleur l'outillage de ces ports. Une loi plus récente, du 4 juill. 1892, a autorisé la chambre de commerce de Lille à emprunter 100,000 fr. en vue de la fondation d'une école supérieure de commerce.

**14.** — Jugé, d'après ces principes, qu'une chambre de commerce a la capacité légale nécessaire pour recevoir du gouvernement la mission d'établir et d'entretenir sur les quais d'un port des hangars et engins mis à la disposition du public, moyennant un prix de location destiné à couvrir les dépenses, et ce, pendant un temps limité après lequel les hangars et l'outillage doivent faire retour à l'Etat, alors, d'ailleurs, que la chambre de commerce n'est pas chargée de la manœuvre des engins, ni de la manutention et de la garde des marchandises (Décr. 3 sept. 1851, art. 14). — Cons. d'Et., 11 janv. 1889, Cie des docks et entrepôts de Marseille, [S. 91.3.4, P. adm. chr.]

**15.** — ... Et qu'une compagnie concessionnaire de docks et entrepôts dans un port n'est pas recevable à demander, par la voie du recours pour excès de pouvoirs, l'annulation d'un décret accordant à une chambre de commerce une concession analogue, si cette compagnie se fonde uniquement sur ce que ladite concession a été consentie en violation du contrat passé avec elle, sauf à elle à faire valoir, devant l'autorité compétente, les droits que son contrat lui aurait assurés. — Cons. d'Et., 16 janv. 1885,

Gabeau, S.86.3.47, P. adm. chr., D. 86.3.81 ; — 11 janv. 1889, précité.

**16.** — De ce que les chambres de commerce constituent des personnes morales capables de s'obliger, il suit, et cela ne fait pas de doute, qu'elles ont le droit d'agir en justice, sous le bénéfice de l'autorisation préalable et peuvent, par conséquent, intenter des actions devant toutes les juridictions, comme aussi défendre à celles qui seraient dirigées contre elles. — V. en ce sens, Raoul Rosse, *Manuel du commerçant*, n. 1483.

**17.** — Mais pour qu'elles puissent agir, il est nécessaire qu'elles invoquent, conformément aux principes généraux (V. *suprà*, v° *Action* [en justice], n. 64 et s.), un intérêt sérieux et personnel.

**18.** — Ainsi, il a été jugé qu'une chambre de commerce n'a pas qualité pour intervenir dans une contestation élevée entre une compagnie concessionnaire de canaux et l'Etat, à l'occasion d'un acte d'administration par lequel le tarif des droits de navigation à percevoir sur lesdits canaux a été modifié sans le consentement de la compagnie concessionnaire. — Cons. d'Et., 16 juin 1853, [Leb. chr., p. 613]

**19.** — La circonscription d'une chambre de commerce est généralement déterminée par le décret qui l'institue. Mais il peut arriver que ce décret soit muet à cet égard. Quelle est, dans ce cas, l'étendue de la circonscription? Il faut distinguer. S'il n'y a pas de chambre de commerce dans le département, la circonscription est celle du département; si, au contraire, il y a déjà une chambre de commerce dans le département, la circonscription de la nouvelle ne doit comprendre que celle de l'arrondissement où elle est créée (Ord. 16 juin 1832). — Raoul Rosse, *loc. cit.*

**20.** — Dalloz se prononce dans le même sens. Posant, en effet, la question de savoir comment, dans l'hypothèse de l'établissement d'une seconde chambre de commerce dans un département qui en aurait déjà une, devrait être déterminée la circonscription de l'ancienne et de la nouvelle chambre, il résout la difficulté en ces termes : « Au cas d'établissement d'une seconde chambre de commerce dans un département qui en aurait déjà une, la circonscription de la chambre la plus anciennement établie devrait comprendre tous les autres arrondissements du département, c'est-à-dire continuer d'exister pour tout le département, moins l'arrondissement au siège duquel est établie la nouvelle chambre, à moins d'une disposition contraire ». — V. Dalloz, *Rép. alph.*, v° *Org. écon.*, n. 57.

**21.** — Remarquons que les règles que nous venons de poser ne sont applicables que dans le silence du décret d'institution d'une chambre de commerce. Le gouvernement, qui a le droit de créer ces établissements, comme celui de les supprimer, est juge absolu de la délimitation de leurs circonscriptions, qu'il peut, selon les besoins du commerce, fixer, augmenter, diminuer, en un mot, modifier par un décret (V. notamment, Décr. 14 mars 1892).

**22.** — Il nous paraît nécessaire, en terminant ces indications générales, de faire connaître très-brièvement les nombreuses propositions dont le Parlement a été saisi depuis 1884, en vue d'organiser sur de nouvelles bases, la représentation commerciale et industrielle.

**23.** — L'art. 20, L. 8 déc. 1883 (V. *infrà*, n. 59), stipule qu'il sera « statué par une loi spéciale sur le mode d'élection des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures. »

**24.** — Le projet de cette loi spéciale a été déposé, le 14 août 1884, par M. Hérisson, ministre du commerce, sur le bureau du Sénat. Le 18 décembre suivant, M. Pierre Legrand, député, présentait à son tour une proposition de loi tendant au même but et à la création de conseils régionaux.

**25.** — Le 2 févr. 1886, M. Lockroy, alors ministre du Commerce et de l'Industrie, soumettait à la Chambre un nouveau projet sur la même matière, et enfin, le 21 avril suivant, MM. Félix Faure et Siegfried complétaient et remaniaient le projet ministériel dans une nouvelle proposition de loi.

**26.** — Conçus dans un esprit libéral, tous ces projets tendaient à multiplier les chambres de commerce, à les débarrasser des entraves qui limitent leur action, à augmenter leurs attributions et leurs pouvoirs, à créer de nouvelles catégories d'électeurs et à unifier la représentation commerciale. Ils furent renvoyés à l'examen d'une commission spéciale dont M. Léon Renaud, député, fut désigné rapporteur. Ce dernier déposa son rapport à la séance du 12 déc. 1887, mais la précédente Chambre s'est séparée avant d'avoir pu discuter les conclusions de ce rapport et le projet de loi y annexé.

**27.** — Repris, sous forme de proposition de loi par MM. Léon Renaud, Déandreis et divers de leurs collègues, au lendemain des élections qui ont constitué la Chambre issue des élections de 1889, le projet de la commission de 1887, déposé à la Chambre le 23 nov. 1889, fut soumis à une commission, qui fut saisie, en même temps, des propositions de loi relatives à l'organisation de la représentation commerciale et industrielle déposées : 1° par M. Lockroy (séance du 19 nov. 1889); 2° par M. Félix Faure (séance du 19 nov. 1889); 3° par MM. Siegfried, Méline, L. Bourgeois, Delmas, G. Berger (séance du 28 nov. 1889).

**28.** — La commission se mit immédiatement à l'œuvre, animée qu'elle était du désir de voir que la chambre pût discuter le projet qu'elle proposerait avant le 1er févr. 1892, date de l'expiration des traités de commerce conclus entre la France et un grand nombre de pays étrangers. Le rapporteur désigné fut encore M. L. Renaud qui, se référant à son premier travail (12 déc. 1887), déposa son nouveau rapport à la séance de la Chambre du 17 juin 1890. Ce rapport n'a trait qu'à la première partie de la loi projetée, c'est-à-dire à l'augmentation des attributions des chambres de commerce et d'industrie; quant au rapport relatif à la seconde partie, la réorganisation du conseil supérieur du commerce et de l'industrie, il n'a pas encore été déposé à l'heure actuelle.

**29.** — Dans ce second rapport, M. Léon Renaud, après avoir tracé un aperçu général de la représentation commerciale tant en France qu'à l'étranger, déclare qu'en présence du mouvement progressif des affaires, la nécessité s'impose, en France, de réorganiser les chambres de commerce qui, moins libres qu'à l'étranger, en général, et faisant partie des rouages administratifs, sont, par suite, renfermées dans des obligations trop étroites. Toutes les chambres de commerce de France ont été unanimes pour réclamer une plus grande indépendance, une extension de leurs pouvoirs et l'obligation, pour le gouvernement, de les consulter dans toutes les questions qui touchent aux grands intérêts qu'elles représentent. « Ce sont ces réclamations, ajoute M. Renaud, qui ont donné naissance aux divers projets de loi dont le Parlement a été saisi dans ces dernières années; et c'est en se plaçant à ce point de vue que la commission les a étudiés successivement et qu'elle présente aujourd'hui un ensemble de dispositions ayant pour objet à la fois d'étendre les pouvoirs des chambres de commerce et d'industrie; d'en multiplier le nombre; d'élargir la base de la représentation industrielle et commerciale, sans toutefois compromettre le contrôle administratif, garantie des contribuables, et sans affaiblir ni la compétence ni l'autorité indispensables à ces assemblées. »

**30.** — Le rapport n'est pas encore, à l'heure actuelle, venu en ordre utile pour être discuté par les Chambres. Nous restons donc jusqu'à nouvel ordre en présence de l'ancienne législation, dont nous avons maintenant à faire connaître les dispositions.

## CHAPITRE II.

### ORGANISATION DES CHAMBRES DE COMMERCE.

### Section I.

#### Création et organisation des chambres de commerce.

**31.** — Les chambres de commerce sont établies par un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique (Décr. 3 sept. 1851, art. 18).

**32.** — Toute personne intéressée peut en réclamer la création. La demande est adressée au ministre du Commerce et de l'Industrie. Si le gouvernement le juge digne d'examen, il fait procéder à une enquête par le préfet, qui demande l'avis du conseil général, du conseil d'arrondissement et des tribunaux de commerce de la circonscription des chambres de commerce préexistantes dans le département intéressé. Le préfet transmet les résultats de l'enquête avec son avis. Le décret d'institution est rendu, s'il y a lieu, par le Président de la République, le Conseil d'Etat entendu.

**33.** — Si le gouvernement décidait la création d'une chambre de commerce sans avoir, au préalable, procédé à l'enquête dont nous venons de parler et sans avoir sollicité l'avis des corps constitués et des chambres de commerce intéressées, il commettrait

un excès de pouvoir qui pourrait être déféré au Conseil d'État. — Cons. d'Ét., 9 août 1880, Chambre de commerce de Nantes, [Leb. chr., p. 765]

**34.** — Le nombre des membres des chambres de commerce varie suivant l'importance des circonscriptions où elles exercent leurs attributions. Sous l'empire de la loi du 3 niv. an XI les chambres de commerce devaient être composées de quinze commerçants dans les villes où la population excédait cinquante mille âmes et de neuf dans toutes celles où elle était inférieure (Décr. 3 niv. an XI, art. 2). — Aujourd'hui, le nombre de leurs membres est déterminé par le titre d'institution de la chambre de commerce, ou par un décret postérieur. En principe, il ne devrait pouvoir être inférieur à neuf, ni excéder vingt et un (V. art. 6, Décr. 3 sept. 1851). Comme le faisait la loi de l'an XI, le décret de 1851 déclare que, dans ce chiffre, ne sont pas compris le préfet ou le sous-préfet, qui sont toujours membres de droit des chambres de commerce (Mêmes dispositions). — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 577.

**35.** — Cependant l'art. 6, Décr. 3 sept. 1851, ne met pas obstacle à ce que le nombre des membres des chambres de commerce ne puisse, par décret spécial, être élevé au-dessus de vingt et un, si l'intérêt du commerce le demande. Ainsi, le nombre des membres composant la chambre de commerce de Paris a été modifié par diverses décisions. Actuellement, cette chambre de commerce comprend trente-sept membres et un directeur du secrétariat, sans compter le préfet de la Seine qui en est le président de droit (Décr. 3 sept. 1851, art. 6; Décr. 6 janv. 1853 et Déc. 6 janv. 1853 .

**36.** — Les membres des chambres de commerce nomment tous les ans, dans leur sein, un président, et, s'il y a lieu, un vice-président. Ils désignent aussi, soit un secrétaire trésorier, soit un secrétaire et un trésorier. Ces nominations sont faites à la majorité absolue. Le préfet ou le sous-préfet, suivant les localités, membres de droit des chambres de commerce, président les séances auxquelles ils assistent (art. 9, Décr. 3 sept. 1851). — V. Ruben de Couder, Gouget et Merger, *Dict. de dr. comm.*, v° *Chambres de commerce*, n. 11.

**37.** — Les chambres de commerce peuvent désigner, dans toute l'étendue de leur circonscription, des membres correspondants, dont le nombre ne doit pas dépasser celui des membres de la chambre elle-même. Les membres correspondants peuvent assister aux délibérations de la chambre, mais avec voix consultative seulement (Décr. 3 sept. 1851, art. 10). — Lyon-Caen et Renault, *loc cit.*

**38.** — Les fonctions des membres des chambres de commerce durent six ans; le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans. Pour les deux premières élections qui suivent la nomination générale, l'ordre de sortie est réglé par le sort. Les membres qui s'abstiennent de se rendre aux convocations pendant six mois, sans motifs légitimes approuvés par la chambre, sont considérés comme démissionnaires et remplacés à la plus prochaine élection. Les vacances accidentelles sont également remplies à la plus prochaine élection, mais seulement pour le temps qui restait à courir sur l'exercice du membre remplacé (Décr. 3 sept. 1851, art. 7.

**39.** — Les membres sortants sont indéfiniment rééligibles (Décr. 3 sept. 1851, art. 8).

**40.** — Aucun texte de loi n'oblige les chambres de commerce à se réunir à une date plutôt qu'à une autre. Le président en convoque les membres toutes les fois que les intérêts du commerce l'exigent. Les réunions se tiennent généralement à la bourse de commerce du chef-lieu du département ou de l'arrondissement, pour les centres peu importants; et, dans les grands centres, elles ont lieu dans les bâtiments consacrés aux divers services de la chambre de commerce et qui sont désignés sous ce nom.

**41.** — Une circulaire du 31 mars 1806 prohibe la publicité des réunions des chambres de commerce et déclare que leurs délibérations ou décisions ne doivent pas, sans l'autorisation du ministre du Commerce être affichées ou livrées à la presse. Quoiqu'elles deviennent toujours en vigueur, les prescriptions de la circulaire ministérielle sont souvent méconnues. Aussi divers auteurs en ont-ils proposé l'abrogation. « A notre avis, dit M. Raoul Rosse, elle devrait être rapportée, et les séances des chambres de commerce devraient être publiques comme celles des conseils municipaux et départementaux. » — Raoul Rosse, *Manuel du commerçant*, n. 1451.

**42.** — Dans les cérémonies publiques, les chambres de commerce prennent rang immédiatement après les tribunaux de commerce (Décr. 3 sept. 1851, art. 16).

**43.** — Comme tous les établissements constituant des personnes morales, les chambres de commerce ont, pour subvenir à leurs dépenses, un budget dont les recettes se composent d'une contribution prélevée sur les commerçants patentés Le montant de ce budget est fixé et arrêté par un décret rendu, chaque année, sur la proposition du ministre du Commerce et sur le vu du budget voté par les Chambres (V. L. de fin. 23 juill. 1820, art. 11).

**44.** — Un impôt spécial est donc établi sur les patentables pour frais de chambres de commerce; cet impôt, qui est un accessoire de la contribution des patentes (Cons. d'Ét., 27 janv. 1882; Syndic Avel-Minguet, [P. adm. chr.], est perçu comme il est prescrit par l'art. 4, L. 28 vent. an XI, l'art. 1, Décr 23 sept. 1806, l'art. 16, L. 23 juill. 1820, et l'art. 38, L. 15 juill. 1880.

**45.** — D'après l'art. 1, Décr. 23 sept. 1806, « les dépenses relatives aux chambres de commerce sont assimilées à celles des bourses de commerce et acquittées comme elles, conformément à l'art. 4, L. 28 vent. an IX. » C'est-à-dire par une contribution prélevée sur les patentables. — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 586.

**46.** — Les art. 11 et 15, L. 23 juill. 1820, disposent : « Continueront d'être perçues les contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des bourses et chambres de commerce, ainsi que les revenus spéciaux accordés aux dits établissements et aux établissements similaires » (art. 11).

**47.** — « La taxe pour le paiement des frais des chambres et bourses de commerce portera sur le principal de la cote de patente, consistant dans le droit fixe et le droit proportionnel. Il sera ajouté 5 cent. à cette taxe pour subvenir aux non-valeurs » (art. 15).

**48.** — Il a été décidé que cette disposition doit être entendue en ce sens que la taxe affecte le principal des deux droits qui composent la contribution des patentes, mais qu'elle ne saurait avoir pour effet d'exempter de ladite taxe les patentables qui ne paient que l'un des deux droits de patente dont il s'agit dans les villes où la taxe est perçue. — Cons. d'Ét., 22 déc. 1882, [Leb. chr., p. 1061]

**49.** — D'après l'art. 16, L. 23 juill. 1820 : « Des ordonnances royales fixent, chaque année, les sommes à imposer pour subvenir aux dépenses des chambres et bourses de commerce. — Cette fixation a lieu, savoir : sur la proposition des chambres de commerce pour leurs frais, et sur la proposition desdites chambres, ou, à leur défaut, sur la proposition des conseils municipaux, pour les frais des bourses de commerce. Des ordonnances royales règlent la forme de la comptabilité et de la vérification de l'emploi des deniers. »

**50.** — Aux termes de l'art. 38, L. 15 juill. 1880 : « Les contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des chambres de commerce, et dont la perception est autorisée par l'art. 11, L. 23 juill. 1820, sont réparties sur les patentables des trois premières classes du tableau A, et sur ceux désignés dans les tableaux B et C comme passibles d'un droit fixe égal ou supérieur à celui desdites classes. Les associés des établissements compris dans les classes et tableaux sus-désignés contribuent aux frais des bourses et chambres de commerce, sous réserve des dispositions des art. 20 et 21 de la présente loi. »

**51.** — Il résulte de ce second paragraphe que cette contribution n'atteint les asssociés des établissements qui y sont assujettis que dans les cas où ces associés sont *personnellement* imposés et dans la mesure de cette imposition (Rapport de M. Fournier).

**52.** — Les taxes de cette nature étant assimilées aux contributions directes et soumises au même régime, les réclamations en décharge ou réduction doivent être portées devant le conseil de préfecture par les patentés qui, à cet égard, doivent se conformer aux règles ordinaires. C'est ainsi qu'a été rejetée une demande en décharge de cotisation au rôle de la contribution additionnelle pour les dépenses de la chambre de commerce dans une espèce où le réclamant avait omis de joindre à sa réclamation la quittance de termes échus. — Cons. d'Ét., 16 févr. 1850, [Leb. chr., p. 155] — V. *infrà*, v° *Contributions directes*.

**53.** — De ce que la taxe pour frais des chambres de commerce est l'accessoire de la patente, il résulte encore que si la réclamation en décharge pour la patente déclarée non irrecevable

comme n'ayant pas été faite dans les délais, la demande en décharge de la taxe spéciale dont il s'agit doit être par là même rejetée, encore bien qu'on ne puisse lui opposer le même motif d'irrecevabilité. — Cons. d'Et., 27 janv. 1882, Faillite Avel-Muguet, [S. 84.3.5, P. adm. chr., D. 83.3.51]

**54.** — Enfin, l'art. 16, L. 23 juill. 1820, veut que les sommes à imposer pour subvenir aux dépenses des chambres et bourses de commerce soient fixées par une ordonnance royale, et non par le préfet, comme cela avait lieu sous l'empire de la loi de ventôse an IX, ou par le ministre, comme l'exigeait le décret du 23 sept. 1806 (V. aussi même loi, art. 13, 14 et 15; et ord. 16 juin 1832, art. 13.

**55.** — En outre, les chambres de commerce ayant le caractère d'établissements publics ou tout au moins d'utilité publique sont, en cette qualité, aptes, nous l'avons vu, à recevoir des dons ou legs qui peuvent ainsi augmenter leurs ressources normales. — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 582.

**56.** — Les conditions dans lesquelles les chambres de commerce doivent établir leur budget annuel, sont déterminées par l'art. 17, Décr. du 3 sept. 1851 : « Dans les six premiers mois de chaque année, dit-il, les chambres de commerce adressent aux préfets de leurs départements le compte-rendu des recettes et des dépenses de l'année précédente, et le projet de budget des recettes et dépenses de l'année suivante. Le préfet transmet ces comptes et ces budgets, avec ses observations et son avis personnel, au ministre de l'Agriculture et du Commerce (aujourd'hui ministre de l'Agriculture), qui les approuve s'il y a lieu. Les dispositions du présent article sont applicables aux recettes et dépenses ordinaires des chambres de commerce provenant des contributions prélevées sur les patentés, comme aux recettes et dépenses spéciales des établissements à l'usage du commerce dont l'administration leur est confiée ».

**57.** — Le Conseil d'Etat a également décidé, dans un autre ordre d'idées, à propos du budget des chambres de commerce, que la destination des fonds applicables aux dépenses des bourses et chambres de commerce ainsi que l'examen et l'approbation des budgets de ces chambres appartiennent à l'administration. — Cons. d'Et., 12 avr. 1829, Ville de Strasbourg, [Leb. chr., p. 471]

**58.** — Il y a là un argument de plus en faveur de l'opinion qui attribue aux chambres de commerce le caractère d'établissements publics. Seuls, en effet, à l'exclusion des établissements d'utilité publique, ils sont soumis au contrôle des agents de l'Etat en ce qui concerne leurs comptes financiers.

## Section II.

### Mode d'élection des membres des chambres de commerce.

**59.** — Les membres des chambres de commerce sont nommés à l'élection, conformément aux prescriptions de la loi du 21 déc. 1871 du décret du 22 janv. 1872 et de la loi du 5 déc. 1876. L'art. 20, L. 8 déc. 1883, qui a réglé l'élection des juges consulaires, faisait pressentir une réforme relative à la nomination des membres des chambres de commerce. Il portait, en effet : « Il sera statué par une loi spéciale sur le mode d'élection des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures » (art. 20, L. 8 déc. 1883). Mais, ainsi que nous l'avons dit, cette loi annoncée n'est pas encore votée et les membres des chambres de commerce continuent à être élus conformément aux prescriptions de la législation antérieure à 1883.

**60.** — Les électeurs des chambres de commerce sont pris parmi les commerçants recommandables par leur probité, leur esprit d'ordre et d'économie. Peuvent aussi être choisis comme électeurs les directeurs des compagnies anonymes de commerce, de finance et d'industrie, les agents de change, les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage ayant commandé des bâtiments pendant cinq ans et domiciliés depuis deux ans dans le ressort. Le nombre des électeurs doit être égal au dixième des commerçants inscrits à la patente. Il ne peut dépasser mille ni être inférieur à cinquante. Dans le département de la Seine, il est de trois mille (art. 618, C. comm., modifié par la loi du 21 déc. 1871, et étendu, par le décret du 22 janv. 1872, aux élections pour les chambres de commerce). — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 577 *bis*.

**61.** — La liste des électeurs est dressée par une commission composée : 1° du président du tribunal de commerce qui préside, et d'un juge au tribunal de commerce; 2° du président et d'un membre de la chambre de commerce. Pour la première élection qui suit la création d'une chambre de commerce, on appelle dans la commission le président du tribunal civil et un juge au même tribunal. Si le président de la chambre de commerce est en même temps président du tribunal, on appelle un autre membre de la chambre; dans les villes où il n'existe pas de chambre de commerce, on appelle le président et un membre de la chambre consultative des arts et métiers; à défaut, on appelle un conseiller municipal; 3° de trois conseillers généraux choisis, autant que possible, parmi les membres élus dans les cantons du ressort; 4° du président du conseil des prud'hommes, et, s'il y en a plusieurs, du plus âgé des présidents; à défaut du conseil des prud'hommes, on appelle dans la commission le juge de paix ou le plus âgé des juges de paix de la ville où siège le tribunal; 5° du maire de la ville où siège le tribunal de commerce, et, à Paris, du président du conseil municipal (art. 619, C. comm., modifié par la loi du 21 déc. 1871).

**62.** — Les juges au tribunal de commerce, les membres de la chambre de commerce, les juges du tribunal civil et les conseillers municipaux, qui font partie de la commission chargée de composer la liste des électeurs dont il s'agit, sont élus par les corps auxquels ils appartiennent (art. 619).

**63.** — Chaque année, la commission remplit les vacances provenant de décès ou d'incapacités légales survenues depuis la dernière révision. Elle ajoute à la liste, en sus du nombre des électeurs fixé par l'art. 618, les anciens membres de la chambre et du tribunal de commerce et les anciens présidents des conseils des prud'hommes (Même art. 4).

**64.** — Ne peuvent être portés sur les listes, ni participer à l'élection, s'ils y ont été portés : 1° les individus condamnés soit à des peines afflictives ou infamantes, soit à des peines correctionnelles pour des faits qualifiés crimes par la loi, ou pour délits de vol, escroquerie, abus de confiance, usure, attentat aux mœurs, soit pour contrebande, quand la condamnation pour ce dernier délit aura été d'un mois au moins d'emprisonnement; 2° les individus condamnés pour contravention aux lois sur les maisons de jeu, les loteries et les maisons de prêts sur gages; 3° les individus condamnés pour les délits prévus aux art. 413, 414, 419, 420, 421, 423, 430, § 2, C. pén., et aux art. 596 et 597, C. comm.; 4° les officiers ministériels destitués; 5° les faillis non réhabilités, et généralement tous ceux que la loi électorale prive du droit de voter aux élections législatives (Même art. 4).

**65.** — Aux termes de l'art. 21, L. 4 mars 1889, « à partir du jugement d'inventaire de la liquidation judiciaire, le débiteur ne peut être nommé à aucune fonction élective. S'il exerce une fonction de cette nature, il est réputé démissionnaire ». Il en résulte que les commerçants qui se trouvent dans cette situation ne sont pas éligibles aux chambres de commerce; mais ils restent électeurs, les incapacités électorales étant de droit étroit.

**66.** — Les étrangers naturalisés jouissent des mêmes droits que les nationaux, à l'exclusion seulement de l'éligibilité aux assemblées législatives (art. 3, L. 26 juin 1889). Il en résulte qu'ils peuvent être élus aux chambres de commerce. Mais l'étranger, même admis à domicile, n'est ni électeur, ni éligible.

**67.** — La liste des électeurs une fois dressée est envoyée au préfet, qui la fait publier et afficher. Un exemplaire signé par le président du tribunal de commerce est déposé au greffe du tribunal de commerce (art. 619).

**68.** — Tout patenté du ressort a le droit d'en prendre connaissance et, à toute époque, de demander la radiation des électeurs qui se trouvent dans un des cas d'incapacité prévus par la loi (V. *suprà*, n. 64). L'action est portée sans frais devant le tribunal civil, qui prononce en Chambre du conseil. En cas d'appel, la cour statue dans la même forme (Même art.).

**69.** — En principe, pour être éligible à la chambre de commerce, un commerçant doit être français, âgé de trente ans, avoir été inscrit à la patente, en *son nom personnel,* depuis cinq ans, et avoir son domicile dans la circonscription de la chambre de commerce au moment de l'élection.

**70.** — Ces conditions sont les mêmes que celles formulées pour l'éligibilité au tribunal de commerce par l'art. 620, C comm., modifié par les lois des 21 déc. 1871 et 5 déc. 1876, qui est ainsi conçu : « Tout commerçant et agent de change, âgé de trente ans, inscrit à la patente depuis cinq ans, et domicilié, au moment de l'élection, dans le ressort du tribunal, toute personne

ayant rempli pendant cinq ans les fonctions de directeur de société anonyme, tout capitaine au long cours et maître au cabotage ayant commandé pendant cinq ans, justifiant des mêmes conditions d'âge et de domicile, porté sur la liste des électeurs ou étant dans les conditions voulues pour y être inscrit pourra être nommé juge ou suppléant. — Les anciens commerçants et agents de change seront éligibles s'ils ont exercé leur commerce pendant le même temps » (V. art. 620, C. comm., modifié par la loi du 21 déc. 1871, le décret du 22 janv. 1872, art. 4, et la loi du 5 déc. 1876).

**71.** — Les courtiers conducteurs de navires sont considérés comme commerçants et, par suite, électeurs et éligibles. — Cass., 14 avr. 1880, Thomas, [S. 81.1.121, P. 81.1.265] — *Sic*, Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 206, p. 184, note 4.

**72.** — Remarquons qu'il n'est pas nécessaire, pour être éligible à une chambre de commerce, que la durée des cinq années de patente soit non interrompue. Il a été, en effet, décidé que le commerçant qui a été inscrit pendant cinq ans aux rôles des patentes peut être élu membre d'une chambre de commerce, bien que ces cinq années n'aient pas été consécutives (C. comm., art. 620, Décr. 22 janv. 1872, art. 4). — Aix, 12 févr. 1874, Vezian, [S. 74.2.72, P. 74.344, D. 74.2.171] — Cons. d'Et., 20 janv. 1888, Election à la chambre de commerce de Bayonne, [S. 90.3.1, P. adm. chr., D. 89.3.42]

**73.** — Par exemple, il est indispensable que la patente soit au nom personnel du commerçant. C'est en ce sens que le Conseil d'Etat a tranché la question en jugeant : que le commerçant qui n'est pas patenté en son nom personnel depuis cinq ans, n'est pas éligible à la chambre de commerce, lors même que, pendant le même temps, il aurait dirigé, en qualité de commis intéressé, la succursale d'une maison de commerce, inscrite à la patente au nom de la maison principale. — Cons. d'Et., 9 nov. 1877, Bertrand et Binet, [S. 79.2.273, P. adm. chr., D. 78.3.9]

**74.** — Plusieurs associés en nom collectif ne peuvent faire partie simultanément de la même chambre de commerce. Dans le cas où plusieurs associés en nom collectif auraient été élus, celui qui aura obtenu le plus de voix, ou, si le nombre de voix est égal, celui qui sera le plus âgé, sera préféré (L. 3 sept. 1851, art. 4).

**75.** — Les membres des chambres de commerce, lorsque la circonscription de ces chambres est la même que le ressort d'un tribunal de commerce, sont nommés par les électeurs désignés conformément aux art. 618 et 619, C. comm., modifiés par la loi du 21 déc. 1871 (L. 22 janv. 1872, art. 1).

**76.** — Quand une chambre de commerce comprend dans sa circonscription plusieurs tribunaux de commerce, il est procédé à l'élection de ses membres d'après les listes dressées par ces tribunaux (Même texte).

**77.** — A défaut de tribunal de commerce dans les arrondissements ou cantons compris dans la circonscription d'une chambre, il est dressé pour lesdits arrondissements des listes d'électeurs d'après les bases déterminées par les art. 618 et 619, C. comm., dont nous avons présenté l'analyse plus haut (Même texte).

**78.** — Les assemblées électorales se tiennent dans la ville où siège la chambre de commerce, et, s'il y a lieu, dans les autres localités de la circonscription désignées par le préfet du département (Décr. 22 janv. 1872, art. 2, alin. 1).

**79.** — Il est procédé à la convocation des électeurs et aux opérations électorales conformément aux dispositions de l'art. 621, C. comm., modifié par la loi du 21 déc. 1871, qui réglait avant 1883 l'élection des juges des tribunaux de commerce (Décr. 22 janv. 1872, art. 2, alin. 2).

**80.** — Or, l'art. 621, C. comm., que nous venons de viser est ainsi conçu : « L'élection sera faite au scrutin de liste pour les juges et les suppléants, et au scrutin individuel pour le président. Lorsqu'il s'agira d'élire le président, l'objet spécial de cette élection sera annoncé avant d'aller au scrutin. Les élections se feront dans le local du tribunal de commerce, sous la présidence du maire du chef-lieu où siège le tribunal, assisté de quatre assesseurs, qui seront les deux plus jeunes et les deux plus âgés des électeurs présents. Au premier tour de scrutin, nul ne sera élu s'il n'a réuni la moitié plus un des suffrages exprimés et un nombre égal au quart du nombre des électeurs inscrits. Au deuxième tour qui aura lieu huit jours après, la majorité relative sera suffisante. La durée de chaque scrutin sera de deux heures au moins, etc. » (art. 621, C. comm.).

**81.** — Rien ne s'oppose à ce que les élections au tribunal de commerce et les élections à la chambre de commerce aient lieu le même jour, dans le même local et devant le même bureau. — [illegible], 23 avr. 1884, [illegible], [S. 85.2.33, P. 85.1.201]

**82.** — [illegible] proclame le résultat de l'élection. Le procès-verbal est rédigé en triple original. Le président transmet immédiatement les trois originaux au préfet, qui en adresse un au ministère du commerce et de l'industrie, et un au président de la chambre. — Raoul Ross, *Manuel du commerce*, [illegible]

**83.** — [illegible] peuvent, pendant le délai des cinq jours qui les suivent, être attaquées par tout électeur (art. 621, C. comm.).

**84.** — Mais les membres d'une chambre de commerce n'ont pas qualité pour se pourvoir, soit collectivement, soit particulièrement, contre l'élection d'un des membres de ladite chambre. — Cons. d'Et., 25 juin 1841, Chambre de commerce de Dieppe, [S. 41.2.497, P. adm. chr.]

**85.** — Les élections des membres des chambres de commerce ne peuvent être attaquées devant la cour d'appel. C'est en ce sens que la question a été résolue par un arrêt de cassation qui décide : que les chambres de commerce étant des corps administratifs et relevant directement du ministre du Commerce et de l'Industrie, ce n'est pas aux cours d'appel, mais bien au ministre du Commerce seul qu'il appartient d'apprécier la validité des élections et d'en prononcer la nullité dans le cas de vice de forme, ou d'inobservation des prescriptions légales (V. Arr. 3 niv. an XI, art. 8; Ord. 16 juin 1832; Arr. 19 juin 1848; Décr. 30 août 1852; 22 janv. 1872). — Cass., 7 mai 1877, Bertrand, [S. 77.1.423, P. 77.716, D. 77.1.447] — Cons. d'Et., 9 nov. 1877, Bertrand et Binet, [S. 79.2.273, P. adm. chr., D. 78.3.9] — V. aussi Cons. d'Et., 22 août 1853, Rochetaillée, [P. adm. chr.]; — 26 févr. 1875, Delhousel, [S. 76.2.305, P. adm. chr.]

**86.** — Il en est ainsi même en Algérie. Les recours doivent être portés devant le ministre du Commerce, et non devant le gouverneur général. — Cons. d'Et., 23 mai 1879, Bertagna, [D. 79.3.107, Leb. chr., p. 406]

**87.** — Le recours, en pareil cas, doit être formé par l'intermédiaire d'un avocat au Conseil d'Etat. — Arg. Cons. d'Et., 23 déc. 1887, Courvisy, [S. 89.3.57, P. adm. chr.]

**88.** — C'est, au contraire, à l'autorité judiciaire qu'est attribué le contentieux des élections des membres du tribunal de commerce. — V. Cons. d'Et., 20 juill. 1877, Administrateur du territoire de Belfort, [S. 79.2.220, P. adm. chr.]

**89.** — Si les décisions prises par le ministre dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire pour approuver l'élection des membres des chambres de commerce ne peuvent donner lieu à aucun recours par la voie contentieuse, il en est autrement des arrêtés ou décisions par lesquels ce ministre statue sur les questions relatives à la validité de l'élection et à la capacité des candidats élus. — Spécialement, le membre élu d'une chambre de commerce peut déférer au Conseil d'Etat la décision ministérielle qui a annulé son élection par le motif qu'il ne serait pas commerçant. — Cons. d'Et., 22 août 1853, précité; — 9 nov. 1877, Bertrand et Binet, [S. 79.2.273, P. adm. chr.]

**90.** — Jugé que la décision ministérielle portant rejet d'une réclamation contre l'élection d'un membre d'une chambre de commerce ne peut être attaquée devant le Conseil d'Etat par un électeur qui n'avait pas signé cette réclamation. — Cons. d'Et., 26 févr. 1875, Delhousel, [S. 76.2.305, P. adm. chr.]

**91.** — ... Et que si l'un des signataires d'une semblable réclamation est décédé, son fils n'est pas recevable à se pourvoir, en son lieu et place, contre la décision du ministre. Le droit de se pourvoir au Conseil d'Etat en matière électorale est, en effet, un droit purement personnel. — Même arrêt. — V. Serrigny, n. 1129; Hérold, *Le droit électoral devant la Cour de cassation*, n. 215.

## CHAPITRE III.

### ATTRIBUTIONS DES CHAMBRES DE COMMERCE.

**92.** — Les attributions des chambres de commerce sont très-nombreuses; mais on peut les ranger sous deux groupes principaux savoir : les attributions consultatives et les attributions administratives.

### § 1. *Attributions consultatives.*

**93.** — Les chambres de commerce sont consultées soit obligatoirement, soit facultativement par le ministre du Commerce et de l'Industrie.

**94.** — Elles jouissent, dans ce but, du privilège de correspondance directe avec le ministre de l'Agriculture et du Commerce. Elles doivent lui donner communication immédiate des avis et réclamations qu'elles seraient dans l'obligation d'adresser aux autres ministres, soit d'office, soit sur la demande qui leur en serait faite (V. L. 3 sept. 1851, art. 15).

**95.** — I. *Du cas où les chambres de commerce sont consultées obligatoirement.* — La loi du 28 mai 1858, sur les ventes publiques de marchandises en gros, contient, comme annexe, le tableau des marchandises qui peuvent ainsi être vendues. Aux termes de l'art. 1, § 2, ce tableau ne peut être modifié qu'après avis des chambres de commerce. — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 579.

**96.** — Aux termes de l'art. 1, L. 31 août 1870, « les magasins généraux autorisés par la loi du 28 mai 1858 et le décret du 12 mars 1859 pourront être ouverts par toute personne et par toute société commerciale industrielle ou de crédit, en vertu d'une autorisation donnée par un arrêté du préfet, après avis de la chambre de commerce, à son défaut, de la chambre consultative, et à défaut de l'une et de l'autre, du tribunal de commerce. — Cet avis *doit* être donné dans les huit jours qui suivent la communication de la demande. — Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

**97.** — En outre, une circulaire du 27 janv. 1873 prescrit aux chambres de commerce d'adresser au ministre du Commerce un rapport annuel sur la situation du commerce et de l'industrie dans la région.

**98.** — II. *Du cas où les chambres de commerce sont consultées facultativement par le ministre.* — Les attributions de cette nature des chambres de commerce sont indiquées dans l'art. 11, L. 3 sept. 1851. Elles consistent : 1° à donner au gouvernement les avis et renseignements qui leur sont demandés sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux ; 2° à présenter leur vues : sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce; sur les améliorations à introduire dans toutes les branches de la législation commerciale, y compris les tarifs des douanes et des octrois; sur l'exécution des travaux et l'organisation des services publics qui peuvent intéresser le commerce et l'industrie, tels que les travaux des ports, la navigation des fleuves, des rivières; les postes, les chemins de fer L. 3 sept. 1851, art. 11).

**99.** — Les chambres de commerce sont spécialement appelées à donner leur avis : sur les changements projetés dans la législation commerciale; sur les élections et règlements des chambres de commerce; sur les créations de bourses et des établissements d'agents de change ou de courtiers; sur les tarifs des douanes; sur les tarifs et règlements des services de transports et autres établis à l'usage du commerce; sur les usages commerciaux, les tarifs et règlements de courtage maritime et de courtage en matière d'assurances de marchandises, de change et d'effets publics; sur les créations de tribunaux de commerce dans leur circonscription; sur les établissements de banque, de comptoirs d'escompte et de succursales de la Banque de France; sur les projets de travaux publics locaux, relatifs au commerce; sur les projets de règlements locaux en matière de commerce ou d'industrie (L. 3 sept. 1851, art. 12).

### § 2. *Attributions administratives.*

**100.** — La mission des chambres de commerce ne consiste pas seulement à donner des avis; ces assemblées ont, de plus, des pouvoirs administratifs très-nombreux.

**101.** — S'il existe dans une même ville une chambre de commerce et une bourse, l'administration de la bourse appartient à la chambre de commerce, sans préjudice des droits du maire et de la police municipale dans les lieux publics (L. 3 sept. 1851, art. 13). — V. *suprà*, v° *Bourse de commerce*, n. 12[illegible].

**102.** — Les établissements créés pour l'usage du commerce, tels que les entrepôts, conditions pour les soies, cours publics pour la propagation des connaissances commerciales et industrielles, sont administrés par les chambres de commerce, s'ils ont été formés au moyen de contributions spéciales sur les commerçants (L. 3 sept. 1851, art. 14, alin. 1).

**103.** — L'administration de ceux de ces établissements qui ont été formés par dons, legs ou autrement, peut leur être remise, d'après le vœu des souscripteurs et donateurs; enfin, cette administration peut leur être déléguée pour les établissements de même nature qui seraient créés par l'autorité (L. 3 sept. 1851, art. 14, al. 2).

**104.** — Le décret du 22 déc. 1866, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'art. 9, L. 18 juill. 1866, sur les courtiers de marchandises, prévoit un autre cas d'intervention administrative des chambres de commerce. Il contient les dispositions suivantes : dans les villes où il existe une liste de courtiers de marchandises dressée par le tribunal de commerce, le cours des marchandises est constaté par les courtiers inscrits sur ladite liste (art. 1).

**105.** — Toutefois, dans le cas où les courtiers inscrits ne représenteraient pas suffisamment tous les genres de commerce ou d'opérations qui se pratiquent sur la place, la chambre de commerce, après avis de la chambre syndicale des courtiers inscrits, peut décider qu'un certain nombre de courtiers non inscrits et de négociants de la place se réuniront aux courtiers inscrits pour concourir avec eux à la constatation du cours des marchandises. Elle fixe, en ce cas, le nombre des courtiers non inscrits et des négociants de la place qui feront partie de la réunion chargée de constater le cours, et les désigne (art. 2).

**106.** — Si, dans le cours de l'année, un des courtiers non inscrits et des négociants de la place désignés pour procéder, avec les courtiers inscrits, à la constatation du cours, vient à décéder, à donner sa démission, ou n'assiste pas à trois réunions successives sans s'être fait excuser, il en est donné immédiatement avis à la chambre de commerce, qui procède à une nouvelle désignation (art. 4).

**107.** — Dans les villes où il n'existe pas de courtiers inscrits, le cours des marchandises est constaté par des courtiers et des négociants de la place, désignés chaque année par la chambre de commerce. Le § 2 de l'art. 3 et l'art. 4 sont applicables au cas prévu par le paragraphe qui précède (art. 5).

**108.** — La chambre de commerce détermine les marchandises dont le cours doit être constaté, ainsi que les jours et les heures où la constatation doit avoir lieu (art. 6).

**109.** — La constatation du cours est faite, pour chaque spécialité de marchandises, par les membres de la réunion qui la représentent, réunis en section. Le tableau des membres qui composent chaque section est arrêté tous les ans par la chambre de commerce, sur la proposition de la chambre syndicale des courtiers inscrits. La chambre de commerce peut, si elle le juge convenable, décider que la constatation du cours sera faite par la réunion générale, sans division par spécialité (art. 7).

**110.** — Les mesures d'exécution que pourrait exiger l'application des règles ci-dessus prescrites seront prises par arrêté du préfet, sur la proposition de la chambre de commerce, après avis du tribunal de commerce et de la chambre syndicale des courtiers inscrits (art. 11).

## CHAPITRE IV.

### ENREGISTREMENT ET TIMBRE.

**111.** — Nous avons vu *suprà*, n. 78 et s., que les chambres de commerce constituent des établissements publics. Il en résulte que les marchés passés par ces établissements doivent être enregistrés dans le délai de vingt jours, et sont passibles du droit proportionnel de 1 p. 0/0, les dispositions de la loi du 11 juin 1859, qui concernent les marchés entre particuliers ne pouvant ici être appliquées (art. 78, L. 15 mai 1818; L. 22 frim. an VII, art. 69, § 5, n. 1; art. 51, n. 1, L. 28 avr. 1816). — Cass., 28 oct. 1885, Cazentre, [S. 86.1.436, P. 86.1.1053, D. 86.1.397]

**112.** — Il faut également leur appliquer l'art. 27, L. 5 juin 1850 et l'art. 11, L. 16 sept. 1871, qui assujettissent à des droits spéciaux de timbre et de transmission les obligations négociables des établissements publics.

**113.** — ... Ainsi que l'art. 1, Décr. 4 mess. an XIII, qui impose aux receveurs de tous établissements publics et aux dépositaires des registres et minutes des actes relatifs à l'administration de ces établissements, l'obligation de « communiquer, sans déplacement, à toute réquisition, aux préposés de l'enregistrement,

leurs registres et minutes d'actes, à l'effet, par lesdits préposés, de s'assurer de l'exécution des lois sur le timbre et l'enregistrement. »

## CHAMBRE DU CONSEIL.

### Législation.

C. civ., art. 46, 70, 71, 72, 75, 99, 112, 218, 310, 354, 355, 393, 457, 458, 466, 467, 480, 483, 494, 496, 497, 509, 758, 767, 768, 770, 773, 795, 796, 798, 800, 803, 806, 811, 812, 814, 936, 940, 958, 2103, 2110, 2128, 2144, 2145, 2174, 2194; — C. proc. civ., art. 116, 119, 133, 134, 311, 313, 380, 546, 681, 743, 779, 838, 855, 859, 861, 885, 886, 890, 954, 963, 984, 986, 987, 998, 1001, 1002, 1035; — C. comm., art. 16, 42, 319, 467, 572; — C. instr. crim., art. 117, 281, 369, 430, 446; — Tar. civ., art. 138 et 139; — 2° tar. 1807, art. 6; — Règl. 1738, tit. 10; — L. 27 nov. 1790 (*portant institution d'un tribunal de cassation et réglant sa composition, son organisation et ses attributions*), art. 13; — L. 2 fruct. an III, art. 27; — L. 21 vent. an VII, art. 23; — L. 25 vent. an XI (*contenant organisation du notariat*), art. 53; — L. 11 germ. an XI (*relative aux prénoms et changements de noms*), art. 3; — Décr. 30 mars 1808 (*contenant reglement pour la police et la discipline des cours et tribunaux*), art. 9, 13, 58, 64, 74, 79, 88, 102, 103; — Décr. 25 févr. 1809, art. 11; — L. 20 avr. 1810 (*sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice*), art. 8, 11; — Décr. 18 juin 1811 (*contenant règlement pour l'administration de la justice en matière criminelle, correctionnelle et de simple police*), art. 108; — Décr. 14 juill. 1813, art. 23, 101; — L. 25 mars 1817 (*sur les finances*), art. 75; — Ord. 30 sept. 1817; — Ord. 11 oct. 1820 (*sur le mode du roulement des magistrats dans les cours et tribunaux*), art. 10; — Ord. 20 oct. 1822, art. 10, 27; — Ord. 15 janv. 1826 (*portant règlement pour le service de la Cour de cassation*), art. 6; — Ord. 1er juin 1828 (*relative aux conflits d'attribution entre les tribunaux et l'autorité administrative*), art. 6, 8, 10, 12; — L. 28 juill. 1833, art. 5 et 7; — L. 30 juin 1838 (*sur les aliénés*), art. 32; — Ord. 18 avr. 1841 (*qui détermine les formes à suivre lorsque les cours et tribunaux sont appelés à donner leur avis sur un projet de loi ou sur tout autre objet d'un intérêt public*), art. 1 et 2; — L. 3 mai 1841 (*sur l'expropriation pour cause d'utilité publique*), art. 13, 25; — Ord. 4 janv. 1843 (*relative à l'organisation des chambres de notaire et à la discipline du notariat*); — L. 18 juin 1850 (*qui crée, sous la garantie de l'Etat, une caisse de retraites ou rentes viagères pour la vieillesse*), art. 4; — Décr. 28 févr. 1852 (*sur les sociétés de crédit foncier*), art. 33; — Décr. 1er mars 1852 (*sur la mise à la retraite des magistrats*), art. 4, 5; — L. 17 juill. 1856 (*qui modifie plusieurs dispositions du Code d'instruction criminelle*); — L. 4 juin 1858 (*Code de justice militaire pour l'armée de mer*), art. 161, 189; — Ord. 31 mai 1862 (*portant règlement général sur la comptabilité publique*), art. 386, 414, 443, 444; — L. 30 juill. 1870 (*portant homologation du personnel du tribunal de première instance de la Seine*); — L. 15 juin 1872 (*relative aux titres au porteur*), art. 7; — L. 27 févr. 1880 (*relative au conseil supérieur de l'instruction publique et aux conseils académiques*), art. 2, 4, 8; — L. 30 août 1883 (*sur la réforme de l'organisation judiciaire*), art. 13 et s.; — L. 27 juill. 1884 (*modifiant l'art. 310, C. civ.*); — Décr. 20 oct. 1884 (*concernant les attributions du procureur général près la cour des comptes*), art. 5; — L. 4 mars 1889 (*portant modification à la législation des faillites*), art. 4 et 25; — L. 10 avr. 1889 (*sur la procédure à suivre devant le Sénat pour juger toute personne inculpée d'attentat contre la sûreté de l'Etat*), art. 18; — L. 22 juill. 1889, art. 6, 23; — L. 24 juill. 1889 (*sur la procédure à suivre devant le conseil de préfecture*), art. 47.

### Bibliographie.

D'Agar, *Le nouveau Ferrière* ou *Dictionnaire de droit et de pratique*, an XII-an XIII, 3 vol. in-4°, v° *Chambre du conseil*. — Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 5, p. 145, § 472. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 7, n. 362. — Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, 1889, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 640 et s., 1168. — Berriat Saint-Prix, *Cours de procédure civile et criminelle*, 1855, 7e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 29. — Bioche, *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1867, 5e édit., 6 vol. in-8°, vis *Femme mariée*, n. 161, *Conseil de famille*, n. 85, *Actes de l'état civil*, n. 52, *Prise à partie*, n. 60, *Expert*, n. 167. — Boitard, de Linage, Colmet d'Âge et Glasson, *Leçons de procédure civile*, 1892, 16e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, p. 1107, n. 760. — Bonnesœur, *Nouveau manuel théorique et pratique de la taxe des frais en matière civile*, 1864, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 161, n. 5. — Boucher d'Argis, *Nouveau dictionnaire raisonné de la taxe en matière civile*, 1882, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Expert*, n. 705. — Carpentier, *Traité du divorce*, 1 vol. in-8°, sur l'art. 301, C. civ. — Carré et Chauveau, *Lois de la procédure civile et commerciale*, 5e édit., 9 vol. in-8°, quest. 9, 861, 1708, 1821, 2909, 2920, 2922 et 2923. — Carré, Chauveau et Dutruc, *Supplément alphabétique et analytique aux lois de la procédure*, 1888, 2e édit., 1 vol. in-8°, *passim*. — Chardon, *Traité de la puissance maritale*, 1841-1843, 1 vol. in-8°, p. 295. — Chauveau et Godoffre, *Commentaire du tarif en matière civile*, 1864, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 312. — Clerc, *Traité général du notariat et de l'enregistrement*, 1880, 2e édit., 4 vol. in-8°, t. 3, n. 1040. — Clerc, Dalloz et Vergé, *Formulaire général et complet du notariat*, 1881, 7e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, p. 245. — Coin-Delisle, *Actes de l'état civil*, 1853, 1 vol. in-4°, sur l'art. 99, n. 18. — Crépon, *Traité de l'appel en matière civile*, 1888, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 885, 1130 et s., 1285 et s.; t. 2, n. 3169 et s. — Cubain, *Traité des droits des femmes en matière civile et commerciale*, 1842, 1 vol. in-8°, n. 176. — Delvincourt, *Cours de Code civil*, 1834, 5e édit., 3 vol. in-4°, t. 1, p. 437, note 3. — Dejean, *Traité théorique et pratique des expertises en matières civiles, administratives et commerciales*, 1889, 2e édit., 2 vol. in-8°, n. 399. — Delvincourt, *Cours de Code civil*, 1834, 5e édit., 3 vol. in-4°, t. 1, p. 418, note 5, et p. 437, note 3. — Demante et Colmet de Santerre, *Cours analytique du Code civil*, 1873-1884, 9 vol. in-8°, t. 2, p. 93 et 96. — Demiau-Crouzilhac, *Explication sommaire du Code de procédure civile*, 1828, 1 vol. in-8°, p. 539. — Demolombe, *Cours de Code Napoléon*, 31 vol. in-8°, t. 4, n. 236, 254 et s., 261, 263 et t. 6, n. 92 et 187. — Depeiges, *De la procédure du divorce et de la séparation de corps*, 1887, 1 vol. in-8°, n. 134 et s. — Ducaurroy, Bonnier et Roustain, *Commentaire théorique et pratique du Code civil*, 1851, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 661. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 674. — Duranton, *Cours de droit français suivant le Code civil*, 1844, 4e édit., 22 vol. in-8°, t. 3, n. 299, 329. — Favard de Langlade, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823, 5 vol. in-4°, vis *Autorisation de femme mariée*, *Chambre du conseil*, *Expert*. — De Ferrière, *Dictionnaire de droit et de pratique*, 1762, 2 vol. in-8°, v° *Chambre du conseil*. — Fons, *Les tarifs en matière civile*, 1842, 1 vol. in-8°, p. 357. — Fuzier-Herman, *Code civil annoté* (en cours de publication) *sur les art. 215 et s.* — Garsonnet, *Traité théorique et pratique de procédure*, 1882-1891, 4 vol. in-8°, parus, t. 1, n. 25, 29, 36; t. 2, n. 215; t. 3, n. 332, note 4. — Gillet et Demoly, *Analyse des circulaires, instructions et décisions émanées du ministère de la justice*, 1876, 3e édit., 2 vol. in-8°, *passim*. — Goujet, Merger et Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, 1877-1881, 3e édit., 6 vol. in-8°, vis *Femme*, *Jugement*. — Huc et Orsier, *Le Code civil italien et le Code Napoléon*, 1868, 2e édit., 2 vol. in-8°. — Hutteau d'Origny, *De l'état civil et de ses améliorations*, 1823, 1 vol. in-8°, p. 419. — Laferrière, *Cours de droit public et administratif*, 1860, 5e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, p. 579. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement*, 20 vol. parus, v° *Chambre du conseil*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 3, n. 138 et s.; t. 5, n. 261 et s. — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial* (en cours de publication), 2e édit., 2 vol. in-8°, parus, t. 2, n. 3222. — Magnin, *Traité des minorités, tutelles et curatelles*, 1842, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 323. — Marcadé et Pont, *Explication théorique et pratique du Code civil*, 1872-1884, 7e édit., 13 vol. in-8°, t. 2, art. 360, § 3. — Massabiau, *Manuel du ministère public*, 1876-1885, 4e édit., 3 vol. in-8°, n. 1142, 1577 et 1578. — Merlin, *Recueil alphabétique des questions de droit*, 4e édit., 8 vol. in-4°, vis *Adoption*, *Autorisation de femme mariée* (sect. 8, n. 6), *Ministère public*, *Signature*. — Morin, *De la discipline des cours et tribunaux, du barreau et des corporations d'officiers publics*, 1867-1868, 3e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 252, 305, 319, 418, 778 et 779. — Ortolan et Ledeau, *Le ministère public en France*, 1831, 2 vol. in-8°, t. 1, p. 188. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de pu-

blication), t. 17, v° *Chambre du conseil.* — Pigeau et Crivelli, *La procédure civile des tribunaux de France*, 1837, 3e édit., 2 vol. in-4°, t. 2, p. 590. — Pigeon, *Traité et formulaire des expertises en matière civile et en matière d'enregistrement*, 1886, 1 vol. in-8°, n. 381. — Proudhon, *Traité de l'état des personnes*, 1848, 2 vol. in-8°, t. 1, p. 270. — Rodière, *Traité de compétence et de procédure en matière civile*, 1878, 5e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, p. 16, 139, 182, 413. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Discipline*, n. 158. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale*, 1885, 9e édit., 9 vol. in-8°, vis *Autorisation de femme mariée*, *Expert*. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit*, v° *Chambre du conseil.* — Serrigny, *Traité de l'organisation, de la compétence et de la procédure en matière contentieuse administrative*, 1865, 2e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 198. — Tessier, *Théorie et pratique de la tierce-opposition*, n. 83 et s., 551 et s. — Thomine-Desmazures, *Commentaire sur le Code de procédure civile*, 1832, 2 vol. in-4°, n. 1008. — Toullier et Duvergier, *Droit civil français*, 1844-1848, 6e édit., 21 vol. in-8°, t. 2, n. 229. — Troplong, *Commentaire du titre du contrat de mariage*, 1857, 4 vol. in-8°, t. 4, 3497. — Valette, *Cours de Code civil*, 1872, 1 vol. in-8°, t. 1, p. 603; — *Explication sommaire du Code civil*, liv. 1, p. 453. — Vasserot, *Manuel des experts en matière civile*, 1845, 1 vol. in-8°, n. 82. — Vraye et Gode, *Le divorce et la séparation de corps*, 1887, 2e édit., 2 vol. in-8°, n. 833 et s. — Zachariæ, Massé et Vergé, *Le droit civil français*, 1854-1860, 5 vol. in-8°, t. 1, § 876, p. 348, note 4, et t. 4, § 624, p. 14.

Bertin, *Chambre du conseil en matière civile et disciplinaire*, 1856, 2e édit., 2 vol. in-8°. — Debelleyme, *Ordonnance sur requête et sur référé*, 1891, 4e édit., 2 vol. in-8°, p. 127 et 219.

*Revue critique de législation et de jurisprudence*, t. 3, p. 575 (Vente).

*Questions de compétence* (Nicias-Gaillard) : Rev. L. Wolowski, t. 6, p. 142. — *Examen doctrinal de la jurisprudence en matière de procédure civile. Jugement d'appointement de preuve en matière d'interdiction. Chambre du conseil, art. 893, C. proc. civ.* (Bonnet) : Rev. crit., t. 17, p. 209. — Glandaz, *Gazette des tribunaux du 10 avr. 1857*.

INDEX ALPHABÉTIQUE.

DIVISION.



---

## CHAPITRE I.

### DE LA CHAMBRE DU CONSEIL ENVISAGÉE COMME LIEU DES DÉLIBÉRÉS.

**1.** — On appelle d'abord chambre du conseil le lieu où délibèrent les magistrats et où se plaident certaines affaires.

**2.** — Dans toutes les juridictions il y a une pièce dite chambre du conseil où les magistrats peuvent se retirer pour délibérer. Aux termes d'une circulaire donnée pour l'application de la loi du 18 juill. 1892, les jugements au tribunal de la Seine ne doivent jamais faire l'objet de délibérés pris pendant les suspensions d'audience; mais ces délibérés ne doivent avoir lieu que l'un des jours où la chambre ne siège pas (V. *Gazette des tribunaux*, 14 sept. 1892). C'est en chambre du conseil également que doivent se réunir les conférences organisées avec les avoués par la nouvelle loi pour hâter l'expédition des affaires (V. art. 13, L. 27 nov. 1790, sur la formation d'un tribunal de cassation; art. 116, C. proc. civ.; art. 369, C. instr. crim.).

**3.** — Il y a une chambre de conseil également dans les juridictions exceptionnelles : L. 10 avr. 1889, sur la procédure à la haute-cour de justice (art. 18) : L. 8 juin 1857, Code de justice pour l'armée de terre (art. 131 et 165) ; L. 4 juin 1858, sur les tribunaux de marine (art. 161 et 189).

**4.** — Le ministère public n'entre point dans la chambre du conseil (Décr. 30 mars 1808, art. 88). — ... Sauf à la Cour de cassation. — V. *suprà*, v° *Cassation* (Cour de), n. 370.

**5.** — C'est en chambre du conseil qu'a lieu la comparution des parties quand elle n'a pas lieu à l'audience (art. 119, C. proc. civ.).

**6.** — Aux termes de l'art. 380, C. proc. civ., lorsqu'un juge connaît une cause de récusation en sa personne il est tenu de le déclarer à la chambre qui décide s'il doit s'abstenir. Cette communication et cette décision (qui du reste n'est pas un jugement proprement dit) ont lieu à la chambre du conseil. — V. *infrà*, v° *Récusation*.

**7.** — A la Cour de cassation la désignation du tribunal de renvoi, aux termes de l'art. 430, C. instr. crim., doit être faite par délibération spéciale prise *en Chambre du conseil* immédiatement après l'arrêt de cassation et il en est fait mention expresse dans cet arrêt. Il en est de même au civil. — V. *suprà*, v° *Cassation* (Cour de), n. 393.

**8.** — Cette désignation n'est qu'un acte d'administration judiciaire : la conséquence en est que la cour a sur ce point la plus grande liberté d'action; qu'elle peut revenir notamment sur la désignation d'abord faite par elle et modifier à cet égard sa décision sans qu'il y ait lieu d'appeler les parties en cause.

**9.** — Dans les grands tribunaux, chaque section du tribunal a sa chambre particulière pour délibérer, et il existe une pièce plus grande pour les réunions générales des sections du tribunal.

## CHAPITRE II.

### DU RÔLE DE LA CHAMBRE DU CONSEIL AU POINT DE VUE DE L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

**10.** — Les chambres d'un tribunal de première instance se réunissent en assemblée générale dans la chambre du conseil pour : 1° prendre des mesures d'administration intérieure à savoir pour : arrêter ou modifier le règlement intérieur du tribunal (Décr. 30 mars 1808, art. 9 et 13), examiner le tableau arrêté par la commission de roulement (Ord. 11 oct. 1820, art. 10), régler le service des huissiers audienciers (Décr. 14 juill. 1813, art. 23), fixer l'emploi des sommes consacrées aux dépenses annuelles des tribunaux; arrêter les mesures relatives à l'entretien des bâtiments, de la bibliothèque et des cérémonies publiques; nommer un infirmier au service du tribunal et les agents subalternes qui sont à sa disposition (Décr. 18 juin 1811 art. 108), rédiger les discours et adresses qui sont présentés en son nom (Décr. 25 févr. 1809, art. 1); résoudre les diverses questions que peuvent soulever les rapports du tribunal avec la cour d'appel et le garde des sceaux ; 2° délibérer sur les réquisitions du ministère public relatives à l'exécution des lois et règlements (Décr. 30 mars 1808, art. 79); 3° traiter les affaires qui concernent les officiers ministériels : examiner les avis émis par leurs chambres de discipline sur les objets de leur compétence (Décr. 30 mars 1808, art. 64), contrôler les traités de cession de leurs offices ; donner avis sur le changement de résidence d'un huissier ou d'un notaire ou sur le point de savoir s'il y a lieu d'autoriser les avoués à plaider, homologuer l'arrêté annuel de la chambre des huissiers relativement à leur bourse commune (Décr. 14 juill. 1813, art. 101); 4° désigner les membres du bureau d'assistance judiciaire qui sont à la nomination du tribunal (L. 22 janv. 1851, art. 2); 5° donner avis sur les projets de loi

que le gouvernement croit devoir soumettre à l'examen des corps judiciaires (Ord. 18 avr. 1841, art. 1).

**11.** — Les attributions gracieuses des tribunaux de commerce qui s'exercent en chambre du conseil consistent à nommer les agréés, choisir les huissiers audienciers, experts, traducteurs et interprètes, à donner avis sur le choix des greffiers, à dresser la liste des arbitres rapporteurs et des syndics de faillite, à désigner les journaux qui recevront et publieront les extraits d'acte de société en nom collectif ou en commandite, à régler le tarif de l'impression de ces extraits (C. comm., art. 42). — Garsonnet, t. 1, p. 130, n. 29; Nouguier, t. 1, p. 165 et s.

**12.** — C'est encore en chambre du conseil qu'il est pourvu à l'exécution des lois du 17 juill. 1866 et décret du 22 nov. 1866, portant qu'il pourra être dressé par le tribunal de commerce une liste des courtiers de la localité qui auraient demandé à être inscrits.

**13.** — A la cour d'appel, l'assemblée générale de toutes les chambres convoquées pour régler des affaires qui ne comportent pas la publicité de l'audience se tient en chambre du conseil (L. 20 avr. 1810, art. 8). C'est là qu'ont lieu, au commencement de l'année, l'audience où la cour entend le compte rendu de l'administration de la justice dans le ressort pendant l'année précédente, et, dans le cours de l'année, les assemblées générales où la cour règle les détails de son administration intérieure, autorise les avoués à plaider, dans les tribunaux du ressort où il n'existe pas d'avocats en nombre suffisant (Décr. 25 juin 1878, art. 1), et donne son avis sur les projets de loi renvoyés à son examen par le gouvernement. La cour peut aussi, toutes chambres réunies, entendre les dénonciations de crimes ou de délits qui lui sont faites par un de ses membres et mander devant elle le procureur général pour lui enjoindre de poursuivre et lui demander compte des poursuites commencées (L. 20 avr. 1810, art. 11).

**14.** — Toutes les chambres de la Cour de cassation se réunissent en chambre du conseil pour régler les détails de l'administration intérieure de la cour et délibérer sur les projets de loi renvoyés par le gouvernement à son examen.

**15.** — A la Cour des comptes on trouve aussi une chambre du conseil. Y sont arrêtées avant d'être prononcées publiquement les déclarations générales constatant la conformité des arrêts de la cour avec les comptes d'année et d'exercice publiés par le ministre. Lorsqu'il y a lieu, les trois chambres se réunissent pour former la chambre du conseil (Ord. 31 mai 1862, art. 386). Le maître présente à la chambre son opinion sur tout ce qui est relatif à la ligne de compte et aux autres observations. La chambre prononce ses décisions sur la première partie, et renvoie, s'il y a lieu, les propositions contenues dans la seconde à la chambre du conseil chargée de statuer sur ses propositions dans les formes déterminées (Décr. 31 mai 1862, sur la comptab. publ., art. 414). Le conseiller référendaire chargé de réunir les déclarations de conformité arrêtées par chaque chambre fait son rapport à la cour réunie en chambre du conseil (art. 443). Les observations du conseiller-maître sont discutées en chambre du conseil (art. 444). Lorsque la chambre du conseil statue par voie de déclaration générale, le ministère public prend part aux débats et aux délibérations (Décr. 20 oct. 1884, art. 5). La rédaction du rapport à l'empereur (aujourd'hui Président de la République) est discutée, délibérée et arrêtée en chambre du conseil (art. 447). Le ministère public prend part aux débats et aux délibérations, ainsi qu'au vote lorsque la chambre du conseil délibère sur le rapport public (Décr. 17 juill. 1884, art. 5). Sont encore soumises à la chambre du conseil de la Cour des comptes les questions générales de jurisprudence ainsi que les affaires d'ordre intérieur.

## CHAPITRE III.

### DE LA CHAMBRE DU CONSEIL ENVISAGÉE COMME JURIDICTION.

**16.** — Nous avons fait connaître les principales acceptions du mot chambre du conseil. On donne aussi ce nom à la section du tribunal qui exerce sa juridiction dans la salle des délibérés.

**17.** — On nommait encore chambre du conseil la réunion du tribunal ou d'une section à l'effet de statuer sur les affaires qui lui étaient soumises tous les huit jours en matière criminelle par le juge d'instruction; mais la loi du 17 juill. 1856 ayant investi le juge d'instruction lui-même des pouvoirs de la chambre du conseil cette juridiction a été supprimée. Nous ne nous occuperons donc ici que de la juridiction de la chambre du conseil en matière civile.

**18.** — D'après le Code d'instruction criminelle c'est en chambre du conseil, sur simple requête, le ministère public entendu, que le tribunal correctionnel, la chambre des appels correctionnels ou la chambre d'accusation statue sur les demandes de mise en liberté provisoire (art. 117). — V. *infrà*, v° *Liberté provisoire*.

### Section I.

#### Notions historiques. — Organisation.

**19.** — François Ier avait établi par un édit de juin 1554 une chambre du conseil au parlement de Paris pour juger les appellations verbales appointées au conseil. Les conseillers de la grand chambre étaient partagés en trois colonnes dont l'une fournissait la chambre du conseil. Par un édit de mars 1477 une chambre du conseil avait été aussi établie au parlement de Dijon.

**20.** — Il existait au Châtelet de Paris une chambre spéciale du conseil qui formait un des quatre services du tribunal. La chambre du conseil, disait Ferrières (*Dictionnaire du droit pratique*) est celle où se jugent les affaires de rapport et où se délibèrent les affaires qui concernent la compagnie. Il y en a dans la plupart des juridictions. — V. aussi Pigeau, *Procédure du Châtelet de Paris*, t. 1, p. 100.

**21.** — Lors de la création du système judiciaire actuel, aucune loi n'avait constitué de chambre spéciale du conseil en matière civile. Comme le fait remarquer M. Bertin (*Chambre du conseil*, n. 6), « le laconisme et les lacunes de la loi sur la chambre du conseil s'expliquent facilement. La législation a pour but de créer non des abstractions mais des règles pratiques. Il y a cinquante ans (M. Bertin écrivait en 1816) la chambre du conseil n'avait que bien rarement à statuer sur des questions d'autorisation, et la loi telle qu'elle est pouvait suffire à la solution des difficultés qui se rencontraient dans la pratique. »

**22.** — Mais, continue le même auteur, le temps a marché, l'extension prodigieuse de la propriété mobilière, la rapidité, la multiplicité, la variété infinie des transactions sont venues augmenter dans des proportions considérables la nécessité de recourir à la chambre du conseil qui s'est trouvée ainsi appelée à résoudre d'innombrables questions.

**23.** — C'est précisément à Paris que ce fait se présenta, et c'est ce qui conduisit M. de Belleyme, président du tribunal civil, à centraliser dès 1840 à la première chambre les affaires de la chambre du conseil confiées à l'examen et au rapport de magistrats spécialement chargés de ce service, le procureur chargeant de son côté un seul substitut de donner ses conclusions dans ces sortes d'affaires portées sur des feuilles d'audiences spéciales. — Une autorisation spéciale du garde des sceaux a sanctionné cette organisation en 1854. La plupart des grands tribunaux se la sont appropriée.

**24.** — Cette institution d'une chambre du conseil dans le tribunal de la Seine a été assurément une excellente mesure d'administration : néanmoins elle ne peut être tenue comme suffisante : ce que demandent les hommes les plus compétents c'est qu'une loi d'organisation vienne combler ce qu'ils appellent une lacune législative. — De Belleyme, *Préface de l'ouvrage de M. Bertin*, p. 15; Glandaz, *Gazette des trib.*, 10 avr. 1857; Bertin, *Chambre du conseil*, n. 9; Garsonnet, t. 1, n. 25 p. 122 — En 1854, la chambre du conseil statuait sur près de 1,800 affaires. Il a été rendu, en 1877, 1,218 décisions en chambre du conseil (*Compte général de l'administration de la justice civile et commerciale en France pendant l'année 1878*). Pour toutes les chambres du conseil des tribunaux de France, la statistique de 1889 porte 10,978 décisions.

**25.** — La chambre du conseil du tribunal de la Seine a théoriquement deux audiences par semaine le mardi et le mercredi; mais, de fait, elle siège en général presque tous les jours. Elle ne se constitue qu'après l'audience de la première chambre; quelquefois, elle se réunissait pendant la suspension, mais une circulaire du ministre de la Justice adressée au premier président et au procureur général de la cour de Paris en vue d'assurer l'application de la loi du 18 juill. 1892, a interdit ces séances; avant cette circulaire, la chambre du conseil ne se composait

que des membres de cette chambre qui n'étaient pas retenus par les opérations judiciaires auxquelles préside un juge, comme enquêtes, interrogatoires sur faits et articles, transports sur les lieux, etc. Mais la même instruction prescrit qu'elle ne soit composée que de magistrats qui n'auront pas siégé ce jour-là en audience publique. Le président du tribunal qui préside également cette chambre ne serait donc plus obligé de concilier ce service avec ses autres occupations : la présidence de la première chambre, l'audience des référés, et la réponse des requêtes.

**26.** — Autrefois, vu l'insuffisance des magistrats du parquet, le substitut attaché à la chambre du conseil était en même temps attaché à une autre chambre; ce qui faisait qu'il ne siégeait pas à la chambre du conseil, et que son rôle se bornait à l'étude des affaires et aux conclusions écrites. C'était le substitut d'audience de la première chambre qui siégeait à la chambre du conseil Mais comme le service public à la première chambre est assez lourd, il était plutôt censé soutenir oralement qu'il ne soutenait en réalité les conclusions écrites prises par son collègue. Désormais, en vertu de la circulaire précitée, le membre du parquet qui aura visé les requêtes devra toujours assister à l'audience de la chambre du conseil.

**27.** — Mais ce ne sont là en réalité que des règles tracées par la pratique. Si elles n'ont été consacrées par aucun texte législatif, ce n'est pas que l'opinion publique ne s'en soit souvent préoccupée. Une délibération du tribunal de la Seine en date du 19 mars 1850, transmise au ministre de la Justice, sollicita que cette institution fût régularisée et qu'il fût créé une chambre du conseil indépendante. En 1866, ce vœu paraît être pris en considération dans les travaux préparatoires du Code de procédure. — V. rapport présenté par M. Greffier dans les papiers du Conseil d'Etat, 7 nov. 1866, n. 70, p. 25 et s.

**28.** — Depuis, l'organisation complète de la chambre du conseil a fait l'objet d'une proposition de loi soumise au Sénat par M. Bozérian (V. Impression du Sénat, session ordinaire de 1877, n. 97). Au nom de la commission d'initiative parlementaire M. Lacomme a déposé un rapport sur cette proposition (V. Impression du Sénat, session ordinaire de 1878, n. 306). On peut consulter à ce sujet les observations de la chambre des avoués au tribunal de la Seine (Paris 1878). — Bertin, réponse à ces observations (Paris 1878).

**29.** — A Lyon, la chambre du conseil est composée du président du tribunal, d'un juge d'instruction, d'un juge et d'un juge suppléant, soit quatre membres pris la plupart du temps chacun dans l'une des quatre chambres du tribunal. Le ministère public y est représenté par un substitut, le même généralement qui est chargé du service de la réception du public. Un commis greffier complète cette chambre. Elle siège le jeudi, un des deux jours d'audience de la première chambre où le président n'y siège pas.

**30.** — A Marseille, c'est la première chambre qui fonctionne comme chambre du conseil. Elle statue sur les affaires qui doivent être déférées à cette juridiction avant ou après les audiences, suivant les besoins du service. Le substitut de la première chambre y fait le service du ministère public.

**31.** — Pendant la période des vacances des tribunaux, les attributions de la chambre du conseil sont dévolues à la chambre des vacations Jugé spécialement que les poursuites disciplinaires contre un avoué requièrent célérité et qu'elles rentrent, à raison de leur nature, dans la compétence des tribunaux siégeant en temps de vacations. — Cass., 6 août 1867, X..., [S. 68.1.21, P. 68.1.32, D. 67.1.319]

### Section II.

#### Compétence de la chambre du conseil.

##### § 1. *Compétence* ratione materiæ.

**32.** — M. Berriat Saint-Prix (*Proc. civ.*, t. 1, p. 29, note 43), pose le principe de compétence de la chambre du conseil en matière civile. D'après lui, c'est une juridiction d'exception qui, par suite, n'a compétence que dans les cas qui lui ont été spécialement attribués par la loi, par dérogation à la règle générale d'après laquelle tout jugement doit être prononcé publiquement.

**33.** — Il en résulte qu'en principe toute extension de la compétence au delà des termes de la loi serait un abus. Toutefois la jurisprudence du tribunal de la Seine admet cette compétence en ce qui touche les taxes d'experts, à raison de son utilité et par analogie avec une autre matière rentrant textuellement dans la juridiction de la Chambre du conseil, les taxes d'officiers ministériels. — De Belleyme, *Introd. à l'ouvrage de M. Bertin*, p. 12 et 13.

**34.** — Mais l'opinion de M. Berriat Saint-Prix doit être combattue en ce qui concerne la juridiction gracieuse. Le silence de la loi ne peut permettre à la justice de laisser certains intérêts sans protection. — En ce sens Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chambre du conseil*; Bertin, t. 1, n. 20; De Belleyme, *Introd. à l'ouvrage de M. Bertin*, p. 13, et la jurisprudence constante du tribunal de la Seine et de la cour de Paris.

**35.** — Toutefois cette juridiction même a ses limites et la chambre du conseil ne peut et ne doit statuer que lorsque son autorisation est nécessaire; elle doit rejeter la demande lorsque l'acte sollicité peut intervenir sans son autorisation : il ne suffirait pas évidemment que toutes les parties intéressées fussent d'accord pour établir sa compétence. — Bertin, n. 11 et s.; Glandaz, *Gaz. des trib.*, 10 avr. 1857.

**36.** — Le principe étant ainsi posé, il nous reste à déterminer les cas dans lesquels la compétence a été reconnue à la chambre du conseil. A cet égard, nous empruntons à l'excellent ouvrage de M. Bertin la nomenclature si lucide qu'il a présentée des attributions de la Chambre du conseil en matière civile, distingant d'abord avec soin comme lui la juridiction gracieuse de la juridiction contentieuse de cette chambre.

1° *Juridiction gracieuse.*

**37.** — Comme juridiction gracieuse, la chambre du conseil connaît des matières suivantes :

1° Constatation des naissances, mariages et décès (C. civ., art. 46; L. 25 mars 1817, art. 75).

**38.** — 2° Rectification des actes de l'état civil (C. civ., art. 99; C. proc. civ., art. 855; L. 25 mars 1817, art. 75). Les demandes de rectification qui sont déférées par la loi à la chambre du conseil sont seulement celles qui signalent des omissions, des erreurs matérielles sur les noms et prénoms, sur la demeure et l'âge des personnes dénommées aux actes, et alors qu'il n'apparait pas que la solution puisse léser les intérêts des tiers. Mais si la demande soulève une question d'état, la rectification intéresse au plus haut degré non seulement les tiers, mais l'ordre social qui ne permet pas que l'état des citoyens puisse être modifié sans que toutes les formalités et les garanties ordinaires aient précédé la solution qui doit intervenir sur les questions de cette importance. Le tribunal doit alors se prononcer publiquement et en la forme ordinaire. — Cass., 14 mai 1834, Despine, [P. chr.] — Pau, 16 mai 1853, d'Etchandy, [S. 53.2.491, P. 54.1.566, D. 54.5.13] — Agen, 27 nov. 1866, Lacuée de Cessac, [S. 67.2.138, P. 67.573, D. 66.2.223] — Alger, 16 déc. 1878, Alcina, [S. 80.2.15, P. 80.102] — Chambéry, 20 juill. 1885, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Acte de l'état civil*, n. 119] — Trib. Seine, 7 janv. 1851; — 10 juill. 1851; — 30 juill. 1851; — 23 juill. 1852; — 21 août 1852; 27 août 1852; — 19 mars 1853; — 3 juill. 1853; — 18 juin 1853; — 6 juill. 1853; — 27 août 1853; — 12 nov. 1853; — 15 févr. 1854, [rapportés par Bertin, t. 1, n. 159 et s., p. 157 et s.] — V. aussi Trib. Seine, 18 juin et 3 août 1852. — *Sic*, Aubry et Rau, t. 1, § 63, p. 209 et 210, texte et note 6; Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Acte de l'état civil*, n. 52; Chauveau, *Supp. L. proc. civ.*, q. 2893 *ter;* Coin-Delisle, sur l'art. 99, n. 18; Demolombe, t. 1, n. 334; Hutteau d'Origny, *Actes de l'état civil*, p. 419; Marcadé, t. 1, sur l'art. 99, n. 298-III; Zachariæ, Massé et Vergé, t. 1, § 79, p. 108. — *Contrà*, Besançon, 12 juill. 1811, [D. *Rép.*, v° *Actes de l'état civil*, n. 458] — Trib. Seine, 13 janv. 1846; — 8 févr. 1851; — 11 déc. 1851; — 29 déc. 1852; — 9 août 1853; — 24 août 1853. — V. *suprà*, v° *Acte de l'état civil*, n. 722 et s.

**39.** — 3° Changement de noms et prénoms (L. 11 germ. an XI, art. 3). — V. *infrà*, v° *Noms et prénoms*.

**40.** — 4° Actes de notoriété pour mariages (C. civ., art. 70, 71, 72).

**41.** — 5° Adoption (C. civ., art. 354 et 355). — V. *suprà*, v° *Adoption*, n. 153 et s.

**42.** — 6° Absence (C. civ., art. 112 et s., 126, 129; L. 13 janv. 1817, art. 8; C. proc. civ., art. 859). — V. *suprà*, v° *Absence*, n. 78.

**43.** — 7° Mineurs. Homologation de délibérations du conseil

de famille. — Mineurs émancipés (C. civ., art. 457, 458, 466, 467, 483, 484; C. proc. civ., art. 835, 886, 954; L. 27 févr. 1880). Aux termes de cette dernière loi, concernant les aliénations des valeurs mobilières appartenant à des mineurs ou à des interdits, et à la conversion de ces mêmes valeurs en titres au porteur, « lorsque la valeur des meubles corporels sera, d'après l'appréciation du conseil de famille, 1,500 francs en capital, la délibération sera soumise à l'homologation du tribunal qui statuera en *chambre du conseil* le ministère public entendu... ». — Art. 4. *Id.* pour mineurs émancipés. — Art. 8. *Id.* pour mineurs ou aliénés placés sous la tutelle soit de l'assistance publique, soit des hospices.

**44.** — 8° Interdits (C. civ., art. 496. 497, 509; C. proc. civ., art 890 et s.; L. 27 févr. 1880, précitée). Il faut distinguer ici : 1° les mesures préparatoires à l'interdiction, comprenant : la requête, la décision de la chambre du conseil, la convocation du conseil de famille, l'interrogatoire; 2° la deuxième phase de la procédure commençant à l'assignation; 3° la tutelle des interdits. La première période est régie par les principes de la juridiction gracieuse. Tel est du moins l'avis de Bertin (t. 1, n. 638). Baudry-Lacantinerie (t. 1, n. 1168, p. 690) s'exprime ainsi : « Le texte de l'art 497 et celui qui précède, comparé avec le texte de l'art. 498 qui le suit, donnent à entendre que l'administrateur provisoire doit être nommé en la chambre du conseil, car la loi nous y a fait entrer dès le début de cette procédure, et elle ne nous en fait sortir que pour la prononciation du jugement qui statue sur l'interdiction ». Telle paraît être aussi l'opinion des auteurs suivants, qui décident, relativement au jugement qui, après un premier interrogatoire, nomme un administrateur provisoire à un interdit, qu'il doit être rendu en chambre du conseil : Aubry et Rau, t. 1, p. 515, § 125; Demolombe, *Minorité, Tutelle*, t. 8, n. 517; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, *Comment. du Code civil*, t. 1, p. 722; Valette, *Explic. sommaire du livre 1er du Code civil*, p. 453, et *Cours de Code civil*, t. 1, p. 603. Arg. *à contrario* de l'art. 498, C. civ. — V. aussi art. 32, L. 30 juin 1838, sur les aliénés. — Cass., 6 févr. 1856, Chateauvillard et Santerre, [S. 56.1.113, P. 56.1.428, D. 56.1.71] — Amiens, 7 juin 1855, Sainturel, [S. 55.2.500, P. 55.2.427, D. 55 2 500] — *Contrà*, Paris, 9 janv. 1855, Santerre, [S. 55.2.641, cassé par Cass., 6 févr. 1856, précité]

**45.** — Mais, appartient à la période d'interdiction, et, dès lors doit être rendu en audience publique, le jugement statuant sur l'opposition formée par le défendeur à l'interdiction contre le jugement, prononcé en chambre du conseil, qui ordonne son interrogatoire et la convocation du conseil de famille. — Besançon, 19 juill. 1876, de Rochetaillée, [S. 76.2.199, P. 76.815, D. 76.2.42]

**46.** — La deuxième période est régie par les principes du droit commun. Quant à la troisième, pas de difficulté non plus : les actes à l'occasion desquels le tuteur a besoin de l'autorisation de la chambre du conseil sont les mêmes que les actes d'administration en matière de tutelle des mineurs. C'est donc la juridiction gracieuse qui fonctionne ici.

**47.** — 9° Aliénés non interdits (L. 30 juin 1838, art. 32 et s.).

**48.** — 10° Prodigues. — Mêmes observations que pour les interdits.

**49.** — 11° Femmes mariées (C. civ., art. 218; C. proc. civ., art. 861 et s.). Autorisation demandée dans le cas d'incapacité ou d'absence du mari. — V. *suprà*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 433, 481 et s., 498 et s.

**50.** — 12° Restriction de l'hypothèque légale (C. civ., art. 758, 767, 2143, 2144, 2145; C. proc. civ., art. 885 et 886).

**51.** — 13° Envoi en possession de succession des enfants naturels, du conjoint ou du domaine (C. civ., art. 958, 767, 768, 770, 773).

**52.** — 14° Héritiers bénéficiaires (C. civ., art. 803, 806, 814; C. proc. civ., art. 987, 1001, 1002).

**53.** — 15° Curateurs (C. civ., art. 393, 480, 936, 940, 811, 812, 2174, 2194; C. proc. civ., art. 998, 1001). Aliénés. Successions vacantes. Bénéfice d'inventaire. Immeuble délaissé. Curateur *ad hoc*.

**54.** — 16° Administrateurs judiciaires (C. civ., art. 795, 796, 798, 800; C. proc. civ., art. 986). Successions. Sociétés. Faillites. Déconfitures. Offices.

**55.** — 17° Substitution. Placement du prix d'un immeuble exproprié pour cause d'utilité publique ou du capital d'une rente sur l'État remboursé.

**56.** — 18° Objets incessibles ou indisponibles. Dispense de l'exécution de conditions contenues dans l'acte de libéralité si l'exécution n'est pas possible ou est contraire à la volonté du disposant.

**57.** — 19° Expropriation pour cause d'utilité publique (L. 13 mai 1841, art. 13, 25). Consentement amiable des incapables.

**58.** — 20° Caisse de retraites pour la vieillesse (L. 18 juin 1850, art. 4; L. 20 juill. 1886, art. 13, § 8 et 9 et décr. 28 déc. 1886, art. 3; appel de la décision du juge de paix). Mariage. Absence. Autorisation de faire un versement au profit exclusif du déposant. — V. *suprà*, v° *Caisse nationale de retraites pour la vieillesse*, n. 21, 43.

**59.** — 21° Cautionnement des conservateurs des hypothèques (art. 5, L. 21 vent. an VII). Vérification de la valeur suffisante.

**60.** — 22° Privilège des constructeurs (C. civ., art. 2103, 2110). Nomination d'experts.

**61.** — 23° Faillites (C. comm., art. 572; C. proc. civ., art. 954, 963), et liquidations judiciaires (L. 4 mars 1889, art. 4).

**62.** — 24° Conversion de saisie immobilière (C. proc. civ., art. 743 et s.).

**63.** — 25° Conflits d'attributions (Ord. 1er juin 1828, art. 6, 8, 10, 12; L. 21 fruct. an III, art. 27). — Aux termes de l'Ordonnance du 1er juin 1828, art. 2, sur les conflits, c'est en chambre du conseil de la chambre saisie du litige que doit être communiqué par le ministère public l'arrêté du préfet qui élève le conflit.

**64.** — On discute la question de savoir si, en cas de conflit, la juridiction saisie doit nécessairement surseoir à statuer ou si, dans certains cas, du moins, elle peut, en rejetant le conflit, statuer sur le débat soulevé devant elle. — V. *infrà*, v° *Conflit*.

**65.** — En tous cas ce ne serait pas la juridiction spéciale de la chambre du conseil qui fonctionnerait ici : ce serait la chambre du tribunal saisi du litige qui statuerait en chambre du conseil.

**66.** — 26° Commissions rogatoires (C. proc. civ., art. 1035). Exécution. Enquête. Interrogatoire. Caution à recevoir.

**67.** — 27° En ce qui concerne l'exécution en France des jugements étrangers (C. civ., art. 2128; C. proc. civ., art. 546), on distingue suivant qu'il s'agit ou non d'une affaire qui, en France, serait de la compétence de la chambre du conseil, et suivant que la demande d'*exequatur* est ou non l'objet de contradiction de la part de l'adversaire.

**68.** — Si la décision qu'il s'agit de rendre exécutoire en France appartient à la juridiction gracieuse, si elle statue sur une demande qui, par sa nature, appartient à la chambre du conseil, cette chambre est compétente pour connaître la question d'exécution en France. — Douai, 14 août 1845, Guery Labon, [S. 46.2.303, P. 46.2.339, D. 46.2.140] — Trib. Seine, 24 nov. 1852, Bertin, [*loc. cit.*]; — 11 mars 1853, [*Ibid.*]; — 21 nov. 1883, [Clunet, 83.620] — Colmar, 10 févr. 1864, [S. 64.2.122] — Paris, 30 nov. 1886, [J. *la Loi*, 24 déc.]. — *Sic*, Daguin, *Jug. étr.*, p. 202; Weiss, *Tr. élément. de dr. intern.*, p. 971; Rousseau et Laisney, *Dict. de procéd.*, v° *Etranger*, n. 99; Lyon-Caen, note sous Nancy, 7 déc. 1872, Bloch, [S. 73.2.37, P. 73.197, D. 73.2.27]; Despagnet, p. 254; Bertin, t. 2, n. 1381.

**69.** — Il en est de même lorsque l'exécution est réclamée par l'une des parties sans contradiction de la part de l'autre. — Trib. Seine, 13 janv. 1846, [cité par Bertin, *loc. cit.*]; — 23 juill. 1851, [*Ibid.*] — *Contrà*, Trib. Seine, 5 févr. 1848. — Bertin, *Chambre du conseil*, p. 380.

**70.** — Dans tous les autres cas, l'*exequatur* ne peut être demandé par voie de requête à la chambre du conseil, mais doit l'être par voie d'assignation devant le tribunal. — Cass., 30 janv. 1867, Estivant, [S. 67.1.117, P. 67.275, D. 67.1.80] — Douai, 17 août 1863, Luddy, [S. 63.2.255, D. 64.5.135] — Nancy, 7 déc. 1872, précité. — Trib. Hâvre, 8 janv. 1875, [Clunet, 76.103] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 8, p. 419; Fœlix, t. 2, n. 351, p. 77; Bournat, *Rev. prat.*, t. 5, 1858, p. 343; Daguin, *Jug. étrangers*, p. 200; Despagnet, p. 254; Bonfils, p. 257; Weiss, p. 970; Vincent et Pénaud, *Dict. de dr. intern.*, v° *Jugement étranger*, n. 97.

**71.** — 28° Signature des jugements (art. 38 et art. 74, Décr. 30 mars 1808). — Paris, 10 nov. 1838, Brongniard, [P. 38.2.629] — Trib. Seine, 21 juill. 1852, [cité par Bertin, t. 2, n. 1390] — *Sic*, Merlin, *Répert. Encyc.*, v° *Signature*, t. 18, p. 155; Bioche, *Dict. jug. de paix*, n. 55; Vente, *Revue critique législ. et jurispr.*, t. 3, n. 595; Bertin, *loc. cit.* — La question est controversée. Des circulaires attribuent à la cour d'appel le droit de désigner l'un des suppléants du juge de paix pour signer le jugement.

**72.** — 29° Perte ou vol des titres au porteur (L. 15 juin 1872). Aux termes de l'art. 7 de cette loi, « en cas de refus par le président de donner à l'opposant, dont l'opposition n'a pas été contredite pendant un an, l'autorisation de toucher les intérêts échus

ont été entendues, l'opposant pourrait saisir par voie de requête le tribunal civil, lequel statuerait après avoir entendu le ministère public.

**73.** — 30° La plupart des auteurs enseignent que l'assignation, en matière de requête civile doit, à peine de nullité, être précédée d'une requête rédigée et signée par un avoué, dont il doit être donné copie dans l'exploit. L'art. 78 du tarif corrobore cette solution. — Pigeau, t. 1, p. 618; Carré, quest. 1781; Rodière, t. 2, p. 123.

**74.** — Il semble même que l'ordonnance doive émaner du *tribunal tout entier* et non pas seulement du président. — Rodière, *loc. cit.;* Garsonnet, t 1, n. 36.

**75.** — Mais la nullité résultant du défaut d'obtention préalable de l'ordonnance serait couverte, nous le croyons, par des défenses au fond. — Rodière, *loc. cit.*

**76.** — Dans ce système, il y aurait un nouveau cas de compétence de la chambre du conseil. M. le président de Belleyme (*Préface sur l'ouvrage de M. Bertin*, p. 12 et 13), se demande si cet auteur n'a pas, sur certains points, en ce qui concerne la juridiction gracieuse, une tendance trop grande à restreindre une compétence que la loi n'a pas jusqu'à présent définie d'une manière complète et méthodique, et qu'il conviendrait d'étendre par cette raison souveraine qu'il s'agit d'affaires où l'intérêt du demandeur n'est en présence d'aucun intérêt rival, où il n'y a pas de débat contradictoire et où la mission des magistrats se borne en définitive à un rôle de surveillance et de protection.

*2° Juridiction contentieuse*

**77.** — Comme juridiction contentieuse, la chambre du conseil statue dans les cas suivants : 1° Femme mariée. Autorisations demandées contradictoirement avec le mari. — V. *suprà*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 433 et s.

**78.** — 2° Baisse de mise à prix en ce qui concerne la vente de biens de mineurs (art. 963, C. proc. civ., 2e part., liv. 2, tit. 6).La question est controversée en matière de partage et de liquidation. En ce sens : Trib. Blois, 26 nov. 1851, [cité par Bertin, n. 1394] — Trib. Seine, 17 juin 1853, [*Ibid.*] — D'après une opinion contraire, la juridiction ordinaire est seule compétente. — Orléans, 15 juin 1852, réformant Trib. Blois, 26 nov. 1851, précité, Petiau, [S. 53.2.635, D. 53.5.339] — Paris, 25 juill. 1853, de Beauffremont, réformant Trib. Seine, 17 juin 1853, précité, [S. 53.2.635, P. 53.2.315, D. 53.2.234] — Montpellier, 12 nov. 1851, Seranne, [S. 53.2.635, D. 53.2.226] — Morin, *J. des av.*, t. 70, p. 65; Chauveau, *id.*, t. 80, p. 205.

**79.** — 3° Subrogation dans les poursuites d'ordre (C. proc. civ., art. 779; Tarif, art. 138 et 139).

**80.** — 4° Opposition à la taxe des frais d'avoué (C. proc. civ., art. 133 et 134; 2e tarif de 1807, art. 6). La compétence de la chambre du conseil en matière d'opposition à la taxe s'étend aussi aux huissiers, gardiens et experts. En ce qui concerne l'opposition à la taxe de frais d'huissiers, cette compétence n'est pas discutée. — Cass., 14 févr. 1838, Bouhours, [S. 38.1.563, P. 38.1.540] ; — 6 févr. 1855, Avias, [S. 55.1.663, D. 55.1.106] ; — 10 août 1863, Duvanel, [S. 63.1.500, P. 64.153, D. 63.1.475]

**81.** — Jugé aussi que l'opposition à l'ordonnance du président qui taxe les salaires d'un gardien est compétemment portée devant le tribunal auquel le juge taxateur est attaché. — Cass., 23 août 1830, Balaman, [S. et P. chr.]

**82.** — On discute, au contraire, pour les taxes d'experts. Faut-il les assimiler, pour le règlement des oppositions, à celles des officiers ministériels? La jurisprudence la plus récente a adopté l'affirmative. — Cass., 22 déc. 1860, Masse, [S. 61.1.571, P. 61. 426, D. 61.1.293]; — 9 janv. 1886, Grandjean, [S. 86.1.56, P. 86.1.125]; — 3 nov. 1886, Delhaye, [S. 87.1.69, P. 87.1.147, D. 87.1.151] — Paris, 31 janv. 1843, Marcellin, [S. 43.2.58, P. 43. 1.365, D. 43.2.85]; — 9 juill. 1859, Lebon, [S. 59.2.544, P. 59. 1168, D. 59.2.177] — Bordeaux, 1er févr. 1867, Testaud, [S. 67. 2.352, P. 67.1265] — Douai, 29 avr. 1868, Lemetz, [S. 69.2.201, P. 69.849, D. 69.2.88] — Lyon, 29 mars 1884, Feray, [S. 85.2. 131, P. 85.1.707, D. 85.2.237] — V. Bioche, *Expert*, n. 167; Bonnesœur, *Nouveau manuel de la taxe*, p. 161, n. 5; Pigeon, *Traité et formul. des expertises*, n. 381; Dejean, *Traité des experts*, n. 599.

**83.** — Jugé, au contraire, que les dispositions du décret du 16 févr. 1807 forment un droit exceptionnel qui ne doit pas être étendu au delà des cas pour lesquels il a été spécialement établi, et notamment à la taxe des frais d'expertise. L'appel en cette matière est autorisé selon les règles du droit commun. — [illegible], 1er déc. 1829, [illegible] — [illegible], 18 mars 1864, Beaudenon, [S. 64.2.226, P. 64.587] — Caen, 28 déc. 1866, [illegible], [S. 67.2.229, P. 67.928] — [illegible] 1879, de Sucy, [S. 81.2.13, P. 81.1.98] — V. aussi Cass., 2 avr. 1811, Bozzo, [S. et P. chr.] — En ce sens, Bertin, t. 2, n. 1411; Vasserot, *Manuel des expert.*, n. 82; Fons, *Taxe en matière civile*, p. 357, n. 2; Boucher d'Argis, v° *Expert*, p. 159, n. 5; Favard de Langlade, v° *Expert*, p. 705; Thomine-Desmazures, t. 1, p. 523; Chauveau, *Comment. du tarif*, t. 1, n. 312, p. 46; Rousseau et Laisné, v° *Expertise*, n. 109; Dutruc, *Supplém. aux lois de la procédure* de Carré et Chauveau, v° *Expertise*, n. 155; Crépon, *De l'appel en matière civile*, t. 1, n. 1284 à 1289. — V. *suprà*, v° *Appel* (mat. civ.), n. 1285 et s.

**84.** — C'est à la chambre du conseil du tribunal correctionnel et non à la chambre du conseil du tribunal civil qu'il appartient de statuer sur l'opposition à la taxe des dépens d'une instance correctionnelle liquidée par le président du tribunal correctionnel. — Orléans, 22 mars 1877, Daumale, [S. 77.2.321, P. 77.1279]

**85.** — L'appel du jugement de la chambre du conseil statuant sur l'opposition à la taxe des experts commis par le tribunal correctionnel doit être porté non devant une chambre civile de la cour mais devant la chambre des appels de police correctionnelle. — Paris, 16 mars 1861, Massé et Innocent, [S. 61.1. 571, *ad notam*, P. 61.189, D. 61.2.167]

**86.** — En réalité, il s'agit ici non pas d'une matière soumise à la juridiction de la chambre spéciale dite du conseil mais d'affaires jugées en chambre du conseil. Mais la chambre du conseil, compétente pour statuer sur l'opposition à la taxe des frais, ne l'est pas pour connaître d'une demande en garantie formée à l'occasion de cette taxe contre un huissier. — Cass., 6 févr. 1855, précité.

**87.** — Lorsque des questions de droit s'élèvent devant la chambre du conseil au sujet de l'opposition à un exécutoire de dépens, ce n'est pas une obligation pour elle de renvoyer les questions à l'audience publique. Ce renvoi est facultatif. — Cass., 28 déc. 1840, Rousseau, [S. 41.1.216, P. 41.1.225]

**88.** — 5° Poursuites disciplinaires (Décr. 30 mars 1808, art. 102 et 103). Ce n'est pas la section spéciale du tribunal qui statue sur cette matière contentieuse, c'est l'assemblée générale. Aussi, croyons-nous devoir lui consacrer un chapitre spécial. — V. *suprà*, n. 223 et s.

**89.** — 6° Pensions des élèves des lycées (Décr. 1er juill. 1809, art. 11).

**90.** — A cette énumération donnée par M. Bertin (t. 2, n. 1392 et s.), il faut ajouter :

**91.** — 7° Interdits. Mesures préparatoires à l'instruction. — V. *suprà*, n. 44 et s.

**92.** — 8° Prodigues. — V. *suprà*, n. 48.

**93.** — 9° Ventes de biens à la requête du Crédit foncier (Décr. 28 févr. 1852, art. 33). — « Le tribunal, porte cet article, sur requête présentée par la société avant la première insertion, ordonne que la vente aura lieu soit devant un autre notaire soit en l'étude d'un notaire du canton ou de l'arrondissement dans lequel les biens sont situés. »

**94.** — 10° Vente judiciaire d'immeubles. Droits à restituer (L. 23 oct. 1884). « La disposition du jugement ou du procès-verbal d'adjudication relative à la fixation des droits à restituer, porte l'art. 4 de cette loi, sera susceptible d'opposition. Cette opposition sera formée et jugée comme en matière d'opposition à la taxe. »

**95.** — 11° Demande de conversion de séparation de corps en divorce (nouvel art. 310, C. civ.; L. 27 juill. 1884 et L. 18 avr. 1886). « Elle sera débattue en chambre du conseil..... La cause en appel sera débattue en chambre du conseil sur rapport le ministère public entendu ». Quelles questions peuvent être soumises au tribunal avec la demande en conversion? Peut-on lui demander d'ordonner des mesures provisoires, d'accorder une provision *ad litem* ou une pension alimentaire ou de statuer sur la garde des enfants? Il résulte de différents arrêts que le juge saisi d'une demande en conversion en vertu de l'art. 310, C. civ., exerce, dans les formes prescrites par cet article, une juridiction spéciale ; qu'il ne peut donc rien statuer au delà de la délégation qui lui est faite par ce texte; que cette délégation ne comprend autre chose que le pouvoir de déclarer le jugement de séparation de corps converti en jugement de divorce et rien au delà ; qu'en décidant autrement on priverait de la garantie attachée à la publicité normale des débats pour la soumettre à la non publicité

absolue et de droit la cause d'un des époux sur un sujet autre que celui de la conversion elle-même. — Aix, 22 avr. 1885, Remacle, [S. 86.2.179, P. 86.1.979, D. 86.2.84] — Nîmes, 17 mars 1885, L..., [S. 86.1.178, P. 86.1.977] — Douai, 29 juin 1885, Tancrez, [S. 86.2.177, P. 86.1.974, D. 86.2.206] — Trib. Marseille, 19 nov. 1884, D. *Rép.*, *Suppl.*, v° *Divorce*, n. 689] — Trib. Orléans, 24 févr. 1885, Chapelier, [D. 86.3.95] — Cependant, on trouve également d'autres décisions rendues en sens contraire. — Carpentier, *Traité du divorce, sur l'art. 310, C. civ.*; Depeiges, n. 134 et s.; Vraye et Gode, n. 833 et s.

**96.** — 12° La juridiction de la chambre du conseil en matière contentieuse a été considérablement augmentée par la loi du 24 juill. 1889; aux termes des art. 3 et 4 de cette loi, l'action en déchéance de la puissance paternelle des père et mère condamnés dans les cas prévus par la loi, dont les enfants ont été conduits dans une maison de correction, ou qui sont d'une ivrognerie habituelle, d'une conduite dangereuse pour leurs enfants ou qui les maltraitent, est intentée devant la chambre du conseil.

**97.** — Pour les parents condamnés à certaines peines, la déchéance doit être prononcée par les tribunaux de répression. Toutefois dans le cas où la juridiction répressive n'aurait pas cru devoir organiser la tutelle, c'est encore à la chambre du conseil du domicile du condamné que ce droit est naturellement dévolu. Il appartient au membre du ministère public près la cour d'assises de se concerter avec celui de ses collègues qui est compétent. Il doit lui adresser un extrait de l'arrêt de condamnation.

**98.** — Jugé que l'instance en déchéance de la puissance paternelle doit être intentée devant la chambre du conseil par voie de mémoire, et instruite suivant les formes protectrices de la loi du 24 juill. 1889, art. 3, 4, 5. Elle ne peut être valablement portée à l'audience par voie d'ajournement quand même le demandeur ne concluerait point à la déchéance absolue prévue par la loi précitée, mais uniquement à la restriction d'un seul des attributs de la puissance paternelle. — Trib. Saint-Quentin, 27 déc. 1889, Ledoux, [*France judiciaire*, 1889, t. 2, p. 195]

**99.** — Pendant l'instance en déchéance, la chambre du conseil peut ordonner, relativement à la garde et à l'éducation des enfants, telles mesures qu'elle juge utiles (art. 5). C'est devant elle que la demande en restitution de la puissance paternelle est introduite (art. 16).

**100.** — D'après le tit. 2, L. 24 juill. 1889, lorsque des administrations d'assistance publique, des associations de bienfaisance, des particuliers ont accepté la charge de mineurs de seize ans que leurs parents leur ont confiés, le tribunal peut déléguer à l'assistance publique les droits de puissance paternelle abandonnés : il peut, au lieu et place des parents, donner ou refuser le consentement au mariage des mêmes enfants (art. 17 et 18). Lorsque des administrations d'assistance publique, des associations de bienfaisance ont recueilli des mineurs de seize ans sans l'intervention de leurs parents, elles peuvent, après l'accomplissement de certaines formalités, obtenir que l'exercice des droits de la puissance paternelle leur soit confié (art. 19 et 20).

**101.** — Les père et mère ou tuteur qui veulent obtenir que l'enfant leur soit rendu s'adressent au tribunal de la résidence de l'enfant (art. 21).

Dans ces différentes hypothèses le tribunal procède encore à l'examen des affaires en chambre du conseil, le ministère public entendu.

### § 2. *Compétence* ratione personæ *et* loci.

**102.** — Après avoir étudié la compétence *ratione materiæ* de la chambre du conseil, précisons maintenant les règles de la compétence *ratione personæ.*

Les chambres du conseil compétentes sont, en matière de constatation de naissance, mariage, décès, ainsi qu'en matière de rectification d'actes d'état civil, celles du tribunal au greffe duquel le double des registres est déposé, en matière de changement de nom, celle du tribunal du domicile du réclamant, suivant Massabiau, celle du tribunal où l'acte a été dressé, suivant Bertin; en matière d'acte de notoriété pour mariage, celle du tribunal du lieu où la célébration aura lieu; en matière d'adoption, celle du tribunal du domicile de l'adoptant; en cas de non présence celle du tribunal du lieu où il y a des intérêts à sauvegarder; — d'absence, celle du tribunal du domicile de l'absent; — de succession, la Chambre du conseil du tribunal dans le ressort duquel s'est ouvert la tutelle; — d'interdits, celle du domicile de l'interdit; — d'aliénés non interdits, celle du tribunal du lieu de la situation de l'établissement où ils sont internés; — de prodigues, la même que pour les interdits.

**103.** — Sur la question de savoir quel est le tribunal compétent en matière d'autorisation de femme mariée, V. *suprà*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 454 et s. — V. aussi Cass., 21 germ. an XII, F^e^ Castaing, [S. et P. chr.]; — 27 mai 1846, Langlois, [S. 46.1.748, P. 46.2.82, D. 53.1.345] — Lyon, 7 janv. 1848, Montel, [S. 50.2.231, D. 52.2.43] — Bordeaux, 3 mars 1851, de Brezets, [S. 51.2.424, P. 51.2.51] — Aix, 13 mars 1862, Grinda, [S. 62.2.155, P. 62.640, D. 62.2.192] — Merlin, sect. 8, n. 7; Toullier, t. 2, p. 31; Proudhon, t. 1, p. 270; Carré et Chauveau, n. 2909; Rousseau et Laisné, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 130; Dutruc, *Formul.*, n. 813.

**104.** — Si le mari ne contredit pas, le tribunal du domicile de la femme est compétent. — Demolombe, t. 4, n. 254.

**105.** — Pendant la durée de la guerre contre l'Allemagne, dans le cas d'urgence reconnue par la justice, le décret des 14 déc. 1870-20 janv. 1871, en cas d'impossibilité dûment constatée d'obtenir l'autorisation maritale par suite de la guerre, permettait à la femme de se pourvoir de l'autorisation de justice, conformément à l'art. 863, C. proc. civ., et si elle était éloignée de son domicile, sans communication possible, elle pouvait s'adresser au président du tribuual du lieu de sa résidence.

**106.** — La chambre du conseil compétente en matière de restriction d'hypothèque légale, s'il s'agit d'une femme mariée, est le domicile commun; — d'un mineur, le domicile de celui-ci; — en matière d'envoi en possession, celle du tribunal dans le ressort duquel la succession est ouverte; — de bénéfice d'inventaire, celle du tribunal dans le ressort duquel la succession s'est ouverte, ou s'il s'agit d'immeubles dépendant d'une succession étrangère, celle du tribunal du lieu de la situation.

**107.** — La chambre du conseil compétente pour nommer un curateur à une succession vacante est celle du tribunal où la succession s'est ouverte; — pour nommer un curateur à l'immeuble délaissé celle du tribunal de la situation de l'immeuble (C. civ., art. 2274); un curateur *ad hoc* à la femme en cas de purge d'une hypothèque légale (C. civ., art. 2208), celle du tribunal du domicile du mari.

**108.** — Les administrateurs judiciaires sont nommés, en matière de succession, par la Chambre du conseil du tribunal du lieu de l'ouverture de la succession; — en matière de société, par celle du juge social; — de faillite, par celle du lieu où la faillite s'est ouverte; — de déconfiture, par celle du domicile du failli; — d'offices ministériels, par celle de la situation de l'office.

**109.** — En matière de substitution, la Chambre du conseil compétente est celle du domicile du grevé; — d'objets incessibles par legs ou donation, celle du tribunal du domicile du requérant; — d'expropriation, et s'il s'agit d'un immeuble appartenant à un mineur ou interdit, la Chambre du conseil du lieu de la tutelle, à une femme dotale, celle du domicile du mari.

**110.** — Pour les caisses de retraite pour la vieillesse, comme la chambre du conseil statue sur appel des décisions de justice de paix, sa compétence suit celle du juge de paix.

**111.** — En matière de privilège du constructeur, la demande est portée devant la chambre du conseil de la situation de l'immeuble; à l'égard des conservateurs des hypothèques, celle du tribunal de la situation des biens formant le cautionnement.

**112.** — En matière de conversion de saisie immobilière, la chambre du conseil compétente est celle du tribunal saisi de la poursuite; en matière de conflits, celle du tribunal saisi de l'affaire.

**113.** — En matière de commission rogatoire, la chambre du conseil compétente est celle du tribunal désigné; en matière d'exécution en France de jugements étrangers, celle du tribunal saisi de l'exécution; en matière de signature de jugements, celle du tribunal d'où dépend le magistrat.

**114.** — En matière contentieuse, voici les chambres du conseil compétentes : baisse de mise à prix, chambre du conseil du tribunal qui a permis la vente; opposition à taxe, chambre où siégeait le taxateur; subrogation à ordre, tribunal où l'ordre a été ouvert; poursuites disciplinaires, tribunal dans le ressort duquel se trouve l'inculpé; droits universitaires, la cour du ressort où l'arrêt et la contrainte ont été rendus (Décr. 15 nov. 1811, art. 53); titres au porteur, la chambre du conseil du tribunal où le paiement a été refusé; Crédit foncier, même compétence pour la conversion de rente que pour la conversion ordinaire; restitution de

droits, tribunal où la vente a eu lieu; conversion de la séparation en divorce, tribunal du domicile du défendeur; déchéance paternelle, le domicile du père.

## Section III.

### Procédure.

#### § 1. *Juridiction gracieuse.*

##### 1° *Procédure devant la chambre du conseil.*

**115.** — La procédure de la chambre du conseil en matière gracieuse est soumise à des règles spéciales. Et d'abord, la demande doit être formée par requête présentée non à la chambre du conseil, mais au président du tribunal. La requête est écrite sur timbre; s'il s'agit d'autorisation de femme mariée, par exemple, elle contient un exposé de l'intérêt que la femme peut avoir à l'effet de poursuivre ses droits. Toutefois, cette formalité n'est pas prescrite à peine de nullité. — Carré, quest. 920; Pigeau, t. 1, p. 85; Rousseau et Laisney, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 123.

**116.** — Doit-elle être signée d'un avoué? MM. Chauveau et Carré (art. 861, quest. 2920 et 2922) se prononcent pour la négative. — *Sic*, Thomine, n. 467; Demiau-Crouzilhac, p. 539.

**117.** — Une décision du tribunal civil de la Seine porte, de son côté, que la loi n'impose pas l'obligation de l'assistance d'un avoué: la procédure du défendeur peut donc se réduire à de simples conclusions orales et non écrites. — Trib. Seine, 10 juin 1882, *Gaz. Pal.*, 82.2.151]

**118.** — Mais cette opinion nous paraît assez difficile à concilier avec l'art. 78 du tarif du 16 févr. 1807, qui alloue aux avoués un droit de 7 fr. 50 pour la présentation de la requête à la chambre du conseil. En fait, d'ailleurs, à Paris du moins, la requête est toujours signée et présentée par un avoué. — Bertin, t. 2, n. 847; Rousseau et Laisney, n. 151.

**119.** — Le président rend, au pied de la requête, une ordonnance par laquelle il prescrit la communication au ministère public et commet un juge pour faire le rapport.

**120.** — Jugé toutefois qu'en matière d'homologation d'une transaction intéressant un mineur, le rapport d'un juge à la chambre du conseil n'est pas prescrit à peine de nullité. — Alger, 17 mars 1874, Boccara, [S. 75.2.52, P. 75.321]

**121.** — La partie ou son avoué donnent leurs explications à la chambre du conseil. Mais les explications peuvent-elles être présentées par un avocat? Saisi de cette question, le tribunal d'Oléron, dans une espèce où il s'agissait d'un mari cité par sa femme devant la chambre du conseil pour refus d'autorisation, avait refusé d'entendre l'avocat du mari: sur l'appel, la cour de Pau a réformé cette décision. — Pau, 30 juin 1837, Lafonta, [S. 38.2.163, P. 38.1.103] — V. encore, dans le même sens et dans une espèce analogue, Cass., 21 janv. 1846, de la Moskowa, [S. 46.1.263, P. 46.2.273, D. 46.1.10] — *Sic*, Demolombe, t. 4, n. 255; Bertin, t. 2, n. 853. — *Contrà*, Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 161.

**122.** — Si une enquête est ordonnée, l'usage constant au tribunal de la Seine est d'y procéder devant un juge comme en matière criminelle (C. proc. civ., art. 225), sauf le cas de délégation (art. 1035). — Bertin, t. 1, n. 91; Gillet et Demoly, *Analyse des circ.;* Massabiau, *Manuel du ministère public,* t. 1, p. 777. — V. Instr. minist., 4 nov. 1844.

**123.** — La décision de la chambre du conseil en matière gracieuse doit-elle être rendue publiquement? Oui, dit en principe M. Berriat Saint-Prix (t. 1, p. 2, note 43), à moins d'une exception formellement inscrite dans la loi. — V. aussi Rodière, t. 2, p. 420. — « En toute hypothèse, ajoute M. Berriat, le jugement de cette rectification d'acte d'état civil doit être prononcé à l'audience publique, *car la règle de la publicité ne peut fléchir qu'en présence d'une disposition formelle.* »

**124.** — Nous croyons avec M. Bertin (t. 1, n. 25 et s.), que l'opinion de M. Berriat Saint-Prix doit être rejetée comme reposant sur une assimilation inexacte de la décision de la chambre du conseil à un jugement. Si la loi a prescrit la publicité en matière de jugements parce qu'il y a procès, débat contesté et qu'elle veut donner à l'impartialité de la décision du juge le contrôle de la publicité, les mêmes motifs n'existent pas évidemment alors qu'aucun intérêt rival n'étant en présence, la solution intervient sur une demande qui n'est et ne peut être contestée, et que, au contraire, la publicité serait, dans la plupart des cas, nuisible et quelquefois désastreuse pour les intérêts privés que la Chambre du conseil est appelée à protéger. — V. Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chambre du conseil;* Merlin, *Rép.*, v° *Autorisation maritale*, sect. 8, n. 2 *bis*. — C'est dans le même sens que se prononce implicitement M. Troplong, *Contrat de mariage*, t. 4, n. 3497. — V. encore Glandaz, *Gaz. trib.*, 10 avr. 1857; Bioche, v° *Femme mariée*, n. 133; Chardon, *Puiss. marit.*, n. 295; Thomine-Desmazures, n. 1008; Aubry et Rau, t. 1, § 125, note 16, p. 715; Demolombe, t. 2, n. 512; Bertin, *Chambre du conseil*, t. 1, n. 660; Ducaurroy, Bonnier et Roustain, t. 1, n. 661; Valette, *Expl. somm.*, liv. 1, p. 453; *Le praticien*, t. 5, p. 575; conclusions de M. Nicias Gaillard, sous Cass., 6 févr. 1856, Santerre, [S. 56.1.113, P. 56.1.189, D. 56.1.71]; Rapport au Sénat, sous Paris, 20 juin 1874, X..., [S. 74.2.235, P. 74.1015, D. 76.2.139] — Telle est également la jurisprudence constante du tribunal de la Seine.

**125.** — C'est, d'ailleurs, la doctrine que la cour d'Amiens a consacrée, en principe, de la manière la plus formelle dans une espèce où il s'agissait de la nomination d'un administrateur provisoire à la personne et aux biens d'un aliéné non encore interdit. — Amiens, 17 juin 1855, Saintard, [S. 55.2.500, P. 55.2.127]

**126.** — Dans un arrêt du 8 mars 1848, Bonnetain, [S. 48.1.373, P. 48.1.553, D. 48.1.76], on trouve le considérant qui suit: « Attendu que si, dans certains cas exceptionnels et déterminés par la loi, les délibérations des tribunaux en chambre du conseil sont prises publiquement, la règle qui exclut de la publicité ces sortes de décisions doit être maintenue dans tous les cas où la loi n'en dispose pas autrement. »

**127.** — D'autre part, la Cour de cassation, par son arrêt précité du 6 févr. 1856, a cassé un arrêt de la cour de Paris et déclaré qu'il n'était pas nécessaire que la décision portant la nomination d'un administrateur provisoire fût rendue en audience publique.

**128.** — Jugé également que l'autorisation de justice accordée à une femme mariée pour hypothéquer ses immeubles dotaux dans les cas prévus par l'art. 1558, C. civ., n'est qu'un simple acte de tutelle judiciaire qui n'a pas le caractère d'un véritable jugement; que, dès lors, la publicité n'est pas essentielle à la validité d'un acte de cette nature; et que le tribunal peut statuer valablement en chambre du conseil sur la requête de la femme. — Cass., 5 mai 1875, X..., [S. 75.1.412, P. 75.1040]

**129.** — ... Qu'en matière de prise à partie, il doit être statué sur la requête à fin de permission préalable, dont la justice a besoin pour être admise à former sa demande non en audience publique, mais en la chambre du conseil. — Cass., 16 déc. 1862, Barafort, [S. 63.1.179, P. 63.666. D. 63.1.235] — *Sic*, Carré et Chauveau, quest. 1821; Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Prise à partie*, n. 60; Boitard et Colmet-Daage, *Proc. civ.*, t. 2, n. 760. — *Contrà*, Rodière, *Compét. et proc.*, p. 139.

**130.** — ... Que la nomination d'un administrateur d'une succession avant la prise de qualité et le partage, doit être faite par une décision du tribunal de première instance du lieu du domicile du défunt rendu en chambre du conseil, le ministère public entendu; qu'il n'est pas nécessaire que la décision soit rendue en audience publique. — Bordeaux, 22 nov. 1870, Béguerie, [S. 71.2.90, P. 71.316, D. 72.2.8]

**131.** — *Quid* si en matière gracieuse le jugement avait été cependant rendu publiquement? Y aurait-il là une nullité d'ordre public? D'après M. Garsonnet (t. 2, § 214), les juges doivent apprécier si la publicité a été nuisible ou indifférente aux intérêts en cause. — V. par analogie, Cass., 9 juill. 1879, Barbe, [S. 79.1.470, P. 79.1218, D. 80.1.178]

**132.** — Jugé que l'observation du principe de publicité, surtout dans les cas où le législateur ne s'est nullement expliqué, n'est certainement pas une violation de la loi et ne pourrait donner ouverture à cassation. — Cass., 16 févr. 1875, du B..., [S. 75.1.193, P. 75.1.481, et la note de M. Labbé, D. 76.1.50] — Besançon, 26 févr. 1810, Crétin, [S. et P. chr.]

**133.** — Spécialement, en matière de jugement sur requête qui homologue une transaction intéressant un mineur, il n'importe que, par suite d'une erreur, le jugement ait été rendu en audience publique au lieu de l'être en la chambre du conseil. — Alger, 5 mai 1873, Seras, [S. 73.2.299, P. 73.1238] — *Sic*, Bertin, t. 1, n. 25, 43.

**134.** — En définitive, ce n'est qu'exceptionnellement, et alors

que la loi en a fait une prescription, que les décisions de la chambre du conseil en matière gracieuse doivent être rendues publiquement. — De Belleyme, *Préface sur l'ouvrage de M. Bertin*, p. 10 et 11; Glandaz, *Gaz. des trib.*, 10 avr. 1857.

**135.** — Voici quelles sont ces exceptions. En matière d'adoption, l'arrêt doit être rendu publiquement s'il admet l'adoption (C. civ., art. 358). Mais si la cour déclare qu'il n'y a pas lieu à adoption, on rentre dans la règle en matière gracieuse. — V. *suprà*, v° *Adoption*, n. 170.

**136.** — Il résulte implicitement de l'art. 358 que si la cour estime qu'il n'y a pas lieu à adoption son arrêt doit être rendu en chambre du conseil. La circonstance qu'il aurait été rendu en audience publique constituerait, d'après la Cour de cassation, une cause de nullité. — Cass., 22 mars 1848, Barré, [S. 66.1.372, P. 48.2.79, D. 48.1.66]; — 28 févr. 1866, Sergent, [S. 48.1.220, P. 66.556, D. 66.1.111] — *Sic*, Toullier, t. 2, n. 299; Delvincourt, t. 1, p. 418, note 5; Taulier, *Th. du C. civ.*, t. 1, p. 462; Duranton, n. 299, note 2; Marcadé, t. 2, sur l'art. 358-2°; Demante, *Cours analyt. du C. civ.*, t. 2, n. 93; Demolombe, t. 6, n. 92; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 1, § 176, p. 348, note 4; Aubry et Rau, t. 6, § 557, p. 124; Bertin, t. 1, n. 263.

**137.** — L'art. 858 porte que l'arrêt qui admet ou refuse une rectification d'acte d'état civil doit être rendu à l'audience.

**138.** — L'art. 997, C. civ., dispose que la vente des biens dotaux doit être autorisée dans les cas déterminés par la loi par jugement rendu en audience publique.

**139.** — Mais faut-il, dans ce sens et par application des art. 111 et 112, C. proc. civ., que les conclusions du ministère public de même que le rapport du juge-commis aient lieu publiquement? La cour de Nîmes a jugé l'affirmative. — Nîmes, 9 janv. 1828, Portal, [S. et P. chr.] — V. aussi Nîmes, 8 févr. 1823, N..., [P. chr.] — Riom, 20 août 1851, Gousolin, [P. 53.2.462, D. 51.1.43] — Berriat Saint-Prix, t. 2, p. 666, note 12; Marcadé, sur l'art. 219, n. 2; de Belleyme, *Ord. de référé*, t. 1, p. 127. — Et telle est aussi la jurisprudence constante suivie à Paris.

**140.** — Merlin s'élève avec raison, suivant nous, contre cette solution qui a pour conséquence d'appliquer d'une façon trop générale aux matières gracieuses les dispositions de la loi relatives à la juridiction contentieuse En prenant la difficulté dans une espèce où il s'agissait d'autorisation maritale, il s'exprime ainsi. « Quant à l'art. 112, C. proc. civ., placé sous le titre des délibérés et instructions par écrit immédiatement après l'art. 111 qui veut que tous les rapports, même sur délibérés, soient faits à l'audience, il se borne à dire que si la cause est susceptible de communication, ce sera à l'audience que le procureur impérial donnera ses conclusions et il n'y a aucun argument tiré de là sur notre question : dès que le rapport à la suite duquel les conclusions sont données doit être publié, il faut bien que les conclusions le soient également, mais comment voudrait-on que dans les cas prévus par l'art. 219, C. civ., et l'art. 881, C. proc. civ., le ministère public donnât ses conclusions à l'audience sur un débat qui n'a lieu et n'a pu avoir lieu qu'en chambre du conseil? Il faudrait pour cela qu'il reproduisît ou discutât à l'audience un débat dont la loi interdit la publicité et cela serait évidemment absurde ». — Cass., 4 mai 1863, Piquet Camberlan, [S. 63.1.424, P. 64.674, D. 63.1.186] — Riom, 29 janv. 1824, Molra, [S. et P. chr.] — Bordeaux, 27 févr. 1834, Amat, [S. 34.2.283, P. chr.] — *Sic*, Massabiau, n. 1577; Demolombe, t. 4, n. 236; Chauveau, sur Carré, quest. 2923; Bertin, t. 1, n. 44, *Encyclop. du dr.*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 12; Rousseau et Laisné, n. 156.

**141.** — Comme tous les jugements, les décisions de la chambre du conseil doivent être motivées. Spécialement, le jugement qui accorde ou refuse l'autorisation à une femme mariée doit être motivé. — Rousseau et Laisné, n. 154.

**142.** — En matière d'adoption cependant, la décision n'est pas motivée (art. 356, 357, C. civ.). — V. *suprà*, v° *Adoption*, n. 175.

**143.** — En ce qui concerne les magistrats qui prennent part à la délibération, on doit distinguer suivant que la chambre du conseil statue en matière contentieuse ou en matière gracieuse. Dans le second cas, la décision peut être valablement rendue par moins de trois juges, mais à l'inverse les juges suppléants ont voix délibérative lors même que leur présence ne serait pas nécessaire. Cela tient à ce que les décisions rendues en matière gracieuse ne sont pas de véritables jugements et ne peuvent être attaquées en cette qualité ni par le demandeur, qui d'ailleurs a le droit de solliciter une nouvelle solution, ni par les tiers qui peuvent s'adresser à la juridiction contentieuse, sans que la décision de la chambre du conseil puisse constituer contre eux une fin de non-recevoir, ou même un préjugé. — Garsonnet, t. 1, p. 122, n. 25.

**144.** — Le jugement est mis au pied de la requête, lequel tient lieu de qualités.

**145.** — Le tribunal de la Seine a jugé que les décisions rendues en matière gracieuse ne doivent pas être signifiées, attendu que la signification n'est pas possible alors que la décision étant intervenue sur requête, sans contradiction et sans adversaire possible, il n'y a personne à qui la signification puisse être adressée. Il est vrai que, sur l'appel, cette décision a été infirmée par la cour d'appel de Paris. — Trib. de la Seine, 28 mars 1838, sous Paris, 10 août 1838, Banque de France, [S. 38.2.425, P. 38.2.31]

**146.** — Toutefois, ainsi que le fait remarquer M. Bertin (n. 47), il convient de dire que, dans l'espèce, il s'agissait de l'homologation d'une succession dans laquelle figuraient des mineurs, et qu'en pareil cas la loi a voulu que la demande d'homologation fût portée non devant la chambre du conseil mais devant la juridiction contentieuse, ce qui, en thèse générale, laisse intacte la doctrine du tribunal de la Seine.

### 2° *Voies de recours.*

**147.** — Le demandeur étant, au cas de juridiction gracieuse, seul en cause, il ne saurait y avoir d'opposition recevable de la part des tiers; mais lorsqu'un obstacle se présente à l'admission de la demande par suite du droit d'un tiers, celui-ci peut intervenir, et, s'il adhère, la demande peut être accueillie. — Paris, 12 juill. 1847, [cité par Bertin, t. 1, n. 48 et 49]

**148.** — La tierce-opposition est-elle recevable? Cette question est intimement liée à celle de savoir si les ordonnances de la chambre du conseil rendues en matière gracieuse ont l'autorité de la chose jugée. Or, sur l'une et sur l'autre question, la jurisprudence comme la doctrine est d'accord pour admettre la négative, et pour reconnaître que les tiers que ces décisions peuvent léser doivent se pourvoir par action principale. — Cass., 22 nov. 1825, Sauder, [S. et P. chr.]; — 24 août 1831, Humbert et Zimvault, [S. 31.1.321, P. chr.] — Colmar, 28 juill. 1821, Dugier, [S. et P. chr.] — Nancy, 13 juin 1826, de Fautrot, [S. et P. chr.] — V. *infrà*, v° *Chose jugée*.

**149.** — La raison en est que le juge qui a rendu une décision gracieuse peut toujours la rétracter si elle est de nature à préjudicier aux droits d'autrui. La tierce-opposition n'aurait donc aucune raison d'être en matière de décision gracieuse, car le tiers n'a qu'à faire valoir ses droits en la forme principale et ordinaire. — Chauveau, sur Carré, *L. de la procédure*, t. 4, quest. 1708; Dutruc, *Supp. aux lois de la procédure* de Carré et Chauveau, t. 4, v° *Tierce-opposition*, n. 9; Bertin, *Chambre du conseil*, t. 1, n. 35 et 50; Albert Tissier, *Théorie et pratique de la tierce-opposition*, n. 55 et s., 83 et s.; Demolombe, t. 6, n. 187; Merlin, *Quest. de droit*, v° *Adoption*, § 11, n. 1; Troplong, *Contrat de mariage*, t. 4, n. 3497; Demante, *Cours analyt. C. civ.*, t. 2, n. 96; Zachariæ, t. 4, p. 14; Marcadé, t. 2, art. 300, § 3; Duranton, t. 3, n. 329.

**150.** — Jugé, en conséquence, que la tierce-opposition n'est pas recevable. — Cass., 3 juin 1834, Loisil, [S. 34.1.434, P. chr.] — Bourges, 2 mars 1831, Rommier, [P. chr.] — Colmar, 18 janv. 1850, Ranner, [S. 51.2.533, P. 51.1.132, D. 51.2.161] — Orléans, 5 avr. 1859, Zoffmann, [D. 59.2.57]

**151.** — Les décisions de la chambre du conseil ne peuvent être attaquées par la voie de la tierce-opposition que si elles tranchent une difficulté présentant un caractère litigieux (C. proc. civ., art. 474). Tel n'est pas le cas d'un arrêt rendu en chambre du conseil qui refuse d'homologuer une décision d'un conseil de famille autorisant un tuteur à transiger (Même art.; C. civ., art. 467, 2045). Dans ce cas, le tiers intéressé à l'homologation ne saurait d'ailleurs être considéré comme lésé dans un droit acquis et comme subissant par l'effet de l'arrêt qui refuse l'homologation un préjudice rendant recevable sa tierce-opposition. — Cass., 22 avr. 1828, Lafonta, [S. et P. chr.] — Bordeaux, 22 févr. 1888, Veyaire, [S. 91.2.57, P. 91.1.336, et la note de M. Tissier, D. 90.2.55] — *Contrà*, Angers, 17 juin 1825, Danso, [S. et P. chr.] — Pigeau, t. 1, p. 768; Chauveau, sur l'art. 474, n. 1708 (sol. impl.).

**152.** — Mais la tierce-opposition peut être formée contre un arrêt de décision gracieuse s'il s'agit d'un jugement autorisant la

vente des biens d'un failli. — Cass., 25 févr. 1857, Beguery, [P. 58.252, D. 57.1.113] — ... D'un jugement nommant un administrateur provisoire aux biens d'un aliéné. — Cass., 5 mars 1878, Pannier, [S. 78.1.177, P. 78.422, D. 78.1.73] — Rouen, 25 févr. 1880 (motifs), Pannier, [S. 80.2.253, P. 80.973, D. 81.2.76]

**153.** — La décision rendue en chambre du conseil en matière gracieuse peut, avons-nous dit *supra*, n. 149, être rétractée à la demande des intéressés lorsqu'elle préjudicie aux droits d'autrui. Mais en dehors de cette hypothèse, les décisions de cette nature sont-elles révocables?

**154.** — Par un jugement en date du 15 mars 1845 remarquablement motivé, intervenu dans une espèce où il s'agissait de la demande formée par un tuteur à l'effet d'obtenir l'autorisation de vendre les biens de son pupille suivant un mode différent de celui homologué par une décision antérieure, le tribunal de la Seine a décidé que du principe que les décisions de la chambre du conseil rendues en matière gracieuse ne produisent pas l'autorité de la chose jugée, résulte comme conséquence la révocabilité de ces décisions. Le ministère public avait, il est vrai, conclu en sens contraire et soutenu que les décisions en chambre du conseil sont irrévocables, alors surtout, comme cela se présentait dans l'espèce, qu'une décision de la cour les a confirmées. « Mais, dit M. Bertin (n. 36), la circonstance qu'une décision de la cour était intervenue ne pouvait en aucune matière modifier la nature de l'acte et les droits qui pouvaient en résulter. »

**155.** — Cependant il faut bien se garder de poser ici un principe trop absolu. M. Glandaz, ancien président de la chambre des avoués près le tribunal de la Seine, rendant compte de l'ouvrage de M. Bertin, reconnaît que sans aucun doute les pouvoirs protecteurs que la loi a donnés à la faiblesse et à l'incapacité peuvent être appelés à revenir sur des dispositions qui ne doivent plus être les mêmes. « Nous comprenons, dit-il, qu'ils le puissent, car, dans un nouvel ordre de choses, de nouvelles idées peuvent et doivent se faire jour ». « Mais, ajoute M. Glandaz, pour que cette demande existe, il faut que l'autorisation soit restée sans exécution dans la main qui l'a obtenue, il faut qu'il n'en ait été fait aucun usage et que ses effets ne soient communiqués à personne. Si, en vertu de l'autorisation, des contrats ont été passés, si des intérêts étrangers sont venus se confondre avec ceux de l'incapable, la décision de la chambre du conseil ne peut plus avoir cette flexibilité que l'auteur du livre semble vouloir lui donner » (*Gaz. trib.*, 10 avr. 1857).

**156.** — « Et, continue plus loin M. Glandaz, le principe que nous appliquons ici à l'incapable, nous l'étendons également à celui qui a contracté avec lui; nous voulons bien que la décision de la chambre du conseil ne puisse atteindre et blesser personne, mais nous voulons aussi qu'elle engage celui qui s'en est approprié l'usage. Nous soutenons que, quand en vertu de ces décisions, quelles qu'elles soient, des engagements ont été pris et des contrats ont été passés, l'incapable et les tiers sont liés et le juge ne peut plus ressaisir et modifier son œuvre ». Ces observations nous paraissent si rationnelles que nous ne pouvons qu'y adhérer complètement. — V. dans ce sens et sur la question spéciale de l'adoption, de Belleyme, p. 9.

**157.** — Tandis que les ordonnances rendues sur requête par le président du tribunal ne sont pas susceptibles d'appel, cette voie de recours est ouverte contre les décisions de la chambre du conseil. La loi ne s'est expliquée, il est vrai, d'une manière formelle, qu'en ce qui concerne la rectification des actes de l'état civil (art. 98, C. civ. et art. 858, C. proc. civ.). « Mais par quel motif pourrait-on justifier la limite du droit d'appel au seul cas de rectification? Comment expliquer que celui qui demande une rectification d'actes de l'état civil puisse avoir un droit de recours qui serait refusé au tuteur qui demande à emprunter dans l'intérêt de son pupille, à la femme qui sollicite l'autorisation d'aliéner ses immeubles dotaux? » (Bertin, n. 51). Quand, au contraire, la loi a voulu que l'appel ne pût être interjeté, elle s'en est expliquée formellement, comme au cas de la nomination d'un administrateur provisoire à un aliéné non interdit (L. 30 juin 1838, art. 38), ou d'une demande en conversion.

**158.** — L'appel doit être interjeté dans le délai de trois mois de la date de la décision. C'est ce que prescrit expressément l'art. 858, C. proc. civ., en matière de rectification d'actes d'état civil, mais évidemment cet article doit servir de règle pour tous les cas d'appel contre la décision de la chambre du conseil en pareille matière. N'est-il pas d'ailleurs juste que le requérant, qui seul peut former appel, soit mis en demeure d'exercer son droit par la décision que lui-même a sollicitée? — Bertin, n. 52.

**159.** — Jamais, du reste, on n'a mis en doute que l'appel des décisions rendues par la chambre du conseil en matière gracieuse ne pouvait pas être interjeté par le ministère public qui n'a pas, en pareil cas, droit d'action. — Cass., 26 août 1807, Haweck, [S. et P. chr.]; — 8 mars 1814, Leroy, [S. et P. chr.]; — 11 août 1818, Bertin, [P. chr.] — Orléans, 23 févr. 1837, Préfet du Loir-et-Cher, [P. 37.2.147] — V. aussi Merlin, *Rép.*, v^is *Minist. publ.*, § 7, art. 2 et *Mineurs*, § 4; Magnin, *Traité des minorités*, t. 1, n. 323; Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Conseil de famille*, n. 85; Delvincourt, t. 1, p. 437, note 3; Pigeau, *Comment.*, t. 2, p. 590, n. 1; Bertin, t. 2, n. 55; Massabiau, *Manuel du minist. publ.*, n. 1142.

**160.** — Enfin, la loi n'a par aucun texte spécial autorisé le pourvoi en cassation contre les décisions de la chambre du conseil en matière gracieuse. Mais la règle étant que le pourvoi est de droit commun admissible en toute matière, on ne saurait évidemment arguer du silence du législateur pour refuser au requérant, dont les prétentions ont été repoussées, la faculté de se pourvoir en cassation. — Bertin, t. 1, n. 56.

§ 2. *Juridiction contentieuse.*

**161.** — L'introduction de la demande a lieu dans les mêmes formes qu'en matière gracieuse. Aucun doute ne peut, du reste, s'élever ici sur le ministère obligatoire des avoués comme sur la légalité de l'intervention des avocats. Remarquons, en outre, que du moment où l'affaire est contentieuse, il devient nécessaire que le défendeur, ou son avoué, soit appelé à la chambre du conseil suivant les formes de la procédure ordinaire.

**162.** — En matière contentieuse, on doit observer les règles prescrites pour les jugements. La chambre du conseil ne peut siéger qu'à trois juges, le président compris, et les juges suppléants n'ont voix délibérative que s'ils remplacent un titulaire empêché.

**163.** — A la différence de ce qui a lieu en matière de décision gracieuse, la décision de la chambre du conseil en matière contentieuse doit être rendue publiquement. Il est vrai que l'opinion contraire semblait avoir été tout d'abord consacrée par la jurisprudence. — Riom, 29 janv. 1829, Mabru, [S. et P. chr.] — Bordeaux, 27 févr. 1834, Amat, [S. 34.2.283, P. chr.] — Lyon, 7 mai 1847, Wileyko, [P. 48.1.118] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Autorisation maritale*, sect. 8, § 2 *bis*; Ortolan et Ledeau, *Ministère public*, t. 1, p. 188; Thomine-Desmazures, n. 1008; Carré et Chauveau, quest. 2923; Chardon, *Puissance maritale*, n. 295; Bioche, v° *Femme mariée*, n. 133; *Le praticien*, t. 5, p. 175; Locré, t. 23, p. 183; Demolombe, t. 4, n. 256; Boitard et Colmet-Daage, t. 11, n. 1107.

**164.** — M. Glandaz, de son côté, dans l'article déjà cité, appuie cette opinion sur les considérations suivantes. « La chambre du conseil, dit-il, est une juridiction spéciale qui a son siège à part; là où elle réside, elle existe toute entière sans exception, et nous pouvons le dire, sans morcellement. S'il est de sa nature de fonctionner dans l'ombre et sans témoin, comment et à la faveur de quel texte serait-elle divisée? Le juge que les parties abordent ne doit les entendre que s'il est en position de les juger. Comment diviser sa capacité, reconnaître qu'elle existe à la chambre du conseil pour écouter et qu'elle n'existe qu'à l'audience publique pour rendre sa décision; ou l'œuvre judiciaire ne doit pas commencer, ou elle doit s'accomplir tout entière. »

**165.** — Mais cette opinion paraît aujourd'hui, et avec raison, complètement abandonnée. — Cass., 23 août 1826, Charve, [S. et P. chr.]; — 21 janv. 1846, de la Moskova, [S. 46.1.263, P. 46.1.273, D. 46.1.10]; — 5 juin 1850, Goussolin, [S. 50.1.616, P. 50.2.318, D. 50.1.161]; — 10 févr. 1851, Duchemin, [S. 51.1.202, P. 51.1.377, D. 51.1.43]; — 1er mars 1858, Dufay, [S. 58.1.452, P. 59.81, D. 58.1.321]; — 4 mai 1863, Piquet-Camberlan, [S. 63.1.424, P. 64,574, D. 63.1.186] — Nîmes, 8 févr. 1823, [P. chr.] — Orléans, 19 mai 1849, Bret, [S. 49.2.715, P. 49.1.567, D. 49.2.127] — Poitiers, 18 avr. 1850, de Saint-Généroux, [S. 50.2.455, P. 50.2.317, D. 50.2.111] — Riom, 20 août 1851, Goussolin, [P. 53.2.462, D. 54.5.58] — Lyon, 16 déc. 1871, Faure, [S. 72.2.131, P. 72.619, D. 72.2.120] — *Sic*, Massabiau, *Ministère public*, t. 1, n. 1578; Boucher d'Argis, *De la taxe*, n. 61; Marcadé, sur l'art. 219, n. 11; Rousseau et Laisné, *Autorisation de femme mariée*, n. 155; Bertin, t. 2, n. 856; Berriat Saint-Prix, t. 2, p. 664; Dutruc, suppl. de Carré et Chauveau, n. 39 et s.; Du-

... *Mémorial du ministère public*, v° *Autorisation de femme mariée;* de Belleyme, *Ord. sur requête*, t. 1, p. 217.

**166.** — Jugé, spécialement, en matière de divorce par conversion, que la loi du 24 juill. 1884 n'ayant rien innové en ce qui concerne les délais d'ajournement et de comparution aussi bien qu'en ce qui concerne la publicité du jugement, tout jugement en cette matière doit être prononcé publiquement. — Angers, 28 mars 1891, X..., [*Fr. jud.*, 91, 2e part., p. 252]

**167.** — Jugé, aussi, que la disposition de l'art. 4, § 6, L. 24 juill. 1889, aux termes de laquelle, dans les instances en déchéance de la puissance paternelle, le jugement doit être prononcé en audience publique, s'applique non seulement au jugement définitif, mais aussi aux autres jugements rendus au cours de l'instance. — Angers, 18 mars 1891, X..., [S. 91.2.140, P. 91.1.570]

**168.** — D'ailleurs, les instances en déchéance de la puissance paternelle demeurent soumises aux règles de la procédure civile en tant que la loi du 24 juill. 1889 n'y a pas dérogé, spécialement en ce qui concerne soit les délais de l'ajournement et de la comparution, soit la publicité des jugements. — Même arrêt.

**169.** — De même qu'il y a des exceptions à la règle de non publicité pour les affaires jugées par la chambre du conseil en matière gracieuse, de même, il y en a à la règle de publicité pour les affaires contentieuses rentrant dans la compétence de cette juridiction. Il en est certainement ainsi en ce qui concerne les affaires disciplinaires. Pour les oppositions à la taxe, la question semble controversée.

**170.** — Jugé que les oppositions à la taxe doivent être jugées en chambre du conseil, et non en audience publique. — Cass., 2 févr. 1826, Martin, [S. et P. chr.]; — 8 mars 1848, Bonnetain, [S. 48.1.373, P. 48.1.553, D. 48.1.76] — Paris, 12 juill. 1860, Massé, [S. 60.2.630, P. 61.189, D. 60.2.153] — Bordeaux, 1er févr. 1867, Testaust, [S. 67.2.352, P. 67.1265] — Lyon, 29 mars 1884, Ve Foray, [D. 85.2.237]

**171.** — Décidé, en sens contraire, que la décision peut être prononcée en audience publique après audition en chambre du conseil. — Cass., 14 févr. 1830, Bouhours, [S. 38.1.563, P. 38.1.540]; — 3 mars 1863, Topino, [S. 63.1.228, P. 63.567, D. 63.1.375]; — 10 août 1863, Durand, [S. 63.1.500, P. 64.1.153, D. 63.1.475] — *Sic*, Rodière, t. 2, p. 182.

**172.** — ... Et encore que la procédure autorisée par le décret du 16 févr. 1807 n'est pas prescrite à peine de nullité. — Cass., 8 juin 1864, Ravier, [S. 64.1.485, P. 64.1220, D. 65.1.68]

**173.** — En tous cas il semble résulter de l'ensemble de la jurisprudence que les magistrats sont investis d'un droit facultatif en cette matière, et *peuvent* prononcer leur décision en chambre du conseil. — Lyon, 29 mars 1884, précité.

**174.** — Faut-il admettre que le rapport, comme les conclusions du ministère public, doit être rendu publiquement? Au premier abord, il semble qu'il doive en être ainsi. Néanmoins nous pensons qu'on doit décider en sens contraire.

**175.** — En effet, si la loi exige toujours que la sentence soit rendue publiquement dans les affaires contentieuses, elle se montre moins rigoureuse en ce qui concerne les débats de ces mêmes affaires : c'est ainsi qu'elle admet le huis-clos, même dans les débats criminels, lorsqu'il y a danger pour les mœurs ou pour la sécurité publique. Or, faisant application de ces principes au cas qui nous occupe, ne doit-on pas dire que, par cela seul que la loi a attribué à la chambre du conseil certaines affaires contentieuses, elle a voulu soustraire à la connaissance du public les explications et les débats que les affaires pouvaient soulever? Elle a disposé formellement que les explications seraient données et que les débats auraient lieu en chambre du conseil; or, le rapport et les conclusions sont des parties intégrantes des débats. Que deviendraient, d'ailleurs, les sages prescriptions du législateur et sa volonté de circonscrire la discussion dans la chambre du conseil, si ce débat devait devenir public par la publicité du rapport et les conclusions du ministère public? — Bertin, t. 1, n. 66. — V. sur la question, en matière d'autorisation, *suprà*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 481 et s.

**176.** — En matière de déchéance paternelle, le ministère public ou la partie intéressée introduit l'action en déchéance par un mémoire présenté au président du tribunal énonçant les faits et accompagné de pièces justificatives. Ce mémoire est notifié aux père et mère. Le président du tribunal commet un juge pour faire le rapport à jour indiqué. Il est procédé dans les formes prescrites par les art. 892 et 893, C. proc. civ. Toutefois, la convocation du conseil de famille reste facultative. La chambre du conseil procède à l'examen de l'affaire sur le vu de la délibération du conseil de famille, de l'avis du juge de paix du canton, après avoir appelé, s'il y a lieu, les parents ou autres personnes, et entendu le ministère public dans ses réquisitions. Le jugement est prononcé en audience publique : il peut être exécutoire nonobstant opposition ou appel (art. 4, L. 24 juill. 1889). — V. *infrà*, v° *Puissance paternelle*.

**177.** — Le jugement est mis au pied de la requête, laquelle tient lieu de qualités.

**178.** — Les seuls frais de procédure consistent dans le droit de l'huissier pour la sommation, celui de l'avoué pour la requête, laquelle ne doit pas être grossoyée, la copie du jugement et de la signification. — Chauveau, *Comment. du tarif*, t. 2, p. 849.

**179.** — La nécessité de signifier le jugement à la partie dont les prétentions sont repoussées est une conséquence nécessaire du principe que les décisions rendues par les chambres du conseil en matière contentieuse sont de véritables jugements qui ont l'autorité de la chose jugée.

**180.** — Par la même raison, ces décisions laissent ouvert le droit d'intervention et de tierce-opposition, et sont susceptibles de toutes les voies ordinaires de recours : opposition, appel, pourvoi en cassation. — V. Bruxelles, 6 juin 1815, N..., [D. *Rép.*, v° *Jugement par défaut*, n. 177]; — 4 janv. 1816, Julien-Charles A.., [D. *Rép.*, v° *Jugement par défaut*, n. 177] — Besançon, 1er mars 1828, Barbaux, [S. et P. chr.] — Rouen, 11 déc. 1844, Simon, [S. 45.2.652, P. 46.1.149, D. 53.5.270] — Douai, 11 mars 1864, de Créquy, [S. 64.2.147, P. 64.124] — Caen, 30 janv. 1873, May, [S. 73.2.293, P. 73.277, D. 76.2.42] — Paris, 19 juin 1875, de V., [S. 75.2.244, P. 75.922, D. 76.2.42] — Besançon, 19 juill. 1876, de Rochetaillée, [S. 76.2.199, P. 76.815]

**181.** — Il a été décidé que l'opposition à un jugement par défaut rendu en matière d'autorisation maritale doit être porté devant le tribunal en chambre du conseil et qu'elle est irrecevable si elle a été portée par l'opposant, à l'audience publique. — Trib. Seine, 5 mars 1885, [*Gaz. Pal.*, 85.1.544]

**182.** — Les jugements par défaut prononçant la déchéance de la puissance paternelle peuvent être attaqués par la voie de l'opposition dans le délai de huit jours à partir de la notification à la personne, et dans le délai d'un an à partir de la notification à domicile (art. 6, L. 24 juill. 1889).

**183.** — En matière de taxe, il ne peut être interjeté appel de la décision de la chambre du conseil que lorsqu'il y a eu appel de quelque disposition sur le fond (Décr. 16 févr. 1807, art. 6).

**184.** — Décidé, cependant, que le jugement qui statue sur l'opposition à la taxe des honoraires dûs aux experts et à l'exécutoire délivré pour obtenir le paiement de ces honoraires est susceptible d'appel; la disposition de l'art. 6 du 2e décret du 16 févr. 1807, qui restreint le droit d'appel en matière de taxe de dépens n'est pas applicable en l'espèce. — Bordeaux, 18 mars 1864, Beaudenon, [S. 64.2.226, P. 64.587] — Caen, 28 déc. 1866, Robin, [S. 67.2.259, P. 67.928] — *Contrà*, Paris, 27 nov. 1882, Thuilleux, [S. 83.2.56, P. 83.1.335, D. 83.2.217]

**185.** — Le droit d'appel contre les jugements statuant en matière de déchéance paternelle appartient aux parties et au ministère public. — Cet appel doit toujours être interjeté dans le délai de dix jours à compter du jugement, si ce jugement est contradictoire, et s'il est rendu par défaut, du jour où l'opposition n'est plus recevable (art. 6, L. 24 juill. 1889).

**186.** — Le délai d'appel court de la date non de la décision, mais de la signification qui doit en être faite. — Bertin, n. 72.

**187.** — On peut se pourvoir en cassation contre un arrêt rendu en matière de taxe. — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 524 et s.

## Section IV.

### Cours d'appel.

**188.** — La chambre du conseil, dit avec raison M. Garsonnet (t. 1, p. 154, n. 36), a beaucoup moins d'importance dans les cours d'appel que dans les tribunaux de première instance, par la raison qu'un grand nombre d'affaires de chambre du conseil s'arrêtent au premier degré de juridiction et ne viennent pas devant la cour. Néanmoins, nous avons à faire connaître les principales règles de compétence et de procédure qui doivent

être observées dans les affaires soumises, devant la cour, à la chambre du conseil.

**189.** — Dans les cours d'appel, pas plus que dans les tribunaux de première instance, il n'y a de chambre spéciale pour statuer sur les difficultés de nature à être tranchées en chambre du conseil. Cette chambre se compose en fait des membres de la première chambre. Elle statue : 1º sur les demandes par lesquelles on sollicite une décision gracieuse de la cour. Ce sont : *a*) les requêtes tendant à obtenir la régularisation d'un jugement qui n'a pas été signé dans les délais légaux (Décr. 30 mars 1808, art. 74); — *b*) La permission d'attaquer un arrêt par la requête civile (C. proc. civ., art. 483). — Garsonnet, t. 1, p. 154; Rodière, t. 2, p. 123. — *c*) L'autorisation de prendre à partie un magistrat justiciable de la cour en cette circonstance (C. proc. civ., art. 510). — Cass., 16 oct. 1862, Barafort, [S. 63.1.179, P. 63.1.666, D. 63.1.235] — *Sic*, Bioche, *Dict. proc.*, vº *Prise à partie*, n. 60; Carré et Chauveau, *L. de la procéd.*, quest. 1821 ; Boitard et Colmet-Daage, t. 2, n. 760.

**190.** — On se fonde 1º sur ce que, d'après l'art. 515, C. proc. civ., la prise à partie sera portée *à l'audience pour être jugée*, disposition qui n'est pas reproduite quand il s'agit de statuer sur la permission préalable dont doit se pourvoir celui qui veut prendre à partie un magistrat; 2º sur ce que l'art. 511 ne parle que de la présentation de la requête sans admettre aucune discussion sur ce point. En combinant ses termes avec ceux de l'art. 515, il paraît évident que le législateur n'a point voulu que l'action fût publique avant de savoir si elle avait quelque fondement. C'est une garantie dûe au magistrat inculpé.

**191.** — On ne peut alléguer en sens contraire l'art. 22, Décr. 30 mars 1808, qui veut que les prises à partie soient portées aux audiences solennelles. Il doit être entendu en ce sens qu'il ne renvoie à l'audience solennelle que ce qui, dans une demande de prise à partie, doit être jugé publiquement mais non les décisions qui, d'après le Code de procédure, doivent être rendues en chambre du conseil. — *Contrà*, Rodière, *Proc. civ.*, t. 2, p. 413. — Dans la prise à partie portée devant la Cour de cassation, la chambre des requêtes statue en audience publique sur la requête du demandeur, et celui-ci a le droit de faire présenter des observations par un avocat. — Cass., 6 juill. 1858, Burdin, [S. 58.1.498, et la note de Devilleneuve, P. 59.489]

**192.** — Mais c'est un usage fondé sur les formes de procéder spéciales à la Cour suprême et qui n'est pas de nature à modifier les dispositions contraires du Code de procédure civile, pour la prise à partie portées devant les cours d'appel.

**193.** — 2º En matière contentieuse : sur l'opposition à la taxe d'un membre de la cour et sur l'autorisation de femme mariée suivant un système. — V. *suprà*, vº *Autorisation de femme mariée*, n. 466 et s.

**194.** — 3º Sur les affaires qui relevaient au premier degré de la chambre du conseil du tribunal de première instance.

**195.** — Devant la cour, la procédure doit être la même que devant le premier degré de juridiction. Aucune difficulté ne peut s'élever sur ce point. — Aubry et Rau, t. 5, p. 145, § 472.

**196.** — L'appel est formé par requête présentée au premier président (C. proc. civ., art. 858), lequel rend une ordonnance par laquelle il prescrit la communication au ministère public et nomme un rapporteur.

**197.** — En matière de taxe, notamment, on procède en appel comme en première instance (arg. anal.). — Cass., 3 mars 1863, Topino, [S. 63.1.228, P. 63.567, D. 63.1.375]

**198.** — Il en résulte que la décision n'est pas rendue en audience publique.

**199.** — Jugé que la cour d'appel siégeant en audience publique est incompétente pour connaître de l'appel d'un jugement rendu par le tribunal en chambre du conseil sur l'opposition à un exécutoire délivré à un expert pour le recouvrement de ses frais et honoraires, et que l'appel doit être porté devant la cour siégeant en chambre du conseil. — Paris, 27 nov. 1882, Thuilleux, [S. 83.2.56, P. 83.1.335, D. 83.2.217] — *Contrà*, Paris, 13 mai 1862.

**200.** — ... Et l'appel n'est recevable qu'autant qu'il comprend quelques dispositions sur le fond, l'art. 6, Décr. 16 févr. 1807, s'appliquant à la taxe des frais d'expertise. — Paris, 27 nov. 1882, Thuilleux, [S. 83.2.56, P. 83.1.335, D. 83.2.217]

**201.** — Observons que l'appel d'un jugement sur l'opposition à la taxe des experts commis par le tribunal correctionnel doit être porté non devant une chambre civile de la cour, mais devant la chambre des appels de police correctionnelle. — Paris, 16 mars 1861, Massé, [S. 61.1.571, *ad notam*, P. 61.189, D. 61.2.167]

**202.** — Quant à la question de savoir si l'instruction et la plaidoirie sur l'action en autorisation d'ester en justice formée par une femme contre son mari doivent être secrètes devant la juridiction d'appel comme en première instance, V. *suprà*, vº *Autorisation de femme mariée*, n. 498.

**203.** — Il avait été jugé que la disposition de l'art. 310, C. comm., modifié par la loi du 27 juill. 1884, d'après laquelle les demandes en conversion de jugements de séparation de corps en jugement de divorce se débattent en chambre du conseil devait s'appliquer en appel comme en première instance, mais qu'il n'en était pas de même des autres dispositions de l'art. 310 relatives à l'instruction, et notamment à l'ordonnance à rendre par le président pour désigner un juge rapporteur, pour prescrire la communication à ce juge et fixer le jour de la comparution. — Cass., 29 mars 1886, Laine, [S. 86.1.405, P. 86.1.1000]; — 3 mai 1886, Druard, [S. 86.1.406, P. 86.1.1001, D. 86.1.356] — La loi du 10 août 1886 a, dans son art. 21, consacré la jurisprudence sur ce point. — V. *infrà*, vº *Divorce*.

**204.** — Les créanciers ne peuvent intervenir pour la première fois sur l'appel formé par leur débiteur contre des décisions rendues en la forme gracieuse. — Caen, 24 déc. 1873, Bourdon, [D. 75.2.225]

**205.** — Et cette fin de non-recevoir peut leur être opposée d'office, alors surtout qu'il s'agit d'une question d'inaliénabilité du fonds dotal. Cette intervention ne modifie pas la nature de l'instance principale et ne soulève aucun débat contradictoire; par suite, elle n'empêche pas de suivre l'instance principale en chambre du conseil. — Même arrêt.

### Section V.

#### Cour de cassation.

**206.** — La juridiction de la chambre du conseil n'existe pas à la Cour de cassation, les lois organiques du recours en cassation n'indiquant pas de procédure spéciale pour les affaires qui ressortent à cette juridiction : elles seraient donc jugées, si elles se présentaient (ce qui, paraît-il, n'est jamais arrivé) suivant la forme ordinaire du pourvoi en cassation. — Bertin, t. 1, n. 56.

**207.** — Cependant la Cour suprême est appelée en plusieurs circonstances à rendre des décisions en chambre du conseil. 1º En matière d'autorisation pour les femmes mariées suivant un système. — V. *suprà*, vº *Autorisation de femme mariée*, n. 475 et s.

**208.** — 2º En matière de faux incident. — V. *suprà*, vº *Cassation* (mat. civ.), n. 1855 et s.

**209.** — 3º En matière de révision de procès criminel, lorsqu'elle doit nommer un curateur à la mémoire d'un condamné décédé (C. instr. crim., art. 446).

### Section VI.

#### Tribunaux de commerce.

**210.** — L'art. 428, C. proc. civ., l'art. 467, C. comm., la loi du 4 mars 1889, sur les liquidations judiciaires, sont les seuls textes qui parlent d'une chambre du conseil devant les tribunaux de commerce.

**211.** — L'art. 428, C. proc. civ., au titre de la procédure devant les tribunaux de commerce, est ainsi conçu : « Le tribunal pourra dans tous les cas ordonner même d'office que les parties seront entendues en personne ou *dans la chambre*, et s'il y a empêchement légitime commettra un de ses juges ou même un juge de paix pour les entendre, lequel dressera procès-verbal de leurs déclarations. »

**212.** — Dans les différents cas visés par l'art. 447, C. comm., le tribunal entend dans la chambre du conseil le rapport du juge-commissaire, les explications du syndic, et statue sur la révocation en audience publique.

**213.** — Aux termes de l'art. 4, L. 4 mars 1889 : « Le jugement qui statue sur une demande d'admission à la liquidation judiciaire est délibéré en chambre du conseil et rendu en audience publique. Le débiteur doit être entendu en personne à moins d'excuses reconnues valables par le tribunal ». Et d'après l'art. 25, « tout ancien failli qui aura obtenu son concordat ou qui aura été déclaré excusable pourra n'être soumis qu'aux inca-

pacités de l'art. 21 (incapacité de remplir des fonctions électives). Il devra saisir par requête le tribunal de commerce. Le tribunal statuera en chambre du conseil.

**214.** — En outre, dans les grands tribunaux de commerce, notamment celui de Lyon, on a organisé sous le nom de chambre du conseil une délégation du tribunal, au nombre de trois membres, qui est chargée d'instruire les affaires et de concilier les parties si faire se peut. Elle ne fonctionne absolument qu'entre le moment où l'affaire est confiée au juge rapporteur et celui où elle revient à l'audience.

**215.** — Parmi les matières que nous avons déjà examinées à propos des tribunaux civils, et qui peuvent se représenter en matière commerciale, on peut retenir: les autorisations de femmes mariées (suivant un système), les oppositions à la taxe, la requête civile, les commissions rogatoires.

**216.** — Les parties peuvent faire opposition à la taxe et cette opposition doit être portée devant le tribunal. La procédure est la même que devant le tribunal civil. De même, la question de savoir si c'est en chambre du conseil ou en audience publique que le débat doit avoir lieu est toujours en discussion. Cependant le tribunal de Marseille, après discussion sur la procédure à suivre, admet qu'une opposition à la taxe devrait être jugée en chambre du conseil (année 1890).

**217.** — La question des honoraires des experts doit être résolue de la même façon. Ils sont taxés par ordonnance du président du tribunal de commerce (art. 319). Au commerce comme au civil, les oppositions à ces sortes de taxes sont portées devant le tribunal, et le débat peut être vidé en chambre du conseil ou à l'audience.

**218.** — Cette façon de procéder est à nos yeux la seule juridique. Le décret de 1807, en effet, étant applicable en matière commerciale comme en matière civile, la même procédure doit être suivie. — V. *infrà*, v^is *Expertise*, *Frais et dépens*.

**219.** — La requête civile est ouverte contre les jugements rendus en dernier ressort par les tribunaux de commerce. — Cass., 24 août 1819, Dehaye, [S. et P. chr.]; — 20 mars 1850, Roger, [S. 51.1.131, P. 51.1.375, D. 50.1.319]

**220.** — Elle est portée au même tribunal où le jugement attaqué a été rendu. La chambre du conseil du tribunal de commerce peut être appelée à autoriser la requête.

**221.** — En matière commerciale, si les livres dont la présentation est offerte, requise, ou ordonnée sont dans des lieux éloignés du tribunal saisi de l'affaire, les juges peuvent adresser une commission rogatoire au tribunal du lieu ou déléguer un juge de paix pour en prendre connaissance, dresser un procès-verbal du contenu et l'envoyer au tribunal saisi de l'affaire (art. 16, C. comm.). Ces commissions rogatoires sont exécutées en chambre du conseil.

### Section VII.

#### Conseil de préfecture.

**222.** — La loi du 22 juill. 1889, sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture, vise dans les deux textes suivants les attributions de la chambre du conseil. Aux termes de l'art. 6, dans les huit jours qui suivront cette transmission, le conseil de préfecture réuni en chambre du conseil règle, le rapporteur entendu, la notification aux parties défenderesses des requêtes introductives d'instance. D'après l'art. 23, relatif à la liquidation et taxe des experts par arrêtés du président du conseil, les experts ou les parties peuvent contester la liquidation devant le conseil de préfecture statuant en chambre du conseil.

## CHAPITRE IV.

### ATTRIBUTIONS DISCIPLINAIRES.

### Section I.

#### Tribunaux.

##### § 1. *Compétence.*

**223.** — Avant 1883, les tribunaux exerçaient, à l'égard de leurs membres, un pouvoir disciplinaire qui était réglé par la loi du 20 avr. 1810, et ressortissait à la chambre du conseil.

**224.** — Ce pouvoir disciplinaire a été supprimé par la loi du 30 août 1883 qui a transporté ce pouvoir à la Cour de cassation. — V. *suprà*, v° *Cassation* (Cour de), n. 425 et s.

**225.** — Mais les tribunaux restent compétents pour statuer sur les poursuites disciplinaires pour fautes commises par les officiers ministériels. Lorsqu'elles ont été commises ou découvertes à l'audience, c'est le tribunal à l'audience duquel le fait a eu lieu qui doit prononcer (V. *suprà*, v^is *Audience*, [police de l'], n. 252 et s.; *Avocat*, n. 957; *Avoué*, n. 1099). Mais s'il s'agit de fautes commises en dehors de l'audience, les mesures de discipline à prendre sur les plaintes des particuliers ou sur les réquisitions du ministère public sont arrêtées en assemblée générale à la chambre du conseil. — V. *suprà*, v° *Avoué*, n. 1094 et s., et *infrà*, v° *Discipline*.

**226.** — Jugé, que c'est au tribunal assemblé en chambre du conseil et non à la juridiction correctionnelle qu'il appartient de prononcer les peines disciplinaires contre les officiers ministériels. — Grenoble, 16 mai 1827, C..., [P. chr.]

**227.** — Mais l'amende, la restitution et les dommages-intérêts auxquels les huissiers ou autres officiers ministériels peuvent être condamnés pour faits relatifs à leurs fonctions par les tribunaux, sortant de la classe des mesures de simple discipline, doivent être prononcées par ces tribunaux en audience publique. — Cass., 3 mars 1829, Girot, [S. et P. chr.] — Paris, 21 avr. 1836, Porquet, [S. 36.2.433, P. chr.]

**228.** — De même, la peine de l'emprisonnement ne peut être prononcée contre un huissier qu'en séance publique par un tribunal constitué de la manière et suivant les formes exigées pour la prononciation des jugements, et non par le tribunal en chambre du conseil. — Cass., 17 nov 1830, Augeard, [S. et P. chr.]

**229.** — Les art. 102 et 103, Décr. 30 mars 1808, sont applicables aux avoués et huissiers du ressort. Les commissaires priseurs sont soumis aux mêmes règles disciplinaires. — Morin, *Discip. trib.*, n. 305 et 319; Bertin, t. 2, n. 1448.

**230.** — Mais les chambres réunies sont incompétentes pour statuer sur les poursuites disciplinaires dirigées contre les notaires. — Cass., 6 janv. 1835, D..., [S. 35.1.16, P. chr.]; — 12 août 1835, Tessier, [S. 35.1.595, P. chr.]; — 29 mars 1841, Thevard, [S. 41.1.428, P. 41.1.457] — *Sic*, Bertin, t. 2, n. 1449; Morin, n. 409.

**231.** — Toute condamnation prononcée contre eux doit l'être en audience publique par le tribunal de leur résidence (L. 25 vent. an XI, art. 53; Ord. 4 janv. 1843).

**232.** — Par exception unique, les tribunaux peuvent prononcer la destitution des greffiers coupables de fraude aux droits du fisc ou de perception illégale (L. 21 vent. an VII, art. 23).

**233.** — Quant aux avocats, ils sont en principe justiciables de leurs conseils de discipline pour les infractions qu'ils commettent dans l'exercice de leur profession. — V. *suprà*, v° *Avocat*, n. 803 et s.

**234.** — Cependant, lorsque le nombre des avocats portés sur le tableau n'atteint pas six, les fonctions du conseil de discipline sont remplies savoir : s'il s'agit d'avocats exerçant près d'une cour, hypothèse qui, croyons-nous, ne s'est jamais présentée, par le tribunal de première instance où siège la cour, dans les autres cas par le tribunal auquel sont attachés les avocats inscrits au tableau (Ord. 20 nov. 1822, art. 10 et 27 août 1830 combinés). Dans ce cas, aucune peine ne peut être portée sans l'avis du bâtonnier. — V. *suprà*, v° *Avocat*, n. 717, 726 et s.

##### § 2. *Procédure. — Voies de recours.*

**235.** — Les chambres d'un tribunal de première instance se réunissent en assemblée générale dans la chambre du conseil, pour statuer en matière disciplinaire. — V. *suprà*, v° *Avoué*, n. 1103 et s., et *infrà*, v° *Discipline*.

**236.** — Cependant, au tribunal de la Seine, la loi du 30 juill. 1870 porte que la juridiction de la chambre du conseil en matière disciplinaire sera exercée seulement par la première et la deuxième chambres réunies.

**237.** — Jugé que tous les magistrats composant les chambres désignées par la loi doivent être appelés. — Cass., 6 févr. 1823, Mansois-Duprez, [S. et P. chr.]; — 24 nov. 1825, Dussord, [S. et P. chr.]; — 3 août 1831, D..., [S. 31.1.393, P. chr.]

**238.** — Mais la loi du 11 avr. 1838 exige seulement que la majorité des juges titulaires assiste aux assemblées générales.

**239.** — En matière disciplinaire, lorsqu'il est procédé en la

chambre du conseil, l'art. 103, Décr. 20 mars 1808, ne trace aucune règle relativement à la forme ou aux délais de la citation. Elle peut être donnée soit par simple lettre, soit par acte d'huissier, avec un délai suffisant pour que l'inculpé puisse préparer sa défense.

**240.** — Les juges civils statuant sur une poursuite disciplinaire ne sont pas tenus de suivre dans les enquêtes les formes déterminées par les art. 261 et 413, C. proc. civ.; il suffit que les droits de la défense n'aient pas été méconnus. — Cass., 20 juill. 1869, C..., [S. 70.1.14, P. 70.21, D. 71.1.328] — Sic, Morin, *Discipl. des cours et tribunaux*, t. 1, n. 418; Eloy, *Resp. not.*, t. 2, n. 1094; Clerc, *Trait. not.*, t. 1, n. 1040; Clerc et Dalloz, *Man. form. not.*, t. 2, p. 245; *Dict. du not.*, v° *Discip. not.*, n. 291 et 294. — V. cep. Rolland de Villargues, *Répert. du not.*, v° *Discip.*, n. 158.

**241.** — Le renvoi pour cause de suspicion légitime ne peut être demandé dans le cas où il est procédé en assemblée générale et en chambre du conseil. — Cass., 17 juill. 1823, Pothier, [S. et P. chr.]

**242.** — La décision est rendue en chambre du conseil sur les réquisitions du ministère public. Ces réquisitions doivent être données par écrit et jointes aux pièces. — Morin, *Discip. trib.*, t. 1, n. 252.

**243.** — Si la décision des chambres réunies est prononcée par défaut, l'officier ministériel peut-il y former opposition? Le doute, dit M. Bertin (t. 2, n. 1443), naît de l'art. 103 qui paraît avoir eu pour objet d'interdire tout recours contre cette décision : mais on a fait remarquer que cette disposition n'était relative qu'à l'appel et au recours en cassation, qu'elle était exceptionnelle, et ne devait pas, dès lors, être étendue en dehors des limites que la loi avait elle-même tracées. L'opposition est donc elle-même recevable. — Bertin, *loc. cit.*; Morin, *Discip. trib.*, t. 1, n. 778 et 779.

**244.** — L'arrêté du tribunal pris en chambre du conseil, qui applique des mesures de discipline contre un officier ministériel, n'est ni sujet à appel ni à cassation (art. 103, Décr. 30 mars 1808). — Cass., 18 nov. 1873, B..., [S. 74.1.421, P. 74.1077, D. 73.1.451] — Grenoble, 18 janv. 1828, M..., [S. et P. chr.] — Nîmes, 31 janv. 1831, G..., [S. 31.2.231, P. chr.] — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 464.

**245.** — Il peut être cependant réformé pour incompétence ou excès de pouvoir. — Rennes, 19 juill. 1833, Clémenceau, [S. 34.2.5, P. chr.] — Paris, 21 avr. 1836, Porquet, [S. 36.2.433, P. chr.] — Rennes, 25 mars 1844, N..., [S. 44.2.375, P. 44.2.458] — Bordeaux, 3 juin 1850, Achard, [S. 51.2.89, P. 52.1.340, D. 52.2.141] — *Contrà*, Riom, 8 avr. 1836, [D. *Rép.*, v° *Discip. jud.*, n. 283-1°] — V. aussi Cass., 20 avr. 1842, Proc. gén. Orléans, [S. 42.1.536, P. 42.1.617] — V. *suprà*, v° *Avoué*, n. 1103 et s., et *infrà*, v° *Discipline*.

### Section II.

#### Cours d'appel.

**246.** — En cas de négligence des officiers de police judiciaire et des juges d'instruction, s'il y a récidive, le procureur général les fait citer à la chambre du conseil (C. instr. crim., art. 281).

**247.** — Les officiers ministériels sur lesquels la cour réunie en assemblée générale, en chambre du conseil, exerce le pouvoir disciplinaire sont les huissiers et avoués attachés à sa juridiction (Décr. 30 mars 1808, art. 103).

**248.** — La disposition de l'art. 23, L. 21 vent. an VII, concernant la destitution des greffiers coupables de fraude aux droits du fisc ou de perception illégale comprend le greffier de la cour. — V. *suprà*, n. 232.

**249.** — L'appel contre les décisions disciplinaires du conseil des avocats est porté devant la cour réunie en assemblée générale et en chambre du conseil (Ord. 20 nov. 1822, art. 27). — V. *suprà*, v° *Avocat*, n. 933 et s.

**250.** — Nous avons vu *suprà*, v° *Avocat*, n. 961 et s., que, d'après l'opinion dominante, les cours et tribunaux peuvent prendre certaines mesures disciplinaires sur les plaintes des particuliers ou sur les réquisitions du ministère public, pour cause de faits qui ne se seraient point passés ou qui n'auraient pas été découverts à l'audience. Ces mesures sont arrêtées en assemblée générale à la chambre du conseil, après avoir appelé l'individu inculpé (art. 103, Décr. 30 mars 1808).

**251.** — Si le conseil mis en demeure d'agir refuse ou néglige de le faire, la cour statue par voie d'évocation. — Sur les voies de recours, V. *suprà*, v° *Avocat*, n. 922 et s.

### Section III.

#### Tribunaux de commerce.

**252.** — Sur le pouvoir disciplinaire qu'exercent les tribunaux de commerce sur la corporation des agréés, V. *suprà*, v° *Agréé*, n. 99 et s.

### Section IV.

#### Cour de cassation.

**253.** — Toutes les chambres de la Cour de cassation, nous l'avons dit, se réunissent en chambre du conseil en grand conseil de discipline de la magistrature, pour statuer sur les affaires disciplinaires concernant les magistrats (L. 20 avr. 1810, art. 59; Décr. 1er mars 1852, art. 4 et 5; L. 30 août 1883). — V. *suprà*, v° *Cassation* (Cour de), n. 425 et s.

**254.** — Les membres du barreau au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation sont également soumis à l'autorité disciplinaire de la Cour de cassation ou du Conseil d'Etat (Ord. 10-30 sept. 1817). — V. *suprà*, v° *Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation*, n. 86 et s.

**255.** — La Cour de cassation peut, sans rejeter ni homologuer d'une manière absolue l'avis du conseil de l'ordre, en restreindre ou en étendre les termes. Elle statue en chambres réunies. — V. Cass., 4 août 1874, Giroudon, [S. 75.1.31, P. 75.48, D. 75.1.478]

### Section V.

#### Cour des comptes.

**256.** — L'art. 5, § 1, Décr. 20 oct. 1884, qui règle l'exercice du droit de réquisitions orales reconnu au ministère public près la cour des comptes, porte : « Les dispositions qui précèdent sont applicables aux affaires portées devant la Chambre du conseil statuant disciplinairement. »

## CHAPITRE V.

### LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

#### § 1. Allemagne.

**257.** — I. *Matières civiles*. — Le Code d'organisation judiciaire règle la compétence du tribunal régional en matière contentieuse : les lois des Etats confédérés l'ont étendue à la justice volontaire. Toutes les décisions rendues en cette matière par les tribunaux du bailliage peuvent être frappées de pourvoi, et le pourvoi est porté devant la chambre civile du tribunal régional ou, en Schaumburg-Lippe, devant le tribunal tout entier réuni en assemblée générale.

**258.** — En outre, la loi de quelques Etats lui a attribué certaines fonctions spéciales que d'autres ont réservé au tribunal de bailliage. Ainsi, il a la surveillance et l'administration des fondations en Saxe Altenburg et, en Prusse, il peut en être chargé par le ministre de la Justice. Il homologue en Oldenburg les légitimations et les déclarations de majorité : en Meklembourg, il juge les conflits d'incompétence pouvant s'élever en matière de justice volontaire entre les tribunaux de bailliages et les autorités municipales, et il a la surveillance des tutelles et partages de succession intéressant les propriétaires de biens nobles ou leurs enfants. C'est également un juge du tribunal régional qui tient, au Meklembourg, les livres hypothécaires des biens nobles : en Wurtemberg, il surveille les tutelles, les inventaires et les partages concernant les seigneurs médiatisés ainsi que les personnes inscrites sur les grands livres de la chevalerie, et homologue les pactes de famille de la noblesse. Dans les villes hanséatiques l'autorité tutélaire est composée de membres du tribunal régional désignés chaque année à Hambourg par le Præsidium et, à Brême, nommés pour trois ans par le Sénat; en Schaumburg-Lippe le tribunal régional a la surveil-

lance des tutelles et vérifie en cette matière le service des tribunaux de bailliage.

**259.** — Le tribunal régional est généralement le tribunal disciplinaire des notaires, et peut prononcer contre eux des peines disciplinaires et même dans certains pays la destitution. En matière d'état civil, la Prusse a renvoyé devant le tribunal régional les rectifications d'actes et les pourvois contre le refus d'un officier de l'état civil de recevoir un acte. Enfin quelques Etats ont confié à un juge régional, spécialement délégué par le tribunal du bailliage, les fonctions que la justice volontaire attribue en principe au juge de bailliage.

**260.** — Les chambres civiles jugent en matière de justice volontaire au nombre de trois juges y compris le président (art. 77). Le règlement de service du tribunal régional de Berlin pour l'année 1884 permet d'apprécier quel est le procédé usité dans les grands tribunaux d'Allemagne. Ainsi, la quatrième chambre civile juge les affaires commençant par les lettres H. O. et les pourvois, car entre les décisions des sections 12, 15 et 20 du tribunal de bailliage, les affaires de fondateurs, les conflits de compétence entre les tribunaux de bailliage et les récusations de juges. Aux jours où il ne siège pas, le président est remplacé par un juge.

**261.** — Le tribunal supérieur intervient aussi en matière de justice volontaire, et il juge les pourvois formés contre les décisions rendues par le tribunal régional dans les cas, assez peu nombreux d'ailleurs, où ce tribunal est compétent en première instance. Il peut aussi en Brunswick, sur les demandes des intéressés, désigner en matière de tutelle un autre tribunal que le tribunal régulièrement compétent, et dans certains Etats (Prusse, Bavière, Hesse, Etats de Thuringe, Schwarzburg, Sonderhausen), il connaît des conflits de compétence entre tribunaux régionaux ou de bailliage s'élevant en matière de justice volontaire.

**262.** — Dans certains pays (Prusse, Anhalt, Brunswick, Meklembourg, Saxe Altenbourg, Lippe), les décisions rendues en pareille matière par le tribunal régional sur pourvoi formé contre l'ordonnance du bailliage peuvent être frappées pour violation de la loi d'un nouveau pourvoi, lequel est jugé par le tribunal supérieur.

**263.** — En Prusse, le nouveau pourvoi est porté devant le tribunal supérieur de Berlin exclusivement, mais ce tribunal peut renvoyer l'affaire devant le tribunal supérieur au ressort duquel appartient le tribunal régional. Les affaires de justice volontaire sont portées devant la chambre civile.

**264.** — En outre, en Prusse, Hesse, Saxe Altenburg, il est chargé en première instance de toutes les fonctions de la justice volontaire intéressant les seigneurs médiatisés; en Prusse rhénane et Saxe Altenburg, il homologue les adoptions; il connaît en Brunswick et à Hambourg des recours contre les décisions rendues par l'autorité des tutelles, etc... En Bavière Hesse, Prusse rhénane, Schwarzburg Sonderhausen il est, en appel, le tribunal disciplinaire des notaires.

**265.** — Pour les autorisations de femmes mariées, une partie notable de l'Allemagne occidentale et rhénane est encore soumise au Code civil français. — V. *suprà*, v° *Autorisation de femme mariée*, n. 980.

**266.** — II. *Matières criminelles.* — V. Code d'organisation judiciaire allemand promulgué le 27 janv. 1877, trad. Dubarle, art. 72, note. La chambre criminelle d'un tribunal régional a deux ordres d'attributions : elle est chambre du conseil et tribunal de jugement. L'art. 72 réglemente la première de ces attributions. « Les chambres criminelles sont compétentes pour rendre toutes les décisions qui concernent l'instruction et ses suites lorsque ces décisions sont du ressort du tribunal d'après les prescriptions du Code de procédure pénale : elles jugent les pourvois formés contre les ordonnances du juge d'instruction et du juge de bailliage et aussi contre les décisions des tribunaux d'échevins... »

**267.** — En dehors des attributions que leur confère le Code de procédure pénale, c'est la chambre du conseil qui ordonne l'ouverture d'une session d'assises dans un autre lieu qu'au siège du tribunal régional (art. 98, C. org. jud.). Elle autorise également la substitution d'une peine corporelle à une peine pécuniaire prononcée par l'autorité administrative (art. 463, C. proc. pén.).

**268.** — « Le pourvoi est, au criminel, la voie de droit ouverte contre les ordonnances du président, du juge d'instruction et des juges délégués contre les décisions rendues par le tribunal et ne constituant pas des jugements proprement dits » (art. 346, C. proc. pén.). « La chambre du conseil se compose de trois juges » (art. 77).

**269.** — « Art. 138. En cas de poursuite pour les crimes prévus par l'art. 136, n. 1, la première chambre criminelle du tribunal de l'empire est chargée des fonctions attribuées à la chambre criminelle du tribunal régional par l'art. 72, § 1 ». — La première chambre criminelle fait fonction de chambre du conseil ; elle est saisie par le réquisitoire du procureur supérieur, ouvre l'instruction et rend l'ordonnance de non lieu ou d'ouverture des débats : elle juge les oppositions aux ordonnances du juge d'instruction.

**270.** — C'est elle qui juge les demandes en récusation du juge de bailliage ou du juge d'instruction, qui ordonne le transfèrement d'un prévenu dans une maison de santé à l'effet d'y être examiné, prononce la déchéance du cautionnement en cas de fuite du prévenu mis en liberté provisoire, commet un juge du bailliage pour faire l'instruction et autorise la défense par une autre personne que par un avocat : après la condamnation, elle déclare non-recevable le pourvoi en révision qui n'a pas été fait en temps utile, ordonne, s'il y a lieu, la reprise de la procédure, intervient en certains cas en matière d'exécution de la peine et prononce la transformation d'une peine pécuniaire en peine corporelle.

§ 2. *Belgique.*

**271.** — Nos Codes régissent la Belgique; signalons toutefois l'art. 17 de la loi belge des 28 déc. 1873-25 janv. 1874 reproduisant les principes généraux de l'art. 29 de la loi de 1838 sur les aliénés en y apportant certaines modifications (art. 17). D'après cette disposition, toute personne retenue dans un établissement d'aliénés peut se pourvoir devant le président du tribunal qui ordonne s'il y a lieu la sortie immédiate. La décision est rendue en chambre du conseil sur requête. Il est statué dans les mêmes formes sur l'appel.

§ 3. *Italie.*

**272.** — Le Code de proc. civ., liv. 3, tit. 1 contient les dispositions communes aux matières qui doivent être traitées en chambre du conseil. Art. 778 : On procède en chambre du conseil : 1° en matière de juridiction volontaire, excepté quand la loi en a disposé autrement; 2° dans les autres matières qui peuvent être traitées sans contradicteur; 3° dans les autres cas déterminés par la loi. Art. 779 : Pour les matières qui doivent être traitées en chambre du conseil, on présente requête dans la chancellerie de l'autorité judiciaire compétente en y joignant les documents qui s'y rapportent. Le chancelier présente dès le jour suivant la requête et les documents au président, qui en ordonne la communication au ministère public, si celui-ci doit être entendu, et qui délègue un juge pour faire rapport en chambre du conseil au jour fixé par son arrêté. Art. 780 : Dans les vingt-quatre heures de la date de cet arrêté ou dans un délai moindre, s'il en a été fixé un, le chancelier doit transmettre les pièces au juge délégué. Lorsqu'il y a lieu d'entendre le ministère public, les pièces lui sont communiquées avant tout dans ledit délai pour ses conclusions : celles-ci doivent être écrites au bas de l'arrêté. Les pièces doivent être transmises au juge délégué aussitôt après qu'elles sont restituées par le ministère public à la chancellerie. Art. 781 : Sur le rapport du juge délégué, l'autorité judiciaire ordonne les mesures nécessaires. On peut se prévaloir contre ces mesures auprès de l'autorité judiciaire supérieure en observant les formes indiquées dans les deux articles précédents, sauf les dispositions spéciales à la loi.

**273.** — Art. 782 : Lorsqu'en matière de juridiction volontaire, le préteur (juge de paix) est compétent, la requête doit lui être présentée avec les documents qui s'y rapportent. On peut recourir au président du tribuual civil contre l'arrêté du préteur.

**274.** — L'art. 136 du C. civ. ital. dispose que, lorsque le mari refuse son autorisation, la femme doit se faire autoriser par le tribunal civil, le mari préalablement entendu ou appelé en la chambre du conseil, sauf en cas d'urgence, et l'art. 214 porte de son côté, que l'acte d'adoption est consenti devant le président de la cour d'appel. Il est ensuite soumis à l'homologation de la cour, qui prononce comme en France « qu'il y a lieu ou qu'il n'y a pas lieu à adoption. »

## CHAMBRE CONSULTATIVE D'AGRICULTURE.

**1.** — Nous avons fait connaître *supra*, v° *Agriculture*, n. 98 et s., l'organisation et les attributions des chambres consultatives d'agriculture. Nous n'avons pas à revenir sur ce point. Nous avons dit, notamment, que ces chambres, investies de la personnalité civile (art. 10, Décr. 25 mars 1852), pouvaient recevoir des libéralités. A cet égard, le gouvernement a fait établir en principe que les chambres consultatives d'agriculture pouvaient accepter les libéralités faites en faveur des associations agricoles de leurs circonscriptions non reconnues comme établissements d'utilité publique, sous la condition : 1° de mettre, en temps utile, à la disposition de ces associations, les sommes nécessaires pour l'exécution des conditions mises à la libéralité ; 2° de mettre en possession de ces libéralités ces associations dès qu'elles auraient obtenu le privilège de la personnalité civile. Tel a été l'objet du décret du 3 sept. 1873, rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat.

**2.** — Le Parlement a été saisi, au cours de la présente législature, de diverses propositions ayant pour objet la modification de la représentation des intérêts de l'agriculture et la transformation, dans ce but, des chambres d'agriculture. Une proposition, émanée de l'initiative parlementaire, déposée par M. Méline, le 19 nov. 1889 (*J. off.* du 20, *Déb. parlem.*, p. 83 et précédée d'un exposé des motifs inséré au *Journal officiel* (*J. off.*, *Doc. parlem.*, de juin 1890, p. 61), a été l'objet d'un rapport sommaire de M. Barbe, le 19 déc. 1889 (*J. off.* du 20, *Déb. parlem.*, p. 475), a été prise en considération le 20 janv. 1890 (*J. off.* du 21, *Doc. parlem.*, p. 35). On trouvera le texte de la proposition au *Journ. off.*, *Doc. parlem.*, de mars 1890, p. 378.

**3.** — Deux autres propositions, l'une de M. de Pontbriand, déposée le 25 janv. 1890 (*J. off.* du 26, *Déb. parlem.*, p. 97) et précédée d'un exposé de motifs (*J. off.*, *Doc. parlem.*, d'avril 1890, p. 372), l'autre de M. de Rochefort, déposée le 6 févr. 1890 (*J. off.* du 7, *Déb. parlem.*, p. 211; *Exposé des motifs*, *Doc. parlem.*, d'avril 1890, p. 220) ont le même objet.

**4.** — Ces propositions n'ont encore abouti jusqu'ici à aucune réforme législative.

## CHAMBRE CONSULTATIVE DES ARTS ET MANUFACTURES.

### LÉGISLATION.

C. comm., art. 618, 619, 620, 621 ; — L. 22 germ. an XI (*relative aux manufactures, fabriques, ateliers*), art. 1 à 5; — Arr. 10 therm. an XI (*relatif à l'organisation des chambres consultatives de manufactures, fabriques, arts et métiers*); — Ord. 16 juin 1832 (*portant règlement sur les chambres de commerce et les chambres consultatives des arts et manufactures*); — Arr. 19 juin 1848 (*relatif aux chambres consultatives des arts et manufactures*); — L. 1er juin 1853 (*sur les conseils de prud'hommes*), art. 1 ; — Décr. 24 oct. 1863 (*relatif au renouvellement des chambres consultatives des arts et manufactures*); — L. 21 déc. 1871 (*sur l'élection des juges des tribunaux de commerce*) ; — Décr. 22 janv. 1872 (*qui détermine le mode d'élection des membres de la chambre de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures*); — Décr. 3 avr. 1873 (*qui fixe au mois de décembre 1874 le premier renouvellement partiel des membres des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures*) ; — L. 5 déc. 1876 (*portant modification des art. 620 et 626, C. comm.*), art. 1; — L. 8 déc. 1883 (*relative à l'élection des juges consulaires*), art. 1, 20; — L. 5 avr. 1884 (*sur l'organisation municipale*), art. 136, n. 15.

### BIBLIOGRAPHIE.

Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), v° *Chambres consultatives*. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, 1878, 2 vol. in-8°, avec suppléments, v° *Chambre consultative des arts et manufactures*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chambres consultatives des arts et manufactures*. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. in-8°, v° *Chambre consultative des arts et manufactures*. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, p. 111. — Goujet, Merger et Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*, 1877-81, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chambres consultatives des arts et manufactures*. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, 1885, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 3257, 3264 et 3265. — Macarel et de Pistoye, *Cours d'administration et de droit administratif*, 1857, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 2, p. 1 et s. — Paulet, *Code annoté du commerce et de l'industrie*, 1891, 1 vol. in-8°, v° *Chambre consultative des arts et manufactures*, p. 97, 100, 172, 258, 321, 394, 443, 697. — — Vincens, *Exposition raisonnée de la législation commerciale*, 1834, t. 3, 3 vol. in-8°, v° *Chambres consultatives des arts et manufactures*, p. 35 et s.

Renard, *Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chambres de commerce et aux chambres consultatives des arts et manufactures, et les propositions de loi de divers députés tendant à organiser la représentation commerciale et industrielle* (annexe au procès-verbal de la séance de la Chambre des députés du 17 juin 1890).

### INDEX ALPHABÉTIQUE.



### DIVISION.



---

### SECTION I.

#### Historique.

**1.** — Les chambres consultatives des arts et manufactures forment un des corps officiels spécialement constitués pour éclairer le gouvernement sur l'état du commerce ou de l'industrie, sur ses besoins et sur l'utilité des réformes de la législation commerciale, industrielle ou douanière. — Elles sont plus particulièrement chargées de représenter les intérêts de l'industrie, en prenant ce mot dans le sens restreint et usuel d'industrie manufacturière. — Aussi, à leur origine, qui remonte à l'an XI (1803), les chambres consultatives ne se composaient-elles que d'industriels; mais, plus tard, les commerçants y furent également admis; de même que dans les chambres de commerce, l'un et l'autre intérêt peuvent avoir leurs représentants.

**2.** — Aux termes de la loi du 22 germ. an XI (art. 1), le gouvernement pouvait établir, partout où il le jugeait convenable, des chambres consultatives des manufactures, fabriques, arts et métiers. — C'est en exécution de cette loi qu'un arrêté consulaire du 10 therm. an XI, fixa l'organisation de ces assemblées.

**3.** — Pour procéder à la formation de ces chambres, les préfets et, à leur défaut, les maires réunirent, sous leur présidence, dans les villes qui renfermaient, à cette époque, une agglomération de fabriques créées pour un même genre de productions manufacturières, vingt à trente des chefs d'industrie les plus importants, lesquels procédèrent, au scrutin secret et à la pluralité des suffrages, à l'élection des membres devant composer les nouvelles assemblées : nul ne pouvait être reçu membre s'il n'était ou n'avait été pendant cinq ans manufacturier ou fabricant. — Le nombre des membres composant chaque chambre était alors fixé à *six* (art. 1, Arr. 10 therm. an XI).

**4.** — Pour les chambres consultatives, comme pour les chambres de commerce rétablies par un arrêté consulaire du 3 niv. an XI, ce fut donc un corps de notables qui forma la base du système électoral et c'est l'autorité administrative qui en détermina la composition.

**5.** — L'Ordonnance royale du 16 juin 1832, qui apporta une première modification à cette organisation, fut plus libérale et confia l'élection des membres des chambres consultatives (comme d'ailleurs celle des membres des chambres de commerce) à des commerçants ou à des membres des institutions commerciales.

**6.** — La République de 1848 accorda le droit de vote à tout commerçant inscrit depuis un an sur le rôle des patentes (Arrêté de la commission du pouvoir exécutif du 19 juin 1848); mais, sous le second empire (Décr. 30 août 1852), l'électorat ne fut plus conféré qu'aux commerçants qui avaient acquitté leurs droits de patente pendant cinq ans au moins, et qui figuraient sur une liste de notables dressée par le préfet et approuvée par le ministre de l'Intérieur. — Toutefois, ce décret, en abrogeant les art. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 8 de l'arrêté de 1848, ne dérogea pas aux dispositions qui avaient réglé précédemment l'organisation intérieure, les prérogatives et les attributions des chambres consultatives (art. 7 du Décret).

**7.** — Enfin, la loi du 21 déc. 1871, spéciale à l'élection des juges aux tribunaux de commerce fut étendue à l'élection des chambres consultatives par un décret du 22 janv. 1872. La désignation des notables, enlevée à l'administration préfectorale, fut rendue aux intéressés eux-mêmes, et ce décret, s'inspirant de l'Ordonnance de 1832, décida que la liste électorale serait dressée par une commission composée du président et d'un membre de la chambre consultative des arts et manufactures, du président du conseil de prud'hommes, du maire de la ville et de trois conseillers généraux.

**8.** — Aujourd'hui, l'organisation et les attributions des chambres consultatives des arts et manufactures se trouvent régies par les dispositions combinées de la loi du 22 germ. an XI, de l'arrêté du 10 therm. an XI, de l'Ordonnance royale du 16 juin 1832, de l'arrêté du pouvoir exécutif du 19 juin 1848, des décrets des 24 oct. 1863, 22 janv. 1872 et 3 avr. 1873, ainsi que des lois des 7 mars 1850, 7 août 1850, 1er juin 1853, 21 déc. 1871, 5 déc. 1876 et 5 avr. 1884 (art. 136, n. 15).

### Section II.

#### Création.

**9.** — Les chambres consultatives des arts et manufactures sont créées par des décrets rendus sur la proposition du ministre du Commerce et de l'Industrie. Leur établissement a lieu, en général, sur la demande du conseil municipal, et après avis du conseil général et du préfet du département.

**10.** — La circonscription d'une chambre consultative est déterminée par le décret qui l'institue, suivant les circonstances : elle comprend, soit l'enceinte seulement de la ville où siège la chambre, soit plusieurs cantons, soit l'arrondissement, soit même le département.

**11.** — Lorsqu'une chambre consultative se trouve comprise dans la circonscription d'une chambre de commerce, les industriels et les commerçants, dont les établissements sont situés dans la circonscription de la première, doivent néanmoins contribuer au paiement des dépenses de la chambre de commerce.

**12.** — Le nombre des chambres consultatives va sans cesse en diminuant par suite de la transformation des plus importantes d'entre elles en chambres de commerce. D'autres sont, au contraire, purement et simplement supprimées, en raison de la rareté des réunions des membres qui les composent et de la difficulté qu'éprouve, par suite, le gouvernement à avoir leurs avis, indispensables, cependant, dans certains cas, lorsqu'il s'agit, par exemple, de créer un conseil de prud'hommes, ou de modifier la juridiction d'un tribunal de ce genre. — V. *infrà*, n. 36.

**13.** — En ce qui touche la conversion d'une chambre consultative des arts et manufactures en chambre de commerce, il convient cependant de remarquer que, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, elle ne peut se produire que si la chambre consultative ne représente pas plus particulièrement les industries spéciales qui peuvent se trouver dans les centres manufacturiers de la circonscription. — Cons. d'Et. (section com. et trav. publ.), 16 déc. 1873, Lisieux; — 8 juill. 1884, Montauban.

**14.** — Le nombre actuel des chambres consultatives des arts et manufactures n'est plus que de 63; elles sont établies dans les villes suivantes : Aix, Ambert, Aubusson, Bayeux, Bédarieux, Bernay, Bourgoin, Brignoles, Chalons-sur-Marne, Charleville, Châteauroux, Cholet, Clermont-l'Hérault, Condé-sur-Noireau, Draguignan, Falaise, Felletin, Ferté-Macé (La), Foix, Ganges, Givet, Grasse, Issoudun, Joinville, Laigle, Lisieux, Lodève, Louviers, Mayenne, Mende, Millau, Montereau, Montbéliard, Montluçon, Morez, Moulins, Niort, Oloron, Pamiers, Pau, Poitiers, Puy (Le), Remiremont, Rethel, Rive-de-Gier, Rodez, Saint-Affrique, Saint-Chamond, Saint-Claude, Saint-Dié, Saint-Geniez, Saint-Hippolyte, Saint-Lô, Saint-Maixent, Saint-Pons, Saumur, Sommières, Tinchebray, Vigan (Le), Vimoutiers, Vire, Voiron, Yvetot.

**15.** — Les chambres de commerce, dont la compétence est plus large et plus variée que celle des chambres des arts et manufactures, remplissent les fonctions de ces dernières dans les communes où le gouvernement n'en a pas établi (Arr. 10 therm. an XI, art. 4).

### Section III.

#### Composition.

**16.** — Chaque chambre consultative des arts et manufactures est composée de douze membres (Arr. 19 juin 1848, art. 7).

**17.** — L'élection des membres des chambres consultatives des arts et manufactures est faite par les électeurs domiciliés dans la circonscription de chacune des chambres et inscrits sur les listes établies conformément aux dispositions des art. 618 et 619, C. comm., modifiés par la loi du 21 déc. 1871. Cette dernière loi a été rendue applicable aux électeurs des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures par le décret du 22 janv. 1872, en ce qui concerne la convocation des électeurs, les conditions d'éligibilité et les opérations électorales. — V. *suprà*, n. 7.

**18.** — Depuis cette époque (1872), le régime électoral des tribunaux de commerce a été, il est vrai, réglé à nouveau par la loi du 8 déc. 1883, qui a appliqué à ce régime le principe du suffrage universel. Mais jusqu'à ce que, conformément à l'art. 20 de cette dernière loi, il ait été statué par une loi spéciale sur le mode d'élection des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures, celles-ci continuent à être régies par la loi de 1871 et par le décret de 1872. — V. *infrà*, n. 42 et s.

**19.** — Lorsque la circonscription d'une chambre consultative est comprise dans le ressort d'un tribunal de commerce, les membres qui la composent sont élus par les électeurs désignés conformément aux art. 618 et 619, C. comm., ci-dessus mentionnés. Si la circonscription de la chambre n'est pas comprise dans le ressort d'un tribunal de commerce, le préfet pourvoit à la formation d'une commission qui dresse une liste électorale d'après les bases déterminées par ces mêmes articles (Décr. 22 janv. 1872). — V. *suprà*, n. 7.

**20.** — L'élection se fait au scrutin de liste, sous la présidence du maire, assisté de quatre assesseurs, qui sont les deux plus jeunes et les deux plus âgés des électeurs présents (C. comm., art. 621; Décr. 22 janv. 1872) La convocation est faite par le préfet. Au premier tour de scrutin, nul n'est élu s'il n'a réuni la moitié plus un des suffrages exprimés et un nombre égal au

quart du nombre des électeurs inscrits. — Au deuxième tour, qui a lieu huit jours après, [illegible]. La durée du scrutin est de deux heures au moins (Ibid.).

**21.** — Les conditions d'électorat et d'éligibilité sont les mêmes que pour les membres des chambres de commerce, c'est-à-dire qu'il faut être âgé de trente ans au moins, inscrit au rôle des patentes depuis cinq ans au moins et domicilié au moment de l'élection dans la circonscription de la chambre (C. comm., art. 618, 619 et 620; Décr. 22 janv. 1872).

**22.** — Sont également applicables les dispositions des art. 618 et 619, C. comm., relatives au nombre des électeurs appelés à élire les membres des chambres consultatives et aux demandes en radiation pour l'une des causes d'incapacité prévues par la loi. — V. *suprà*, v° *Chambre de commerce*, n. 60.

**23.** — Le recensement général des votes a lieu dans la ville où siège la chambre consultative des arts et manufactures. Le président de l'assemblée proclame le résultat de l'élection et fait dresser un procès-verbal qui est rédigé en triple expédition (Décr. 22 janv. 1872).

**24.** — Ce procès-verbal relate avec exactitude le nombre des électeurs inscrits, celui des votants et tous les renseignements relatifs à l'éligibilité des membres élus (nom, âge, genre de commerce, domicile, chiffre des suffrages obtenus par chacun d'eux, etc.).

**25.** — Le président de l'assemblée transmet immédiatement les trois originaux du procès-verbal au préfet, qui en adresse un au président de la chambre et un autre au ministre du Commerce et de l'Industrie, pour être examiné par son administration. L'installation n'a lieu qu'après que les opérations ont été reconnues régulières par le ministre.

**26.** — Le ministre du Commerce est-il compétent pour statuer sur les réclamations qui peuvent s'élever en matière d'élection des membres des chambres consultatives des arts et manufactures? La question a été longtemps controversée. On a prétendu que les conseils de préfecture étaient seuls compétents; que les chambres consultatives des arts et manufactures étant des établissements municipaux, les contestations électorales les concernant devaient être résolues par les tribunaux qui connaissent des réclamations auxquelles peuvent donner lieu les élections municipales ; qu'il devait en être ainsi par analogie avec ce qui se passe pour les conseils de prud'hommes qui se trouvent dans le même cas. La question a d'ailleurs été portée, il y a quelques années, devant le Conseil d'Etat, à la suite de réclamations adressées au ministre du Commerce au sujet de l'élection des membres d'une chambre consultative de la région du Midi. Mais, sans se prononcer sur le fond, cette haute assemblée n'admit pas le pourvoi dont elle était saisie, pour un simple vice de forme : les parties n'avaient pas constitué d'avocat. La question semble donc rester entière. Cependant elle ne saurait, à notre point de vue, faire doute, et le ministre du Commerce a seul, selon nous, le droit de statuer, en premier ressort, sur les réclamations relatives aux élections des membres des chambres consultatives des arts et manufactures. On ne peut nier, certainement, qu'il existe des rapports entre les municipalités et les chambres consultatives; mais les liens qui unissent ces dernières aux chambres de commerce sont autrement nombreux et importants, et l'on doit, dès lors, appliquer aux unes la jurisprudence admise pour les autres et que consacre d'ailleurs une disposition formelle de la loi. Or, aux termes de l'arrêté des consuls du 3 niv. an XI, c'est le ministre du Commerce qui est appelé à se prononcer sur les réclamations auxquelles peuvent donner lieu les élections des chambres de commerce. C'est donc lui seul qui est compétent pour les contestations de même nature qui peuvent s'élever au sujet des chambres consultatives, que le décret du 22 janv. 1872 assimile aux chambres de commerce pour tout ce qui concerne les opérations électorales.

**27.** — Mais la décision du ministre est rendue sauf recours au Conseil d'Etat. Et le recours contre la décision par laquelle le ministre du Commerce a statué sur la validité d'une élection à la chambre consultative des arts et manufactures doit être formé par l'intermédiaire d'un avocat au Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 23 déc. 1887, Leb. chr., p. 831.

**28.** — Les chambres consultatives choisissent dans leur sein un président, lequel est chargé de la direction des travaux et de la correspondance avec l'administration (art. 10, Arr. 19 juin 1848).

**29.** — Toutefois, aux termes de ce même article, « le préfet ou le sous-préfet, dans le lieu de sa résidence, ou le maire, dans les autres villes, sont membres nés et présidents d'honneur de ces assemblées et président effectivement les séances auxquelles ils assistent en personne ». Mais, en dehors de cas exceptionnels, ces fonctionnaires ne président guère que les séances de rentrée.

**30.** — Le maire, étant membre né et de droit, ne peut être compris parmi les douze membres élus.

**31.** — Chaque chambre consultative nomme aussi son secrétaire.

**32.** — Les fonctions de membre durent six années ; le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans. Pour les deux premiers renouvellements partiels qui suivent une élection générale, l'ordre de sortie est réglé par le sort (Décr. 24 oct. 1863, art. 1).

**33.** — Les vacances accidentelles sont également remplies à la plus prochaine élection, mais seulement pour le temps qui reste à courir sur l'exercice du membre remplacé. Les membres sortants sont rééligibles (*Ibid.*).

**34.** — Les membres des chambres consultatives peuvent être pris indistinctement dans toute l'étendue de la circonscription de chacune des chambres (art. 3 et 4, Décr. 22 janv. 1872); mais les membres nommés qui s'abstiendraient de se rendre aux convocations pendant un an seraient considérés comme démissionnaires et remplacés à la plus prochaine élection (Ord. 16 juin 1832, art. 7).

**35.** — Les renouvellements partiels ont lieu à des époques fixes et uniformes par toute la France (au mois de décembre de chacune des périodes bisannuelles paires qui suivent celle de l'élection générale : déc. 1874, 1876, 1892, 1894, etc...) conformément aux dispositions du décret du 3 avr. 1873, portant dérogation aux dispositions des décrets du 22 janv. 1872 (du 3 sept. 1851, spécial aux chambres de commerce) et du 24 oct. 1863.

## Section IV.

### Attributions.

**36.** — Les attributions des chambres consultatives des arts et manufactures sont peu nombreuses. Elles consistent : d'une manière générale, à donner à l'administration les avis et les renseignements qui leur sont demandés sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux, à présenter leurs vues sur l'état de l'industrie et du commerce, sur les moyens d'en accroître la prospérité, et sur les améliorations à introduire dans la législation commerciale, industrielle ou douanière (Arr. du 10 therm. an XI, art. 3; Ord. 16 juin 1832, art. 11); spécialement, à donner leur avis : 1° sur la création, dans le ressort de la chambre, de conseils de prud'hommes ou sur les modifications à apporter à la juridiction des tribunaux de ce genre; 2° sur l'extension, à certaines industries, des dispositions de la loi du 7 mars 1850, sur le tissage et le bobinage (art. 7 de la loi).

**37.** — Indépendamment de ces attributions légales, les chambres consultatives rendent, en pratique, d'utiles services aux industries exercées dans leur ressort, soit en s'enquérant des nouveaux procédés qui offrent des avantages réels et en les faisant connaître aux chefs de ces industries, soit en travaillant à la réforme des méthodes vicieuses et des abus qui peuvent exister dans la fabrication. Elles se sont également, dans bien des circonstances, interposées entre patrons et ouvriers, et ont contribué ainsi à mettre fin aux grèves.

**38.** — Les délibérations des chambres consultatives sont prises à la majorité des voix; en cas de partage, la voix du président est prépondérante (Arr. 19 juin 1848, art. 10).

## Section V.

### Dispositions diverses.

**39.** — Les chambres consultatives des arts et manufactures sont des établissements municipaux et n'ont pas, comme les chambres de commerce, de budgets qui leur soient propres. Elles ne sont pas déclarées par la loi établissements d'utilité publique, et, n'ayant pas de ressources spéciales, elles ne peuvent prendre part à la fondation ou à l'administration d'établissements utiles à l'industrie.

**40.** — Les frais de bureau qu'entraîne la tenue des séances des chambres consultatives sont portés au budget des communes où elles siègent, et ces communes doivent aussi fournir le local nécessaire (Arr. consul., 10 therm. an XI, art. 8 et 9; Loi municipale du 5 avr. 1884, art. 136, n. 15). Quant aux frais de tenue des assemblées électorales, la loi du 7 août 1850 les met aussi à la charge de la commune dans laquelle se fait l'élection.

**41.** — Rangées dans les attributions du ministère du Commerce et de l'Industrie, les chambres consultatives sont autorisées à correspondre directement et sans intermédiaire avec le ministre préposé à ce département (Ord. 16 juin 1832, art. 11). Elles ont également la faculté de correspondre avec la chambre de commerce dans la circonscription de laquelle elles se trouvent.

### Section VI.

**Projets de réorganisation des chambres consultatives.**

**42.** — La réorganisation des chambres consultatives des arts et manufactures a été, ces derniers temps, l'objet de diverses propositions législatives. En 1887, notamment, un rapport fut déposé au nom de la commission spéciale qui avait été chargée d'examiner les projets dont avait, à cette époque, été saisi le Parlement. L'art. 40 du projet de loi annexé à ce rapport prévoyait la suppression des chambres consultatives des arts et manufactures et leur transformation en chambres de commerce et d'industrie, lorsqu'elles en feraient la demande, dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi.

**43.** — Depuis lors, l'attention des Chambres a de nouveau été appelée sur la question, et une commission a été nommée en vue d'émettre son avis sur les divers projets qui s'étaient fait jour. Le rapport a été déposé dans la séance du 17 juin 1890.

**44.** — En ce qui touche plus particulièrement le point qui nous occupe, la commission n'a pas été d'avis, comme le demandaient un certain nombre des auteurs des propositions dont nous venons de parler, et comme le spécifiait le projet de loi annexé au premier rapport de M. Renard du 12 déc. 1887, de supprimer les chambres consultatives des arts et manufactures et de les transformer en chambres de commerce. « Elle a été mue par cette considération que, plus il y aura de représentants autorisés des divers intérêts industriels et commerciaux, mieux ces intérêts seront défendus. En conséquence, le titre 5 du projet de loi détermine les mesures relatives à la réorganisation et au fonctionnement des chambres consultatives des arts et manufactures, à leur mode de création, à leurs attributions, au nombre de leurs membres et au règlement de leurs dépenses; les nouvelles conditions prévues pour les élections des chambres de commerce et d'industrie, leurs délibérations, le renouvellement de leurs membres, enfin, leurs rapports avec l'administration centrale, leur seront applicables. »

**45.** — Le rapport dont nous parlons n'est pas encore, à l'heure actuelle, venu en ordre utile pour être discuté.

**CHAMBRE CORRECTIONNELLE.** — V. Appel (mat. répr.). — Cour d'appel. — Matière sommaire. — Tribunaux de police correctionnelle.

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

### Législation.

L. organ. 15 mars 1849 (loi électorale), art. 96 et 97; — Résol. 6 juill. 1849 (*de l'Assemblée législative relative à l'indemnité des représentants contre lesquels des poursuites criminelles sont autorisées*); — Décr. organ. 2 févr. 1852 (*pour l'élection des députés au Corps législatif*); — Décr. réglem. 2 févr. 1852 (*pour l'élection au Corps législatif*); — L. 16 févr. 1872 (*qui règle, au point de vue de l'indemnité, la situation des fonctionnaires nommés députés*); — L. 24 mai 1872 (*portant réorganisation du Conseil d'Etat*), art. 8; — L. 21 nov. 1872 (*sur le jury*), art. 3; — L. 7 juill. 1874 (*relative à l'électorat municipal*); — L. 24 févr. 1875 (*relative à l'organisation du Sénat*), art. 8; — L. 25 févr. 1875 (*relative à l'organisation des pouvoirs publics*); — L. constitut. 16 juill. 1875 (*sur les rapports des pouvoirs publics*), art. 13 et 14; — L. organ. 2 août 1875 (*sur les élections des sénateurs*), art. 2, 10; — L. 30 nov. 1875 (*organique sur l'élection des députés*); — L. 24 déc. 1875 (*déterminant les circonscriptions électorales dans les arrondissements dont la population excède 100,000 habitants*); — L. 6 avr. 1876 (*concernant la réorganisation de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la Caisse des dépôts et consignations*), art. 2; — Règl 16 juin 1876 (*de la Chambre des députés*); — L. 8 avr. 1879 (*ayant pour but de rétablir la représentation des colonies de Guyane et du Sénégal à la Chambre des députés*); — L. 21 juin 1879 (*qui révise l'art. 9, L. constit. 25 févr. 1875*); — L. 22 juill 1879 (*relative au siège du pouvoir exécutif et des Chambres*); — L. 31 juill. 1879 (*concernant la substitution du système de la régie au système de l'entreprise dans la fabrication des monnaies*), art. 4; — L. 28 juill. 1881 (*qui modifie le tableau des circonscriptions électorales annexé à la loi du 24 déc. 1875 et augmente la représentation de l'Algérie et des colonies*); — L. 29 juill. 1881 (*sur la liberté de la presse*), art. 31, 35, 41; — L. 14 août 1884 (*portant révision partielle des lois constitutionnelles*); — L. 9 déc. 1884 (*portant modification aux lois organiques sur l'organisation du Sénat et les élections des sénateurs*), art. 6; — L. 16 juin 1885 (*ayant pour objet de modifier la loi électorale*); — L. 22 juin 1886 (*relative aux membres des familles ayant régné en France*), art. 4; — L. 24 janv. 1889 (*tendant à rendre à diverses catégories de condamnés leurs droits de vote et d'éligibilité à l'expiration ou à la remise de leur peine*); — L. 13 févr. 1889 (*rétablissant le scrutin uninominal pour l'élection des députés*); — L. 26 juin 1889 (*sur la nationalité*), art. 3; — L. 17 juill. 1889 (*relative aux candidatures multiples*).

### Bibliographie.

Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, 1882-1886, 3e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 25 et s. — Barbier, *Code expliqué de la presse*, 1887, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 254, 274, 336, 686, 760 et s., 869; t. 2, n. 466, 475, 614 et s., 654, 668, 670, 764. — Bard et Robiquet, *La constitution française de 1875*, 1878, 2e édit., 1 vol. in-18, p. 54 et s. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 3, n. 3 et s. — Bavelier, *Dictionnaire de droit électoral*, 1882, 2e édit., 1 vol. in-8°, vis *Chambre des députés*, *Eligibilité*. — Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), v° *Chambre législative*. — Berriat Saint-Prix, *Théorie du droit constitutionnel français*, 1852, 1 vol. in-8°. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. in-8°, vis *Constitution*, *Elections*. — Bozérian, *Les droits du Sénat et de la Chambre des députés en matière de lois de finances*, 1 vol. in-16. — Cabantous et Liégeois, *Répétitions écrites sur le droit administratif*, 1881, 6e édit., 1 vol. in-8°, n. 100 et s. — Celliez et le Senne, *Loi de 1881 sur la presse*, 1882, 1 vol. in-8°, p. 38, 221, 339, 383, 403, 503, 600. — Cenac, *La liste électorale. Sa composition et sa révision annuelle*, 1890, 1 vol. in-18, *passim*. — Chauffour, *Chambres législatives, histoire, organisation, fonctionnement et jurisprudence parlementaires*, 1886, 1 vol. in-8°. — Colin, *Cours élémentaire de droit administratif*, 1890, 1 vol. in-8°, 1re part., p. 6 et s. — De la Croiserie, *La réforme du régime parlementaire*, 1889, 1 vol. in-8°. — Devin, *Commentaire de la Constitution du 25 févr. 1875*, 1876, 2e édit., 1 vol. in-8°. — Dorlhac, *De l'électorat politique*, 1890, 1 vol. in-8°. — G. Dutruc, *Explication pratique de la loi du 29 juill. 1881 sur la presse*, 1883, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 37, 219, 237, 360. — Fabreguettes, *Traité des infractions de la parole, de l'écriture et de la presse*, 1884, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 1262; t. 2, n. 1930 et s. — Gautier, *Précis des matières administratives dans leurs rapports avec le droit public*, 1880, 1 vol. in-8°, p. 14 et s. — Glasson, *Eléments du droit français*, 1884, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 260 et 261. — Grün, *Jurisprudence électorale parlementaire*, 1865, 1 vol. in-32. — Guerrin, *Manuel pratique des élections législatives*, 1881, 1 vol. in-18. — Hélie, *Les constitutions de la France*, 1875-1879, 1 vol. in-8°. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement*. 20 vol. parus, v° *Chambre des députés*. — Laurent, *De l'indemnité législative*. — Lefebvre, *Etudes sur les lois constitutionnelles de 1875*, 1882, 1 vol in-8°. — Moreau, *Précis élémentaire de droit constitutionnel*, 1892, 1 vol. in-18, p. 171 et s. — Pierre, *De la procédure parlementaire*, 1887, 1 vol. in-18. — Poudra et Pierre, *Traité pratique de droit parlementaire*, 1 vol. in-8°, avec supplément. — Saint Girons, *Manuel de droit

*constitutionnel*, 1885, 2e édit., 1 vol. in-8°, chap. 8. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chambre des députés*. — Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 1884, 1 vol. in-8°, n. 93 et s. — Valette et Benat Saint-Marsy, *Traité de la confection des lois*, 1839, 1 vol. in-18.

*Du caractère et de la mise en pratique de la Constitution de 1875* (Leroy-Beaulieu) : Rev. pol. et litt., 26 févr. 1876.

## Index alphabétique.



## DIVISION.



## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES ET HISTORIQUES.

**1.** — En France, lorsque le pouvoir législatif est partagé en deux branches, on appelle *Chambre des députés* l'assemblée qui est la plus directement issue des suffrages du pays. Lorsque le pouvoir législatif est exercé par une seule assemblée, la Chambre des députés prend le titre d'Assemblée nationale (V. ce mot) ; il en a été ainsi de 1789 à 1795, de 1848 à 1852 et de 1871 à 1876.

**2.** — Sous le Directoire, de 1795 à 1799, la Chambre des députés était désignée sous le nom de Conseil des Cinq-Cents ; pendant le Consulat et le premier Empire, comme pendant le second Empire, on lui donnait le nom de Corps législatif. La charte de 1814, en établissant le régime parlementaire, a introduit le titre de Chambre des députés que les lois constitutionnelles de 1875 ont maintenu.

**3.** — La première assemblée nationale de la France, issue des Etats-Généraux de 1789, a été nommée par le suffrage à deux degrés ; chacun des trois ordres de l'Etat votait séparément (Règl. 24 juill. 1789).

**4.** — La Législative de 1791 fut également nommée par le suffrage à deux degrés; les trois ordres avaient disparu ; certaines conditions de cens étaient imposées ; l'âge de l'électorat était fixé à vingt-cinq ans (Const. 14 sept. 1791).

**5.** — La Convention a été nommée par le suffrage à deux degrés, sans condition de cens ; l'âge de l'électorat était fixé à vingt et un ans pour les électeurs primaires, à vingt-cinq ans pour les électeurs du second degré (Décr. 11 août 1792).

**6.** — Le Conseil des Cinq-Cents était nommé à deux degrés ; certaines conditions de cens avaient été rétablies (Const. 5 fruct. an III).

**7.** — Le Corps législatif du Consulat et du premier Empire était nommé par le Sénat, sur la liste dite nationale, dressée par des électeurs au troisième degré (Const. 22 frim. an VIII).

**8.** — La Chambre des députés de la Restauration était choisie par un corps électoral dont les membres devaient être âgés de trente ans et payer 300 fr. de contributions directes (Charte du 4 juin 1814).

**9.** — La Chambre des députés de la monarchie de Juillet était nommée par un corps électoral dont les membres devaient avoir vingt-cinq ans au moins et payer 200 fr. de contributions directes (Charte de 1830, art. 34 ; L. 19 avr. 1831, art. 1).

**10.** — L'Assemblée de 1848 fut élue par tous les Français

âgés de vingt et un ans, résidant depuis six mois dans la commune et jouissant de leurs droits civils et politiques (Décr. 5 mars 1848). C'était l'établissement du suffrage universel.

**11.** — La Législative de 1849 fut également nommée par le suffrage universel et dans les mêmes conditions (Const. 4 nov. 1848; L. 15 mars 1849); mais, en 1850, les conditions de domicile furent aggravées (L. 13 mai 1850).

**12.** — Le Corps législatif du second Empire était élu par le suffrage universel et les conditions de domicile avaient été ramenées à six mois (Décr. org. 2 févr. 1852). La dernière assemblée nationale a été nommée dans les mêmes conditions.

## CHAPITRE II.

### MODE DE NOMINATION.

**13.** — La Chambre des députés actuelle est nommée par le suffrage universel (L. const. 25 févr. 1875, art. 1).

**14.** — Tous les citoyens âgés de vingt et un ans, jouissant de leurs droits civils et politiques, résidant depuis six mois dans la commune et inscrits sur les listes électorales ont le droit de concourir à la nomination de la Chambre des députés (L. org. 30 nov. 1875, art. 1; Décr. org. 2 févr. 1852, art. 3, 12 à 16 et 25; Décr. règl. 2 févr. 1852, art. 18 et 19). — V. *infrà*, vº *Elections*.

**15.** — Les militaires et marins ne peuvent voter pour l'élection des députés tant qu'ils sont présents au corps (L. org. 30 nov. 1875, art. 2).

**16.** — Tous les électeurs sont éligibles à la Chambre des députés sans condition de cens, à l'âge de vingt-cinq ans accomplis (L. org. 30 nov. 1875, art. 6).

**17.** — Les militaires et marins en activité de service ne sont pas éligibles (*Ibid.*, art. 7).

**18.** — Les membres des familles qui ont régné sur la France sont également inéligibles à la Chambre des députés (L. 16 juin 1885, art 4; L. 27 juin 1886, art. 4).

**19.** — L'étranger naturalisé n'est éligible à la Chambre des députés que dix ans après le décret de naturalisation, à moins qu'une loi spéciale n'abrège ce délai; la loi peut réduire le délai à une année (L. 26 juin 1889, art. 3).

**20.** — Le Français qui recouvre sa nationalité après l'avoir perdue est immédiatement éligible à la Chambre des députés (*Ibid.*).

**21.** — Les fonctionnaires revêtus d'une autorité administrative ou judiciaire ne sont pas éligibles dans l'étendue de leur ressort, et cette inéligibilité dure jusqu'à la fin du sixième mois qui suit la cessation de leurs fonctions.

**22.** — Les fonctionnaires inéligibles dans l'étendue de leur ressort sont : les premiers présidents, les présidents et les membres des parquets des cours d'appel; les présidents, vice-présidents, juges titulaires, juges d'instruction et membres du parquet des tribunaux de première instance; le préfet de police, les préfets et les secrétaires généraux des préfectures; les gouverneurs, directeurs de l'intérieur et secrétaires généraux des colonies; les ingénieurs en chef et d'arrondissement; les agents-voyers en chef et d'arrondissement; les recteurs et inspecteurs d'académie; les inspecteurs des écoles primaires; les archevêques, évêques et vicaires généraux; les trésoriers-payeurs généraux et les receveurs particuliers des finances; les directeurs des contributions directes et indirectes, de l'enregistrement et des domaines, et des postes; les conservateurs et inspecteurs des forêts. Les sous-préfets ne peuvent être élus dans aucun des arrondissements du département où ils exercent leurs fonctions (L. org. 30 nov. 1875, art. 12).

**23.** — Nul ne peut être élu député plus d'une fois; par conséquent, nul ne peut être candidat dans plus d'une circonscription (L. 17 juill. 1889, art. 1).

**24.** — Les candidats sont astreints à une déclaration qui doit être déposée à la préfecture, dont il est donné récépissé, et qui devient nulle si elle est faite simultanément dans plusieurs circonscriptions; en cas de déclarations multiples portant des dates différentes, la première en date est seule valable (*Ibid.*, art. 2 et 3).

**25.** — Il est interdit d'accomplir aucun acte de propagande électorale en faveur des candidats qui n'ont pas fait une déclaration régulière (*Ibid.*, art. 4).

**26.** — Par conséquent, le fait de signer ou d'apposer des affiches, d'envoyer ou de distribuer des bulletins de vote, circulaires ou professions de foi dans l'intérêt d'un candidat qui ne s'est pas confirmé aux prescriptions de la loi constitue une contravention passible d'une amende de 1,000 à 5,000 fr. contre quiconque et de 10,000 fr. contre le candidat. En outre, les affiches sont lacérées, les circulaires saisies et les bulletins de vote non comptés (*Ibid.*, art. 5 et 6). — V. *infrà*, vº *Elections*.

**27.** — Nul ne peut être à la fois fonctionnaire et député, à l'exception de ceux qui exercent les fonctions de ministre, sous-secrétaire d'Etat, ambassadeur, ministre plénipotentiaire, préfet de la Seine, préfet de police, premier président de la Cour de cassation, premier président de la cour des comptes, premier président de la cour d'appel de Paris, procureur général près la Cour de cassation, procureur général près la cour des comptes, procureur général près la cour d'appel de Paris, archevêque et évêque, pasteur président de consistoire dans les circonscriptions consistoriales dont le chef-lieu compte deux pasteurs et au-dessus, grand-rabbin du consistoire central, grand-rabbin du consistoire de Paris (L. org. 30 nov. 1875, art. 8).

**28.** — Profitent également de l'exception ceux qui sont professeurs titulaires de chaires données au concours ou sur la présentation des corps où la vacance s'est produite (*Ibid.*, art. 9).

**29.** — Enfin, l'exception d'incompatibilité s'étend au cas où un député a été chargé d'une mission exceptionnelle pour un temps ne dépassant pas six mois (*Ibid.*, art. 9).

**30.** — Tout fonctionnaire élu député est remplacé dans ses fonctions si, dans les huit jours qui suivent la vérification de ses pouvoirs, il ne s'est pas démis de son mandat (*Ibid.*, 1875, art. 8).

**31.** — Tout député nommé ou promu à une fonction publique salariée cesse d'appartenir à la Chambre par le fait même de son acceptation; mais il peut être réélu si la fonction qu'il occupe est compatible avec le mandat de député (*Ibid.*, art. 11).

**32.** — Les députés nommés ministres ou sous-secrétaires d'Etat ne sont pas soumis à la réélection (*Ibid.*).

**33.** — Il y a incompatibilité entre le mandat de député et les fonctions de juré (L. 21 nov. 1872, art. 3).

**34.** — Le mandat de député est également incompatible avec les fonctions de membre de la commission départementale (L. org. 10 août 1871, art. 70).

**35.** — En raison de la subvention accordée par l'Etat, il est interdit aux membres de la Chambre des députés, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie du conseil de surveillance de la société concessionnaire de l'exploitation des services postaux de New-York, des Antilles et du Mexique (L. 28 juin 1883, art. 10).

**36.** — Tout député qui, au cours de son mandat, accepte les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemin de fer est, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection (L. 20 nov. 1883, art. 5). — Cette disposition doit s'entendre des compagnies subventionnées par l'Etat.

**37.** — Les membres de la Chambre des députés sont élus au scrutin individuel. Chaque arrondissement administratif et chaque arrondissement municipal à Paris et à Lyon nomme un député. Les arrondissements dont la population dépasse 100,000 habitants nomment un député de plus par 100,000 ou fraction de 100,000 habitants; les arrondissements dans ce cas, sont divisés en circonscriptions dont le tableau, dressé en vertu d'une loi, ne peut être modifié que dans la même forme (L. 13 févr. 1889, art. 1).

**38.** — Le nombre des membres de la Chambre des députés a été fixé à 576 par la loi du 13 févr. 1889; il est destiné à être augmenté à la suite du dernier recensement.

**39.** — Les collèges électoraux pour la nomination des députés sont convoqués par le président de la République, vingt jours au moins avant l'ouverture du scrutin (Décr. org. 2 févr. 1852, art. 3).

**40.** — Ils doivent être réunis le dimanche ou un jour férié (Décr. règl. 2 févr. 1852, art. 9).

**41.** — Leurs opérations ne durent qu'un seul jour (L. org. 30 nov. 1875, art. 4).

**42.** — Ils procèdent dans les formes tracées par le décret réglementaire de 1852. — V. *infrà*, vº *Elections*.

**43.** — Nul n'est élu député au premier tour de scrutin s'il n'a réuni : 1º la majorité absolue des suffrages exprimés; 2º un nombre de suffrages égal au quart des électeurs inscrits. Au deuxième tour la majorité relative suffit.

**44.** — En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé est élu (L. org. 30 nov. 1875, art. 18; L. 16 juin 1885, art. 5).

**45.** — La majorité absolue se calcule, déduction faite des bulletins blancs, de ceux qui ne contiennent pas une désignation suffisante, de ceux dans lesquels les votants se sont fait connaître, enfin de ceux qui portent le nom d'un candidat qui n'a pas fait la déclaration prescrite par la loi (Décr. règl. 2 févr. 1852, art. 30; L. 17 juill. 1889, art. 5). — V. *suprà*, n. 24 et s. — Poudra et Pierre, n. 623 et s.

**46.** — Le recensement général des votes pour la nomination des députés se fait au chef-lieu de chaque département; il est opéré par une commission composée de trois conseillers généraux que désigne le préfet; à Paris, la commission se compose de cinq membres (Décr. règl. 2 févr. 1852, art. 34).

**47.** — Le président de la commission de recensement proclame député le candidat qui a obtenu le nombre de voix exigé par la loi (*Ibid.*, art. 35). — V. *suprà*, n. 43. — Mais cette proclamation n'enchaîne pas la souveraineté de la Chambre qui peut proclamer un autre candidat si la commission de recensement s'est trompée. — Poudra et Pierre, n. 653 et s.

**48.** — Dans le cas où le siège d'un député devient vacant, il est procédé à une élection nouvelle dans le délai de trois mois à partir du jour où la vacance s'est produite (L. org. 30 nov. 1875, art. 16).

**49.** — Il n'est pas pourvu aux vacances survenues dans les six mois qui précèdent le renouvellement intégral de la Chambre (L. 16 juin 1885, art. 7).

**50.** — La Chambre des députés est élue pour quatre ans; elle se renouvelle intégralement (L. org. 30 nov. 1875, art. 15).

**51.** — Sauf le cas de dissolution (V. *infrà*, n. 69 et s.), les élections générales ont lieu dans les soixante jours qui précèdent l'expiration des pouvoirs de la Chambre des députés (L. 16 juin 1885, art. 6).

**52.** — Les vingt jours de la période électorale (V. *suprà*, n. 39), sont compris dans les soixante jours impartis au gouvernement. — Eug. Pierre, *Organisation des pouvoirs publics*, p. 420.

**53.** — Les mandats impératifs donnés aux députés sont nuls et de nul effet (L. org. 30 nov. 1875, art. 13).

## CHAPITRE III.

### VÉRIFICATION DES POUVOIRS.

**54.** — La Chambre des députés est juge de l'éligibilité de ses membres et de la régularité de leur élection (L. const. 26 juill. 1875, art. 10).

**55.** — Il résulte de ses décisions que, dans l'exercice de son autorité souveraine, elle tient compte des lois et qu'elle ne se considère pas comme pouvant aller jusqu'à valider l'élection d'un candidat notoirement inéligible (Ch. dép., 3 juin 1879).

**56.** — La Chambre seule peut autoriser un député à renoncer aux pouvoirs dont il a été investi par le suffrage universel (L. const. 16 juill. 1875, art. 10); elle a décidé que tout député validé pourrait se démettre de son mandat, mais la démission donnée par un député avant la vérification de ses pouvoirs ne dessaisit pas la Chambre du droit de procéder à cette vérification (Règl. Ch. dép., art. 151).

**57.** — Aussitôt après la proclamation des opérations électorales, les procès-verbaux et les pièces y annexées doivent être transmis par les soins des préfets et l'intermédiaire du ministre de l'Intérieur au président de la Chambre des députés (Décr. règl. 2 févr. 1852, art. 37).

**58.** — Le président répartit ces dossiers entre les bureaux (V. *infrà*, n. 179) par ordre alphabétique de départements. Les bureaux tirent au sort, pour leur examen, des commissions qui ne peuvent comprendre moins de cinq membres. Sur le rapport provisoire de la commission, le bureau discute, statue et nomme un rapporteur définitif (Règl. Ch. dép., art. 4).

**59.** — En cas de contestations, les bureaux peuvent entendre les candidats proclamés et leurs concurrents. Ils peuvent demander au gouvernement la production de pièces et même de dossiers judiciaires (Ch. dép., 13 avr. 1839; Corps lég., 28 févr. 1859).

**60.** — Les élections sont rapportées en séance publique; immédiatement après la lecture du rapport, la Chambre statue sur les élections qui ne sont pas contestées; mais elle est obligée de renvoyer à jour fixe celles dont l'annulation est proposée par le bureau (Règl. Ch. dép., art. 5). La Chambre est également dans l'usage de renvoyer à un jour distinct de la séance où le rapport a été lu les élections qui doivent être attaquées, bien que le bureau propose de les valider (Ch. dép., 18 mars 1878).

**61.** — Lorsque l'ajournement de la validation d'une élection est réclamé, cette demande a la priorité sur toutes les autres. Les propositions d'enquête électorale ont également la priorité sur les propositions de validation ou d'invalidation (Ch. dép., 14 mars, 12 et 17 juin 1876; 1er déc. 1877; 10 juin 1878).

**62.** — Lorsque la question de validation et celle d'invalidation sont seules en concurrence, c'est la demande formulée par un membre qui a la priorité sur les conclusions du bureau (Ch. dép., 18 mars 1876), puisqu'elle constitue un amendement.

**63.** — La Chambre a le droit de procéder à des enquêtes sur les élections de ses membres; au cours de ses enquêtes, elle peut citer des témoins, même des fonctionnaires, et leur déférer le serment; mais, à cet égard, elle ne possède aucun moyen de coercition. Les enquêtes peuvent être faites soit à Paris, soit dans les circonscriptions intéressées. Les pouvoirs d'une même commission d'enquête peuvent être généraux et embrasser un grand nombre d'élections (Ch. dép., 23 août 1848; Ass. nat., 14 janv. 1875; Ch. dép., 5 avr. 1879; *J. off.*, 5 janv. 1878). — Poudra et Pierre, n. 747 et s.

**64.** — La Chambre prononce définitivement sur la validité des opérations électorales, et lorsqu'elle a rendu un verdict favorable, le président déclare le député admis (Règl. Ch. dép., art. 5).

**65.** — Les députés dont les pouvoirs n'ont pas encore été validés peuvent prendre part aux délibérations et aux votes; mais ils n'ont pas le droit de voter sur leur propre admission. Ils ne peuvent déposer aucune proposition de loi.

**66.** — Les députés dont l'admission a été ajournée par une décision de la Chambre ne peuvent prendre part à aucun vote (Règl. Ch. dép., art. 6).

**67.** — Jugé, sous l'empire de la charte de 1830, que si, dans le cas d'une élection générale, tous les députés élus étaient nécessairement appelés à procéder en commun à la vérification de leurs pouvoirs, et si, pour les fonctions que comporte cette opération préliminaire, ils devaient jouir du privilège de l'art. 44, cette garantie cessait d'appartenir à celui dont l'admission était ajournée, et qui, à compter de ce moment, ne pouvait plus exercer aucune des fonctions du député. — Cass., 10 avr. 1847, Drouillard, [P. 49.2.332]

**67 *bis*.** — La Chambre peut seule dépouiller de ses pouvoirs un membre régulièrement validé; elle n'a pas le droit de frapper de cette pénalité un membre qui n'a pas perdu la jouissance de ses droits politiques; mais sur le vu des pièces constatant qu'un député est devenu inéligible, elle est obligée de prononcer la déchéance (Décr. org. 2 févr. 1852, art. 28).

**68.** — La déchéance n'est prononcée qu'après examen dans les bureaux et rapport de la commission fait en séance publique.

## CHAPITRE IV.

### CAS DE DISSOLUTION.

**69.** — La Chambre des députés peut être dissoute par le président de la République, sur l'avis conforme du Sénat. En ce cas, les collèges électoraux doivent être réunis dans le délai de deux mois, et la Chambre dans les dix jours qui suivent la clôture des opérations électorales (L. const. 25 févr. 1875, art. 5; L. const. 13-14 août 1884, art. 1).

**70.** — Dans le cas où la Chambre se trouverait dissoute au moment où la présidence de la République deviendrait vacante, les collèges électoraux seraient aussitôt convoqués et le Sénat se réunirait de plein droit (L. C. 16 juill. 1875, art. 3), mais sans pouvoir exercer le pouvoir législatif jusqu'à la réunion de la nouvelle Chambre.

**71.** — En cas de dissolution de la Chambre des députés et jusqu'à l'entier accomplissement des opérations électorales, l'état de siège ne peut, même provisoirement, être déclaré par le président de la République. Néanmoins, si l'absence de la Chambre des députés coïncidait avec une guerre étrangère, le président pourrait, après avoir pris l'avis du conseil des ministres, déclarer

l'état de siège dans les territoires occupés par l'ennemi, à la condition de convoquer les collèges électoraux et de réunir les deux Chambres dans le plus bref délai possible (L. 3 avr. 1878, art. 3).

**72.** — Les cas de dissolution illégale ont été prévus par la loi du 15 févr. 1872. Cette loi décide que si les Chambres viennent à être illégalement dissoutes ou empêchées de se réunir, les conseils généraux s'assemblent immédiatement de plein droit, au chef-lieu de chaque département ou partout ailleurs, si le lieu habituel de leurs délibérations n'offre pas une sécurité suffisante.

**73.** — Une assemblée composée de deux délégués élus par chaque conseil général, en comité secret, se réunit dans le lieu où se sont rendus les membres du gouvernement légal et les députés qui ont pu se soustraire à la violence. L'assemblée des délégués n'est valablement constituée qu'autant que la moitié des départements au moins s'y trouve représentée.

**74.** — Cette assemblée est chargée de prendre, pour toute la France, les mesures urgentes que nécessite le maintien de l'ordre; elle pourvoit provisoirement à l'administration générale du pays. Elle doit se séparer dès que l'assemblée illégalement dissoute a pu se reconstituer par la réunion de la majorité de ses membres sur un point quelconque du territoire.

**75.** — Si cette reconstitution n'a pu se réaliser dans le délai d'un mois, l'assemblée doit décréter un appel à la nation pour des élections générales.

**76.** — Bien que la loi du 15 févr. 1872 ait été rendue sous le régime d'une assemblée unique, il n'est pas douteux qu'elle serait applicable dans le cas où la Chambre des députés illégalement dissoute ne pourrait se reconstituer malgré les efforts du Sénat et du gouvernement. L'existence du Sénat et du gouvernement demeurés seuls ne suffirait pas, et bien qu'une seule des deux Chambres eût été dispersée par la violence, les conseils généraux auraient le devoir d'agir. Si leurs efforts, unis à ceux du Sénat et du gouvernement, ne parvenaient pas à rétablir la Chambre des députés dans ses droits, les élections générales prévues par la loi de 1872 deviendraient nécessaires. — V. *infrà*, v° *Conseil général*.

## CHAPITRE V.

### ATTRIBUTIONS.

**77.** — La Chambre des députés peut prendre une résolution portant qu'il y a lieu de réviser les lois constitutionnelles; si le Sénat prend une résolution identique, la Chambre des députés se réunit avec le Sénat pour procéder à la révision (L. const. 25 févr. 1875, art. 8). — V. *suprà*, v° *Assemblée nationale*.

**78.** — La Chambre des députés concourt avec le Sénat à l'élection du président de la République (même loi, art. 7). — V. *infrà*, v° *Président de la République*.

**79.** — Les députés sont, de droit, électeurs sénatoriaux (L. 9 déc. 1884, art. 6).

**80.** — Ils ne peuvent être nommés délégués des conseils municipaux (L. org. 2 août 1875, art. 2), même dans un département autre que celui qu'ils représentent.

**81.** — La Chambre des députés exerce le pouvoir législatif concurremment avec le Sénat (L. const. 25 févr. 1875, art. 1); mais elle ne peut délibérer concurremment avec le Sénat sur un même projet de loi (Règl. Ch. dép., art. 140).

**82.** — Lorsqu'un projet voté par la Chambre des députés a été modifié par le Sénat, une commission mixte, composée de membres des deux Chambres peut être nommée pour élaborer un texte commun (Règl. Ch. dép., art. 145).

**83.** — Les lois de finances doivent être, en premier lieu, présentées à la Chambre des députés et votées par elle (L. const. 24 févr. 1875, art. 8); mais il a été reconnu que le Sénat a le droit d'amender les lois de finances même en augmentant les crédits. — Poudra et Pierre, n. 48 et s.; Eugène Pierre, *Organisation des pouvoirs publics*, p. 353.

**84.** — La Chambre établit la spécialité des crédits par chapitres en votant le budget, et les ministres n'ont aucun droit de virement d'un chapitre à un autre (L. 16 sept. 1871, art. 20).

**85.** — La Chambre des députés n'a pas le droit de se refuser à délibérer de nouveau sur une loi votée, si la demande en est faite par le président de la République, dans le délai fixé pour la promulgation (L. const. 16 juill. 1875, art. 7).

**86.** — Les Chambres peuvent exercer le pouvoir législatif et voter les lois sans avoir le droit de les proposer elles-mêmes; il en était ainsi sous le premier Empire et sous la Restauration. Aujourd'hui, les membres de la Chambre des députés ont l'initiative des lois; mais ils partagent ce droit avec les membres du Sénat et le président de la République; les trois pouvoirs l'exercent concuremment (L. const. 25 févr. 1875, art. 2).

**87.** — La Chambre des députés a le droit, par un vote spécial, de demander l'avis du Conseil d'Etat sur une proposition due à l'initiative de l'un de ses membres (L. 24 mai 1872, art. 8). L'avis est transmis au président de la Chambre, il est imprimé et distribué; mais il n'a rien d'obligatoire pour la suite des délibérations.

**88.** — Les amnisties ne peuvent être accordées que par la Chambre des députés de concert avec le Sénat (L. const. 25 févr. 1875, art. 3).

**89.** — Bien que les relations extérieures soient dans la main du gouvernement, tous les actes diplomatiques ne sauraient devenir définitifs sans la volonté des représentants du pays. La Chambre des députés ratifie, de concert avec le Sénat, les traités de paix, de commerce, ceux qui engagent les finances de l'Etat, ceux qui sont relatifs à l'état des personnes et au droit de propriété des Français à l'étranger, enfin, ceux qui portent cession, échange ou adjonction de territoire (L. const. 16 juill. 1875, art. 8).

**90.** — Le président de la République ne peut déclarer la guerre sans l'assentiment préalable de la Chambre des députés et du Sénat (*Ibid.*, art. 9), mais il a, bien entendu, le droit et le devoir de prendre toutes les mesures nécessaires à la défense du territoire sans être tenu de solliciter des discussions et des votes dont la publicité porterait préjudice à l'intérêt de la patrie.

**91.** — Il est responsable devant la Chambre des députés en cas de haute trahison (L. const. 25 févr. 1875, art. 6).

**92.** — Il ne peut être mis en accusation que par la Chambre des députés (L. const. 16 juill. 1875, art. 12).

**93.** — Les ministres sont responsables devant la Chambre des députés individuellement pour leurs actes personnels et solidairement pour la politique générale du gouvernement (L. const. 25 févr. 1875, art. 6).

**94.** — Ils peuvent être mis en accusation par la Chambre des députés pour crimes commis dans l'exercice de leurs fonctions (L. const. 16 juill. 1875, art. 12).

**95.** — Les députés ont le droit d'interroger les ministres sur les détails de leur administration, sur leurs actes personnels, sur l'ensemble des affaires de l'Etat, sur tout ce qui provoque, du chef du gouvernement, un grief dont les citoyens peuvent se plaindre individuellement ou collectivement.

**96.** — Lorsque le point sur lequel il y a lieu d'interroger un ministre a peu d'importance, le député se borne à une question, et, dans ce cas, il n'est pas admis à parler sans le consentement du ministre (Règl. Ch. dép., art. 47, 48 et 49).

**97.** — Mais tout député a le droit d'interpeller un ou plusieurs ministres; aucun député ne peut le faire avant d'avoir remis une demande écrite au président. L'interpellation ne peut être développée qu'au jour fixé par la Chambre, après avis du gouvernement; la Chambre n'a pas le droit de renvoyer à plus d'un mois les interpellations sur la politique intérieure; les interpellations sur la politique extérieure peuvent être renvoyées *sine die* (*Ibid.*, art. 39, 40 et 41).

**98.** — Les interpellations se terminent par l'adoption de l'ordre du jour pur et simple ou d'un ordre du jour motivé (*Ibid.*, art. 41, 42 et 43). L'un et l'autre vote indiquent la pensée de la Chambre sur la responsabilité des ministres et la direction à donner aux affaires publiques.

**99.** — Lorsque la Chambre des députés a voté un ordre du jour indiquant que le cabinet n'a plus sa confiance, les ministres quittent la séance et vont déposer leurs démissions entre les mains du président de la République.

**100.** — La Chambre ne peut pas connaître par elle-même l'ensemble des faits qui se passent quotidiennement dans toute l'étendue du territoire. Aussi les citoyens ont-ils le droit d'adresser, individuellement ou collectivement, des pétitions à la Chambre des députés pour solliciter le redressement de griefs privés ou publics (L. 22 juill. 1879, art. 6; Règl. Ch. dép., art. 61).

**101.** — Les corps constitués ne peuvent adresser de pétitions à la Chambre des députés (Ass. Nat., 13 mai 1871).

**102.** — Les pétitions ne peuvent être présentées que par écrit (L. 22 juill. 1879, art. 6; Règl. Ch. dép., art. 61). Elles sont dispensées du timbre (L. 13 brum. an VIII, art. 16). Elles doivent être adressées au président de la Chambre; il est interdit de les apporter en personne ou à la barre (L. 22 juill. 1879, art 6). Toute provocation à un rassemblement sur la voie publique ayant pour but d'apporter des pétitions à la Chambre est punie d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois (L. 22 juill. 1879, art. 7; L. 7 juin 1848, art. 5).

**103.** — Deux députés, élus par la Chambre, font de droit partie de la commission de surveillance des caisses d'amortissement (V. sur l'état de liquidation de cette caisse, *suprà*, v° *Caisse d'amortissement*) et des dépôts et consignations (L. 6 avr. 1876, art. 3), et de la commission supérieure de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse (L. 20 juill. 1886, art. 3). — V. *supra*, v^is^ *Caisse des dépôts et consignations*, n. 31, *Caisse nationale des retraites pour la vieillesse*, n. 6.

**104.** — Un député élu par la Chambre fait partie de droit de la commission de contrôle de la circulation monétaire (L. 31 juill. 1879, art. 4). — V. *infrà*, v° *Monnaie*.

## CHAPITRE VI.

### PRIVILÈGES ET INDEMNITÉS.

**105.** — Aucun député ne peut être poursuivi ni recherché à l'occasion des opinions ou des votes émis par lui dans l'exercice de ses fonctions (L. const. 16 juill. 1875, art. 13). Ce privilège a été admis de tout temps. On décidait déjà, sous l'empire de la charte de 1830, que l'opinion émise à la tribune par un député, soit sur des principes, soit sur des faits ou à l'occasion de faits, ne peut donner lieu contre lui, si ce n'est avec la permission de la Chambre, à aucune citation ni interpellation judiciaire, à quelque titre et de quelque nature qu'elle puisse être; qu'ainsi le procureur du roi ne pouvait pas, durant la session, citer sans l'autorisation de la Chambre, un député à comparaître devant un juge d'instruction, pour y déposer sur des faits qu'il avait articulés à la tribune. — Cass., 19 nov. 1830, de Lameth, [S. et P. chr.]

**106.** — Il en résulte qu'aujourd'hui encore les discours tenus dans le sein de la Chambre des députés et les rapports ou toutes autres pièces imprimées par ordre de la Chambre ne peuvent donner ouverture à aucune action. Il en est de même du compte-rendu des séances publiques de la Chambre, fait de bonne foi par les journaux (L. 29 juill. 1881, art. 41).

**107.** — Aucun député ne peut, pendant la durée de la session, être poursuivi ou arrêté, en matière criminelle ou correctionnelle, qu'avec l'autorisation de la Chambre, sauf le cas de flagrant délit (L. const. 16 juill. 1875, art. 14). Il a été décidé sous l'empire de la charte de 1830, et nous croyons qu'il faudrait adopter aujourd'hui la même solution, que la garantie constitutionnelle de la charte, alors accordée par l'art. 44 aux membres de la Chambre des députés, n'appartenait qu'à ceux dont l'élection avait été reconnue régulière par la Chambre et qui avaient été admis par elle à participer à ses travaux. Qu'en conséquence, les poursuites exercées contre un député élu, postérieurement à l'ajournement de son admission par la Chambre, étaient valables, bien que la Chambre ne les eût pas préalablement autorisées. — Cass., 10 avr. 1847, Drouillard, [P. 49.2.332]

**108.** — Les demandes en autorisation de poursuites sont valablement introduites devant la Chambre par le garde des sceaux lorsqu'elles émanent du ministère public. Elles doivent être précédées d'un commencement d'instance en justice, lorsqu'elles émanent de simples particuliers; ceux-ci doivent rapporter la preuve qu'ils ont sérieusement la volonté de poursuivre une réparation par les voies légales et qu'ils n'ont pas voulu simplement profiter de la publicité des séances de la Chambre pour répandre une diffamation politique; en ce cas, la preuve est faite soit par un projet d'assignation sur lequel le parquet constate qu'il y a empêchement constitutionnel de donner jour, soit par une décision de justice renvoyant la partie à se pourvoir de l'autorisation de la Chambre. — Poudra et Pierre, n. 131 et s.

**109.** — La détention ou la poursuite d'un député est suspendue pendant toute la session et pour toute sa durée si la Chambre le requiert (L. const. 16 juill. 1875, art. 14); mais, à défaut de réquisition de la Chambre, les poursuites commencées hors session se poursuivent et se terminent valablement pendant la session.

**110.** — Un délit commis par un député dans l'enceinte du palais législatif ne peut être connu du procureur général que s'il en est informé par le bureau de la Chambre (Règl. Ch. dép., art. 129).

**111.** — Le bureau est souverain juge en cette matière; si le député, qui a le droit d'être entendu par lui, fournit des explications suffisantes, le bureau est libre de ne pas informer le procureur général; lorsque le bureau est d'avis d'informer, sa décision est notifiée d'urgence par le président de la Chambre.

**112.** — La diffamation commise envers un député à raison de sa qualité est punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 100 à 300 francs ou de l'une de ces deux peines seulement (L. 29 juill. 1881, art. 31). La vérité du fait diffamatoire, mais seulement quand il est relatif aux fonctions législatives, peut être établie par les voies ordinaires (*Ibid.*, art. 35). — V. *infrà*, v° *Diffamation*.

**113.** — Dans les cérémonies publiques, les députés sont revêtus d'insignes déterminés par la Chambre. Ces insignes consistent en une décoration ornée de faisceaux de la République surmontés de la main de justice et en une écharpe tricolore portée en sautoir (Règl., art. 153). — V. *infrà*, v° *Honneurs et préséances*.

**114.** — Les députés reçoivent une indemnité de 9,000 francs par an, à partir du jour où ils ont été nommés. Ils ne peuvent cumuler avec cette indemnité un traitement payé sur le budget de l'Etat; mais, s'ils occupent une fonction compatible avec le mandat législatif, ils touchent la partie de leur traitement qui est supérieure à leur indemnité (L. org. 30 nov. 1875, art. 17; L. 15 mars 1849, art. 96; L. 16 mars 1872).

**115.** — L'indemnité cesse de droit pour tout député absent sans congé de la Chambre (Règl., art. 115). Le député contre lequel des poursuites ont été autorisées et qui s'est soustrait aux poursuites décernées contre lui perd également son droit à l'indemnité pendant la durée de son absence. Enfin, le député détenu en vertu d'une condamnation définitive perd son droit à l'indemnité pendant la durée de sa détention, lors même que la condamnation n'entraînerait pas la perte du mandat législatif (Rés. 6 juill. 1849).

**116.** — L'indemnité des députés peut être saisie, même en totalité (L. 15 mars 1849, art. 97).

**117.** — Les députés nommés par les colonies touchent une indemnité de passage pour l'aller et le retour (*Ibid.*, art. 96).

## CHAPITRE VII.

### BUREAU DE LA CHAMBRE.

**118.** — Au début d'une législature ou d'une session ordinaire, la Chambre des députés est présidée par le doyen d'âge, assisté des plus jeunes membres présents (Règl. Ch. dép., art. 1 et 2).

**119.** — A défaut du doyen, le plus âgé des membres présents occupe le fauteuil.

**120.** — Au début d'une législature, la Chambre nomme, immédiatement après l'installation du doyen d'âge, un président et deux vice-présidents provisoires qui demeurent en fonctions jusqu'à l'installation du bureau définitif (Règl., art. 2).

**121.** — Il est d'usage de choisir pour président provisoire le membre que la Chambre a l'intention de nommer ensuite président définitif.

**122.** — Au début d'une législature, le bureau définitif est nommé dès que les pouvoirs de la majorité du nombre légal des députés ont été validés.

**123.** — Au début d'une session ordinaire, il est nommé à la première séance de la session (Règl. Ch. dép., art. 7), à moins que la Chambre n'en décide autrement (Ch. dép., 9 janv. 1878).

**124.** — Le bureau définitif reste en fonctions pendant toute la durée de la session ordinaire et pendant toutes les sessions extraordinaires qui ont lieu avant le second mardi de l'année suivante (L. const. 16 juill. 1875, art. 11; Règl. Ch. dép., art. 10).

**125.** — Le bureau définitif comprend un président, quatre vice-présidents, huit secrétaires et trois questeurs (Règl., art. 8).

**126.** — Les membres du bureau sont nommés par scrutins séparés pour chaque fonction et par scrution de liste lorsqu'il y a plusieurs membres à élire.

**127.** — L'élection doit se faire en séance publique; la majorité absolue est requise aux deux premiers tours de scrutin; au troisième tour, la majorité relative suffit.

**128.** — En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé doit être proclamé (Règl. Ch. dép., art. 2, 7 et 8).

**129.** — Le président exerce la police de la Chambre (Règl., art. 135); il veille à sa sûreté intérieure et extérieure (V. *infrà*, n. 135, et s.); il maintient l'ordre et dirige les délibérations (V. *infrà*, n. 155 et s.). Il proclame les votes de la Chambre (Règl., art. 96). Toutes les pièces qui concernent la Chambre doivent lui être adressées (Règl., art. 28, 34, 51, 61, 83, 110, 152). Il signe les procès-verbaux et les lois votées par la Chambre. Les vice-présidents remplacent le président en cas d'absence ou d'empêchement.

**130.** — Les secrétaires surveillent la rédaction du procès-verbal, en donnent lecture et le signent (Règl., art. 98). Ils inscrivent les orateurs (V. n. 156). Ils constatent les votes. — V. *infrà*, n. 198 et s.

**131.** — Les questeurs préparent le budget de la Chambre; l'un d'eux est spécialement chargé de la comptabilité (Règl., art. 132 et 133). — En ce qui concerne la sûreté intérieure et extérieure de la Chambre, V. *infrà*, n. 136 et 138.

**132.** — Le secrétaire général de la présidence veille à ce que les délais et formalités prescrits soient observés au sujet du règlement des ordres du jour et du vote des lois; il assiste le président en séance et dans les réunions du bureau de la Chambre (Règl. 26-29 déc. 1873, art. 1 et s.).

## CHAPITRE VIII.

### SIÈGE. — SÛRETÉ. — SESSIONS. — SÉANCES.

**133.** — La Chambre des députés siège à Paris; le Palais-Bourbon lui est affecté. Elle a le droit de désigner, dans la ville de Paris, le palais qu'elle veut occuper (L. 22 juill. 1879, art. 2).

**134.** — Une partie du palais de Versailles est également affectée à la Chambre des députés; elle sert, au cas de congrès, aux délibérations des deux Chambres, mais elle est placée sous la surveillance et la responsabilité du président et des questeurs de la Chambre des députés (*Ibid.*, art. 3).

**135.** — La sûreté intérieure et extérieure de la Chambre des députés est assurée par son président, qui a le droit, à cet effet, de requérir la force armée et toutes les autorités dont il juge le concours nécessaire. Les réquisitions du président peuvent être adressées directement à tous les officiers, commandants ou fonctionnaires, qui sont tenus d'y obtempérer immédiatement sous les peines portées par les lois (L. 22 juill. 1879, art. 5).

**136.** — Le président peut déléguer son droit de réquisition aux questeurs ou à l'un d'eux (*Ibid.*).

**137.** — Pour que le président puisse veiller à la sûreté intérieure et extérieure de la Chambre, il a l'obligation d'habiter dans l'enceinte du palais législatif (Règl. Ch. dép., art. 134).

**138.** — La même obligation est imposée aux questeurs auxquels le droit de réquisition peut être délégué dans les circonstances graves, et auxquels le droit de surveillance est délégué d'une façon permanente (*Ibid.*, art. 131).

**139.** — La Chambre des députés se réunit chaque année de plein droit, le second mardi de janvier (L. const. 16 juill. 1875, art. 1).

**140.** — La session ordinaire s'ouvrant en vertu d'un texte constitutionnel, le président de la République n'a pas le droit de rendre un décret de convocation; c'est le président de la Chambre qui, dans l'espèce, est responsable de l'exécution de la loi; il convoque les députés par lettres closes.

**141.** — La session ordinaire ne peut durer moins de cinq mois (L. const. 16 juill. 1875, art. 1). A l'expiration des cinq mois, le président de la République peut clore la session ordinaire (*Ibid.*, art. 2), mais il ne le fait jamais, parce que l'état des travaux législatifs ne le permet pas.

**142.** — Les prorogations décidées par la volonté de la Chambre comptent dans la durée des cinq mois; les ajournements décrétés par le président de la République doivent en être défalqués. — Eugène Pierre, *Organisation des pouvoirs publics*, p. 361.

**143.** — La Chambre des députés peut être convoquée en session extraordinaire par décret du président de la République (L. const. 16 juill. 1875, art. 2). Elle doit être convoquée en session extraordinaire, si la demande en est faite dans l'intervalle des sessions par la majorité absolue de ses membres, concurremment avec la majorité absolue des membres du Sénat (*Ibid.*).

**144.** — Une demande de convocation en session extraordinaire ne serait pas valable si elle était faite pendant la durée d'un ajournement prononcé par le président de la République. — Eugène Pierre, *Organisation des pouvoirs publics*, p. 359.

**145.** — La Chambre des députés peut être ajournée, concurremment avec le Sénat, par décret du président de la République. L'ajournement ne peut excéder le terme d'un mois, ni être renouvelé plus de deux fois dans la même session (L. const. 16 juill. 1875, art. 2).

**146.** — La Chambre des députés n'a pas le droit de siéger lorsque le Sénat n'est pas en session légalement ouverte (*Ibid.*, art. 4), et elle est dans l'usage, bien qu'elle n'y soit pas constitutionnellement obligée, de faire coïncider ses prorogations avec celles du Sénat. — Poudra et Pierre, n. 361.

**147.** — Pendant la durée des sessions, aucun député n'a le droit de s'éloigner du lieu où siège la Chambre sans avoir demandé et obtenu un congé régulier. La Chambre seule accorde les congés; en cas d'urgence, le président peut autoriser un membre à s'absenter, mais il doit ensuite en référer à la Chambre (Règl. Ch. dép., art. 112 à 116).

**148.** — Les séances de la Chambre des députés sont publiques; néanmoins, sur la demande de cinq membres, elle peut se former en comité secret (L. const. 16 juill. 1875, art. 5; Règl. Ch. dép., art. 110).

**149.** — Les ministres ont entrée à la Chambre des députés; ils peuvent se faire assister par des commissaires désignés par décret (L. const. 16 juill. 1875, art. 6), et les commissaires ont, comme eux, entrée dans l'enceinte de la salle des séances.

**150.** — Aucune autre personne étrangère ne peut s'introduire dans cette enceinte (Règl. Ch. dép., art. 136). Le public est placé dans des tribunes qui ne donnent pas accès dans la salle. Toute personne, placée dans les tribunes, qui trouble la séance, est exclue sur-le-champ; elle peut être traduite devant l'autorité compétente (*Ibid.*, art. 139).

**151.** — L'ordre du jour des séances est préparé et proposé par le président, mais il ne peut être arrêté définitivement que par la Chambre (Règl., art. 111).

**152.** — Les séances sont ouvertes et fermées par le président, qui a pour mission de diriger les débats, de faire observer le règlement et de maintenir l'ordre (*Ibid.*, art. 97). Le président applique seul le règlement, mais il ne peut jamais refuser la parole pour un rappel au règlement (art. 91).

**153.** — Il est tenu procès-verbal des séances de la Chambre; lecture en est faite à l'ouverture de chaque séance (*Ibid.*, art. 98); tout membre a le droit de réclamer contre sa rédaction, mais il est interdit de rentrer dans les débats clos sous prétexte de rectification au procès-verbal. — Poudra et Pierre, n. 1118 et 1119.

**154.** — La Chambre fait publier un compte-rendu analytique et un compte-rendu *in extenso* de ses séances. Ces comptes-rendus sont établis, sous la haute direction du président et sous la surveillance du secrétaire général de la présidence, par des fonctionnaires que le bureau nomme après concours (Règl. Ch. dép., art. 130 et 131; Règl. int., 29 déc. 1873, art. 2, 3, 4 et 5; Arr. du bureau, 22 mai 1880).

## CHAPITRE IX.

### DÉBATS ET DISCIPLINE.

**155.** — Les délibérations de la Chambre des députés sont dirigées par le président conformément aux articles d'un règlement qui doit être considéré comme ayant force de loi. Le droit pour les Chambres législatives de faire leur règlement intérieur est certain sous le régime actuel : ce droit est implicitement consacré par les art. 5 et 11, L. constit. sur les pouvoirs publics du 16

juill. 1875. — S'expliquant à l'occasion de l'art. 5, dans lequel il était dit que « chaque Chambre peut se former en comité secret sur la demande de son président ou de dix membres ». M. Laboulaye s'exprimait ainsi dans le rapport présenté par lui à l'Assemblée nationale : « D'accord sur le principe, nous n'avons pas cru qu'il fût bon de mettre le règlement dans une loi constitutionnelle. C'est une mesure d'intérieur qu'il vaut mieux laisser aux Chambres. Nous avons donc rédigé ainsi qu'il suit le § 2 de l'article : néanmoins, chaque Chambre peut se former en comité secret sur la demande d'un certain nombre de ses membres fixé par le *règlement* » (*Lois annotées* de 1875, p. 731, note, col. 1, n. 5; P. *Lois, décr.*, etc., de 1875, p. 1258, note, col. 1, n. 5). — Les auteurs sont d'accord à cet égard. — V. Bard et Robiquet, *L. constit. franç.*, 1875, 2° édit., p. 147, 149 et 251; Ducrocq, *Dr. administ.*, t. 1, n. 43, p. 51; Gautier, *Précis des mat. administr. dans leurs rapports avec le droit public*, p. 27, 28 et 37; Poudra et Pierre, *Traité prat. de droit parlem.*, n. 854 et s. — C'est ainsi que chacune des deux Chambres, usant du droit qui lui appartenait, a fait son règlement intérieur. La Chambre des députés a voté son règlement le 16 juin 1876 (S. *Lois annotées* de 1877, p. 206; P. *Lois, décr.*, etc., de 1877, p. 356), et l'a modifié le 13 nov. 1877 (*Lois annotées* de 1878, p. 278; P. *Lois, décr.*, etc., de 1878, p. 480).

**156.** — Une fois voté, le règlement a force de loi (Poudra et Pierre, n. 875), et, comme toutes les lois, il est obligatoire pour ceux auxquels il s'adresse, c'est-à-dire pour tous les membres de la Chambre. — Paris, 4 janv. 1881, Baudry-d'Asson, [S. 81.1.65, P. 81.1.340] — Il y a là une dérogation à la règle suivant laquelle, dans notre régime constitutionnel, la loi doit émaner des deux Chambres (L. 25 févr. 1875, art. 1). Cette dérogation s'explique par des raisons de convenance politique et par la nécessité d'assurer l'indépendance respective des deux Chambres.

**157.** — Conformément au règlement, les membres de la Chambre des députés parlent à la tribune, à moins que le président ne les autorise à parler de leur place.

**158.** — Le président seul donne la parole en suivant l'ordre des inscriptions recueillies par les secrétaires, et en ayant soin que les orateurs se succèdent alternativement pour et contre (Règl. Ch. dép., art. 101 et 102).

**159.** — Les ministres, les commissaires du gouvernement et les rapporteurs ont la parole quand ils la réclament; mais un député a toujours le droit de répondre à un ministre (L. const. 16 juill. 1875, art. 6; Règl. Ch. dép., art. 103). Le droit de répondre au rapporteur n'est pas inscrit dans le règlement, mais il ne convient guère que la Chambre refuse la parole après l'organe de la commission.

**160.** — La jurisprudence a étendu aux sous-secrétaires d'Etat les droits de parole dévolus aux ministres.

**161.** — Le président seul a le droit de rappeler à la question l'orateur qui s'en écarte; après deux rappels à la question, la parole peut être interdite à l'orateur (Règl. Ch. dép., art. 105 et 106).

**162.** — La clôture des débats ne peut être prononcée que par la Chambre (*Ibid.*, art. 107). Elle ne peut être mise aux voix, ni lorsqu'un ministre demande la parole, ni lorsque le ministre a parlé, si le droit de réponse est invoqué. — Poudra et Pierre, n. 1185.

**163.** — Outre le droit de faire leur règlement, les Chambres ont un droit de discipline sur leurs membres. Ce second droit découle du premier. Aussi bien, les règlements actuels des Chambres contiennent diverses dispositions disciplinaires. Aujourd'hui, aucune loi ne limite ce pouvoir disciplinaire des Chambres. La Constitution de 1791 (chap. 3, sect. 1, art. 4), après avoir affirmé le droit de discipline du Corps législatif sur ses membres, ajoutait qu'il ne pourrait prononcer de punition plus forte que la censure, les arrêts pour huit jours, ou la prison pour trois jours. La Constitution de l'an III avait reproduit presque textuellement les mêmes dispositions, qui ont cessé d'être en vigueur. Actuellement, les Chambres peuvent édicter dans leur règlement telles pénalités disciplinaires qu'elles jugent utiles.

**164.** — En vertu du règlement, le président a le droit de rappeler à l'ordre tout membre qui trouble le débat (Règl. Ch. dép., art. 117 à 122); il a seul ce droit; il ne peut le déléguer à la Chambre et nul n'a le droit de l'y provoquer (Ch. dép., 25 nov. 1876).

**165.** — En cas d'infractions graves à la discipline, le président a le droit de proposer à la Chambre de prononcer contre un député soit la censure simple, soit la censure avec exclusion temporaire (Règl. Ch. dép., art. 123 et 124).

**166.** — L'une et l'autre censures entraînent privation temporaire de l'indemnité et affichage, aux frais du député, de la décision de la Chambre (*Ibid.*, art. 128). En outre, le député censuré ne peut prendre part aux travaux législatifs pendant quinze séances et même pendant trente en cas de résistance ou de récidive (*Ibid.*, art. 125).

**167.** — Les actes de la Chambre des députés, et notamment son règlement, ne peuvent tomber dans le domaine de l'appréciation de l'autorité judiciaire. Les tribunaux civils sont incompétents pour connaître de la demande formée par un député à l'effet d'obtenir le paiement de retenues opérées sur son indemnité mensuelle, en vertu de mesures disciplinaires prises contre lui en conformité du règlement. — Cass., 30 janv. 1883, de Baudry d'Asson, [S. 83.1.112, P. 83.1.265] — Paris, 14 févr. 1881, Baudry d'Asson, [S. 81.2.66, P. 81.1.342]

**168.** — La résistance peut également entraîner les arrêts pour trois jours au plus (*Ibid.*, art. 126).

**169.** — On a soutenu que la Chambre n'avait pu valablement édicter une pareille disposition. Il faut considérer, a-t-on dit, qu'une assemblée, alors qu'elle rédige son règlement, n'agit pas autrement que ne feraient les membres d'une société ou d'un cercle, qui arrêteraient les statuts ou le règlement de cette société ou de ce cercle. Elle peut donc inscrire dans le règlement toutes les dispositions nécessaires pour assurer la marche de ses travaux, mais à la condition que ces dispositions soient de celles qui peuvent puiser leur validité et leur force dans le consentement des personnes qui les consacrent par leur vote. Elle ne pourrait édicter, même à l'égard de ses membres exclusivement, des dispositions contraires à l'ordre public, qui enchaîneraient, par exemple, leur liberté de conscience, leur interdiraient d'assister à des cérémonies religieuses, etc. Par conséquent, poursuit-on dans cette opinion, une Chambre procédant par voie de règlement..., « ne peut édicter contre ses membres aucune peine portant atteinte à leur liberté individuelle, car la liberté individuelle est d'ordre public, et le consentement des députés eux-mêmes ne peut donner aucune valeur à une disposition réglementaire de cette nature » (art. 1133, C. civ.). — Sauvel, *Journ. de dr. crim.*, 1881, p. 9 et s.

**170.** — Nous ne sommes pas de cet avis. La Chambre qui rédige son règlement n'agit pas comme une société ou comme un cercle qui rédigerait ses statuts; elle agit comme pouvoir législatif. Le règlement n'est pas une convention, c'est une loi qui, par exception, n'a pas besoin d'être votée par les deux Chambres. Or, chez nous, le pouvoir législatif est souverain. Il s'ensuit que chaque Chambre peut édicter, dans son règlement, telles pénalités qu'elle juge utile. Une chambre pourrait ainsi édicter des pénalités excessives, draconiennes. Si la constitution ou une loi quelconque limitait le pouvoir disciplinaire des Chambres, les Chambres devraient observer la constitution et la loi. Encore n'y aurait-il là aucune sanction. Chez nous, nous le répétons, le pouvoir législatif est souverain. Il n'est même pas lié par la constitution. Les lois, même inconstitutionnelles, ont force obligatoire, et les tribunaux ne peuvent en refuser l'application. — Cass., 11 mai 1833, Paulin, [S. 33.1.357, P. chr.] — *Sic*, Laurent, *Principes de dr. civ.*, t. 1, n. 3. — Négligeons cette hypothèse extrême. La Chambre a fait un règlement disciplinaire dans la limite de ses pouvoirs. Une pénalité régulièrement édictée par le règlement est appliquée par la Chambre à un de ses membres. Le membre ainsi frappé doit s'incliner devant le règlement comme il s'inclinerait devant la loi. Il n'a aucun recours possible. La Chambre est souveraine pour l'application de son règlement.

**171.** — Il en est ainsi, notamment, de la disposition portant que, si le député exclu temporairement des séances par mesure disciplinaire reparaît à la Chambre, le président a le droit de le faire arrêter, et de lui faire garder les arrêts pendant trois jours, une telle disposition n'ayant rien de contraire aux lois existantes. — Paris, 4 janv. 1881, Baudry d'Asson, [S. 81.1.65, P. 81.1.340]

**172.** — Par la même raison, il ne saurait y avoir ni crime ni délit d'arrestation arbitraire dans l'arrestation d'un député ordonnée à titre de mesure disciplinaire par le président de la Chambre, et exécutée par les questeurs et le chef des huissiers, conformément au règlement de la Chambre. — Même arrêt.

**173.** — Mais la Chambre pourrait-elle prononcer une péna-

lité non édictée par le règlement? Exemples : le règlement permet de faire garder les arrêts à un député pendant trois jours; et la Chambre prononce les arrêts pour huit jours. Le règlement permet la retenue de la moitié du traitement pendant quinze jours; et la Chambre prononce la retenue de la totalité du traitement pendant quinze jours. La Chambre a-t-elle le droit de prononcer une pénalité extra-réglementaire? Pour la négative, on peut dire que le règlement est une loi qui s'impose à la Chambre tant qu'il n'est pas modifié. Mais on peut répondre que la Chambre, en votant son règlement, n'a pas abdiqué son pouvoir disciplinaire, et qu'elle n'a fait qu'en user en prononçant dans tel cas exceptionnel une pénalité également exceptionnelle. Il y a un précédent en ce sens : c'est celui de Manuel, qui, sous la Restauration, fut expulsé pour toute une session par une résolution spéciale de la Chambre des députés. Ajoutons que, du reste, le membre de la Chambre ainsi frappé d'une pénalité extra-réglementaire n'aurait aucun recours possible devant aucune juridiction. Il n'y a pas de recours contre les actes du pouvoir législatif. Le pouvoir législatif est placé au-dessus des deux autres pouvoirs, et il n'est aucune autorité, aucun corps de l'ordre administratif ou judiciaire qui puisse réformer ses décisions.

## CHAPITRE X.

### PROCÉDURE ET VOTATION.

**174.** — La Chambre des députés est saisie des projets de loi par la présentation que l'un des ministres en opère sur son bureau; elle est saisie des propositions d'initiative parlementaire par le dépôt que l'un des signataires en opère entre les mains du président et qui est annoncé par lui à la Chambre (Règl. Ch. dép., art. 30 et 34).

**175.** — Le président a le droit de se refuser à recevoir et à annoncer les propositions d'initiative qui entreprendraient sur la constitution et dépasseraient la compétence de la Chambre des députés délibérant isolément. — Poudra et Pierre, n. 965 et s.

**176.** — Les projets de loi et les propositions d'initiative doivent être justifiés devant la Chambre avant d'être examinés; ils sont nécessairement précédés d'un exposé des motifs. L'exposé doit être imprimé et distribué en même temps que les articles (Règl. Ch. dép., art. 31 et 34).

**177.** — Les projets de loi sont renvoyés de plein droit à l'examen d'une commission spéciale nommée dans les bureaux (*Ibid.*, art. 31).

**178.** — Les propositions ne sont renvoyées à une commission spéciale que lorsqu'elles ont été prises en considération par la Chambre ou qu'elles ont obtenu le bénéfice de l'urgence. La prise en considération ne peut être prononcée que sur le rapport d'une commission renouvelée chaque mois dans les bureaux (*Ibid*, art. 36 et 71).

**179.** — Pour l'examen des lois et pour tous ses travaux intérieurs, la Chambre des députés se partage en onze bureaux tirés au sort tous les mois (*Ibid.*, art. 12).

**180.** — Chaque bureau est obligé de tenir un procès-verbal de ses délibérations et d'y mentionner le nombre des membres présents. Pour les votes, ce nombre ne doit jamais être inférieur au tiers du nombre légal (*Ibid.*, art. 12 et 13).

**181.** — La Chambre a le droit de casser les opérations faites par un bureau sans que le nombre nécessaire de membres présents fût atteint (Ch. dép., 21 déc. 1889).

**182.** — Sauf le cas d'urgence déclarée, aucune matière ne peut être discutée par les bureaux que vingt-quatre heures après la distribution des documents qui s'y rattachent (Règl. Ch. dép., art. 14).

**183.** — Chaque bureau nomme un ou plusieurs commissaires, suivant le cas, à la majorité absolue; après deux tours de scrutin, la majorité relative suffit (*Ibid.*, art. 2, 15 et 16).

**184.** — Par décision spéciale de la Chambre, les bureaux peuvent être appelés à nommer les commissaires au scrutin de liste.

**185.** — La Chambre a également le droit de se saisir de la nomination directe des commissaires et d'y procéder en séance publique au scrutin de liste (*Ibid.*, art. 17), mais cette dernière procédure est rarement suivie; elle a plusieurs inconvénients dont le moindre est de faire perdre à la Chambre beaucoup de temps en opérations mécaniques.

**186.** — Les noms des commissaires élus par les bureaux sont notifiés au président de la Chambre, qui convoque la commission dans un délai de vingt-quatre heures, sauf les cas d'urgence exceptionnelle, dont il est juge sous sa responsabilité devant la Chambre.

**187.** — Chaque commission nomme un président, un secrétaire et un rapporteur; le secrétaire rédige un procès-verbal qui doit être déposé aux archives après le vote des lois (Règl. Ch. dép., art. 25 et 28), mais qui demeure secret tant que durent les travaux de la commission et les débats de la Chambre. — Poudra et Pierre, n. 1070.

**188.** — Le budget de l'Etat est examiné par une commission de trente-trois membres, qui ne peut délibérer valablement que si dix-sept membres au moins sont présents (Règl., art. 21).

**189.** — Aucune commission spéciale ne peut proposer de modifier les recettes ou les dépenses de l'Etat sans l'avis préalable de la commission du budget (*Ibid.*, art. 23), mais l'avis de la commission du budget n'est obligatoire, ni pour la commission spéciale, ni pour la Chambre.

**190.** — Les projets d'intérêt communal ou départemental sont examinés par une commission renouvelée chaque mois dans les bureaux.

**191.** — Les commissions sont tenues d'entendre les auteurs de propositions et d'amendements, lorsqu'ils en font la demande (Règl., art. 35).

**192.** — Sauf les cas d'urgence déclarée, la chambre est tenue de délibérer deux fois sur les projets et propositions de loi. La première délibération doit être séparée de la seconde par un intervalle d'au moins cinq jours (*Ibid.*, art. 50; le délai est de cinq jours francs, c'est-à-dire qu'on ne peut compter le jour où se termine la première délibération ni celui où commence la seconde.

**193.** — Le budget et toutes les lois financières sont discutés et votés en une seule délibération (*Ibid.*, art. 60), sans qu'il soit nécessaire de déclarer préalablement l'urgence. Il en est de même des projets qui ont un intérêt exclusivement communal ou départemental.

**194.** — La première délibération s'ouvre par une discussion générale. Les articles et les amendements (V. *suprà*, v° *Amendement*) sont discutés ensuite et mis aux voix, à moins que la Chambr n'eait au préalable refusé de passer aux articles (Règl., art. 59); dans ce cas, il y a rejet définitif et le débat s'arrête.

**195.** — La seconde délibération n'a lieu que si la Chambre l'ordonne; en cas de refus, le projet est définitivement rejeté. Si la seconde délibération a été autorisée, la discussion générale ne peut se rouvrir, à moins qu'elle n'ait été réservée à la première délibération. La Chambre discute et vote à nouveau les articles pendant la seconde délibération (Règl., art. 59), et les articles peuvent être, à cette phase du débat, l'objet de nouveaux amendements.

**196.** — Lorsqu'il n'y a qu'une seule délibération, soit par suite de la déclaration d'urgence, soit par suite de la nature du projet, le rejet définitif résulte du refus de passer aux articles; si la Chambre a passé aux articles, le rejet définitif résulte du refus de voter l'ensemble (Règl., art 60 et 74), et l'adoption de tous les articles d'un projet n'empêcherait pas ce projet d'être repoussé, si la Chambre n'adoptait pas l'ensemble.

**197.** — La déclaration d'urgence permet à la Chambre d'adopter un projet séance tenante, sans distribution préalable, sans examen dans les bureaux, sans rapport de commission (Règl., art. 71); c'est un droit excessif et qui pourrait en certains cas devenir dangereux.

**198..** — Il ne peut être statué par la Chambre sur les projets de loi et sur toutes les questions qui s'y rattachent que par un vote public; mais le vote peut avoir lieu par assis et levé, à moins que le scrutin ne soit demandé ou qu'il ne soit de droit (Règl. Ch. dép., art. 78; Rés. Ch. dép., 2 févr. 1885).

**199.** — Le vote au scrutin est de droit : 1° sur tous les projets portant ouverture de crédits; 2° sur tous les projets de loi concernant les impôts; 3° après deux épreuves douteuses; 4° s'il est demandé par vingt membres; toutefois il ne peut être demandé, ni en matière de rappel au règlement, ni en matière de

peine disciplinaire (Règl. Ch. dép., art. 81, 82, 83, 106, 122 et 127).

**200.** — Les noms des membres qui prennent part aux scrutins de la Chambre doivent être publiés au *Journal officiel* (*Ibid.*, art. 83) avec l'indication du sens dans lequel ils ont voté.

**201.** — Le scrutin a lieu à la tribune, c'est-à-dire avec pointage des votants au moment du vote, lorsqu'il est demandé par quarante membres (art. 85). Ce mode de procéder a pour but d'empêcher le vote des absents, qui peut avoir lieu dans les scrutins ordinaires.

**202.** — Aucun vote de la Chambre n'est valable, si la majorité absolue du nombre légal des députés n'est présente au moment du vote (Règl., art. 95).

**203.** — Il n'est pas nécessaire que la majorité vote pourvu que sa présence soit constatée par le bureau. — Poudra et Pierre, n. 1323 et 1324.

**204.** — L'abstention collective et préméditée d'une fraction de la Chambre pourrait mettre l'assemblée hors d'état de rendre des votes valables; il a été pourvu à ce péril. Lorsqu'un vote a été annulé par défaut du nombre légal, il est recommencé au début de la séance suivante et son résultat est proclamé quel que soit le nombre des membres qui aient participé au scrutin (Règl., art. 95).

**205.** — Les votes par assis et levé sont constatés par les secrétaires; ce sont également les secrétaires qui dépouillent les votes par scrutin (art. 80, 84 et 85). En conséquence, quatre secrétaires au moins doivent toujours siéger aux côtés du président (art. 8).

**206.** — Les votes de la Chambre des députés sont proclamés en ces termes par le président : « La Chambre a adopté » ou « la Chambre n'a pas adopté » (art. 96); par conséquent, les votes de la Chambre ne peuvent êtres motivés; ils constituent une déclaration pure et simple d'adoption ou de rejet. — Poudra et Pierre, n. 1419 et s.

**207.** — La Chambre des députés peut refuser de voter et même de discuter sur quelque sujet que ce soit en prononçant la question préalable (Règl., art. 90).

## CHAMBRE DES MISES EN ACCUSATION.

### Législation.

C. instr. crim., art. 133, 135, 217-250, 271-283, 291, 292, 296-299, 302, 408, 429, 432, 484, 539, 619 et s. (modifiés par la loi du 14 août 1885); — Décr. 30 mars 1808 (*contenant règlement pour la police et la discipline des cours et tribunaux*), art. 49; — L. 20 avr. 1810 (*sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice*), art. 5, 7, 11; — Décr. 6 juill. 1810 (*contenant règlement sur l'organisation et le service des cours impériales et des cours d'assises*), art. 2, 3, 5, 9, 12, 15, 19, 20, 56, 57; — Ord. 11 oct. 1820 (*sur le mode de roulement des magistrats dans les cours et tribunaux*); — Ord. 5 août 1844 (*portant que les membres de la chambre des mises en accusation des cours royales feront, en outre, le service des autres chambres*), art. 1 et 2; — L. 10 juin 1853 (*sur les pourvois en matière criminelle*); — L. 17 juill. 1856 (*qui modifie plusieurs dispositions du Code d'instruction criminelle*); — L. 14 juill. 1865 (*sur la mise en liberté provisoire*), modifiant l'art. 116, C. instr. crim.; — Décr. 21 oct. 1870 (*sur le roulement dans les cours et tribunaux*); — L. 3 juill. 1873 (*portant suppression d'un titre de président de chambre dans diverses cours d'appel*), art. 2; — Décr. 12 juin 1880 (*qui modifie l'art. 1, Ord. 5 août 1844, portant que les membres de la chambre des mises en accusation des cours d'appel feront, en outre, le service des autres chambres*); — L. 29 juill. 1881 (*sur la liberté de la presse*), art. 50, 60; — L. 31 août 1883 (*sur la réforme de l'organisation judiciaire*), art. 1 et 2.

### Bibliographie.

Barbier, *Code expliqué de la presse*, 1887, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 849, 894, 918. — Béranger, *De la justice criminelle en France, d'après les lois permanentes, les lois d'exception et les doctrines des tribunaux*, 1818, 1 vol. in-8°, p. 419. — Bourguignon, *Jurisprudence des Codes criminels*, 1825, 3 vol. in-8°, t. 1, p. 310 et s., 504, 512. — Carnot, *De l'instruction criminelle*, 1846, 2e édit., 4 vol. in-4°, t. 1, p. 542; t. 2, p. 174 et s., et append., t. 2, p. 810. — Dupin, *Observations sur plusieurs points importants de notre législation criminelle*, 1827, 1 vol. in-8°, p. 94. — F. Duverger, *Manuel des juges d'instruction*, 1862, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, p. 244 et s., 280 et s., 336, 394; t. 2, p. 418 et s.; t. 3, p. 56. — Fabreguettes, *Traité des infractions de la parole, de l'écriture et de la presse*, 1884, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 2109. — Glasson, *Eléments du droit français*, 1884, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 338. — Faustin Hélie, *Traité de l'instruction criminelle*, 1866-1867, 2e édit., 8 vol. in-8°, n. 528 et s., 2059, 2068, 2070, 2073 et s., 2082, 2123 et s., 2384. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Chambre des mises en accusation*. — Legraverend et Duvergier, *Traité de la législation criminelle en France*, 1830, 3e édit., 2 vol. in-4°, t. 1, p. 248, 387, 402, 428 et s.; t. 2, p. 25, 432, 433; t. 3, p. 401. — Le Poittevin, *Dictionnaire-formulaire des parquets*, 1884-1886, 3 vol. in-8°, vis *Acte d'accusation*, *Chambre d'accusation*. — Le Sellyer, *Traité de l'exercice et de l'extinction des actions publiques et privées*, 1874, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 323; t. 2, n. 478, 688 et s. — Locré, *Législation civile, commerciale et criminelle de la France*, 31 vol. in-8°, t. 25, p. 566. — Mancelle, *Dictionnaire des délais, prescriptions, péremptions, etc.*, 1890, 1 vol. in-8°, n. 504 et s. — Mangin et F. Hélie, *De l'instruction écrite et du règlement de la compétence en matière criminelle*, 1847, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 16; t. 2, n. 28, 66, 74, p. 272 et s. — Mangin et Sorel, *Traité de l'action publique et de l'action civile en matière criminelle*, 1876, 3e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 25; t. 2, n. 387, 389, 458. — Massabiau, *Manuel du ministère public*, 1876-1885, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 2274 et s. — Merlin, *Recueil alphabétique de questions de droit*, 4e édit., 8 vol. in-4°, vis *Accusation*, § 2, 4, *Duel*, *Incompétence*, § 1; — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, vis *Appel*, § 1, art. 3, n. 1, *Cassation*, § 5, *Faux*, sect. 1, § 33, *Juge d'instruction*, n. 4, *Opposition à ordonnance*, n. 3, 10, *Vol*, sect. 1. — Morin, *Répertoire universel et raisonné du droit criminel*, 1851, 2 vol. in-8°, v° *Accusation* (chambre d'). — Nouguier, *La cour d'assises*, 1850-1870, 5 vol. in-8°, t. 1, n. 69 et s., 100, 136 et s., 431 et s. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), t. 17, v° *Chambre des mises en accusation*. — Rauter, *Traité théorique et pratique du droit criminel français*, 1836, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 699. — Rolland de Villargues, *Les Codes criminels*, 1877, 5e édit., 2 vol. in-8°, sur les art. 217 et s., C. instr. crim. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de la procédure civile et commerciale*, 1885, 9e édit., 9 vol. in-8°, v° *Chambre d'accusation*. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chambre d'accusation*. — Tarbé, *Lois et règlements à l'usage de la Cour de cassation*, 1885, 1 vol. in-8°, p. 150. — Trébutien, *Cours élémentaire du droit criminel*, 1878-1883, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 3, p. 314 et s., 556. — Vallet et Montagnon, *Manuel des magistrats du parquet*, 1890, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 21, 88, 473 et s.

*De l'organisation judiciaire et de la suppression des chambres des mises en accusation* (Guyho) : Rev. de législ. et de jurispr., t. 36, p. 142. — *Questions de compétence* (Nicias Gaillard) : Rev. L. Wolowski, t. 6, p. 142. — *Le conseiller qui, en exécution d'un arrêt de la chambre d'accusation, a procédé à une information supplémentaire et qui, par l'effet du roulement annuel, a cessé de faire partie de cette chambre avant la délibération sur l'affaire par lui instruite, ne doit pas être appelé à prendre part à cette délibération* (Dutruc) : *Journ. min. publ.*, 1869, p. 87.

### Index alphabétique.

DIVISION.



---

## CHAPITRE I.

### NOTIONS HISTORIQUES.

**1.** — La chambre des mises en accusation est une section ou chambre de la cour d'appel, chargée spécialement et principalement de prononcer sur la mise en accusation des prévenus de crimes emportant peine afflictive ou infamante. Dans l'usage et par corruption, on lui donne plus simplement le nom de *Chambre d'accusation*.

**2.** — Les attributions conférées aux chambres d'accusation par le Code d'instruction criminelle, en ce qui concerne la mise en accusation pour crimes, étaient auparavant remplies par les jurys d'accusation.

**3.** — Les jurys d'accusation dont l'idée première avait été émise par l'art. 9, ch. 5, tit. 3, Constitut. 3-14 sept. 1791, furent institués par la loi des 16 29 du même mois, part. 2, tit. 1, art. 18 et s.

**4.** — Les jurés, réunis au nombre de huit au chef-lieu d'arrondissement, prenaient connaissance de l'acte d'accusation et des pièces qui leur étaient soumises par le président du tribunal, puis, après avoir entendu le plaignant et les témoins, ils décidaient s'il y avait lieu ou non à accusation.

**5.** — Le respect pour la liberté individuelle est le motif donné à l'institution des jurys d'accusation par l'instruction législative sur la procédure criminelle des 29 sept.-21 oct. 1791 ; on ne voulait pas qu'un homme pût être détenu, poursuivi et jugé cri-

minellement sans qu'un délit grave articulé contre lui eût été considéré comme suffisamment probable par ses concitoyens.

**6.** — Ces règles et ce mode d'instruction, confirmé par le Code des délits et des peines du 3 brum. an IV (art. 236 et s.), furent de nouveau maintenus par la constitution du 22 frim. an VIII. « En matière de délits emportant peine afflictive et infamante, porte l'art. 62 de cette constitution, un premier jury admet ou rejette l'accusation; si elle est admise, un second jury reconnaît le fait ». Depuis, la loi du 7 pluv. an IX voulut (art. 21) que le jury d'accusation donnât la déclaration sur la procédure écrite sans que le prévenu ni les témoins comparussent devant les jurés.

**7.** — Les jurys d'accusation, supprimés par le Code d'instruction criminelle, ont été remplacés par une section ou chambre de la cour alors impériale. On avait cru remarquer que, trop exigeants sur les indices qu'une première information avait révélés, ils ne comptaient pas assez sur les preuves que pouvait produire un débat plus complet et définitif, et que, se faisant juges du fond, ils renvoyaient fréquemment les accusés et arrêtaient ainsi des poursuites utiles. On pensa que des membres éminents de l'ordre judiciaire, guidés par une expérience plus éclairée, et plus habitués à distinguer les présomptions sérieuses des indices insuffisants, atteindraient mieux le but, tout en présentant par leurs lumières et leur indépendance toutes les garanties désirables à la liberté individuelle.

## CHAPITRE II.

### COMPOSITION DE LA CHAMBRE D'ACCUSATION.

**8.** — Aux termes de l'art. 218, C. instr. crim., « une section de la cour d'appel spécialement formée à cet effet sera tenue de se réunir sur la convocation de son président et sur la demande du procureur général, toutes les fois qu'il sera nécessaire, pour entendre le rapport du procureur général et statuer sur ses réquisitions. A défaut de demande expresse du procureur général, elle se réunira au moins une fois par semaine. »

**9.** — Cette section se forme d'après les règles prescrites en vertu de l'art. 5, L. 20 avr. 1810, portant que « la division des cours impériales en chambres ou sections et l'ordre du service seront fixés par des règlements d'administration publique ». — Ces règlements sont, en ce qui concerne la chambre d'accusation, le décret du 6 juill. 1810, l'Ordonnance du 11 oct. 1820, celle du 5 août 1844 et le décret du 12 juin 1880.

**10.** — L'art. 2, Décr. 6 juill. 1810, est ainsi conçu : « Nos cours impériales composées de vingt-quatre conseillers au moins formeront trois chambres, dont une connaîtra des affaires civiles, une connaîtra des mises en accusation et une connaîtra des appels en matière correctionnelle : ces deux dernières chambres ne pourront rendre arrêt qu'au nombre de cinq juges au moins. — Nous déclarerons par un décret particulier celles de nos cours dans lesquelles il serait nécessaire d'établir plus d'une chambre d'accusation. »

**11.** — Aux termes de l'art. 15 du même décret « chaque année, le tiers des membres d'une chambre passera dans une autre chambre dans l'ordre qui sera réglé par un décret particulier ». — L'art. 4, Ord. 11 oct. 1820, ajoute que « la répartition des conseillers sera combinée de manière que les chambres criminelles soient toujours composées, au moins pour la moitié, de conseillers qui ont déjà fait le service dans la chambre. »

**12.** — D'après ces dispositions, la chambre d'accusation occupait exclusivement les membres qui la composaient. — Cette organisation a été modifiée par l'Ordonnance du 5 août 1844 qui porte : « Art. 1. Les magistrats composant la chambre des mises en accusation des cours royales feront, en outre, le service des autres chambres, entre lesquelles ils seront répartis à l'époque et suivant le mode déterminés par l'Ordonnance du 11 oct. 1820. Néanmoins, le président de la chambre des mises en accusation restera exclusivement attaché à cette chambre. — Art. 2. La présente ordonnance n'est pas applicable à la cour royale de Paris. Pendant la tenue des assises au chef-lieu de cette cour, les magistrats désignés pour former la cour d'assises seront remplacés par les membres de la chambre des mises en accusation, à tour de rôle, et en commençant par le dernier sur la liste de rang. Il en sera de même pour le service des autres chambres de la même cour, lorsque le nombre de sept ou de quatorze juges devra être complété. »

**13.** — Cette ordonnance, dont la légalité, contestée par la cour de Poitiers, a été reconnue par la Cour de cassation, suivant un arrêt du 19 août 1844, Proc. gén. à la Cour de cassation, [S. 44.1.648, P. 44.2.129] — a été elle-même modifiée par le décret du 12 juin 1880, en ce sens, que les magistrats composant la chambre des mises en accusation « pourront désormais, suivant l'intérêt du service, être attachés à une même chambre ou répartis entre les autres chambres de la cour. »

**14.** — A vrai dire, la chambre d'accusation n'a donc plus aujourd'hui d'existence propre et distincte; — ses membres, répartis dans les autres chambres, ne font plus qu'ajouter à leur service ordinaire ce service accessoire. — Le président même qui, aux termes de l'Ordonnance du 5 août 1844, devait rester exclusivement attaché à cette chambre, est, depuis la loi du 3 juill. 1873, attaché, en outre, à une autre chambre.

**15.** — La chambre d'accusation doit être composée de cinq conseillers au moins. Elle peut être composée d'un plus grand nombre, puisque la loi n'en a pas fixé le maximum, et en fait, chaque chambre des cours contient habituellement un ou deux magistrats au delà du nombre nécessaire, pour suppléer aux empêchements et aux absences; mais la présence de cinq est indispensable pour qu'elle puisse statuer (Décr. 6 juill. 1810, art. 2; L. 31 août 1883, art. 1).

**16.** — Lorsque ce nombre n'est pas atteint par les membres de la chambre présents et non empêchés, on appelle les membres des autres chambres (Décr. 6 juill. 1810, art. 9).

**17.** — Il n'est pas nécessaire d'ailleurs de constater l'empêchement particulier du magistrat dont l'absence a nécessité le remplacement; il y a présomption de droit que ce magistrat était légalement empêché par cela seul qu'il est énoncé que le magistrat étranger a été appelé pour compléter la chambre. — Cass., 19 déc. 1850, [Bull. crim., 1850, n. 425]

**18.** — Il a même été jugé qu'il ne résulte aucun moyen de cassation de ce qu'un seul juge titulaire de la chambre d'accusation a concouru à un arrêt de cette chambre, sans que rien constatât l'empêchement particulier des quatre autres. — Cass., 2 nov. 1821, Angéli, [S. et P. chr.]

**19.** — ... Et aussi, que le remplacement des membres empêchés d'une chambre de cour d'appel, et spécialement de la chambre d'accusation, peut avoir lieu par tous membres indistinctement des autres chambres, sans qu'il soit nécessaire de constater que le magistrat étranger a été appelé suivant l'ordre du tableau. — Cass., 10 déc. 1847, Léotade, [S. 48.1.73, P. 48.1.471, D. 48.1.20]

**20.** — ... Qu'il y a présomption que le magistrat appelé d'une autre chambre pour compléter la chambre d'accusation, l'a été à raison de l'absence ou de l'empêchement des magistrats qui le précédaient dans l'ordre du tableau. — Cass., 13 août 1863, Armand, [S. 64.1.149, P. 64.629, D. 64.1.407]

**21.** — Legraverend (t. 1, p. 428), et F. Hélie (*Inst. crim.*, n. 2125), critiquent cette jurisprudence qui, si elle tend à faciliter l'expédition des affaires en couvrant des irrégularités généralement peu importantes, peut néanmoins ouvrir la porte à de véritables abus. Ils pensent que les arrêts doivent exprimer les motifs de l'absence ou de l'empêchement des titulaires. — Cette mention, suivant eux, est nécessaire pour établir d'une manière certaine qu'on a agi régulièrement et qu'il n'a pas été statué sur l'accusation par des juges spécialement choisis et désignés pour cette opération.

**22.** — Quoi qu'il en soit, cette jurisprudence ne s'applique pas au cas où, pour compléter la chambre, il a fallu, aux termes de l'art. 49, Décr. 30 mars 1808, appeler un avocat attaché au barreau. — Dans ce cas, il est nécessaire de constater que cet avocat n'a été appelé qu'à raison de l'empêchement des magistrats faisant partie des autres chambres.

**23.** — Ainsi, il a été jugé qu'un avocat ne peut être appelé pour compléter une chambre d'accusation qu'à défaut de tous les autres membres de la cour d'appel, et cet empêchement doit être formellement constaté par l'arrêt auquel l'avocat participe. — Cass., 5 nov. 1846, Touché, [S. 47.1.303, P. 47.1.520, D. 46.4.348]

**24.** — Ce n'est, du reste, qu'en cas de nécessité, c'est-à-dire, pour compléter le nombre de cinq, qu'un membre étranger à la chambre d'accusation peut y être appelé. — En conséquence,

la Cour de cassation a jugé que le conseiller chargé de remplir les fonctions de juge d'instruction devant la chambre d'accusation étant membre nécessaire de cette chambre et devant prendre part à ses délibérations, encore que, par l'effet du roulement annuel, il ait cessé de faire partie de cette chambre (V. *infrà*, n. 35), si, par son concours, la chambre d'accusation est composée de cinq membres, nombre suffisant, un sixième ne peut, à peine de nullité, être appelé d'une autre chambre pour remplacer l'un des membres absents. — Cass., 18 mai 1839, Thuret, [S. 39.1.624, P. 39.2.427]

**25**. — L'art. 3, Décr. 6 juill. 1810, donne au procureur général le droit de réunir à la chambre d'accusation la chambre des appels correctionnels, pour entendre son rapport et statuer sur ses réquisitions. — Cet article porte : « Lorsque le procureur général estime qu'à raison de la gravité des circonstances dans lesquelles une affaire se présente, ou à raison du grand nombre des prévenus, il est convenable que le rapport qu'il doit faire en conséquence de l'art. 218, C. instr. crim., soit présenté à deux chambres d'accusation réunies, dans les cours où il y a plusieurs chambres d'accusation, ou dans les cours où il n'y en a qu'une, à la chambre d'accusation, réunie à la chambre qui doit connaître des appels de police correctionnelle, lesdites chambres sont tenues de se réunir sur l'invitation qui leur en est faite par le procureur général après en avoir conféré avec le premier président. »

**26.** — La conférence que le procureur général doit avoir avec le premier président n'a pas pour objet, de lui soumettre et de lui faire approuver les motifs de la réunion, elle n'a d'autre but que de le mettre à même de régler le service de la cour et d'empêcher qu'une de ces chambres ne soit convoquée au même moment pour d'autres services. L'art 3, Décr. 6 juill. 1810, ne délègue, en effet, qu'au procureur général l'estimation de la gravité des circonstances qui rendent nécessaire la réunion des deux chambres et cette mesure est prise sous sa seule responsabilité. Ce magistrat ne procède point par des réquisitions qui pourraient être rejetées; il fait une invitation à laquelle la cour est tenue d'obtempérer, et quand les chambres sont réunies, elles n'ont pas à délibérer sur l'utilité de leur réunion; c'est là une mesure d'administration qu'elles n'ont pas à apprécier. — F. Hélie, n. 2129.

**27.** — Toutefois, il a été jugé qu'il ne résulte aucune nullité de ce que la réunion de la chambre d'accusation et de la chambre correctionnelle pour entendre le rapport du procureur général dans une affaire criminelle a été ordonnée par le premier président de la cour royale, suivant l'invitation que le procureur général lui avait présentée à cet effet, au lieu d'avoir été requise directement par ce dernier, conformément aux dispositions de l'art 3, Décr. 6 juill. 1810; que le concert de ces deux magistrats ne saurait présenter une violation dudit art. 3. — Cass., 10 déc. 1847, précité.

**28.** — ... Et, en tous cas, la mention, dans l'arrêt rendu par les chambres d'accusation et correctionnelle, que les deux chambres se sont réunies pour statuer sur la procédure instruite contre tel accusé, rapprochée de l'invitation du procureur général et de l'ordonnance du premier président, suffit pour justifier la réunion et établir qu'elle a eu lieu en exécution de l'art. 3, Décr. 6 juill. 1810, sans qu'il soit nécessaire d'énoncer cette dernière circonstance d'une manière expresse. — Même arrêt.

**29.** — De ce que la réunion de la chambre d'accusation et de la chambre correctionnelle est une mesure d'administration, il suit aussi que les accusés ne peuvent se faire un grief de cette réunion « encore bien que plusieurs affaires soient comprises dans le même réquisitoire à cette fin, lorsque chacune d'elles présente au procureur général un caractère suffisant de gravité ». — Cass., 4 mars 1831, de Bryan, [S. 31.1.85, P. chr.]

**30.** — Dans le cas de réunion de la chambre correctionnelle à la chambre d'accusation, on s'était demandé si la chambre correctionnelle devait être composée de sept membres et non pas seulement de cinq, nombre qui suffisait quand elle statuait sur les appels correctionnels. La question ne peut plus aujourd'hui faire difficulté, puisqu'aux termes de l'art. 1, L. 31 août 1883, « en toutes matières, les arrêts des cours d'appel sont rendus par cinq juges au moins, y compris le président ». Lorsque la chambre correctionnelle est convoquée pour se réunir à la chambre d'accusation, en exécution de l'art. 3, Décr. 6 juill. 1810, il suffit donc qu'elle soit composée de cinq membres, quel que soit d'ailleurs le nombre des membres dont elle se compose d'après le roulement.

**31.** — Les causes générales d'abstention, de récusation ou d'incompatibilité qui s'étendent à tous les juges atteignent naturellement les membres de la chambre d'accusation, et c'est à la chambre qu'il appartient de connaître des causes d'abstention ou de récusation de ses membres. — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 4460 et *infrà*, v° *Récusation*.

**32.** — Ainsi, il a été jugé que la chambre d'accusation avait pu, sans violer aucune loi, décider que deux de ses membres, qui avaient participé à l'enquête parlementaire ordonnée au sujet des événements du 15 mai 1848, avait pu prendre part à l'instruction suivie sur ces faits, parce que cette enquête était absolument distincte de l'information judiciaire qui était la seule base de la décision. — Cass., 17 févr. 1849, Raspail, P. 49.1.188, D. 49.1.51

**33.** — Les membres de la chambre d'accusation ne trouvent d'ailleurs dans leurs fonctions aucune cause spéciale d'exclusion. Ainsi, dans le cas d'évocation autorisé par l'art. 235, C. instr. crim., le conseiller chargé de remplir les fonctions de juge d'instruction devant la chambre d'accusation peut valablement concourir à l'arrêt de mise en accusation. — Cass., 8 nov. 1834, Avril, [S. 35.1.233, P. chr.]

**34**. — Aucune loi ne défend, en effet, au conseiller qui a fait les fonctions de juge d'instruction dans une affaire, soit d'en faire le rapport, soit de prononcer sur la mise en accusation. — Cass., 21 janv. 1813, Louis Branzon, [S. et P. chr.]

**35.** — Comme nous l'avons vu *suprà*, n. 24, il a même été jugé que le conseiller chargé de remplir les fonctions de juge d'instruction devant la chambre d'accusation fait partie nécessairement de cette chambre et *doit* assister au rapport du procureur général et concourir à l'arrêt de mise en accusation, sous peine de nullité, encore bien que, par l'effet du roulement, il appartienne à une autre chambre. — Cass., 20 févr. 1824, Roux de Saint-Félix, [S. et P. chr.]; — 21 févr. 1824, Furgole, [S. et P. chr.]; — 18 mai 1839, Thuret, [S. 39.1.624, P. 39.2.427]; — 8 avr. 1869, Favereau, [S. 69.1.329, P. 69.804, D. 70.1.140] — *Sic*, Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, sur les art. 217 et 237, p. 181 et 264; Legraverend, *Législ. crim.*, t. 1, p. 442; Mangin et F. Hélie, *Instr. et compét. en mat. crim.*, t. 2, n. 66; F. Hélie, *Instr. crim.*, n. 2199. — *Contrà*, Bourguignon, t. 1, p. 512.

**36.** — La modification apportée par la loi du 17 juill. 1856 à l'ancien art. 127, C. instr. crim., concernant les pouvoirs du juge d'instruction, n'a rien changé à cette obligation. — Cass., 8 avr. 1869, précité. — *Sic*, F. Hélie, *Instr. crim.*, t. 5, n. 2199.

**37.** — La cour de Bourges, dont l'arrêt a été cassé par l'arrêt ci-dessus du 8 avr. 1869, ne l'avait pas ainsi pensé, et la doctrine émise par cette cour a été énergiquement appuyée par Dutruc, *Journ. min. publ.*, 1869, p. 87. « Si l'on pouvait, sous l'ancien art. 127, dit ce jurisconsulte, assimiler jusqu'à un certain point le rôle du conseiller instructeur à celui du juge d'instruction, en considérant comme l'équivalent d'un rapport complémentaire de celui du procureur général les explications que donnerait devant la chambre d'accusation le magistrat par qui le supplément d'instruction a été accompli, toute assimilation, toute analogie même a cessé, à ce point de vue, dès le jour où, de simple rapporteur, le juge d'instruction est devenu à lui seul une juridiction. Du droit dont il est investi de statuer lui-même sur l'information à laquelle il a procédé, peut-on conclure à la nécessité de la participation du conseiller instructeur à l'arrêt que doit rendre la chambre d'accusation? Quelle corrélation existe-t-il entre ce pouvoir du juge d'instruction et ce concours du conseiller instructeur? Nul texte ne peut désormais appuyer, même indirectement, la règle que la jurisprudence et les auteurs s'étaient efforcés d'établir. La considération tirée de l'utilité de la présence du conseiller instructeur à la délibération de la chambre d'accusation, et de la garantie d'exactitude qu'elle offre suffit-elle, à elle seule, pour justifier cette règle? Personne ne songera, sans doute, à le soutenir... ». Cette considération, que M. Dutruc repousse comme sans valeur aucune, est cependant, il faut le reconnaître, une de celles (et ce n'est peut-être pas la moins grave), sur lesquelles s'appuie la Cour de cassation pour maintenir, par l'arrêt dont nous venons de parler, sa jurisprudence antérieure, sans avoir égard aux modifications apportées par la loi de 1856 à l'art. 127, modifications dans lesquelles l'arrêt dit que l'on rencontrerait plutôt une raison *à fortiori*. Ajoutons que, dans la nouvelle édition de son savant *Traité d'instr. crim.*, laquelle est postérieure à la loi de 1856, F. Hélie (t. 5, n. 2199) a persévéré aussi dans l'opinion

qu'il avait émise sous l'empire de la loi précédente. Pour nous, il nous semble que la Cour de cassation a fait sagement de persister à considérer la présence du conseiller instructeur comme indispensable lors de la délibération, puisque seul il peut, comme le disait l'arrêt du 20 févr. 1824, contrôler ou compléter le rapport du ministère public et fournir, sur le caractère des prévenus et des témoins, dans l'intérêt de la bonne administration de la justice, ceux des renseignements particuliers qui n'étaient pas de nature à figurer dans les pièces de l'information.

**38.** — Quoi qu'il en soit, la jurisprudence même de la Cour de cassation admet une restriction. Ainsi, l'art. 484, C. instr. crim., qui confie au premier président les fonctions de juge d'instruction dans les affaires énumérées dans cet article et celui qui précède, lui donne également le droit de déléguer ses fonctions à tel officier qu'il juge à propos de désigner. Or, il est bien évident que lorsque cette désignation a été faite, et que le premier président n'a fait personnellement aucun acte d'instruction, il peut se dispenser d'assister à la séance dans laquelle la chambre d'accusation doit entendre le procureur général et prononcer sur la mise en accusation. — Cass., 17 août 1837, Gazeau, [S. 38.1.926, P. 38.1.551]

**39.** — Aucune disposition de loi n'interdit non plus au magistrat qui, comme président d'assises, a ordonné le renvoi à une prochaine session d'une affaire dans laquelle l'accusé figurait comme complice d'un faux, de participer à l'arrêt de mise en accusation intervenu ultérieurement contre l'auteur principal du faux. — Cass., 28 nov. 1844, Daubons et Rivière, [P. 45.2.38]

**40.** — La composition de la chambre d'accusation se complète par la présence du ministère public et l'assistance du greffier (C. instr. crim., art. 217, 218, 222, 224, 238; Décr. 6 juill. 1810, art. 56 et 57).

## CHAPITRE III.

### ATTRIBUTIONS DE LA CHAMBRE D'ACCUSATION. — COMPÉTENCE.

### Section I.

#### Attributions générales.

**41.** — La chambre d'accusation est investie d'attributions diverses : 1° elle connaît, en dernier ressort, de l'instruction de toutes les procédures qui ont pour objet les faits qualifiés crimes. Elle prononce la mise en accusation des prévenus et leur renvoi devant la cour d'assises (C. instr. crim., art. 231).

**42.** — 2° Elle connaît, comme deuxième degré de juridiction, de toutes les ordonnances du juge d'instruction qui sont frappées d'opposition (C. instr. crim., art. 135). Elle est le juge d'appel de ces ordonnances et doit réformer toutes les violations de loi ou irrégularités qu'elles contiennent. — Cass., 1er avr. 1853, Jacquard, [S. 53.1.396, P. 53.2.444, D. 53.1.241]; — 28 déc. 1854, Lallemand, [S. 55.1.65, P. 55.1.292, D. 55.1.183]

**43.** — 3° Enfin elle exerce une haute surveillance sur l'instruction de toutes les procédures et, par suite, elle peut étendre les poursuites dont elle est saisie à tous les faits qui s'y rattachent; ordonner des informations à raison des faits qu'elle découvre dans l'examen des procédures; évoquer d'office l'instruction des affaires poursuivies devant les juges inférieurs (C. instr. crim., art. 228, 235, 250).

**44.** — Mais la chambre d'accusation n'a de compétence qu'autant qu'il s'agit d'un crime, d'un délit ou d'une contravention : si les faits qui lui sont soumis n'avaient point ce caractère, elle devrait absolument s'abstenir. — Cass., 26 févr. 1825, Ponsart, [S. et P. chr.]

**45.** — C'est d'après ce principe que la Cour de cassation a jugé qu'une chambre d'accusation ne peut, notamment, après avoir déclaré qu'il n'y a lieu à accusation, renvoyer le prévenu, s'il est officier ministériel, devant sa chambre de discipline, ou ordonner au ministère public d'exercer des poursuites à ce sujet. — Cass., 8 oct. 1829, Curpejot, [S. et P. chr.]

**46.** — C'est encore d'après le même principe qu'elle a jugé qu'une chambre d'accusation excède ses pouvoirs en ordonnant à son procureur général de prendre des renseignements sur les motifs qui ont déterminé la mise au cachot d'un prévenu. — Cass., 26 févr. 1825, précité.

**47.** — Observons aussi que la compétence de la chambre d'accusation est limitée à l'appréciation de l'instruction, et qu'elle ne peut statuer sur le fond, si ce n'est pour déclarer qu'il n'y a pas lieu à suivre.

**48.** — C'est en faisant application de ce principe que la Cour de cassation a jugé qu'une chambre des mises en accusation excède ses pouvoirs en prononçant la suppression d'un mémoire produit devant elle par le prévenu comme offensant pour le procureur général, et en condamnant l'auteur de ce mémoire à des dommages-intérêts. — Cass., 7 déc. 1821, Merlino, [S. et P. chr.]

**49.** — Toutefois, l'art. 136, C. instr. crim., portant que la partie civile qui succombera dans son opposition sera condamnée aux dommages-intérêts envers le prévenu, il va de soi que, pour ce cas exceptionnel, la chambre d'accusation qui est appelée à statuer sur l'opposition prononce en même temps sur les dommages-intérêts.

**50.** — C'est aussi ce qu'a reconnu la Cour de cassation en jugeant « que les chambres d'accusation étant compétentes pour prononcer sur les oppositions aux ordonnances des chambres du conseil, elles sont également compétentes pour statuer sur les dommages-intérêts que l'art. 136, C. instr. crim., accorde au prévenu comme une suite du débouté de l'opposition de la partie civile, sans qu'il soit besoin de recourir aux tribunaux civils par action séparée ». — Cass., 10 juin 1813, Béchard, [P. chr.]

**51.** — ... Et que les dommages-intérêts peuvent être accordés soit que le prévenu ait été arrêté, soit qu'il ne l'ait pas été. — Même arrêt.

**52.** — ... Et lors même que celui-ci n'en a pas formé la demande. — Cass., 6 nov. 1823, Brière, [S. et P. chr.] — Limoges, 2 mai 1842, G... L..., [S. 42.2.517, P. 43.1.414]

**53.** — Sur ce dernier point cependant, il y a controverse. Ainsi, un arrêt de la cour de Bourges a jugé, au contraire, que la chambre d'accusation, qui rejette l'opposition formée par la partie civile contre une ordonnance de non-lieu, ne peut condamner d'office cette partie à des dommages-intérêts envers le prévenu, si celui-ci n'en a pas demandé, encore bien que la demande en ait été faite dans son intérêt par le ministère public. — Bourges, 9 juin 1870, Roche et Cie, [S. 70.2.188, P. 70.727, D. 71.2.59]

**54.** — La même divergence existe parmi les auteurs. Ainsi, Carnot (*Instr crim.*, t. 1, p. 542), Mangin (*Instr. écrite*, t. 2, p. 107) et F. Hélie (n. 2121), estiment aussi que le Code n'impose pas au prévenu l'obligation d'une demande de dommages-intérêts; que la condamnation de la partie civile à ces dommages-intérêts est la conséquence nécessaire du débouté de son opposition. — Legraverend (t. 3, chap. 10, p. 401) et Bourguignon (t. 1, p. 310) sont d'avis, au contraire, que l'art. 136 doit trouver son complément dans le droit commun, et que si le prévenu n'avait formé aucune demande, la chambre d'accusation n'aurait rien à lui adjuger, parce qu'elle ne peut prononcer que sur l'action et sur les demandes respectives. Mais, comme l'observe avec raison F. Hélie (*ibid.*), il s'agit moins de la réparation d'un préjudice que d'une peine appliquée à la témérité de la partie civile, et c'est à raison de ce caractère spécial des dommages-intérêts que le juge est appelé à les prononcer d'office. L'art. 436, C. instr. crim., qui veut que la Cour de cassation condamne à une indemnité la partie civile qui succombe dans son pourvoi, n'exige pas plus que l'art. 136 qu'une demande soit formée. C'est la peine d'un recours légèrement formé, et cette peine, quoiqu'elle soit prononcée dans l'intérêt du prévenu, n'est pas soumise à la règle posée par les art. 159, 161, 191 et 366 pour la condamnation aux dommages-intérêts. — V. aussi M. Le Sellyer, *Tr. de l'extinction des act. publ. et priv.*, t. 1, n. 323.

**55.** — La chambre d'accusation apprécie d'ailleurs souverainement le chiffre des dommages-intérêts, et son arrêt n'est soumis, sous ce rapport, à aucun recours.

**56.** — Si elle a omis de statuer sur ce chef, le prévenu peut prendre la voie de la cassation, mais c'est la seule voie qui soit à sa disposition, et il ne pourrait exercer ultérieurement son action par la voie civile, car la chambre d'accusation a été spécialement affectée au jugement de cette action. — F. Hélie, n. 2122.

**57.** — Si la chambre d'accusation a, au contraire, accordé au prévenu des dommages-intérêts, la partie civile ne serait pas fondée à faire opposition à cet arrêt, sous prétexte qu'il aurait statué par défaut à son égard; car l'arrêt, étant intervenu sur son opposition, est rendu contradictoirement avec elle. — F. Hélie, *ibid.*; Mangin, *Instr. écrite*, t. 2, p. 110.

**58.** — Outre les attributions générales dont nous venons de parler, la chambre d'accusation est encore compétente : 1° aux termes de l'art. 116, C. instr. crim., modifié par la loi du 14 juill. 1865, pour statuer sur les demandes en liberté provisoire formées depuis l'ordonnance du juge d'instruction jusqu'à l'arrêt de renvoi. — V. *infrà*, v° *Liberté provisoire*.

**59.** — Et la Cour de cassation a même jugé, par application de cet article, que c'est aussi à la chambre d'accusation qu'il appartient de statuer sur la mise en liberté du prévenu, lorsqu'une ordonnance du juge d'instruction, ayant renvoyé le prévenu en police correctionnelle, et un jugement du tribunal correctionnel ayant déclaré l'incompétence de la juridiction correctionnelle, il y a instance pendante en règlement de juges. — Cass., 28 mai 1886, Proc. gén. de Dijon, [S. 86.1.284, P. 86.1.666]

**60.** — L'art. 248, C. instr. crim., porte, en effet : « En ce cas (de nouvelles charges), l'officier de police judiciaire ou le juge d'instruction adressera sans délai copie des pièces et charges au procureur général, et sur la réquisition du procureur général, la section criminelle indiquera le juge devant lequel il sera, à la poursuite du ministère public, procédé à une nouvelle instruction ». Il résulte bien de ce texte que c'est à la chambre d'accusation seule qu'il appartient de prononcer sur les nouvelles charges qui surviennent après qu'elle a déjà statué. — F. Hélie, n. 2082.

**61.** — 2° Aux termes de la loi du 14 août 1885, c'est à la chambre des mises en accusation qu'il appartient de prononcer sur les demandes en réhabilitation formées par les condamnés. — V. *infrà*, v° *Réhabilitation*.

## Section II.

### Attributions de la chambre d'accusation, quand elle est saisie de plein droit, à raison de la qualification des faits incriminés.

**62.** — Les chambres d'accusation doivent, dans toutes les affaires qui leur sont soumises et dont l'instruction est complète, statuer de suite et immédiatement sur la prévention et le règlement de la compétence. Elles ne peuvent, sans méconnaître les règles de leur juridiction, ordonner le sursis d'un procès. — Cass., 20 mai 1813, Gambette, [S. et P. chr.] — *Sic*, Carnot, *Inst. crim.*, t. 2, p. 181; F. Hélie, n. 2146.

**63.** — Spécialement, une chambre d'accusation, lorsqu'elle a été saisie d'une prévention de faux témoignage, par le renvoi d'une cour d'assises, qui a prononcé, en conséquence, l'ajournement à une autre session de l'affaire dont elle était saisie, ne peut surseoir à statuer jusqu'à ce que l'accusation principale ait été vidée. — Même arrêt.

**64.** — De même, une chambre d'accusation saisie d'une prévention de crime avec la circonstance de la récidive, ne peut, sans violer les règles de sa compétence, surseoir à la mise en accusation et renvoyer le prévenu devant la cour qui l'a déjà jugé, pour faire procéder à la reconnaissance de son identité. — Cass., 30 juill. 1812, Dubernard, [S. et P. chr.]

**65.** — De même encore, une chambre d'accusation méconnaît les dispositions de la loi, lorsque, saisie d'une prévention de banqueroute frauduleuse, elle surseoit à statuer jusqu'à ce qu'il ait été définitivement prononcé par le tribunal de commerce sur l'état de faillite du prévenu, ou que le jugement par défaut de ce tribunal ait acquis l'autorité de la chose jugée. — Cass., 30 janv. 1824, Albis, [S. et P. chr.]

**66.** — Il est également hors de doute que la chambre des mises en accusation, qui est chargée de l'appréciation des faits et non de l'application des peines, ne peut se dispenser d'ordonner le renvoi d'un prévenu à la cour d'assises, sous le prétexte que le crime dénoncé serait passible d'une peine inférieure à celle que subit le prévenu pour un fait postérieur. — Cass., 6 mai 1826, Delahène, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2149.

**67.** — Cependant Mangin (*Tr. de l'act. publ.*, t. 2, n. 458), fait les réflexions suivantes : « S'il est vrai que, par sa condamnation à la peine la plus forte, un individu expie tous les délits dont il a pu se rendre coupable, il en résulte nécessairement que l'action publique ne peut plus s'exercer contre ces crimes ou ces délits, que conséquemment elle est éteinte. En effet, l'action publique n'a pour objet que l'application des peines. Ainsi, toutes les fois que l'auteur d'un fait défendu par la loi cesse d'être punissable, l'action publique n'a plus d'objet, elle ne peut plus être intentée, elle n'existe plus ». A l'arrêt ci-dessus, Mangin oppose la jurisprudence d'après laquelle un prévenu mis en jugement à raison de plusieurs crimes et délits, est non-recevable à se plaindre de n'avoir été jugé que sur ceux qui entraînaient les peines les plus fortes. — V. Cass., 21 août 1817, Simonnet, [S. et P. chr.] et la jurisprudence d'après laquelle la Cour de cassation annule *sans renvoi* les arrêts qui ont violé les art. 365 et 379, C. instr. crim. — Cass., 19 mars 1818, Boudois, [S. et P. chr.]; — 6 août 1824, Lebourhis, [S. et P. chr.]

**68.** — Mais, ainsi que l'observe F. Hélie (*loc. cit.*), il ne faut pas confondre l'application de la peine avec son exécution ; un fait ne cesse pas d'être punissable par cela seul qu'au cas de condamnation, la peine prononcée se confondra dans son exécution avec une autre peine. L'action n'est pas subordonnée à la condition que la condamnation qu'elle peut entraîner sera distinctement exécutée

**69.** — La Cour de cassation a de nouveau consacré cette doctrine par un arrêt du 6 sept. 1833, Guillemette, [P. chr.], dans lequel elle déclare « que pour tout crime ou délit commis postérieurement à une première condamnation, il y a lieu nécessairement à des poursuites judiciaires, dans l'intérêt de l'accusé, de la vindicte publique et des tiers; de l'accusé, parce que, s'il n'est pas coupable, son innocence doit être reconnue et déclarée, pour qu'il ne soit pas couvert d'une nouvelle infamie; de la vindicte publique, pour que la peine soit prononcée, en cas de culpabilité déclarée, dût-elle, dans l'exécution, se confondre avec la première, sauf, en matière de crime, l'ignominie accessoire de l'exposition forcément prononcée en cas de récidive ainsi qu'il est prescrit par l'art. 22, C. pén. (aujourd'hui abrogé), et le recouvrement des frais avancés par l'État; des tiers, pour qu'il puisse être statué, en matière de vol, sur les restitutions, et, dans tous les cas où il y a partie civile, sur les dommages-intérêts et les condamnations civiles auxquelles le crime donne lieu. »

**70.** — Le renvoi doit être ordonné lorsque l'exécution du premier arrêt est suspendue par un pourvoi en cassation. — Cass., 6 mai 1826, précité.

**71.** — La chambre d'accusation peut statuer au fond, encore bien que le procureur général, ne trouvant pas les éléments de l'instruction suffisants, n'ait conclu qu'à un supplément d'information. — Cass., 25 sept. 1824, Delaunay, [S. et P. chr.]; — 11 nov. 1824, Aymard, [P. chr.] — *Sic*, Carnot, *Instr. crim.*, sur l'art. 127; Mangin, *Instr. écrit.*, t. 2, n. 28; F. Hélie, n. 2059 et 2146.

**72.** — Mais elle ne commettrait aucune violation de la loi, si elle refusait d'ordonner un supplément d'instruction, en renvoyant, après avoir déclaré l'affaire en état, les pièces de la procédure au procureur général, pour qu'il formule ses réquisitions au fond. — F. Hélie, n. 2059; Sulpicy, *P.*, t. 18, p. 1048; Massabiau, t. 2, p. 334.

**73.** — La chambre d'accusation, lorsqu'elle commence l'examen de l'instruction, doit vérifier avant tout si elle est compétente à raison de la matière, à raison de la qualité de la personne, à raison du lieu de la perpétration. Si elle reconnaît son incompétence, elle doit le déclarer même d'office.

**74.** — Spécialement, la chambre d'accusation, appelée, conformément à l'art. 484, C. instr. crim., à apprécier les résultats d'une instruction suivie, à raison de crimes et de délits, contre une des personnes dénommées dans les art. 479 et 483, C. instr. crim., doit, relativement aux faits reconnus simples délits, délaisser le procureur général à se pourvoir; elle ne peut renvoyer le prévenu devant la chambre civile. — Cass., 12 août 1853, Chabos, [S. 53.1.794, P. 54.1.46, D. 53.1.254]

**75.** — Elle doit vérifier ensuite si l'action est recevable, si elle est suspendue, parce que la poursuite est subordonnée, par exemple, au jugement d'une question préjudicielle, ou si elle est éteinte par l'effet d'une fin de non-recevoir, telle que le décès du prévenu, l'exception de la chose jugée, la prescription ou l'amnistie. — F. Hélie, n. 2064, 2067, 2147.

**76.** — La compétence de la chambre d'accusation, dans ces diverses hypothèses, ne saurait être douteuse. La Cour de cassation a jugé, en conséquence, par un premier arrêt, que la prescription étant un moyen péremptoire pour faire cesser toute poursuite à raison d'un crime, il s'ensuit que la cour chargée de prononcer sur la mise en accusation est nécessairement compétente pour statuer sur le mérite de la prescription. — Cass., 8 nov. 1811, Barthélemy, [S. et P. chr.]

**77.** — ... Et, par un second arrêt : « Que la prescription, en

matière de crime, de délit ou de contravention, est un bénéfice de la loi, qui fait obstacle à l'exercice de l'action publique et à toute poursuite qui, en définitive, serait frustratoire et produirait un effet contraire au but que s'est proposé le législateur; d'où il suit que la question de prescription doit être décidée préliminairement, soit par la chambre du conseil (aujourd'hui le juge d'instruction), que l'art. 128 charge de déclarer, lorsqu'il y a lieu, qu'il n'existe ni crime ni délit punissable, sauf l'opposition autorisée par l'art. 135, soit par la chambre d'accusation, sauf le recours en cassation ». — Cass., 18 juin 1812 (2 arrêts), Fesquet et Sutter, [S. et P. chr.]

**78.** — La chambre d'accusation est, par le même motif, compétente pour prononcer sur l'exception de chose jugée. En effet, la chose jugée élève contre l'action une fin de non-recevoir insurmontable, puisqu'elle en entraîne l'extinction. Il faut donc que, pour régler le cours de cette action, elle examine avant tout si elle subsiste encore, si elle est recevable. — F. Hélie, n. 2150.

**79.** — Un tribunal correctionnel avait incompétemment renvoyé un prévenu des fins d'une double poursuite pour banqueroute simple et banqueroute frauduleuse. La chambre d'accusation, ultérieurement saisie de ce dernier crime, déclara qu'il y avait chose jugée en faveur du prévenu, et le pourvoi formé par le ministère public contre cet arrêt fut rejeté. — Cass., 12 oct. 1811, Mondot-Lagorce, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, *loc. cit.*

**80.** — Dans une autre espèce, il avait été déclaré par une chambre d'accusation qu'il n'y avait pas lieu à suivre, par le motif que le prévenu, poursuivi correctionnellement, avait été condamné en première instance à une peine corporelle, et que le jugement étant déjà exécuté quand le ministère public avait interjeté appel, à raison du caractère criminel du fait, il y avait chose jugée en faveur du prévenu. — Cass., 17 juin 1819, Berthe, [S. et P. chr.]

**81.** — Il appartient à la chambre des mises en accusation de constater souverainement les faits sur lesquels repose la prévention; la Cour de cassation n'a d'autre pouvoir que de vérifier si la qualification qui leur a été donnée justifie le renvoi des prévenus devant la cour d'assises. — Cass., 27 févr. 1890, Descaves, Stock et Ve Tresse, [S. 91.1.284, P. 91.1.666]

**82.** — D'après l'art. 229, C. instr. crim., les chambres d'accusation doivent ordonner la mise en liberté des prévenus, toutes les fois qu'elles n'aperçoivent dans l'instruction aucune trace d'un délit prévu par la loi; il s'ensuit nécessairement qu'elles ont le droit et que même il est de leur devoir d'apprécier les circonstances qui peuvent dépouiller le fait imputé au prévenu de tout caractère de criminalité. — Cass., 27 mars 1818, Rosay, [S. et P. chr.]; — 26 juin 1846, Chavarin, [P. 49.2.159]

**83.** — Or comme, en fait de crime ou de délit, il n'y a pas de criminalité possible, là où le fait matériel poursuivi est dépouillé de toute intention criminelle, la chambre d'accusation, en déclarant que le fait imputé au prévenu n'a été accompagné d'aucune intention criminelle, et que la prévention ne se trouve pas suffisamment établie, ne fait qu'user du droit d'appréciation qui lui appartient. — Cass., 20 déc. 1844, Recoules, [P. 45.1.665] — *Sic*, F. Hélie, n. 2068.

**84.** — Ainsi, en matière de faux témoignage, la Cour de cassation a jugé « qu'il appartient aux chambres d'accusation d'examiner les circonstances dans lesquelles le témoin s'est trouvé, d'apprécier sa bonne foi et l'influence qu'il se proposait d'exercer sur le sort de l'accusation à l'occasion de laquelle il a déposé ». — Cass., 17 mars 1827, Gérard, [S. et P. chr.]

**85.** — De même, en matière de faux, elle a reconnu que l'appréciation des faits matériels et de l'intention dans laquelle ils ont été perpétrés est abandonnée souverainement et irréfragablement par la loi à la conscience des magistrats composant la chambre des mises en accusation; et que, dès lors, leur décision à cet égard ne peut tomber sous la censure de la Cour de cassation. — Cass., 5 juill. 1849, Loiseau et Gravier-Bonvoisin, [P. 51.2.115, D. 51.5.264]

**86.** — ... Spécialement, que la chambre des mises en accusation est investie du pouvoir de déclarer qu'il n'y a lieu à suivre contre un notaire prévenu de faux, en se fondant sur ce qu'il n'a pas agi frauduleusement. — Cass., 18 févr. 1813, Delamotte, [S. et P. chr.] — *Sic*, Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 191; F. Hélie, n. 2068.

**87.** — ... Que, dans le cas où un individu s'est fait écrouer sous le nom d'un autre, la chambre d'accusation peut déclarer n'y avoir lieu à suivre, sur le motif que le prévenu a agi sans intention criminelle. — Cass., 17 févr. 1838, Dumoulin, [S. 38.1.936, P. 38.2.509]

**88.** — ... Qu'ainsi encore, une chambre des mises en accusation a pu déclarer souverainement que, d'après les faits et circonstances résultant de l'instruction, le bris d'une voiture laissée sur un chemin public, et le jet des débris de cette voiture dans une pièce d'eau dépendant du domaine habité par l'inculpé, constituaient, non un vol, mais seulement un fait dommageable pouvant donner lieu à une action civile, et qu'en conséquence il n'y avait pas lieu à accusation. — Cass., 26 juin 1846, précité.

**89.** — Mais il est nécessaire que la décision qui rejette la prévention, en se fondant sur l'absence d'une intention criminelle, déclare nettement que cette intention ne résulte pas des faits établis par l'instruction. Il ne suffirait donc pas d'invoquer, par exemple, les antécédents favorables du prévenu, ou des faits qui peuvent modifier sa culpabilité sans la détruire; car, ainsi que le dit fort bien F. Hélie (n. 2069), s'il appartient au juge d'écarter une prévention dénuée de fondement, il ne lui appartient pas d'écarter une prévention fondée, par cela seul que le prévenu lui semblerait mériter quelque intérêt.

**90.** — C'est en ce sens que la Cour de cassation a jugé que la chambre d'accusation qui reconnaît comme constante l'existence d'un faux matériel ne peut, sans usurper les fonctions réservées au jury, se dispenser de renvoyer l'accusé devant la cour d'assises par des motifs tirés de sa bonne foi et de ses antécédents favorables. — Cass., 25 avr. 1833, Geoffroy, [P. chr.]

**91.** — D'un autre côté, l'arrêt de la chambre d'accusation qui, après avoir constaté un faux matériel à la charge du prévenu, décide, d'après les circonstances établies par l'instruction, que ce prévenu a agi avec une intention criminelle, contient, à cet égard, une appréciation de faits qui ne peut être attaquée devant la Cour de cassation. — Cass., 7 juill. 1848, Ollier, [S. 48.1.639, P. 49.1.659, D. 48.1.134]

**92.** — L'exception de légitime défense opposée par le prévenu devant la chambre d'accusation est aussi une circonstance exclusive de toute criminalité. La chambre d'accusation peut donc et doit même statuer sur cette exception, et lorsqu'elle la reconnaît fondée, elle ne peut renvoyer le prévenu devant la cour d'assises. — Cass., 27 mars 1818, Rosay, [S. et P. chr.]; — 8 janv. 1819, Cazelles, [S. et P. chr.] — Paris, 9 mai 1818, Saint Morys, [P. chr.] — *Sic*, Legraverend, t. 2, p. 432 et 433; Merlin, *Quest.*, vº *Duel;* F. Hélie, n. 2070.

**93.** — Spécialement, la chambre d'accusation peut décider souverainement, et sans qu'il y ait ouverture à cassation, que le prévenu injurié, menacé et attaqué, ainsi que sa femme, la nuit, sur une grande route, était en état de légitime défense lorsqu'il a repoussé l'auteur de cette agression par un coup qui a déterminé la mort de celui-ci. — Cass., 9 avr. 1857, Flotté, [P. 57.1225]

**94.** — Par le même motif, la chambre d'accusation doit connaître des faits de démence ou de force majeure, puisque dès que ces faits sont constatés, l'acte incriminé cesse de constituer un délit, aux termes mêmes de l'art. 64, C. pén. — Cass., 9 déc. 1814, Delalande, [S. et P. chr.] — Grenoble, 13 nov. 1823, Laurent, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2070.

**95.** — La même règle s'applique à tous les faits qui ont pour effet d'effacer la criminalité des actes qui sont l'objet de la poursuite. Telle est, par exemple, en matière de vol, la qualité, que revendiquerait le prévenu, d'époux ou d'enfant de la personne lésée par le délit. — F. Hélie, n. 2070; Mangin, *Instr. écrite*, n. 16.

**96.** — Sur la question de savoir quels sont, en matière de bigamie, les pouvoirs du juge criminel pour apprécier les nullités invoquées par le prévenu contre son premier mariage, V. *suprà*, vº *Bigamie*, n. 37 et s., 56 et s.

**97.** — Mais la chambre d'accusation est incompétente pour apprécier si un prévenu âgé de moins de seize ans a agi avec ou sans discernement. — Carnot, t. 2, p. 195.

**98.** — Elle ne peut non plus se livrer à l'examen des faits d'excuse que les art. 339 et 367 supposent évidemment ne pouvoir être produits que devant la cour d'assises. — Cass., 27 mars 1818, précité; — 8 janv. 1819, précité. — Paris, 9 mai 1818, précité. — *Sic*, Merlin, *Quest.*, vº *Accusation*, § 4; Legraverend, t. 1, p. 432.

**99.** — Ainsi, une chambre des mises en accusation ne peut, sans violer les règles de compétence, renvoyer devant le tribunal de police correctionnelle un fait qualifié crime par la loi,

sous le prétexte qu'il n'est susceptible que de peines correctionnelles, à raison de faits qui le rendent excusable. — Cass., 9 oct. 1812, Lefoudre, [S. et P. chr.]; — 6 nov. 1812, Rotondi, [S. et P. chr.]; — 25 févr. 1813, Persiani, [S. et P. chr.]

**100.** — Spécialement, une chambre d'accusation ne peut, en déclarant l'existence de coups et blessures ayant occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, renvoyer le prévenu devant le tribunal correctionnel par le motif que ces coups et blessures ont été provoqués par des violences graves. Il n'appartient qu'au jury de prononcer sur les faits d'excuse. — Cass., 21 févr. 1828, Delmas, [S. et P. chr.] — *Sic*, Legraverend, t. 2, p. 433, note 2.

**101.** — Mais si la chambre des mises en accusation est incompétente pour apprécier et juger elle-même les faits qui peuvent rendre un meurtre excusable, cependant, elle n'excède pas les limites de ses attributions, en faisant mention, dans son arrêt de renvoi, des circonstances de provocation qui, d'après les pièces de l'instruction, lui paraissent avoir précédé le meurtre. — Cass., 13 janv. 1820, Piquet, [S. et P. chr.]

**102.** — Il est presqu'inutile d'ajouter qu'en tous cas, les chambres d'accusation ne peuvent, sous prétexte que la peine prononcée par la loi leur paraîtrait trop sévère, renvoyer devant la juridiction correctionnelle le prévenu d'un fait qualifié crime par la loi. — Cass., 12 avr. 1833, Dufresne, [S. 33.1.719, P. chr.]

**103.** — Après avoir vérifié que le fait incriminé est prévu et puni par la loi, et qu'il est imputable au prévenu, il ne reste plus à la chambre d'accusation qu'à examiner s'il y a des charges suffisantes pour que la prévention puisse être admise. — Cet examen est formellement prescrit par les art. 221, 229 et 231, C. instr. crim. L'art. 221 dispose que « les juges examineront *s'il existe contre le prévenu des preuves ou des indices* d'un fait qualifié crime par la loi, et *si ces preuves ou indices sont assez graves pour que la mise en accusation soit prononcée* ». L'art. 229 déclare également que « si la cour n'aperçoit aucune trace d'un délit prévu par la loi, ou *si elle ne trouve pas des indices suffisants de culpabilité*, elle ordonnera la mise en liberté du prévenu ». Enfin, l'art. 231 ajoute que « si la cour *trouve des charges suffisantes* pour motiver la mise en accusation, elle ordonnera le renvoi du prévenu aux assises. »

**104.** — Il résulte de ces textes que la mission des chambres d'accusation est d'examiner, non s'il existe des preuves suffisantes pour que la condamnation soit prononcée, mais s'il existe des indices suffisants de culpabilité pour autoriser la mise en accusation du prévenu. — Cass., 27 févr. 1812, Antoine Delluc, [S. et P. chr.]; — 17 nov. 1826, Ernest et Devèze, [S. et P. chr.] — *Sic*, Carnot, sur l'art. 221, *C. inst. crim.*, t. 2, p. 193, n. 2; Merlin, *Quest.*, v° *Accusation*, §2; Legraverend, t. 1, p. 432; F. Hélie, n. 2073 et s.

**105.** — Les chambres d'accusation excèdent donc leurs pouvoirs, lorsqu'elles ordonnent la mise en liberté du prévenu, en se fondant sur ce que le crime, objet de l'accusation, n'est pas suffisamment prouvé. — Cass., 2 août 1821, Peretti, [S. et P. chr.]

**106.** — ... Ou sur ce qu'il n'existe pas dans l'instruction d'éléments suffisants *pour produire la conviction de la culpabilité*. — Cass., 17 nov. 1826, précité.

**107.** — Toutefois, comme l'observe F. Hélie (n. 2075), il ne faudrait pas s'attacher trop strictement aux formules employées par les ordonnances des juges d'instruction et les arrêts des chambres d'accusation. S'il résultait de l'ensemble de ces actes qu'ils n'ont entendu par éléments de conviction que des indices de culpabilité, leur validité ne serait pas subordonnée à l'usage qu'ils auraient fait d'expressions irrégulières.

**108.** — Ainsi, il a été jugé que bien qu'une chambre de mise en accusation ne soit compétente que pour rechercher s'il existe des *indices suffisants de culpabilité*, néanmoins elle n'excède pas ses pouvoirs lorsqu'elle déclare qu'il n'y a pas lieu à suivre contre le prévenu, parce qu'il n'y a pas d'indices suffisants *qu'il ait atteint les divers degrés de culpabilité prévus par la loi*. — Cass., 21 juill. 1832, Manceron, [S. 33.1.63, P. chr.]

**109.** — ... Que, de même, la chambre d'accusation qui se contente de déclarer les accusés suffisamment prévenus du fait qui leur est imputé et ne les en déclare pas coupables ne sort pas des limites de ses attributions. — Cass., 7 avr. 1831, N..., [P. chr.]

**110.** — ... Que, de même encore, il n'y a pas lieu d'attaquer un arrêt d'une chambre d'accusation motivant le relaxe des prévenus, non sur ce qu'il n'est pas suffisamment prouvé que les délits aient été commis, mais sur ce qu'il ne résulte pas de la procédure que les faits incriminés aient eu lieu. — Cass., 23 nov. 1837, Fusseau, [P. 40.1.147]

**111.** — La simple déclaration qu'il existe contre le prévenu des *indices* du crime à lui imputé, ne suffirait pas d'ailleurs pour autoriser sa mise en accusation; il faut que la chambre d'accusation déclare expressément dans son arrêt que les indices et charges *sont suffisants* pour servir de base à la mise en accusation et au renvoi du prévenu devant la Cour d'assises. — Cass., 13 nov. 1845, Ducassé, [S. 46.1.254, P. 46.1.512, D. 45.4.320]

**112.** — Quand les indices doivent-ils être réputés suffisants pour faire prononcer la mise en prévention? — Cette appréciation appartient souverainement aux chambres d'accusation dont la décision, à cet égard, ne peut jamais donner ouverture à cassation. — Cass., 7 août 1812, Dépicken, [S. et P. chr.]

**113.** — Il a été jugé, notamment, d'une part, que l'arrêt par lequel une chambre d'accusation déclare qu'il ne résulte de la procédure aucun indice des crimes imputés au prévenu, repose sur une appréciation des charges qui le met à l'abri de la cassation. — Cass., 20 janv. 1820, Jourdan, [S. et P. chr.]

**114.** — ... Qu'ainsi, la chambre d'accusation peut déclarer que le notaire qui a faussement certifié dans un inventaire s'être transporté sur les lieux, et avoir procédé soit à l'inventaire même, soit à un acte de vente, tandis que ces deux actes avaient été passés par son clerc, en son absence, n'est passible d'aucune poursuite, lorsqu'il n'a pas agi frauduleusement. — Cass., 18 févr. 1813, Delamotte, [S. et P. chr.]

**115.** — ... Que lorsqu'une chambre d'accusation a décidé en fait que des prévenus de complicité n'ont commis aucun des faits qui la constituent, cette déclaration ne peut être attaquée devant la Cour de cassation, même à l'aide des éléments de l'instruction. — Cass., 23 nov. 1837, précité.

**116.** — ... Qu'une chambre d'accusation a donc pu, en déclarant, par une souveraine appréciation des faits, que les témoins qui ont assisté à un duel ont fait, jusqu'au dernier moment, tous leurs efforts pour l'empêcher, les renvoyer de la prévention de complicité de meurtre ou de blessures dirigée contre eux, sans que son arrêt encoure la censure de la Cour de cassation. — Cass., 5 avr. 1838, Reybaud, [S. 38.1.460, P. 38.2.214]; — 4 janv. et 25 mars 1845, Servient, [S. 45.1.165, P. 45.1.5, D. 45.1.135] — V. aussi *suprà*, v° *Attentats et complots contre la sûreté de l'Etat*, n. 186 et s.

**117.** — Cette règle admet cependant une exception en ce qui concerne les délits résultant d'un écrit, soit imprimé, soit manuscrit. La Cour de cassation décide alors qu'il lui appartient d'apprécier et d'interpréter le sens de cet écrit; qu'elle peut, dès lors, contrairement à la décision qui lui est déférée, décider que l'écrit incriminé renferme le délit signalé par le ministère public. — Cass., 7 févr. 1833, Grenier, [S. 33.1.254, P. chr.]; — 29 mai 1834, Gazette de Metz, [S. 34.1.398, P. chr.]; — 19 juill. 1839, Tramecourt, [S. 39.1.158, P. 38.2.494]; — 15 déc. 1848, J. l'*Indépendant de l'Ouest*, [S. 49.1.463, D. 51.5.409] — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 1309 et 1310.

**118.** — ... Que si les juges du fait apprécient souverainement les éléments extrinsèques à l'écrit incriminé, le contrôle de la Cour de cassation s'étend à l'interprétation par eux donnée à cet écrit, et emporte le droit d'en rechercher le véritable sens et la portée dans leur rapport avec la qualification légale. — Cass., 9 janv. 1864, Le sémaphore de Marseille, [S. 64.1.49, P. 64.140, D. 64.1.49]; — 11 janv. 1873, N..., [S. 73.1.233, P. 73.548, D. 73.1.389]; — 18 avr. 1873, Loisel, [S. 74.1.333, P. 74.827, D. 73.1.265]

**119.** — ... Qu'ainsi la Cour de cassation a le droit de décider qu'il y a excitation à la haine et au mépris du gouvernement, dans les expressions d'un écrit où la chambre d'accusation n'avait trouvé que des phrases de jactance et d'amplification non constitutives de délit. — Cass., 29 mai 1834, précité; — 8 nov. 1878, Delcer, [S. 79.1.42, P. 79.67]

**120.** — ... Que de même, en matière de diffamation, il lui appartient de contrôler et de rectifier les appréciations du juge du fait, en ce qui concerne les éléments du délit, tels qu'ils se dégagent de l'écrit incriminé. — Cass., 4 mars 1887, Granier, [S. 87.1.280, P. 87.1.660, D. 88.1.142]

**121.** — Il importe de remarquer d'ailleurs que si, en principe, l'appréciation des faits attribuée à la chambre d'accusation n'est sujette à aucun contrôle, tant que cette chambre se borne à déclarer si les faits existent et quelle est leur moralité, il n'en

est pas ainsi de la qualification qu'elle donne aux faits par elle déclarés et des conséquences qu'elle en tire. — Nous avons déjà vu, *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ., n. 1305 et s.), et nous verrons encore plus loin que l'examen de ces qualifications et de ces conséquences rentre dans les attributions de la Cour de cassation. — V. Cass., 27 févr. 1890, Descaves, [S. 91.1.284, P. 91.1.666]

**122.** — Juge d'appel du juge d'instruction, la chambre d'accusation a le droit de modifier et de réformer les qualifications données aux faits par ce magistrat, comme elle a le droit de réviser les appréciations mêmes de ces faits. Ce droit est formellement écrit dans les art. 229, 230 et 231, C. d'instr. crim.; il a été aussi formellement consacré par la jurisprudence.

**123.** — Ainsi, il a été jugé que les chambres d'accusation ont le devoir de réformer les ordonnances des chambres du conseil (aujourd'hui les juges d'instruction) pour insuffisance dans la qualification, lorsque les premiers juges leur paraissent, d'après l'examen des pièces, s'être trompés dans l'appréciation des faits. — Cass., 16 août 1832, Paulin, [S. 33.1.156, P. chr.]

**124.** — ... Que d'après l'art. 231, la chambre d'accusation doit annuler l'ordonnance de prise de corps dans laquelle le délit a été mal qualifié; et qu'un délit est mal qualifié lorsque les premiers juges ont omis de comprendre dans la prévention une ou plusieurs circonstances aggravantes qui résultent de l'instruction; que la chambre d'accusation a, dans ce cas, l'obligation et le droit de réparer cette omission. — Cass., 21 mai 1835, [Bull. crim., n. 197]

**125.** — ... Que la chambre d'accusation doit, même d'office, et indépendamment des réquisitions du ministère public, régulariser et compléter les qualifications données par la chambre du conseil aux faits poursuivis. — Cass., 17 sept. 1836, Coupron, [S. 36.1.817, P. chr.]

**126.** — ... Que la chambre d'accusation étant investie, quant aux instructions criminelles, d'une attribution pleine et entière, son examen doit embrasser tous les faits sur lesquels a porté l'information; que son devoir est de déterminer la nature de chacun de ces faits et d'assigner à chacun d'eux sa qualification légale, en réparant ainsi, s'il y a lieu, les omissions qui ont pu être faites par les chambres du conseil. — Cass., 27 août 1852, [Bull. crim., n. 300]

**127.** — Il résulte de cet arrêt, que les chambres d'accusation ont le droit et le devoir de rectifier les qualifications insuffisantes, de relever les circonstances omises, de qualifier elles-mêmes les faits qui ne l'étaient pas ou qui l'étaient inexactement, enfin, de compléter, de modifier ou de réformer toutes les qualifications des juges d'instruction. — F. Hélie, n. 2158.

**128.** — Ce droit reçoit-il une exception dans la poursuite des délits commis par la voie de la presse? L'art. 50, L. 29 juill. 1881, qui prescrit de qualifier le délit dans le réquisitoire et dans la plainte, a-t-il restreint le droit de la chambre d'accusation de modifier ou d'étendre ultérieurement cette première qualification? La Cour de cassation s'est prononcée pour la négative, sous l'empire de la loi du 26 mai 1819 qui renfermait la même prescription. — Cass., 20 déc. 1850, [Bull. crim., n. 429]

**129.** — Il convient d'observer d'ailleurs que si, même en matière de délits de presse, les chambres d'accusation sont investies du droit de modifier et de compléter les qualifications données aux faits incriminés dans la première instruction et de leur donner une qualification différente, c'est à la condition que l'action publique ait été mise régulièrement en mouvement, quant au nouveau délit relevé à la charge du prévenu. — Cass., 29 mai 1886, Rémond, [S. 87.1.337, P. 87.1.802, D. 87.1.89]

**130.** — Toutes les précautions de la loi deviendraient, en effet, vaines et illusoires, si on pouvait éluder ainsi ses dispositions impératives. Et on doit le décider ainsi, non seulement lorsque la qualification nouvelle résulte, comme dans l'espèce de l'arrêt précité, de la loi du 29 juill. 1881, mais encore lorsqu'elle résulte d'une loi spéciale quelconque, qui exige, pour son application, l'accomplissement de formalités qui n'ont pas été observées.

**131.** — Pour nous en tenir à la loi de 1881, il a été jugé spécialement que, lorsque le réquisitoire du ministère public n'a relevé à la charge du prévenu que le délit d'outrage à un magistrat, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, délit de droit commun prévu par l'art. 222, C. pén., la chambre d'accusation, saisie sur l'opposition du ministère public à une ordonnance de non-lieu rendue par le juge d'instruction, ne peut renvoyer le prévenu devant le tribunal correctionnel, sous la prévention du délit d'injures envers un particulier, alors que la partie lésée n'a déposé aucune plainte et que le ministère public, dans son réquisitoire, n'a pas observé les formalités spéciales prescrites à peine de nullité par l'art. 48, L. du 29 juill. 1881. — Cass., 29 mai 1886, précité.

**132.** — Dans ces conditions, c'est donc à bon droit que les juges saisis de la poursuite décident que le réquisitoire sus-visé ne peut servir de base à une poursuite dirigée pour injures envers un particulier en vertu de la loi de 1881, et n'a pu non plus interrompre la prescription spéciale édictée par cette loi. — Même arrêt.

**133.** — Lorsque le fait poursuivi en vertu de la loi du 29 juill. 1881 trouve dans cette loi même une qualification différente de celle qui lui a été attribuée, le juge est-il encore lié par la fausse qualification, ou a-t-il le droit de la rectifier? Ainsi, le prévenu est poursuivi pour diffamation, la citation est régulière et contient l'articulation des faits; le juge estime que les propos proférés constituent, non une diffamation, mais une injure; aura-t-il le droit de changer la qualification? La question n'est pas sans difficulté. Selon MM. Lair (*Revue critique*, 1883, p. 442), Fabreguettes (*Traité des infract. de la parole, de l'écrit. et de la presse*, t. 2, n. 2109), et Barbier (*Code expliqué de la presse*, t. 2, n. 849, 894, 918), en matière de presse, il n'est pas possible de substituer une qualification à une autre. Ces auteurs fondent leur opinion sur ce que la loi du 29 juill 1881 exige, dans son art. 50, à peine de nullité, que la citation contienne l'indication des écrits, discours ou propos qui sont l'objet de la poursuite, ainsi que la qualification des faits et l'indication des textes de loi invoqués à l'appui de sa demande. Or, dit M. Lair, si la partie qui se plaint d'une injure doit, à peine de nullité, préciser dans sa citation les propos injurieux, invoquer par son numéro d'ordre l'article de la loi qui punit l'injure, et indiquer le texte applicable, comment admettre que le juge puisse déclarer ces propos diffamatoires et appliquer au prévenu l'article qui punit la diffamation, ou réciproquement? Ne serait-ce pas violer et l'esprit et le texte même de la loi?

**134.** — M. le conseiller Sallantin, qui a prévu la question dans son rapport sur l'affaire tranchée par l'arrêt de 1886, précité, l'a résolue en sens contraire. Le juge, en ce cas, a-t-il dit, a le droit « de changer la qualification, car l'action publique a été régulièrement mise en mouvement ». M. le conseiller rapporteur se fonde sur ce que les faits et propos ayant été spécifiés, le prévenu a pu préparer sa défense. — On peut citer dans le même sens deux arrêts de la Cour d'appel d'Angers, mentionnés dans la *Revue critique*, 1883, p. 442 et suiv.; l'un, en date du 17 juill. 1882, qui décide que, » si la Cour, en matière de délits de presse, ne peut statuer que sur les faits précisés par la citation, il ne lui est, du moins, interdit par aucune disposition de la loi du 29 juill. 1881 de substituer à la qualification erronée, que leur a donnée la citation, une qualification plus exacte »; l'autre, en date du 18 déc. 1882, qui, persistant dans la même jurisprudence, décide encore « qu'il n'appert d'aucun article de la loi du 29 juill. 1881 que le législateur ait voulu porter atteinte, en matière de délits de presse, au principe généralement admis d'après lequel il appartient aux juges de donner aux faits, dont ils sont régulièrement saisis, la qualification qu'ils leur paraissent comporter, sans tenir compte de l'appréciation des parties poursuivantes ou défenderesses. »

**135.** — Sans doute, peut-on dire, la loi du 29 juill. 1881 exige que la citation contienne l'indication précise des faits et leur qualification, et qu'elle indique aussi les textes invoqués à l'appui de la demande (art. 50 et 60); mais il ne faut pas donner à cette prescription un sens qui en rendrait l'observation, sinon impossible, du moins souvent fort difficile. Ce que veut la loi, c'est que le prévenu sache nettement pourquoi il est poursuivi et sur quoi il doit préparer ses moyens de défense. Or, quand les propos qui lui sont imputés ont été spécifiés d'une manière précise, en quoi les intérêts de sa défense peuvent-ils être lésés ou compromis, parce que la citation aura donné à ces propos la qualification d'injure, par exemple, au lieu de celle de diffamation qu'ils comportaient légalement, et parce que le texte de la loi, visé à l'appui de la demande, ne sera pas exactement celui qui doit être appliqué à la poursuite? Averti qu'il était poursuivi en vertu de la loi du 29 juill. 1881, il a pu préparer sa défense et opposer les exceptions et fins de non recevoir résultant de cette loi; il ne peut donc se plaindre d'aucune surprise. Ce n'est pas d'ailleurs chose toujours aisée que d'apprécier d'une manière

certaine le caractère injurieux ou diffamatoire de tel propos ou de tel écrit. Les plaignants ne sont pas tous des jurisconsultes. Or, refuser aux juges, en matière de presse, le droit de rectifier les qualifications erronées de la citation, et les obliger, en conséquence, à repousser par une fin de non-recevoir la poursuite des plaignants, parce que la citation contiendrait une qualification inexacte des faits qu'elle précise d'ailleurs, ou viserait par erreur l'art. 32, par exemple, de la loi du 29 juill. 1881, au lieu de l'art. 33, ne serait-ce pas exiger des plaignants une infaillibilité juridique qu'on ne saurait exiger même d'aucun jurisconsulte? Telle n'a pu être assurément la pensée du législateur.

**136.** — Le droit qui appartient aux chambres d'accusation de réformer les ordonnances des juges d'instruction ne doit pas être restreint aux dispositions qui sont relatives à la qualification des faits et aux éléments de la mise en prévention. Elles sont juges d'appel des juges d'instruction, or, à ce titre, il rentre dans leurs attributions de relever les violations de la loi qui peuvent entacher les ordonnances, et d'en prononcer, s'il y a lieu, l'annulation sous ce rapport. — Cass., 1er avr. 1853, Jacquard, [S. 53.1.396, P. 53.2.114]; — 28 déc. 1854, Lallemand, [S. 55.1.65, P. 55.1.292, D. 55.1.183] — *Sic*, F. Hélie, n. 2161.

**137.** — Ainsi, et spécialement, elles peuvent, si elles trouvent que l'exposé du fait contenu dans l'ordonnance est irrégulier, insuffisant ou incomplet, soit le modifier dans les motifs de leur arrêt, en maintenant l'ordonnance, soit même prononcer l'annulation de cette ordonnance. — Cass., 28 déc. 1854, précité.

**138.** — Avant la loi du 17 juill. 1856, modificative de l'art. 231, C. instr. crim., la question s'était élevée de savoir si la compétence de la chambre d'accusation, lorsqu'elle est saisie, en vertu de l'art. 133, par la transmission de la procédure prescrite par cet article, s'arrêtait aux faits passibles d'une peine afflictive ou infamante sur lesquels le juge d'instruction avait statué; ou si elle devait s'étendre soit aux faits compris dans la poursuite et sur lesquels le juge avait omis de statuer, soit aux délits connexes, au sujet desquels il n'y avait pas eu d'opposition.

**139.** — La loi du 17 juill. 1856 a fait cesser toute difficulté à cet égard, en introduisant dans l'art. 231 un nouveau paragraphe ainsi conçu : « Dans tous les cas, et quelle que soit l'ordonnance du juge d'instruction, la cour sera tenue, sur les réquisitions du procureur général, de statuer à l'égard de chacun des prévenus renvoyés devant elle, sur tous les chefs de crimes, de délits ou de contravention résultant de la procédure. »

**140.** — Il est donc aujourd'hui hors de conteste que la chambre d'accusation doit, sur les conclusions du procureur général, statuer sur tous les faits résultant des informations qui lui sont soumises, alors même que certains de ces faits n'auraient pas été énoncés dans le réquisitoire introductif. — Cass., 10 mars 1881, Barral, [S. 82.1.385, P. 82.1.955]

**141.** — Une chambre d'accusation doit donc relever le crime de faux qui lui paraît ressortir de la procédure, bien qu'il ne soit pas mentionné dans l'ordonnance du juge d'instruction et qu'il n'ait pas fait l'objet direct et spécial de l'information. — Cass., 14 juin 1873, N..., [S. 73.1.427, P. 73.1021, D. 74.1.41]

**142.** — Et par suite aussi, lorsque le juge d'instruction, tout en renvoyant les prévenus devant la chambre des mises en accusation, a néanmoins ordonné que, à raison des faits considérés comme simples délits, ces prévenus seraient traduits en police correctionnelle, le ministère public ne peut les faire citer devant le tribunal correctionnel tant que la cour n'a pas statué sur les faits, délits ou crimes, compris dans la procédure. — Paris, 13 oct. 1858, Salmon, [P. 58.1088, D. 59.2.5]

**143.** — Le droit que l'art. 231, C. instr. crim., modifié par la loi du 17 juill. 1856, confère aux chambres d'accusation de statuer sur tous les faits résultant de la procédure n'existe, d'ailleurs, lorsqu'il s'agit d'une procédure commune à plusieurs prévenus, qu'à l'égard de ceux des prévenus qui ont été renvoyés devant elle. — Cass., 7 juill. 1859, Pascal, [S. 59.1.872, P. 60.41, D. 59.1.332]

**144.** — Dès lors, si l'un des prévenus a été renvoyé devant le tribunal correctionnel par le juge d'instruction, la chambre d'accusation ne peut, en l'absence d'opposition de la part du ministère public, statuer sur les faits personnels à ce prévenu, même en relevant une circonstance de complicité non signalée par le juge d'instruction. — Même arrêt.

**145.** — ... Sauf, en ce cas, le droit d'évocation que lui confèrent les art. 235 et s., C. instr. crim. — Même arrêt.

**146.** — C'est ainsi qu'il [illegible] tion peut, lorsqu'elle est saisie [illegible] du conseil prononçant le renvoi d'un prévenu devant elle et le renvoi d'un autre devant la juridiction correctionnelle, et encore qu'il ne soit survenu sur ce chef aucune opposition, rechercher à l'aide de nouvelles informations si les faits qui motivent le renvoi d'un des prévenus devant le tribunal correctionnel ne constituent pas la complicité avec l'autre prévenu et prononcer la mise en accusation de l'un et de l'autre. — Cass., 13 avr. 1855, [Bull. crim., n. 125]

**147.** — C'est par application de la même règle qu'il a été jugé encore que lorsque le juge d'instruction, saisi d'une poursuite dirigée simultanément contre un prévenu civil et contre un prévenu militaire, a rendu une ordonnance de non-lieu à l'égard du premier et s'est déclaré incompétent à l'égard du second, qu'il a renvoyé devant la juridiction militaire, l'arrêt de la chambre d'accusation qui infirme l'ordonnance de non-lieu ne peut réformer en même temps le chef de disjonction relatif au militaire qu'autant que la décision du juge d'instruction a été attaquée par le ministère public en son entier. — Cass., 24 mai 1867, Luce, [S. 68.1.141, P. 68.314, D. 67.1.415]

**148.** — Dans ce dernier cas, cependant, ce qui pouvait faire difficulté, c'est que le renvoi du militaire devant le conseil de guerre n'étant que la conséquence de [illegible] du prévenu civil, il semblait naturel que l'infirmation de cette décision fît tomber la déclaration d'incompétence concernant le prévenu militaire. Mais la Cour de cassation n'a pas admis qu'il dût en être ainsi et elle a maintenu le principe que l'ordonnance du juge d'instruction, en ce qui concerne le prévenu non renvoyé devant la chambre d'accusation, ne pouvait perdre l'autorité de la chose jugée que par l'exercice du droit d'opposition qui appartient au ministère public, ou par l'exercice du droit d'évocation conféré par la loi à la Cour.

**149.** — Le ministère public ne peut, du reste, en aucun cas, suppléer à l'opposition notifiée dans les délais de la loi par des réquisitions présentées directement devant la chambre des mises en accusation. — Cass., 7 juill. 1859, Pascal, [S. 59.1.872, P. 60.41, D. 59.1.332]

**150.** — L'obligation pour la chambre d'accusation de statuer sur tous les chefs de la procédure qui lui est soumise, est restreinte aussi au cas où l'instruction constate l'existence simultanée de faits distincts, et ne saurait être étendue à celui où l'instruction n'a pour objet et ne peut avoir pour résultat que la constatation d'un fait unique, susceptible seulement de qualifications diverses. — Cass., 23 avr. 1859, Barabino, [S. 59.1.871, P. 59.870, D. 59.1.253]

**151.** — En conséquence, après que la chambre d'accusation a renvoyé une inculpée devant la cour d'assises pour cause d'infanticide, s'il y a eu acquittement, le ministère public ne saurait être déclaré non-recevable à exercer ultérieurement une poursuite correctionnelle pour délit d'homicide par imprudence, sous le prétexte que la chambre d'accusation n'a pas relevé ce délit à la charge de l'inculpée. — Même arrêt.

**152.** — Du reste, au cas même où la chambre d'accusation a omis de relever l'un des faits délictueux résultant d'une procédure soumise à son examen, aucune fin de non-recevoir ne peut être opposée à l'exercice ultérieur de l'action du ministère public à raison de ce chef omis. — Même arrêt.

**153.** — C'est en ce sens qu'il a été jugé que lorsque, à la suite d'une ordonnance de la chambre du conseil, qui, en mettant un individu en prévention sur des faits qualifiés crimes, a donné acte au ministère public de ses réserves de poursuivre ultérieurement sur d'autres faits qualifiés délits, est intervenu un arrêt de la chambre d'accusation qui n'a également statué que sur les faits qualifiés crimes, le silence de cet arrêt quant aux autres faits ne saurait être considéré comme une déclaration de non-lieu à suivre à leur égard, quelle que soit d'ailleurs la connexité existant entre eux et les crimes maintenus comme base de l'accusation, et encore bien que, à raison de cette connexité et de ce qu'ils étaient compris dans l'information soumise à la chambre du conseil, la chambre d'accusation eût pu en connaître; que la connexité ne donne, en effet, aux juges qu'une faculté de jonction dont ils peuvent user suivant qu'ils l'estiment convenable dans l'intérêt de l'administration de la justice. — Cass., 11 oct. 1855, Pellault, [S. 58.1.91, *ad notam*, P. 57.385, D. 55.1.446]

**154.** — ... Et que l'omission, par la chambre d'accusation,

de statuer sur un des chefs de l'ordonnance du juge d'instruction renvoyant le prévenu en police correctionnelle relativement à un délit sans connexité avec le crime, objet principal de la poursuite, ne fait pas obstacle à l'action du ministère public devant le tribunal correctionnel à raison de ce délit. — Cass., 24 nov. 1870, Roy, [S. 71.1.64, P. 71.184, D. 71.1.265]

**155.** — La chambre des mises en accusation saisie, par le procureur général, d'une instruction criminelle portant à la fois sur un crime et sur un délit, mais qui a été suivie, quant au délit, d'une ordonnance de non-lieu de la part du juge d'instruction, n'a pas d'ailleurs à statuer de nouveau sur ce chef, si les réquisitions du ministère public sont conformes à ladite ordonnance, à moins que les charges résultant de la procédure ne lui paraissent suffisantes pour motiver de sa part l'exercice des pouvoirs que lui accorde l'art. 235, C. instr. crim. — Chambéry, 22 févr. 1868, Marion, [S. 69.2.116, P. 69.576, D. 68.2.185]

**156.** — ... Et il a été jugé aussi que lorsqu'une instruction criminelle a constaté, à la charge d'un prévenu, des indices de crime et de délits distincts, et que, par une même ordonnance, le juge d'instruction a, pour le délit, renvoyé le prévenu devant le tribunal de police correctionnelle, et pour le crime prescrit la transmission des pièces au procureur général, la chambre des mises en accusation, ainsi saisie de la connaissance du crime, n'est point tenue, même sur la demande du procureur général qui a compris le délit dans ses réquisitions, de prononcer à nouveau, pour ledit délit, le renvoi du prévenu devant le tribunal correctionnel. — Paris, 30 déc. 1856, M..., [S. 57.2.327, P. 57.211]

**157.** — La raison de douter vient de ce que l'art. 231, C. instr. crim., modifié par la loi du 17 juill. 1856, dit positivement que : « Dans tous les cas, et quelle que soit l'ordonnance du juge d'instruction, la Cour (chambre des mises en accusation) sera tenue de statuer sur tous les chefs de crimes, de délits ou de contraventions résultant de la procédure ». Mais si l'on consulte l'exposé des motifs de la loi de 1856, en ce qui touche cet article (S., *L. ann.*, p. 117, n. 7), on voit qu'il n'a d'autre but que d'assurer la répression des crimes ou délits, à l'égard desquels le juge d'instruction aurait rendu une ordonnance de non lieu. C'est ce que fait très-bien ressortir une circulaire adressée, le 23 juill. 1856, par M. le garde des sceaux, aux procureurs généraux de l'Empire, et dont nous croyons utile de transcrire le passage qui s'applique à l'hypothèse dont il est ici question : « Dans les limites tracées par l'art. 231, tel qu'il existe encore aujourd'hui, dit la circulaire, la Cour, saisie par l'ordonnance de la chambre du conseil, ne peut statuer *de plano* que sur les faits qui lui sont déférés par cette ordonnance. Si donc, entre autres cas, un individu, inculpé de plusieurs crimes ou délits, a obtenu de la chambre du conseil un non-lieu sur une partie de ces faits et n'est renvoyé devant la Cour que pour une autre partie, la chambre d'accusation ne peut statuer que sur cette partie restreinte, et, sauf des charges nouvelles, l'inculpé, pour le surplus, échappe à un examen de second degré. La rédaction nouvelle obvie en grande partie à ces inconvénients et à ceux qui pourraient se présenter dans des circonstances analogues. Dans le système qu'elle établit, la Cour est investie du droit de statuer à l'égard de chacun des prévenus renvoyés devant elle, sur tous les chefs de crimes, de délits ou de contraventions résultant de la procédure, *quelle que soit l'ordonnance du juge d'instruction*. L'exposé des motifs présenté au Corps législatif, continue la circulaire, ne laisse aucun doute sur l'étendue et la portée de cette disposition. On y lit, en effet : « Le projet ne veut pas que des prévenus qui sont renvoyés devant la Cour puissent, à l'égard des chefs d'inculpation qui leur sont imputables et qui, à tort, ont été réglés par une ordonnance de non-lieu, repousser son examen en se retranchant derrière l'inviolabilité de la chose jugée. En ce qui concerne ces prévenus, tout crime, tout délit, toute contravention résultant de la procédure, qu'ils aient été ou non retenus par l'ordonnance du juge, et même lorsqu'ils sont protégés par une ordonnance de non-lieu qui n'a pas été frappée d'opposition, doivent être, sur les réquisitions du procureur général, l'objet d'une délibération de la Cour et d'un acte de sa juridiction. Ce ne sera pas seulement un droit, ce sera un devoir pour la Cour de purger la procédure tout entière, qui est indivisible... Ce n'est que dans le cas où le juge d'instruction aurait renvoyé *complètement* des poursuites un des individus impliqués dans la procédure, que la Cour, *non saisie quant à cet inculpé*, serait dans l'impossibilité de réformer le juge de première instance; mais le nouveau droit qui vous a été conféré permet d'obvier d'une manière suffisante à cet inconvénient, et de rétablir, s'il y a lieu, les choses dans leur entier devant la Cour... »

### Section III.

#### Attributions de la chambre d'accusation quand elle est saisie d'une opposition.

**158.** — Le juge d'instruction, comme l'était la chambre du conseil qu'il a remplacé, n'est qu'un premier degré de juridiction. Ce principe est écrit en termes explicites dans notre Code. Ainsi, l'art. 133, C. instr. crim., veut que toutes les ordonnances qui déclarent, en matière criminelle, que la prévention est suffisamment établie, soient, comme nous venons de le voir, soumises de plein droit à un second degré de juridiction. L'art. 135 porte aussi que le procureur de la République pourra former opposition dans tous les cas aux ordonnances du juge d'instruction. La partie civile et le prévenu ont, dans certains cas, le même droit. Or, l'opposition suppose une juridiction supérieure devant laquelle elle est portée. Enfin, l'art. 539, au cas où l'ordonnance aurait admis ou rejeté une exception d'incompétence, établit un recours contre sa décision.

**159.** — Ainsi, les ordonnances du juge d'instruction, soit de plein droit, soit par l'effet de l'opposition des parties, doivent ou peuvent être déférées à l'examen d'une juridiction supérieure, et c'est la chambre d'accusation qui constitue ce second degré de juridiction. — Merlin, *Rép.*, v^is *Juge d'instruction*, n. 4, et *Appel*, § 1, art. 3, n. 1; Legraverend, t. 1, p. 402; Bourguignon, *Jurispr. des C. crim.*, art. 61; F. Hélie, n. 2097 et 2162.

**160.** — ... Soit qu'il s'agisse d'ordonnances rendues dans le cours de l'instruction ou d'ordonnances statuant sur la mise en prévention. — Cass., 4 août 1820, Chevalier, [S. et P. chr.]; — 1^er août 1822, Guenda, [S. et P. chr.]; — 23 déc. 1831, Chaillou, [S. 32.1.305, P. chr.] — V. aussi Grenoble, 22 déc. 1832, de Jallien, [P. chr.]

**161.** — ... Soit que le fait sur lequel portent ces ordonnances ait été qualifié par elles ou par la plainte de crime emportant peine afflictive ou infamante, soit qu'il n'ait été qualifié que de simple délit ou de contravention. — Cass., 13 sept. 1811, Arent, [S. et P. chr.]; — 25 oct. 1811, Langlois, [S. et P. chr.]; — 20 juin 1812, Dostal et Graffe, [S. et P. chr.]; — 8 oct. 1812, Reinshuysen, [S. et P. chr.]; — 5 févr. 1813, Regniton, [S. et P. chr.]; — 28 janv. 1813, Frans-Heusdans, [S. et P. chr.]; — 29 mars 1813, Kilian, [S. et P. chr.]; — 8 avr. 1813, Gilles, [S. et P. chr.]; — 13 mai 1813, Werner, [S. et P. chr.]

**162.** — ... Et cette opposition doit être jugée par les chambres d'accusation, soit que le prévenu ait été arrêté, soit qu'il ne l'ait pas été, et soit que sa mise en liberté ait été prononcée ou refusée. — Cass., 10 juin 1813, Béchaud, [S. et P. chr.]

**163.** — Les doutes qui avaient pu s'élever à cet égard sur la compétence de la chambre d'accusation, que ne consacrait aucune disposition précise du Code d'instruction criminelle, ont été levés par la loi du 17 juill. 1856, modificative de l'art. 135, dans lequel elle a introduit le paragraphe suivant ; « L'opposition sera portée devant la chambre des mises en accusation qui statuera toute affaire cessante. »

**164.** — Il importe de remarquer d'ailleurs que ce n'est que lorsque la décision se rapporte à une instruction qu'elle peut être déférée à la chambre d'accusation, car ce ne sont que les actes émanés de la juridiction de premier degré dans l'instruction des affaires criminelles qui trouvent dans la chambre d'accusation une juridiction supérieure. — F. Hélie, n. 2097.

**165.** — Il a été jugé, en conséquence, que l'ordonnance par laquelle un tribunal nomme un juge suppléant pour instruire dans les procès auxquels le juge d'instruction ne pourrait suffire, étant moins un acte de procédure qu'un acte d'administration, il n'entre point dans les attributions conférées à la chambre des mises en accusation d'en prononcer la nullité sur l'opposition formée par le procureur de la République à ladite ordonnance. — Cass., 17 oct. 1823, Philippi, [S. et P. chr.] — V. aussi Merlin, *Rép.*, v° *Opposition à ordonnance*, n. 10; Duvergier, sur Legraverend, t. 1, p. 387, note 4.

**166.** — Mais toutes les fois que le juge d'instruction a rendu une ordonnance dans le cours d'une instruction, quel que soit le

vice de son ordonnance, quel qu'en soit l'objet, ce n'est ni devant la chambre civile, ni devant la chambre correctionnelle de la cour que l'opposition doit être portée, mais seulement devant la chambre d'accusation. — F. Hélie, n. 2098.

**167.** — Ainsi, une Chambre du conseil avait, en statuant sur une procédure criminelle, pris des mesures disciplinaires contre un juge de paix et un notaire. La chambre d'accusation, saisie par opposition, se déclara incompétente pour réformer cette décision. Son arrêt a été cassé. — Cass., 5 déc. 1823, Chauvet, [S. et P. chr.

**168.** — C'est par application du même principe qu'il a été jugé aussi que l'opposition à une ordonnance du juge d'instruction, et spécialement à un exécutoire de ce magistrat, délivré à un expert, doit être portée devant la chambre des mises en accusation. — Paris, 5 janv. 1836, N..., [S. 36.2.48, P. chr.]

**169.** — Le premier devoir de la chambre d'accusation, lorsqu'elle est saisie d'une opposition, est d'examiner la régularité de cette opposition. Il est évident, en effet, qu'elle n'a le droit de statuer qu'autant que l'opposition réunit les conditions et les formes prescrites par loi. Elle est donc compétente pour juger si ces conditions ont été remplies, et si ces formes ont été observées. — F. Hélie, n. 2162.

**170.** — C'est en appliquant cette règle que la Cour de cassation a décidé que la chambre d'accusation est compétente pour juger si un particulier, qui demande à être reçu intervenant dans l'instruction comme partie civile, est recevable dans cette intervention. — Cass., 7 juill. 1843, Raymond, [S. 44.1.36, P. 43.2.704]

**171.** — Il va de soi d'ailleurs que si la chambre d'accusation validait une opposition qui fût irrégulière, il n'appartiendrait qu'à la Cour de cassation, sur un pourvoi spécial, d'en prononcer l'annulation, et que la juridiction correctionnelle serait sans droit et sans pouvoir pour réformer sa décision. — Cass., 20 août 1852, Bourret et Morel, [S. 53.1.234, P. 52.2.132, D. 52.1.235]

**172.** — Lorsque l'opposition est régulière, la chambre d'accusation peut apprécier l'ordonnance qui lui est déférée; elle peut l'examiner dans toutes ses dispositions; elle peut en relever toutes les irrégularités; en un mot, elle est saisie par l'opposition des mêmes pouvoirs dont elle est investie par l'art. 133. — F. Hélie, n. 2163.

**173.** — Il a été jugé, en conséquence, que l'opposition formée par la partie civile à l'ordonnance de la chambre du conseil (aujourd'hui le juge d'instruction) qui déclare n'y avoir lieu à suivre, investit la chambre d'accusation du droit de reviser l'affaire, non pas seulement au profit des intérêts privés, mais encore au profit de la société et de l'ordre public, quand même il n'y aurait pas eu opposition du ministère public; tellement, que si la partie civile se désiste de son opposition, ce désistement ne dessaisit pas les juges, et n'empêche pas qu'ils ne puissent prononcer la mise en accusation des prévenus, s'ils trouvent des indices suffisants de culpabilité. — Cass., 10 mars 1827, Dubreuilh, [S. et P. chr.] — *Sic*, Carnot, t. 2, p. 255; F. Hélie, *loc. cit.*

**174.** — ... Que, de même, la chambre d'accusation, saisie par l'opposition du ministère public, doit examiner tous les faits sur lesquels a porté l'instruction; qu'elle doit les examiner sous toutes leurs faces et que si, devant les premiers juges, ils n'ont pas reçu les qualifications véritables qui leur appartiennent d'après la loi pénale, elle doit, même d'office, régulariser et compléter ces qualifications; qu'elle le doit de même sur le réquisitoire du procureur général, sans pouvoir, sous prétexte qu'il s'agit d'un crime nouveau dont elle n'est pas saisie, renvoyer le ministère public à rendre une nouvelle plainte devant le juge d'instruction. — Cass., 7 févr. 1835, Lanlaud, [P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2163.

**175.** — ... Spécialement, que, sur l'opposition du ministère public à une ordonnance de non-lieu rendue au profit d'un individu poursuivi pour concussion, le procureur général a pu demander à la chambre d'accusation de considérer les faits incriminés comme constituant le crime de faux, et qu'en refusant de statuer sur le réquisitoire du Procureur général, sous prétexte qu'elle n'était pas saisie du crime de faux auquel il s'appliquait, et que ce crime devait être l'objet d'une information principale à requérir du juge d'instruction, cette chambre avait méconnu les règles de sa compétence. — Même arrêt.

**176.** — L'opposition peut cependant être restreinte à des dispositions précisées, et dans ce cas, les dispositions qui n'ont pas été frappées par l'opposition demeurent acquises aux prévenus. — Besançon, 6 janv. 1845, Collerand, [D. 46.4.344] — Douai, 26 nov. 1845, [J. crim., n. 3877]

### Section IV.

#### Informations nouvelles. — Évocation des procédures criminelles.

**177.** — Qu'elle soit saisie de plein droit, à raison de la qualification des faits incriminés, ou qu'elle soit saisie par l'opposition des parties, la chambre d'accusation a le droit d'examiner si l'instruction est en état d'être réglée, et d'ordonner, s'il y a lieu, les mesures qui lui paraissent nécessaires pour qu'elle soit complète. — C'est le droit qu'a tout juge d'exiger les éléments qui lui sont nécessaires pour statuer.

**178.** — Spécialement, la chambre d'accusation peut refuser de déclarer qu'il y a lieu à suivre à l'égard d'un prévenu, jusqu'à ce qu'il ait été entendu dans ses moyens de défense et mis en demeure de les produire, et on ne saurait prétendre qu'elle a usurpé le droit réservé au juge d'instruction d'apprécier la nécessité de décerner les mandats, par cela seul qu'elle aurait mentionné, parmi d'autres motifs, l'absence d'un mandat d'amener et de l'interrogatoire du prévenu. — Cass., 7 janv. 1830, Rivière, [P. chr.]

**179.** — Mais le pouvoir de la chambre d'accusation ne se borne pas à prescrire telle ou telle nature d'instruction. — L'art. 228 dispose que la chambre d'accusation pourra ordonner, s'il y échet, des informations nouvelles et l'apport des pièces servant à conviction. — L'art. 235 ajoute que « dans toutes les affaires, les cours d'appel tant qu'elles n'auront pas décidé s'il y a lieu de prononcer la mise en accusation, pourront d'office, soit qu'il y ait ou non une instruction commencée par les premiers juges, ordonner des poursuites, se faire apporter les pièces, informer ou faire informer, et statuer ensuite ce qu'il appartiendra ». Enfin, l'art. 250 déclare que « lorsque, dans la notice des causes de police correctionnelle ou de simple police (que le procureur de la République doit lui envoyer tous les huit jours), le procureur général trouvera qu'elles présentent des caractères plus graves, il pourra ordonner l'apport des pièces dans la quinzaine de la réception de la notice, pour ensuite être par lui fait, dans un autre délai de quinzaine de la réception des pièces, telles réquisitions qu'il estimera convenables, et par la cour être ordonné dans le délai de trois jours ce qu'il appartiendra. »

**180.** — Faisons d'abord remarquer que les expressions *cour d'appel* qui se trouvent dans l'art. 235 ne se réfèrent qu'aux chambres d'accusation. — Ce point contesté par Carnot (instr. crim. sur l'art. 235) a été fixé par un arrêt de la Cour de cassation du 13 juin 1850, dans lequel on lit « que les différentes dispositions du chap. 1, du tit. 2 du Code, où l'art. 235 est placé, ont pour objet de régler les attributions de la chambre d'accusation; — que l'expression de *cour* employée par cet article ne peut s'appliquer qu'à cette chambre, puisque l'article ajoute qu'elle ne peut exercer le droit d'évocation qu'autant qu'elle n'a pas encore statué sur la mise en accusation; — que c'est encore dans ce sens que la même expression est employée dans les art. 229, 230, 231 et 246 du même Code. » — Cass., 13 juin 1850, Didier, [S. 50.1.569] — *Sic*, Bourguignon, *Jurispr. crimin.*, sous l'art. 235 C. instr. crim.; Legraverend, *Législ. crim.*, t. 1, p. 439; Mangin, *Act. publ. et civ.*, n. 25; F. Hélie, n. 2165; Le Sellyer, *Tr. de l'exercice et de l'extinct. des act. publ. et privées*, t. 2, n. 478.

**181.** — Observons aussi qu'il ne faut pas confondre l'attribution dont l'art. 235 investit la chambre d'accusation avec celle que l'art. 11, L. 20 avr. 1810, confère à toute la cour d'appel, chambres assemblées. — Le pouvoir d'entendre les dénonciations de crimes et délits qui lui seraient faites par un de ses membres, et de mander le procureur général pour lui enjoindre de poursuivre ou pour entendre le compte qu'il rendra des poursuites commencées n'appartient qu'à la cour entière. — Les chambres assemblées ont donc seules le droit d'ordonner des poursuites sur des faits qui ne se rapportent à aucune procédure et que le ministère public a refusé ou négligé de poursuivre; — c'est là une haute attribution que la loi, par cela seul qu'elle l'a conférée à la cour, n'a pas voulu étendre à une seule des chambres de cette cour. — F. Hélie, *loc. cit.;* Mangin, *loc. cit.*

**182.** — Ces deux points établis, les attributions définies par les art. 228, 235 et 250, peuvent se résumer ainsi : la chambre d'accusation peut : 1° compléter les poursuites dont elle est saisie et les étendre à tous les faits qui peuvent s'y rattacher et à toutes les personnes qui peuvent y être impliquées; — 2° ordonner

une information, lorsque, dans l'exercice de ses fonctions, c'est-à-dire, en examinant quelque procédure dont elle est saisie, elle découvre les traces d'un crime ou d'un délit; — 3° enfin, évoquer, soit d'office, lorsqu'elle se trouve déjà saisie, soit sur les réquisitions du ministère public, l'instruction des affaires qui sont poursuivies devant les juges inférieurs. — F. Hélie, n. 2165.

**183.** — La chambre d'accusation ne peut d'ailleurs exercer ces attributions qu'à la condition : 1° que les faits qui donnent lieu aux mesures d'instruction autorisées par les art. 228, 235 et 250 soient déclarés punissables par la loi. — Cass., 8 octobre 1829, Curpejot, [S. et P. chr.]

**184.** — ... 2° Qu'elle soit déjà saisie de l'affaire dans laquelle ces faits se révèlent ou en acquière la connaissance dans l'exercice de ses fonctions. — Les art. 228, 235 et 250 supposent, en effet, une première procédure à laquelle les actes ordonnés viennent se rattacher, ou dans laquelle du moins ils ont pris leur source, une première poursuite qui sert de base ou de point de départ à la poursuite nouvelle. — F. Hélie, n. 528 et s., 2166.

**185.** — ... 3° Enfin, que la chambre d'accusation non-seulement soit saisie, mais le soit légalement. Ainsi, et aux termes mêmes de l'art. 235, elle ne serait pas légalement saisie, si elle avait épuisé sa juridiction en statuant sur la mise en accusation. — Cass., 8 octobre 1829, précité.

**186.** — Elle ne serait pas non plus légalement saisie, si les faits dont elle évoque la poursuite étaient couverts par une ordonnance de non-lieu ayant acquis force de chose jugée. — Merlin, *Rép*, v° *Opposition à une ordonnance*, n. 3; Mangin, *Act. publ.*, t. 2, n. 387; Bourguignon, *Jur. C. crim.*, sur l'art. 235, n. 3, et sur l'art. 228, n. 1; Carnot, *Inst. crim.*, art. 235, n. 2; F. Hélie, n. 2166.

**187.** — ... Alors même que cette ordonnance ne prononcerait pas, comme le veut l'art. 135, C. instr. crim., la mise en liberté des prévenus mis en état d'arrestation. — Une chambre d'accusation commet donc un excès de pouvoir en prononçant sur une affaire déjà réglée par une décision antérieure, alors même qu'elle jugerait dans le même sens. — Cass., 22 mai 1852, Rebuffet, [S. 52.1.681, P. 52.2.705, D. 52.1.191]

**188.** — Mais lorsqu'après une ordonnance de non-lieu rendue par la Chambre du conseil (aujourd'hui le juge d'instruction) de nouvelles charges donnent lieu à la reprise des poursuites, la chambre d'accusation peut user du droit d'évocation qui lui est attribué par l'art. 235, C. instr. crim., au lieu de laisser la chambre du conseil se saisir de nouveau de l'affaire. — Cass., 19 mars 1813, Gans, [S. et P. chr.]; — 22 mai 1852, précité. — Amiens, 15 mai 1851, Velladier, [S. 52.2.145, P. 53.1.192, D. 51.1.183] — *Sic*, Mangin, *Act. publ.*, n. 389. — V. toutefois, Legraverend, t. 1, p. 452; Carnot, *Instr. crim.*, sur l'art. 23, n. 4; Duvergier, *Man. des juges d'instr.*, t. 2, n. 545.

**189.** — La chambre d'accusation peut être saisie : 1° par le renvoi qui lui est fait des procédures, soit de plein droit, soit par suite d'une opposition, dans les cas prévus par les art. 133 et 135, C. instr. crim.; 2° par un réquisitoire du procureur général tendant à ce qu'elle évoque des poursuites commencées devant un tribunal de première instance, ou à ce qu'elle procède directement à des poursuites qui ne sont pas encore formées; 3° par un arrêt des chambres assemblées dans le cas prévu par l'art. 11, L. 20 avr. 1810. Dans ces diverses hypothèses, elle peut, aussitôt qu'elle le juge utile, faire l'application de tous les pouvoirs qu'elle tient des art. 228 et 235.

**190.** — Elle peut les exercer, en effet, *dans toutes les affaires* dont elle est saisie; elle est investie dans toutes ces affaires du droit de décider si l'instruction a besoin ou non d'être complétée; et, en conséquence, d'en ordonner ou d'en refuser une nouvelle. — Cass., 20 janv. 1820, Jourdan, [S. et P. chr.]

**191.** — ... Et l'exercice de ce droit est pleinement abandonné à sa conscience, et ne peut, dès lors, faire naître l'ouverture à cassation déterminée par l'art. 408, C. instr. crim., pour omission ou refus de prononcer sur une demande tendant à user d'un droit accordé par la loi. — Cass., 13 févr. 1818, Wilfrid, [S. et P. chr.]; — 20 janv. 1820, Jourdan, [S. et P. chr.]; — 11 nov. 1824, Aymard, [P. chr.]; — 13 oct. 1853, [Bull. crim., n. 508]; — 4 nov. 1858, Chevalier, [S. 59.1.367, P. 59.221, D. 59.1.43] — *Sic*, Carnot, *Instr. crim.*, art. 228; Bourguignon, sur le même article; Mangin, *Instr. écrite*, t. 2, n. 74; F. Hélie, n. 2144 et 2167.

**192.** — Peu importe d'ailleurs que l'opposition ait été formée par le ministère public, le prévenu ou la partie civile; peu importe aussi que cette opposition ait été restreinte à un acte de l'instruction ou à une exception présentée devant le juge d'instruction : la chambre d'accusation, dont les attributions ne dépendent ni de la qualité de la personne qui la saisit, ni des réquisitions du ministère public, embrasse la procédure tout entière, sauf les droits qui seraient couverts par l'autorité de la chose jugée. Elle peut donc, en vertu de la haute surveillance qu'elle exerce sur l'instruction des procédures et du droit d'évoquer qu'elle peut appliquer, même d'office, dans les affaires qui sont portées devant elle, ordonner des informations nouvelles, étendre les poursuites à des faits nouveaux ou à des individus non compris dans la première instruction, et prescrire toutes les mesures qui rentrent dans le cercle d'une instruction criminelle. — F. Hélie, n. 2167.

**193.** — Ainsi, la chambre d'accusation, lors même qu'elle n'a été saisie que par l'opposition d'une partie civile, peut ordonner une nouvelle information, tant contre les prévenus que contre un individu non impliqué jusqu'alors dans la procédure, et prononcer la mise en accusation de cet individu, conjointement avec celle des autres prévenus. — Cass., 10 mars 1827, Dubreuilh, [S. et P. chr.]

**194.** — Ainsi encore, elle peut, lors même qu'elle n'est saisie que d'une prévention pour crime de soustraction de titres dans une étude, renvoyer en police correctionnelle le notaire dont la négligence lui paraît avoir donné lieu à cette soustraction. — Cass., 5 déc. 1823, Chauvet, [S. et P. chr.]

**195.** — Toutefois, le pouvoir de la chambre d'accusation n'irait pas jusqu'à comprendre dans un arrêt de mise en accusation un individu qui, n'ayant pas été compris dans les poursuites, n'aurait pas été mis à même de se défendre. Toute mise en accusation doit être précédée, à l'égard de tous ceux qui y sont compris, d'une procédure d'information. C'est ainsi qu'il a été jugé que la chambre d'accusation saisie des poursuites dirigées contre un individu ne peut d'office renvoyer aux assises, avec ce prévenu, un autre individu *non poursuivi*, et qui n'a point été compris dans l'instruction. — Cass., 6 nov. 1834, Villepelet, [S. 35.1.459, P. chr.]

**196.** — ... Quand bien même un mémoire et des pièces auraient été produits par lui, une semblable production ne pouvant suppléer au défaut de mandat et à l'absence de tout interrogatoire. — Cass., 12 févr. 1835, Dumoulin, [S. 35.1.459, P. chr.]

**197.** — Mais la chambre d'accusation qui a le droit, en vertu de l'art. 228, d'ordonner des informations nouvelles peut, à plus forte raison, ordonner une information, lorsque les premiers juges, qui ont rendu une ordonnance de non-lieu, n'en ont fait aucune. — Cass., 10 sept. 1831, Davoust, [P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2145; Rolland de Villargues, sur l'art. 228, *C. inst. crim.*, n. 1.

**198.** — Nous avons dit *suprà*, n. 181, que la chambre d'accusation, lorsqu'elle n'est pas saisie, ou lorsque ce n'est pas dans l'exercice de ses fonctions qu'elle acquiert la connaissance des faits qu'elle entend incriminer, ne peut ordonner d'office des poursuites, car ce droit n'appartient qu'aux chambres assemblées en vertu de l'art. 11, L. 20 avr. 1810. Mais peut-elle, même sur les réquisitions du ministère public, procéder à des poursuites qui n'ont pas encore été entamées?

**199.** — Le doute, suivant F. Hélie (n. 2168), vient de l'art. 11, L. 20 avr. 1810, qui semble réserver aux chambres assemblées le droit d'ordonner des poursuites à raison de faits qui n'ont été l'objet d'aucune information et qui ne se rattachent à aucune procédure commencée. Mais la Cour de cassation n'a pas admis cette interprétation; elle a décidé qu'un procureur général qui, à l'occasion d'un procès civil, avait acquis la connaissance d'un crime de faux, avait pu le dénoncer directement à la chambre d'accusation, et que cette chambre avait pu également ordonner qu'il serait poursuivi devant elle. — Cass., 9 janv. 1812, Herbault et autres, [S. et P. chr.]

**200.** — La seule limite qui sépare le droit des chambres assemblées et le droit de la chambre d'accusation est donc que les premières peuvent enjoindre au ministère public de poursuivre, tandis que celle-ci ne peut ordonner la poursuite que lorsqu'elle en est requise. — F. Hélie, *loc. cit.*

**201.** — La chambre d'accusation ne peut procéder par elle-même à aucun acte d'instruction. Lors même qu'elle évoque une procédure criminelle pour la continuer, il ne lui appartient pas d'entendre les témoins, d'interroger les prévenus, de dresser les

procès-verbaux; elle ne peut que déléguer, aux termes de l'art. 236, un de ses membres pour remplir les fonctions de juge instructeur, et c'est ce magistrat qui procède seul aux actes de l'instruction. — F. Hélie, n. 2140.

**202.** — Aussi, la Cour de cassation a-t-elle annulé un arrêt d'une chambre d'accusation qui avait renvoyé en état de mandat d'amener devant la cour d'assises un prévenu contre lequel aucun mandat n'avait été décerné. — Cass., 18 févr. 1831, Gamache, [S. 31.1.109, P. chr.]

## CHAPITRE IV.

### PROCÉDURE DEVANT LA CHAMBRE D'ACCUSATION.

### Section I.

#### Procédure quand la chambre d'accusation est saisie directement, ou sur opposition ou appel.

**203.** — Aussitôt que le procureur général a reçu les pièces des procédures sur lesquelles la chambre d'accusation doit statuer, il est tenu de mettre l'affaire en état dans le plus bref délai.

**204.** — Ce délai est, suivant l'art. 217, C. instr. crim., fixé à cinq jours; cinq autres jours sont, en outre, accordés au procureur général pour faire son rapport.

**205.** — Ce terme de dix jours peut cependant n'être point suffisant, et si l'affaire était trop compliquée et trop volumineuse, le retard qu'éprouverait le rapport ne vicierait point la procédure; la prescription de la loi est ici, en effet, simplement comminatoire. — Legraverend, t. 1, p. 430; Carnot, *Instr. crim.*, art. 217, n. 2, t. 2, p. 175; Bérenger, *Just. crim.*, p. 419.

**206.** — Le procureur général peut-il du moins saisir la chambre d'accusation avant l'expiration du délai fixé? Carnot (*Instr. crim.*, art. 217, n. 7), enseigne la négative; il y voit une atteinte portée à la défense, en ce que les parties seraient privées de la faculté qu'elles ont de produire des mémoires; cette doctrine a même été consacrée par un arrêt de la cour de Nîmes du 23 janv. 1841, Borreli, [P. 41.1.504]

**207.** — Mais la Cour de cassation a repoussé cette solution et décidé qu'en accélérant ainsi le rapport d'une affaire, le ministère public, loin de violer les droits de la défense, se conformait au contraire au vœu du législateur, qui tend partout à la prompte exécution des affaires criminelles. — Cass., 13 mars 1841, Borreli, [S. 42.1.553, P. 41.1.504, D. 41.1.409] — Procès-verbaux du Cons. d'Et., séance du 5 juill. 1808. — Faustin Hélie, *Tr. de l'instr. crim.*, n. 2183; Bourguignon, *Man. d'instr. crim.*, t. 1, p. 314, note *a*.

**208.** — Et elle a, depuis, persévéré dans cette jurisprudence. Ainsi, elle a décidé qu'il ne résulte point de la faculté, accordée au prévenu et à la partie civile par l'art. 217, C. instr. crim., de fournir tels mémoires qu'ils estimeront convenables, qu'ils doivent nécessairement jouir à cet effet d'un délai de dix jours, le même article autorisant formellement le procureur général à porter l'affaire plus tôt, s'il la juge en état, devant la chambre d'accusation; et que, dès lors, l'accusé ne peut se plaindre de ce qu'il ne s'est pas écoulé dix jours entre l'ordonnance de la chambre du conseil et l'arrêt de la chambre d'accusation. — Cass., 9 déc. 1847, Bonafous, dit Léotade, [S. 48.1.73, P. 48.1.471, D. 48.1.20]

**209.** — ... Que les délais impartis par l'art. 217, C. instr. crim., au procureur général pour mettre l'affaire en état, et au président de la chambre d'accusation pour faire statuer sur l'affaire, ne sont pas prescrits à peine de nullité; que la faculté accordée à l'accusé de fournir un mémoire ne peut retarder le jugement de l'affaire, et qu'en conséquence, l'accusé ne peut se faire un moyen de nullité, contre l'arrêt de cour d'assises, de ce que l'ordonnance de la chambre du conseil, l'arrêt de renvoi et l'interrogatoire par le président des assises étant du même jour, il n'a pas été à même de fournir un mémoire à la chambre d'accusation..., alors, d'ailleurs, qu'il ne s'est pas pourvu contre l'arrêt de cette chambre. — Cass., 12 mai 1855, Pianori, [S. 55.1.398, P. 55.2.377] — *Sic*, Trébutien, *Cours élément. du dr. crim.*, t. 2, p. 314, en note; Morin, *Rép. du dr. crim.*, v° *Accusation* (ch. 3), n. 14.

**210.** — Pendant le délai fixé pour mettre l'affaire en état et faire un rapport à la chambre d'accusation, l'art. 217 donne à la partie civile et au prévenu le droit de fournir tels mémoires qu'ils estiment convenables, sans que néanmoins le rapport puisse être retardé.

**211.** — La chambre d'accusation pourrait cependant, soit par application de l'art. 219, soit par application de l'art. 228, accorder au prévenu une prorogation de délai pour fournir un mémoire. — Cass., 5 févr. 1829, Genty, [P. chr.] — Mais ce ne serait qu'une faculté, et l'arrêt qui aurait rejeté la demande d'un délai ne violerait évidemment aucune disposition de la loi. — Cass., 13 août 1863, Armand, [S. 64.1.149, P. 64.629, D. 64.1.407]; — 25 juill. 1872, Brahim-Ben-Nécib, [S. 73.1.139, P. 73.292, D. 72.1.428] — *Sic*, F. Hélie, n. 2185.

**212.** — Elle le devrait même si, au moment de la transmission des pièces, le prévenu se trouvait dans un état de maladie qui le mît dans l'impossibilité de fournir un mémoire. — F. Hélie, n. 2194. — On peut, en faveur de cette thèse, tirer un argument *a contrario* d'un arrêt de la Cour de cassation qui, sur le pourvoi formé contre un arrêt de la chambre d'accusation qui avait refusé de surseoir à la mise en accusation du prévenu, jusqu'à ce que son état d'interdiction eût cessé, a rejeté ce pourvoi par le motif, en fait, qu'il résultait des déclarations de l'arrêt attaqué que l'altération de l'intelligence du prévenu n'était pas telle qu'elle pût le paralyser dans ses moyens de défense. — Cass., 13 oct. 1853, [Bull. crim., n. 508]

**213.** — La faculté accordée au prévenu et à la partie civile de fournir des mémoires a pour objet de suppléer à leur présence devant la chambre d'accusation où ils ne sont point appelés. Elle doit donc être renfermée strictement dans les termes mêmes de l'art. 217.

**214.** — Jugé, en effet, que l'accusé et la partie civile n'ont pas d'autre droit que celui de produire des mémoires. — Cass., 13 févr. 1818, Wilfrid Regnault, [S. et P. chr.]

**215.** — ... Et qu'ils ne peuvent, par conséquent, exiger la communication des pièces de l'instruction, l'instruction étant secrète, en matière criminelle, jusqu'au moment où l'accusé, renvoyé devant la cour d'assises, a été interrogé par le président de cette cour. — Cass., 19 mai 1827, Gaumont, [S. et P. chr.]; — 31 août 1833, Létagé, [P. chr.] — Aix, 21 juill. 1832, Passagers du *Carlo Alberto*, [S. 32.2.460, P. chr.] — Poitiers, 30 janv. 1832, Germain, [S. 32.2.403, P. chr.] — *Sic*, Faustin Hélie, n. 2190.

**216.** — Cette doctrine est combattue par Bourguignon (*Jurisp. des Codes crim.*, sous l'art. 217, C. instr. crim., t. 1, p. 483), qui ne voit nulle part, dans le Code d'instruction criminelle, que l'instruction doive rester secrète pour le prévenu et pense dès lors qu'en lui donnant, par l'art. 217, le droit de se défendre, le législateur l'a nécessairement autorisé à prendre connaissance des pièces et charges qui existent contre lui. — V. aussi Carnot, *Instr. crim.*, art. 302, n. 3, et Append., t. 2, p. 810; Legraverend, t. 1, p. 248; Dupin, *Observ. sur la législ. crim.*, p. 94.

**217.** — M. Barthe, ministre de la justice, consulté sur la question par le procureur général de la cour de Poitiers, dans l'affaire Germain, sus-indiquée, lui a fait la réponse suivante : « Je pense, comme vous, que, d'après la disposition formelle de l'art. 302, C. instr. crim., ce n'est qu'après que l'accusé a été interrogé par le président des assises ou par le magistrat qui le remplace, que l'accusé ou son défenseur peut prendre connaissance des pièces; jusque-là la procédure est essentiellement secrète; ce qui ne met pas obstacle à ce que le prévenu présente un mémoire à la chambre d'accusation sur les faits qu'on lui impute, faits dont il a obtenu connaissance, soit par les interrogatoires que le juge d'instruction lui a fait subir, soit par l'énonciation qui s'en trouve dans le mandat d'arrêt, dont copie lui a été délivrée. »

**218.** — Depuis encore, la cour de Toulouse et, après elle, la Cour de cassation ont jugé que la procédure en matière criminelle étant essentiellement secrète, le prévenu est, comme son conseil, non recevable à en demander la communication avant l'interrogatoire prescrit par l'art. 293, C. instr. crim. — Cass., 9 déc. 1847, Bonafous, dit Lotade, [S. 48.1.73, P. 48.1.471, D. 48.1.20] — Toulouse, 2 août 1847, Léotade et Jubrien, [S. 47.2.481, P. 47.2.272, D. 47.2.157]

**219.** — ... Sauf, toutefois, au ministère public à faire, avant l'interrogatoire précité, et sous sa propre responsabilité, des communications dont il peut apprécier l'étendue. — Toulouse, 2 août 1847, précité. — *Sic*, Trébutien, *Cours élém. de droit*

*crim.*, t. 2, p. 315; Duverger, *Man. du juge d'instr.*, t. 1, n. 137; F. Hélie, n. 2190.

**220.** — Mais, la communication au prévenu des pièces de la procédure, que le procureur général autoriserait avant de porter son rapport à la chambre d'accusation, étant une mesure extra-légale et irrégulière prise par ce magistrat sous sa responsabilité, le refus de communication ne saurait créer, en faveur de la chambre d'accusation, le droit de l'ordonner par un arrêt avant faire droit. — Cass., 5 juill. 1855, Ferrière, [S. 55.1.854, P. 56.1.585, D. 55.1.432] — F. Hélie (n. 2191) serait cependant disposé à croire que la chambre d'accusation pourrait comme moyen d'investigation, et sur la demande du prévenu, ordonner cette communication, la défense du prévenu étant le moyen le plus sûr d'éclairer la justice.

**221.** — Le prévenu fugitif a d'ailleurs comme le prévenu présent, le droit de produire un mémoire; l'art. 468, C. instr. crim., ne concerne que l'accusé déclaré en état de contumace par l'arrêt de mise en accusation. — Cass., 3 févr. 1826, Martin, [S. et P. chr.]

**222.** — L'ordonnance du juge d'instruction, par laquelle le prévenu est renvoyé devant la chambre des mises en accusation, n'a pas besoin d'être notifiée au prévenu. — Cass., 25 juill. 1872, Brahim-ben-Nécib, [S. 73.1.139, P. 73.292, D. 72.1.428]

**223.** — Il n'est point prescrit non plus au ministère public d'avertir le prévenu du jour de la transmission des pièces et de leur dépôt au greffe de la Cour. — Cass., 13 août 1863, Armand, [S. 64.1.149, P. 64.629, D. 64.1.407]

**224.** — La chambre d'accusation est tenue de se réunir au moins une fois par semaine à la chambre du conseil pour entendre le rapport du procureur général et statuer sur ses réquisitions (C. instr. crim., art. 218).

**225.** — Le rapport est fait par le procureur général, ou par un des avocats généraux ou substituts, en son nom. Il peut être verbal, mais les conclusions doivent être écrites et signées (C. inst. crim., art. 224). Ces conclusions précisent les points sur lesquels la chambre est appelée à statuer, qualifient les faits et indiquent les lois pénales qui s'y appliquent.

**226.** — Lorsqu'il y a lieu de procéder sur la mise en accusation, il n'appartient d'ailleurs qu'au procureur général de faire le rapport de l'affaire à la chambre des mises en accusation et d'y déposer sa réquisition écrite et signée. — Cass., 4 févr. 1848, Delbom et Colomes-Cantala, [P. 49.1.620]

**227.** — La mention que le ministère public a été ouï ne remplace pas les conclusions écrites qu'il doit déposer. — Cass., 8 vendém. an VIII, Come-Vinet, [S. et P. chr.]

**228.** — Mais l'arrêt de la chambre d'accusation qui énonce que le procureur général a déposé son réquisitoire écrit après avoir fait son rapport, satisfait suffisamment à ce qu'exige l'art. 234, C. inst. crim. : il n'est pas nécessaire qu'il constate que le ministère public a fait ses réquisitions de vive voix. — Cass., 26 mars 1812, Robinet, [S. et P. chr.]; — 9 déc. 1847, précité.

**229.** — La chambre d'accusation, réunie en chambre du conseil ne statue que sur l'instruction écrite. L'art. 21, L. 7 pluv. an IX, avait substitué la lecture des pièces devant le jury d'accusation à l'audition de la partie plaignante et des témoins à charge, autorisée par l'art. 20, tit. 10, L. 16-29 sept. 1791 et par l'art. 254, C. 3 brum. an IV. Le Code d'instruction criminelle a maintenu cette règle. L'art. 222 de ce Code porte : « Le greffier donnera aux juges, en présence du procureur général, lecture de toutes les pièces du procès ; elles seront ensuite laissées sur le bureau, ainsi que les mémoires que la partie civile et le prévenu auront fournis ». L'art. 223 ajoute : « La partie civile, le prévenu, les témoins ne paraîtront point. »

**230.** — Le greffier est tenu de lire les dépositions de tous les témoins sans exception, quel que soit leur degré de parenté ou d'alliance avec l'accusé. — Cass., 11 août 1808, Petit, [S. et P. chr.]; — 15 juin 1809, Gervaise, [P. chr.] — Les mémoires produits par les parties doivent également être lus par le greffier.

**231.** — Mais la constatation, contenue dans un arrêt de la chambre d'accusation, de la lecture des pièces du procès, rend le prévenu non recevable à fonder un moyen de nullité sur ce qu'il ne serait pas possible, vu la brièveté de la délibération, que cette lecture ait eu lieu : la constatation dont il s'agit ne peut être détruite que par la voie de l'inscription de faux. — Cass., 28 janv. 1864, Lafourcade, [S. 64.1.374, P. 64.560, D. 65.5.269]

**232.** — Si les parties et les témoins avaient été entendus en personne devant la chambre d'accusation, son arrêt devrait être annulé comme reposant sur des éléments que la loi n'admet point, et qui sont en opposition avec l'institution même des chambres d'accusation. — Carnot, *Instr. crim.*, art. 223, n. 4.

**233.** — Après la lecture des pièces, le procureur général dépose sur le bureau sa réquisition écrite et se retire, ainsi que le greffier (C. inst. crim., art. 224).

**234.** — La chambre d'accusation peut refuser de recevoir et d'entendre le rapport du procureur général sur les procédures criminelles, jusqu'à ce que ces procédures aient été enregistrées au greffe de la Cour. — Aix, 21 juill. 1838, Proc. gén. d'Aix, [S. 38.1.686, P. 38.2.394]

**235.** — Dans tous les cas, l'arrêt qui ordonne cet enregistrement préalable et remet l'affaire à un autre jour, ne peut être attaqué par la voie de recours en cassation : la mesure ordonnée concernant le règlement intérieur du service des audiences, c'est au ministre de la Justice seul qu'il appartient de prononcer sur le conflit élevé entre la Cour et le procureur général. — Cass., 10 août 1838, Proc. gén. d'Aix, [S. 38.1.686, P. 38.2.394]

**236.** — Aux termes de l'art. 220, si l'affaire est de la nature de celles qui sont réservées à la haute cour ou à la Cour de cassation, le procureur général est tenu d'en requérir la suspension et le renvoi, et la chambre d'accusation de l'ordonner.

**237.** — La haute cour n'existe plus : elle a été remplacée par le Sénat, constitué en cour de justice, conformément à l'art. 12, L. const. 16-18 juill. 1875, pour connaître des crimes de haute trahison et des attentats contre la sûreté de l'État.

**238.** — Quant aux affaires réservées à la Cour de cassation, ce sont celles mentionnées dans les art. 482 et s., C. instr. crim., et l'art. 82, sén. cons. 16 therm. an X. — Bourguignon, *Jurisp. des C. crim.*, sous l'art. 220, C. inst. crim., t. 1, n. 488.

**239.** — Le défaut par le procureur général de requérir et par la chambre d'accusation d'ordonner la suspension et le renvoi de l'affaire dans les cas prévus par l'art. 220, pourrait être considéré comme constituant une forfaiture (C. pén., art. 121). — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 187, n. 1.

**240.** — Si les faits dont la chambre d'accusation est saisie sont de la compétence de toute autre juridiction spéciale, telle que les tribunaux militaires ou maritimes, aux cas notamment de crimes ou délits commis par des militaires ou des marins, ou par des forçats, etc., elle doit en renvoyer la connaissance à la juridiction compétente. — Legraverend, t. 1, p. 432.

**241.** — La Cour de cassation a jugé, par application de cette règle, que la chambre des mises en accusation qui renvoie un individu à la cour d'assises, comme accusé du crime de meurtre, aggravé par la circonstance qu'il aurait été commis à la suite de celui de désertion, pour en favoriser et assurer l'exécution, viole les règles de compétence, en ce qu'elle appelle le jury ou la cour d'assises à prononcer au moins implicitement sur l'existence du crime de désertion, que rien ne justifie avoir été reconnu ni jugé par la juridiction militaire. — Cass., 14 mai 1825, Ottevaer, [S. et P. chr.] — Cet arrêt est critiqué, à bon droit, suivant nous, par F. Hélie (n. 2384). Constater le fait de la désertion, ce n'est pas le juger. Or, dit cet auteur, on ne voit pas par quel motif les juges ordinaires ne feraient pas cette constatation, lorsque le fait spécial devient l'un des éléments du crime de droit commun dont ils sont saisis.

**242.** — La chambre d'accusation délibère et juge à *huis clos*. C'est ce qui résulte de l'ancien art. 218 qui portait qu'elle se réunit *à la chambre du conseil*. L'art. 225 ajoute qu'elle délibère *sans communiquer avec personne*. M. Faure a paru donner dans l'exposé des motifs le sens de cette disposition, lorsqu'il a dit que « le plus grand secret doit présider aux délibérations de la cour impériale dans toutes les affaires criminelles qui lui sont soumises ». — Locré, t. 25, p. 566; F. Hélie, n. 2134.

**243.** — Le président est tenu de faire statuer la chambre d'accusation au plus tard dans les trois jours du rapport du procureur général (C. instr. crim., art. 219). — Ce délai peut en effet être nécessaire pour l'examen des pièces : mais il ne résulterait aucune nullité de ce que la gravité de l'affaire, ou tout autre motif, l'aurait fait dépasser. — Cass., 17 févr. 1849, Raspail, [S. 49.1.225, P. 49.1.188]

**244.** — L'art. 225 ajoute que « les juges délibéreront entre eux *sans désemparer* ». — Cette disposition, à l'inobservation de laquelle l'art. 225 n'a point attaché la peine de nullité (Cass., 24 févr. 1842, Bull. crim., 1842, n. 33), doit être entendue en ce sens, que la chambre, lorsque la délibération est commen-

cée, ne doit entendre aucun autre rapport ni procéder à aucun autre acte, jusqu'à ce qu'elle soit terminée. Elle ne défend pas un intervalle dans la délibération, elle interdit seulement d'entreprendre une autre affaire avant que l'arrêt soit rendu. — F. Hélie, n. 2135; Carnot, *Inst. crim.*, art. 225, n. 2, et art. 219, n. 4; Bourguignon, *Man. d'inst. crim.*, t. 1, p. 315, note *a;* Legraverend, t. 1, p. 431, note 6.

**245.** — Les arrêts sont rendus à la majorité des voix. L'exception contenue dans l'ancien art. 133, C. instr. crim., était spéciale à la chambre du conseil.

**246.** — En cas de partage d'opinions, on décidait que l'avis le plus favorable au prévenu devait prévaloir, « que l'ordonnance de 1670, tit. 25, art. 12, en confirmant cette règle établie par les lois anciennes, l'avait expressément appliquée aux jugements d'instruction et que les lois nouvelles, en l'adoptant pour les tribunaux qu'elles avaient établis, ne l'avaient pas limitée aux jugements définitifs ». — Cass., 5 mars 1813, Mathis, [S. et P. chr.] — Metz, 24 août 1819, N..., [S. et P. chr.] — F. Hélie, n. 2136.

**247.** — Ce cas ne peut plus se présenter aujourd'hui. L'art. 1, L. 31 août 1883, sur la réforme de l'organisation de la magistrature, porte, en effet « qu'en toutes matières, les arrêts des cours d'appel sont rendus par des magistrats délibérant en nombre impair... et que lorsque les membres d'une cour siégeant dans une affaire seront en nombre pair, le dernier des conseillers dans l'ordre du tableau devra s'abstenir. »

**248.** — La chambre d'accusation statue par un seul et même arrêt sur les délits connexes dont les pièces se trouvent en même temps produites devant elle. Telle est la disposition de l'art. 226, C. instr. crim.

**249.** — Cet article ne s'applique donc qu'aux délits dont l'instruction est terminée. — Cass., 30 mai 1818, Bastide, [S. et P. chr.]

**250.** — ... Et si la chambre d'accusation peut demander l'apport des pièces d'une seconde instruction connexe à celle dont elle est saisie, elle ne peut surseoir à statuer par cela seul que cette instruction existe dans un autre ressort. — Cass., 13 juin 1834, Cassagnaux, [P. chr.]

**251.** — Il faut observer aussi que la jonction des procédures à raison des délits connexes n'est pas strictement obligatoire pour la chambre d'accusation. Aussi, la Cour de cassation a-t-elle jugé « que si la connexité des délits est sans doute un motif légitime de la réunion des procédures, elle ne doit pas la faire opérer, lorsque de cette réunion pourraient résulter des retards qui amèneraient le dépérissement des preuves et nuiraient à l'action de la justice ». — Cass., 30 mai 1818, précité.

**252.** — Il faut observer encore que les dispositions des art. 226 et 227 d'après lesquelles les chambres d'accusation doivent statuer par un seul et même arrêt sur les délits connexes dont les pièces se trouvent, en même temps, produites devant elles, ne sont applicables que dans le cas où les faits connexes sont, comme le fait principal auquel ils se rattachent, de nature à être poursuivis par action publique; elles ne peuvent donc être étendues, par exemple, à des faits qui ne constituent qu'une simple contravention anx lois de douanes, dont la connaissance a été, par des dispositions formelles de ces lois, attribuée à la juridiction civile, et dont, par conséquent, les tribunaux correctionnels ne peuvent connaître sans excéder leurs pouvoirs. — Cass., 1er oct. 1825, Guerber, [S. et P. chr.]

**253.** — Il est inutile d'ajouter que la chambre d'accusation, quand elle est saisie de faits connexes à la prévention principale, prononce sur ces faits le renvoi ou le non-lieu, comme sur la prévention elle-même. — F. Hélie, n. 2205.

**254.** — « Les délits sont connexes, aux termes de l'art. 217, C. inst. crim., soit lorsqu'ils ont été commis en même temps par plusieurs personnes réunies, soit lorsqu'ils ont été commis par différentes personnes, même en différents temps et en divers lieux, mais par suite d'un concert formé à l'avance entre elles, soit lorsque les coupables ont commis les uns pour se procurer les moyens de commettre les autres, pour en faciliter, pour en consommer l'exécution, ou pour en assurer l'impunité. »

**255.** — Quand le délit est indivisible, la procédure l'est également, et le tribunal saisi de la connaissance d'un crime ou délit, attire à lui la connaissance de ceux qui y sont connexes, et devient compétent à l'égard de tous ceux que l'instruction révèle comme complices. — Circul. min. just. 23 frim. an V, citée par Bourguignon (*Jurisp. C. crim.*, t. 1, p. 491, n. 1).

**256.** — En matière criminelle, la poursuite contre plusieurs personnes prévenues d'un même délit est indivisible. — Cass., 28 brum. an XI, Bouin, [S. et P. chr.]; — 21 mars 1807, Viaud, [S. et P. chr.]; — 14 avr. 1808, Metz, [S. et P. chr.] — Paris, 14 juill. 1831, Montalembert, Decoux et Lacordaire, [P. chr.] — *Sic*, Legraverend, t. 2, p. 25.

**257.** — L'obligation de statuer par un seul arrêt sur les délits connexes s'applique *à fortiori* au jugement de faits semblables imputés à plusieurs individus, soit comme auteurs principaux, soit comme complices. — Paris, 8 juin 1821, Paul-Louis Courier, [S. et P. chr.]

**258.** — Jugé, en ce sens, que la chambre des mises en accusation fait une juste application des règles de sa compétence en renvoyant devant le jury pour y être jugés simultanément, le gérant d'un journal qui a publié un article incriminé et le gérant d'un autre journal qui a reproduit le même article. — Cass., 4 déc. 1846, Carpentier et Foucault, [S. 47.1.474, P. 47.1.604, D. 47.1.299]

**259.** — Les art. 226, 227 et 307, C. instr. crim., ne sont pas limitatifs, et la jonction des causes peut être ordonnée en matière criminelle, même hors des cas prévus par ces articles, et sans que les jugements ou arrêts ordonnant la jonction aient besoin d'être motivés. — Cass., 25 nov. 1837, Phétu, [P. 40.1.140]

**260.** — Mais des faits présentant des caractères légaux différents ne peuvent être compris dans une seule accusation, alors même qu'ils auraient été commis dans la même maison, au même moment, par le même individu et au préjudice de la même personne. — Cass., 27 mars 1845, Hervé, [P. 45.1.177, D. 45.4.321]

**261.** — En conséquence, lorsqu'un individu est prévenu d'avoir soustrait différents objets en forçant une armoire dans laquelle ils étaient enfermés, et d'avoir soustrait en même temps d'autres objets qui n'étaient pas enfermés dans le même meuble, l'arrêt de la chambre des mises en accusation ne peut réunir dans le même chef d'accusation ces faits, qui constituent, à raison de la circonstance d'effraction, des crimes différents, passibles de peines différentes. — Même arrêt.

### Section II.

#### Procédure en cas d'évocation.

**262.** — Dans le cas où la chambre d'accusation aurait, soit d'office, soit sur les réquisitions du procureur général, usé du droit d'évocation qui lui est déféré par l'art. 235, C. instr. crim., « un des membres, porte l'art. 236, de la section dont il est parlé en l'art. 218 (de la chambre d'accusation), fera les fonctions de juge instructeur. »

**263.** — C'est la chambre d'accusation elle-même qui, d'ordinaire, désigne celui de ses membres qui devra procéder à l'instruction; si elle n'avait pas fait de désignation, il faudrait la demander au président. — Carnot, *Instr. crim.*, art. 236, n. 2.

**264.** — En tous cas, il résulte des termes de l'art. 236 que le magistrat chargé de l'instruction ne pourrait être pris en dehors de la chambre d'accusation. — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 259, sous l'art. 235, n. 12.

**265.** — Cependant, si la chambre correctionnelle avait été réunie à la chambre d'accusation, conformément à l'art. 13. Décr. 6 juill. 1810, ces deux chambres ne formeraient plus qu'une seule chambre d'accusation, et le conseiller instructeur pourrait être pris indifféremment dans l'une ou dans l'autre. — Teulet, d'Auvilliers et Sulpicy, *Codes français*, art. 237, C. instr. crim., n. 5.

**266.** — Aucune disposition de loi ne défend au président de remplir lui-même les fonctions de juge instructeur; il n'y a donc pas de raison pour l'exclure, et d'ailleurs, s'il a le droit de déléguer ces fonctions, il faut bien admettre qu'il est lui-même investi des pouvoirs qu'il délègue. — Teulet, d'Auvilliers et Sulpicy, *Codes français, op. cit.*, n. 3. — *Contrà*, Carnot, *loc. cit.*

**267.** — Le conseiller rapporteur faisant partie de la chambre d'accusation, nous avons vu (*suprà*, n. 35), non seulement qu'il pouvait, mais qu'il devait, à peine de nullité, concourir à l'arrêt.

**268.** — Le conseiller instructeur est investi des mêmes pouvoirs que le juge d'instruction. Ainsi, aux termes de l'art. 237, C. instr. crim. : « Le juge entendra les témoins ou commettra, pour recevoir leurs dépositions, un des juges du tribunal de première instance dans le ressort duquel ils demeurent, interrogera le prévenu, fera constater par écrit toutes les preuves ou indices

qui pourront être recueillis, et décernera, suivant les circonstances, les mandats d'amener, de dépôt ou d'arrêt.

**269.** — Lorsqu'en ordonnant un supplément d'instruction pour vérification par experts d'une pièce arguée de faux, la chambre d'accusation n'a pas désigné les experts, le conseiller par elle commis a donc le droit de les nommer et de recevoir leur serment, nonobstant les dispositions du Code de procédure sur la vérification d'action et le faux incident civil, qui sont sans application. — Cass., 31 août 1833, Létagé, [P. chr.]

**270.** — Quand le conseiller instructeur délègue lui-même le droit d'entendre les témoins, il n'est pas tenu de désigner dans le tribunal de première instance le juge d'instruction : les termes de l'art. 237, « *un des juges du tribunal* », lui laissent toute liberté de choisir celui qu'il estime convenable. — Carnot, t. 2, p. 263, sous l'art. 237, n. 3; Mangin, t. 2, p. 135.

**271.** — Le conseiller instructeur peut-il, malgré les termes de l'art. 237 portant *qu'il commettra pour entendre les témoins*... et *interrogera le prévenu*, etc., déléguer le droit d'interroger le prévenu? Carnot repousse cette solution (art. 237, C. inst. crim., n. 2), mais elle se justifie suivant nous par les art. 103 et 497, C. inst. crim. Il serait d'ailleurs d'une rigueur excessive de contraindre le prévenu à se transporter fort loin de son domicile et à abandonner ses affaires pour répondre à des charges qui peut-être s'évanouiront aux premières explications.

**272.** — Les ordonnances des membres des chambres d'accusation chargés des fonctions de juge instructeur dans le cas de l'art. 235, C. inst. crim., ne sont point des décisions souveraines susceptibles d'être attaquées par la voie du recours en cassation : elles ne peuvent être soumises qu'à l'appréciation des chambres d'accusation elles-mêmes qui ont le droit de les confirmer ou de les réformer. — Cass., 2 nov. 1821, Angeli, [S. et P. chr.]

**273.** — Le procureur général fera son rapport dans les cinq jours de la remise que le juge instructeur lui aura faite des pièces (C. inst. crim., art. 238).

**274.** — D'ordinaire, ce n'est pas au procureur général directement que le conseiller instructeur remet les pièces, ainsi que le prescrit cependant cet article, mais par la voie du greffe. — Bourguignon, *Jurisp. C. crim.*, art. 237; Carnot, t. 2, p. 265, sous l'art. 238, n. 5.

**275.** — L'art. 217 reçoit encore ici son application : la partie civile et le prévenu peuvent donc fournir des mémoires dans leur intérêt. — Carnot, t. 2, p. 265, sous l'art. 238, n. 3. — V. *suprà*, n. 210 et s.

**276.** — Les formes à observer lors du rapport sont les mêmes que dans les cas ordinaires : dans le silence, à cet égard, de l'art. 238, il y a lieu évidemment de recourir aux art. 217 et s. — Carnot, t. 2, p. 265, sous l'art. 238, n. 4.

## CHAPITRE V.

### ARRÊTS DE LA CHAMBRE D'ACCUSATION.

**277.** — Lorsque la procédure est complète, la chambre d'accusation examine les charges de la prévention. Si elle reconnaît qu'elles sont insuffisantes, elle déclare qu'il n'y a lieu à suivre. Si elle estime, au contraire, qu'il y a des indices suffisants de culpabilité, elle renvoie le prévenu, soit devant la cour d'assises, soit devant le tribunal correctionnel, soit enfin devant le tribunal de simple police, suivant que le fait incriminé constitue un crime, un délit ou une contravention.

**278.** — Mais comment la chambre d'accusation doit-elle régler la compétence, lorsqu'après avoir constaté les indices d'un crime ou d'un délit, elle reconnaît que l'instruction a été faite par un juge incompétent et annule en conséquence cette instruction? — Il faut distinguer.

**279.** — Si l'incompétence provient de ce que le juge d'instruction n'était ni celui du lieu du délit, ni celui du lieu de la résidence ou du lieu de l'arrestation du prévenu, et si le juge compétent se trouve dans le ressort de la cour, elle peut, si elle n'évoque pas elle-même l'instruction, lui faire le renvoi de l'affaire. — F. Hélie, n. 2177.

**280.** — Mais si l'incompétence provient de ce que le prévenu, à raison de sa qualité est justiciable d'une juridiction exceptionnelle, ou si le juge compétent pour instruire est placé en dehors de son ressort, la chambre d'accusation ne peut que déclarer son incompétence et ordonner la mainlevée des saisies et la mise en liberté du prévenu. Il n'appartient qu'au ministère public d'examiner la marche que doit, après cette déclaration d'incompétence, suivre l'action publique. — F. Hélie, *loc. cit.*; Mangin, *Inst. écr.*, t. 2, p. 177.

**281.** — La chambre d'accusation, lorsqu'elle a rendu son arrêt, soit de non-lieu à suivre, soit de renvoi devant une autre juridiction, a épuisé sa propre juridiction; elle est dessaisie et ne peut plus reprendre, même momentanément, la procédure, soit pour modifier la décision qu'elle a rendue, soit même pour réparer les irrégularités qui s'y sont glissées. — F. Hélie, n. 2180.

**282.** — Il a été jugé, en conséquence, que la chambre d'accusation qui a renvoyé un prévenu devant la cour d'assises ne peut, au cas où des erreurs ou omissions existeraient dans son arrêt, réparer ces vices par un arrêt ultérieur; qu'en rendant son premier arrêt, elle a épuisé sa juridiction, que les erreurs ou omissions ne peuvent, selon leur nature, donner lieu qu'à un recours devant la Cour de cassation ou à un débat devant la cour d'assises. — Cass., 3 mars 1853, Louis, [S. 53.1.240, P. 53.2.385, D. 53.1.72]

**283.** — ... Et que la chambre d'accusation qui a prononcé le renvoi d'une affaire à la cour d'assises et maintenu la saisie des pièces à conviction n'est plus compétente pour statuer sur la mainlevée de cette saisie. — Cass., 1er déc. 1832, Barchi, [P. chr.]

**284.** — Cette règle admet cependant une exception au cas de survenance de nouvelles charges. La chambre d'accusation, après que ces charges ont été constatées, peut, en effet, nonobstant son arrêt de non-lieu, reprendre l'instruction sur laquelle elle a déjà statué (C. instr. crim., art. 248).

**285.** — Observons aussi que si la chambre des mises en accusation, par suite d'une ordonnance royale déclarant l'état de siège, s'était reconnue incompétente pour statuer sur une affaire dont elle était saisie, elle n'aurait pas épuisé sa juridiction par cette déclaration; qu'en conséquence, elle pourrait, après la dissolution des conseils de guerre extraordinaires, statuer sur la même affaire, et renvoyer le prévenu devant la cour d'assises. — Cass., 17 août 1832, Vaillant, [S. 33.1.248, P. chr.]

### SECTION I.

#### Arrêts de non-lieu. — Nouvelles charges.

**286.** — Si la cour n'aperçoit *aucune trace d'un délit* prévu par la loi, ou si elle ne trouve pas des indices suffisants de culpabilité, elle ordonne la mise en liberté du prévenu; dans le même cas, lorsque la cour statuera sur une opposition à la mise en liberté du prévenu prononcée par les premiers juges, elle confirmera leur ordonnance (C. instr. crim., art. 229).

**287.** — Lors même que l'arrêt n'aurait pas ordonné la mise en liberté du prévenu, cette mise en liberté devrait être opérée de plein droit, car l'arrêt de non-lieu détruit la cause légale de la détention. — F. Hélie, n. 2178.

**288.** — Mais la mise en liberté ne doit pas avoir lieu s'il y a recours en cassation formé contre l'arrêt de non-lieu. Dès lors, le prévenu peut être retenu jusqu'à l'expiration du délai accordé pour se pourvoir, et dans le cas où il y a pourvoi, jusqu'à ce qu'il ait été définitivement vidé. — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 221, art. 228, n. 4; p. 235, art. 229, n. 10, et p. 237, art. 229, n. 13.

**289.** — Selon Carnot (t. 1, p. 538, art. 135, n. 7), la détention du prévenu ne pourrait être maintenue, au cas du pourvoi du ministère public, qu'autant que ce pourvoi se fonderait sur une prévention de crime. Peut-être vaudrait-il mieux qu'il en fût ainsi; mais aucune disposition de loi ne justifie cette distinction; aussi pensons-nous qu'elle n'est point admissible.

**290.** — Lorsque la chambre d'accusation déclare qu'il n'y a lieu à suivre, elle doit ordonner la remise des pièces saisies sur l'accusé; elle ne peut se dispenser d'ordonner cette remise sous prétexte qu'elle aurait donné acte au ministère public de poursuivre disciplinairement plusieurs coaccusés, et qu'en vue de ces poursuites les pièces seraient sorties du greffe de la cour pour être transmises aux tribunaux saisis des actions disciplinaires. — Cass., 5 avr. 1839, Villacrose, [S. 39.1.787, P. 39.2.442]

**291.** — La remise des objets saisis ne peut être refusée sous prétexte que ces objets sont inutiles au réclamant, et peuvent servir ultérieurement dans des poursuites qui peuvent avoir lieu.

— Cass., 31 mai 1838, R..., [S. 38.1.524, P. 38.2.122] — *Sic*, F. Hélie, n. 2179.

**292.** — Les mêmes règles sont applicables dans le cas où la chambre d'accusation déclare son incompétence; car la chambre d'accusation n'est incompétente que lorsque le juge d'instruction a été sans pouvoir pour instruire, et dès lors, tous les actes émanés d'un juge incompétent doivent être annulés. — F. Hélie, *loc. cit.;* Rauter, *Dr. crim.*, t. 2, n. 699.

**293.** — Ce point a été reconnu par un arrêt de la Cour de cassation qui décide que les mandats de dépôt décernés par un magistrat incompétent demeurent sans effet, et doivent même être annulés par la chambre d'accusation, dès que l'incompétence de ce magistrat est par elle reconnue. — Cass., 5 mai 1832, Evrard, [S. 33.1.403, P. chr.]

**294.** — Le prévenu, à l'égard duquel la cour a décidé qu'il n'y a pas lieu au renvoi à la cour d'assises, ne peut plus être traduit à raison du même fait, à moins qu'il ne survienne de nouvelles charges (C. inst. crim., art. 246). — V. *infrà*, v° *Chose jugée*.

**295.** — Une chambre des mises en accusation ne peut donc, après avoir déclaré qu'il n'y a lieu à suivre contre un individu, enjoindre au ministère public d'exercer de nouvelles poursuites. — Cass., 8 oct. 1829, Carpgot, [S. et P. chr.]

**296.** — Aux termes de l'art. 247, C. instr. crim., « sont considérées comme charges nouvelles les déclarations des témoins, pièces et procès-verbaux, qui n'ayant pu être soumises à l'examen de la cour d'appel, sont cependant de nature, soit à fortifier les preuves que la cour aurait trouvées trop faibles, soit à donner aux faits de nouveaux développements utiles à la manifestation de la vérité. »

**297.** — L'art. 248 ajoute : « En ce cas, l'officier de police judiciaire ou le juge d'instruction adressera sans délai copie des pièces et charges au procureur général près la cour d'appel, et, sur la réquisition du procureur général, la section criminelle indiquera le juge devant lequel il sera, à la poursuite du ministère public, procédé à une nouvelle instruction. »

**298.** — Il suit de ces textes que c'est à la chambre d'accusation seule qu'il appartient de prononcer sur les nouvelles charges qui surviennent après qu'elle a déjà statué. — F. Hélie, n. 2082.

**299.** — Et il a été jugé, en conséquence, que quand une chambre des mises en accusation a déclaré n'y avoir lieu à suivre sur une plainte, si, plus tard, des pièces et des témoins sont produits comme apportant des charges nouvelles, c'est à cette chambre seule qu'il appartient de les apprécier; qu'en ce cas, le juge d'instruction ne doit pas faire de rapport à la chambre du conseil, qui ne doit rendre aucune ordonnance pour apprécier ces charges. — Paris, 30 nov. 1838, P..., [P. 38.2.576]

**300.** — ... Qu'au cas où, après un arrêt de non-lieu rendu par la chambre d'accusation, une nouvelle plainte reposant sur des charges nouvelles vient à être formée à raison du même crime, le juge d'instruction ne peut procéder directement à une seconde information; qu'à la chambre d'accusation seule il appartient de connaître de cette nouvelle plainte et d'ordonner une seconde poursuite. — Cass., 22 juill. 1859, Hubert, [S. 60.1.583, P. 60. 1035, D. 66.5.85]

**301.** — ... Qu'il en est ainsi, spécialement, lorsque les deux plaintes successives ont été portées contre un inculpé non désigné : la chambre d'accusation étant, en vertu de sa plénitude de juridiction, exclusivement investie du pouvoir d'apprécier les charges nouvelles, non seulement quand elles ont pour objet de fortifier l'inculpation dirigée contre un prévenu déjà traduit devant elle, mais encore quand elles tendent uniquement à constater l'existence du crime qui lui a été précédemment dénoncé. — Même arrêt.

**302.** — ... Et que l'instruction sur charges nouvelles devant être dirigée par la chambre d'accusation qui a connu des anciennes charges et les a déclarées insuffisantes, la marche tracée par l'art. 248, C. instr. crim., n'est pas exclusive du droit qui appartient à la chambre d'accusation dans toutes les affaires, en vertu des art. 235 et 236, C. instr. crim., d'ordonner des poursuites et de charger un de ses membres de faire les fonctions de juge d'instruction. — Cass., 18 mai 1839, Thuret, [S. 39.1.624, P. 39.2.427]

**303.** — Cette attribution de la chambre d'accusation s'étend même au cas où le fait objet de la poursuite ne constituant qu'un délit, elle n'en a été saisie que par voie d'opposition. La raison de décider est la même. La loi n'a pas voulu que, par un inutile circuit de procédure, l'affaire fût renvoyée devant les juges de première instance avant de revenir devant la cour; par cela seul qu'elle a déjà été saisie et qu'elle a connu des premières charges, les nouvelles charges la ressaisissent de plein droit. — Cass., 11 août 1842, Lebond, [S. 43.1.272, P. 43.2.454]

**304.** — La chambre d'accusation ne peut, d'ailleurs, *de plano*, procéder à l'examen des charges nouvelles qu'autant qu'elle a précédemment statué sur les charges antérieures. Dans le cas contraire, et lorsque le juge d'instruction a seul, et par une décision devenue définitive, déclaré qu'il n'y avait lieu à suivre, ce juge est ressaisi, comme juridiction de premier degré, de la connaissance de la prévention et du droit d'y statuer. — Cass., 31 août 1821, Olive, [S. et P. chr.]; — 14 mai 1829, Leroux, [S. et P. chr.]; — 13 mars 1846, Henry, [S. 46.1.698, P. 49.1.330, D. 46.1.342]; — 28 sept. 1865, Bull. crim., n. 185 — *Sic*, Bourguignon, *Jur. des Codes crim.*, art. 257, C. instr. crim.; Carnot, n. 11; F. Hélie, n. 2083.

**305.** — ... A moins que la chambre d'accusation évoque, en vertu de l'art. 235, C. instr. crim., la connaissance de l'affaire dans laquelle des charges nouvelles sont révélées. — Cass., 10 avr. 1823 (int. de la loi), Boucher, [S. et P. chr.] — *Sic*. Mangin, *Tr. act. publ.*, t. 2, n. 389; Carnot, *Instr. crim.*, art. 228, n. 2; Legraverend, t. 1, p. 452.

## Section II.

### Arrêts de renvoi.

#### § 1. *Renvoi devant le tribunal de simple police ou de police correctionnelle.*

**306.** — Lorsque la chambre d'accusation reconnaît que les faits incriminés sont punissables et qu'il existe contre l'inculpé des indices suffisants de culpabilité, elle doit renvoyer l'affaire devant les juges qui doivent la juger et en faire l'indication expresse.

**307.** — Il a été jugé, en conséquence, que la chambre d'accusation ne peut se borner à déclarer que le fait présente le caractère d'un délit correctionnel et qu'il y a des indices suffisants; qu'elle doit, en outre, à peine de nullité, prononcer le renvoi du prévenu en police correctionnelle et désigner le tribunal chargé d'en connaître. — Cass., 10 avr. 1823, Jérôme Favier, [S. et P. chr.]

**308.** — Cette indication et ce renvoi doivent encore avoir lieu, lors même que la chambre d'accusation n'a statué, sans évoquer le fond, que sur un acte d'instruction ou sur une exception, et qu'elle rend à la procédure son cours naturel.

**309.** — Mais, soit qu'elle confirme, soit qu'elle annule l'ordonnance du juge d'instruction, c'est au même juge qu'elle doit faire le renvoi de la procédure. Ce juge, en effet, n'a pas été dessaisi du fond de l'affaire; l'opposition n'a frappé qu'un seul de ses actes; c'est cet acte seul qui a été déféré à la chambre d'accusation, et si cette chambre n'évoque pas l'instruction entière, comme l'art. 235 lui en donne le droit, elle doit, après avoir statué sur l'incident, renvoyer la procédure au juge qui s'en trouve régulièrement saisi. — Cass., 10 avr. 1829, Bonnet, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2171.

**310.** — L'ancien art. 230, C. instr. crim., portait : « Si la Cour estime que le prévenu doit être renvoyé à un tribunal de simple police ou à un tribunal de police correctionnelle, elle prononcera le renvoi et *indiquera le tribunal qui doit en connaître.* »

**311.** — Or, quel était ce tribunal, lorsque la chambre d'accusation avait réformé l'ordonnance de la chambre du conseil, parce qu'elle avait qualifié crime un fait qui ne constituait qu'un simple délit, ou parce qu'elle avait qualifié contravention un fait qui était passible d'une peine correctionnelle? Etait-ce celui qui avait rendu l'ordonnance réformée, ou ce tribunal devait-il, au contraire, être dessaisi de l'affaire? Il y avait, à cet égard, controverse dans la jurisprudence et parmi les auteurs.

**312.** — La loi du 17 juill. 1856 a mis fin à ce débat. L'art. 230 a été modifié et se trouve ainsi conçu : « Si la Cour estime que le prévenu doit être renvoyé à un tribunal de simple police ou à un tribunal de police correctionnelle, elle prononcera le renvoi *devant le tribunal compétent.* »

**313.** — Et la Cour de cassation a fixé nettement le sens de ces dernières expressions, en décidant que ces mots *tribunal compétent* doivent être entendus conformément aux dispositions de l'art. 63 ; que, par suite, on ne doit considérer comme compétent que le tribunal soit du lieu du délit, soit du lieu de la résidence du prévenu, soit du lieu où le prévenu pourra être arrêté. — Cass., 23 avr. 1857, Latolle, [S. 57.1.618, P. 58.261, D. 57.1.251]

**314.** — Toutefois, si la chambre d'accusation avait été saisie, par suite d'un renvoi de la Cour de cassation, d'une procédure instruite par un tribunal qui n'appartient pas à son ressort, elle ne devrait pas renvoyer le prévenu devant le tribunal où l'instruction s'est faite, mais devant un tribunal de son ressort (C. instr. crim., art. 432). — V. *suprà*, v[is] *Cassation* (mat. civ.), n. 5096 et s., *Cassation* (mat. crim.), n. 1721 et s.

**315.** — La chambre d'accusation n'a pas, d'ailleurs, lorsqu'elle renvoie le prévenu d'un délit devant le *tribunal correctionnel compétent*, à se préoccuper des causes possibles d'abstention, de récusation ou de suspicion légitime, qui pourraient être ultérieurement produites ou invoquées. — Cass., 13 août 1859, Baron, [P. 61.933, D. 59.1.479]

**316.** — Elle ne doit pas, dès lors, se préoccuper de ce que ce tribunal aurait déjà, par un précédent jugement annulé en appel, connu de l'affaire, et de ce que les mêmes juges pourraient se trouver de nouveau saisis. — Même arrêt.

**317.** — Le renvoi au tribunal correctionnel ne doit avoir lieu qu'autant que le fait dont l'existence est reconnue par la chambre d'accusation constitue un délit.

**318.** — Spécialement, une chambre d'accusation viole les règles de compétence en renvoyant devant le tribunal de police correctionnelle un fait qualifié crime par la loi. — Cass., 4 avr. 1811, Collin, [S. et P. chr.]; — 27 juin 1811, Collin, [S. et P. chr.]; — 7 août 1812, Thomas Smit, [S. et P. chr.]

**319.** — Une chambre des mises en accusation ne peut non plus attribuer à la police correctionnelle la connaissance d'un vol commis sur un chemin public, sous le prétexte qu'il a été commis par adresse, supercherie et filouterie. — Cass., 20 mars 1828, Guillard, [S. et P. chr.]

**320.** — Dans le cas de renvoi à un tribunal de simple police, le prévenu doit être mis en liberté (C. instr. crim., art. 230, § 2).

**321.** — ... Et cela alors même que le fait serait de nature à emporter la peine d'emprisonnement. — Legraverend, t. 1, p. 434.

**322.** — Mais le Code ne dit point ce que doit faire la chambre d'accusation, si elle renvoie devant un tribunal correctionnel. — Dans ce cas, il faut recourir aux règles tracées par les art. 130 et 131, pour les chambres du conseil.

**323.** — Dès lors, si le délit entraîne la peine de l'emprisonnement, le prévenu demeure en état d'arrestation, s'il y est déjà.

**324.** — Mais si la peine dont est passible le délit qui motive le renvoi est simplement pécuniaire, le prévenu doit être mis en liberté, à la charge de se représenter à jour fixe devant le tribunal compétent. — Legraverend, t. 1, p. 434.

**325.** — Observons aussi que, dans le cas où, le fait entraînant la peine d'emprisonnement, le prévenu n'a pas été mis en état d'arrestation, il n'appartient point à la chambre d'accusation de l'ordonner et de renvoyer, par exemple, le prévenu en état de mandat de dépôt ou d'arrêt. — Elle ne peut, si elle juge cette mesure indispensable, qu'ordonner de nouvelles informations et prescrire à celui de ses membres qu'elle charge d'y procéder de faire opérer l'arrestation : dans ce cas même, ce n'est pas elle, mais seulement le juge par elle délégué qui peut décerner le mandat d'amener, de dépôt ou d'arrêt.

### § 2. — *Renvoi devant la cour d'assises.*

**326.** — Si le fait est qualifié crime par la loi et que la cour trouve les charges suffisantes pour motiver la mise en accusation, elle ordonne, aux termes de l'art. 231, C. instr. crim., le renvoi du prévenu aux assises.

**327.** — Sous l'empire de la loi du 16 sept. 1791 (art. 5, tit. 1), un acte d'accusation ne pouvait être dressé et soumis au jury, qu'autant que le délit emportait peine afflictive ou infamante. — Cass., 13 juill. 1792, Faure, [P. chr.]; — 8 août 1792, Vallée, [P. chr.]; — même jour, Blondel; — 24 août 1792, Denis, [P. chr.]

**328.** — Le Code du 3 brum. an IV (art. 229) maintint ce principe dans son intégrité. — Cass., 27 flor. an VIII, Lafaye, [P. chr.]; — 8 therm. an VIII, Chambré, [P. chr.]; — 9 therm. an VIII, Bernard-Benoît, [P. chr.]; — 14 brum. an XI, Rinaudi, [P. chr.]; — 29 pluv. an XI, Terristre, [P. chr.]; — 22 mess. an XIII, Bauchat, [P. chr.]

**329.** — De plus, par application de l'art. 228, C. 3 brum. an IV, la jurisprudence annulait tout acte d'accusation qui comprenait un ou plusieurs délits correctionnels. — Cass., 3 pluv. an VII, Blankaert, [P. chr.]; — 19 fruct. an VII, Berkeim, [P. chr.]; — 19 frim. an X, Tubœuf, [S. et P. chr.]; — 5 sept. 1806, Choley, [S. et P. chr.]; — 10 févr. 1809 (int. de la loi), Laponterie, [S. et P. chr.]

**330.** — Aujourd'hui, et d'après le Code d'instruction criminelle, le principe est toujours resté le même, c'est-à-dire qu'en règle générale l'arrêt de renvoi aux assises ne peut être prononcé qu'autant que le délit est de nature à entraîner une peine afflictive ou infamante. — Cass., 9 janv. 1812, Luisart, [S. et P. chr.]

**331.** — ... Sauf cependant dans deux cas : 1° s'il s'agit d'un délit de presse, ces délits étant, en vertu de la loi du 29 juill. 1881, justiciables de la cour d'assises. — V. *infrà*, v° *Presse*.

**332.** — ... 2° S'il s'agit de délits connexes à un crime : dans ce cas la cour d'assises saisie de la connaissance du crime a juridiction sur les simples délits (C. inst. crim., art. 227).

**333.** — L'art. 231 ne dit pas devant quelle cour d'assises le renvoi doit être ordonné; mais il faut entendre cet article comme l'art 230 : la chambre d'accusation ne peut qu'indiquer la cour d'assises compétente *ratione loci*, celle du département où l'instruction a été faite. — F. Hélie, n. 2176; Mangin, *Instr. écr.*, t. 2, p. 159.

**334.** — Une seule exception a été apportée par l'art. 18, L. 20 avr. 1810, aux termes duquel « la connaissance des faits emportant peine afflictive ou infamante dont seront accusées les personnes mentionnées en l'art. 10 (hauts fonctionnaires), est attribuée à la cour d'assises *du lieu où réside la cour d'appel.* »

**335.** — Il faut observer cependant, comme nous l'avons fait *suprà* relativement aux tribunaux correctionnels, que si la chambre d'accusation a été saisie par un renvoi de la cour de cassation, elle doit nécessairement faire le renvoi, non pas à la cour d'assises du lieu du crime, mais à une cour d'assises de son ressort. — Telle est la disposition formelle de l'art. 432 qui porte : « lorsque le renvoi aura été fait à une cour d'appel, celle-ci, après avoir réparé l'instruction, en ce qui la concerne, désignera, dans son ressort, la cour d'assises par laquelle le procès devra être jugé. » — V *suprà*, n. 314.

**336.** — Aussi la cour de cassation a-t-elle annulé un arrêt par lequel une chambre d'accusation, nonobstant cette disposition formelle, avait, après un renvoi de la cour de cassation, désigné la cour d'assises du lieu du crime, située dans un autre ressort. — Cass., 27 juin 1845, Jeannin [S. 45.1.760, P. 45.1.656, D. 45.1.286]

**337.** — Lorsque la chambre d'accusation renvoie un prévenu devant la cour d'assises et prononce ainsi la mise en accusation, elle décerne contre lui une ordonnance de prise de corps. — Cette ordonnance, qui était décernée autrefois par les premiers juges, ne peut plus l'être, suivant l'art. 232, modifié par la loi du 17 juillet 1856, que par la chambre d'accusation. — L'ordonnance de prise de corps doit être insérée dans l'arrêt de mise en accusation (art. 233).

## Section III.

### Rédaction et signature des arrêts.

**338.** — L'arrêt de mise en accusation, doit, comme tous les autres arrêts émanés de la chambre d'accusation, contenir pour être valable : 1° une décision formelle sur chacun des chefs de demande dont la chambre a été saisie; — 2° les motifs de chacune de ces décisions; — 3° la spécification et la qualification de chacun des faits incriminés.

**339.** — Tout d'abord, les arrêts de la chambre d'accusation doivent statuer formellement sur tous les chefs relevés dans l'ordonnance du juge d'instruction et dans le réquisitoire du pro-

cureur général, et sur toutes les demandes formées par la partie civile, ou par le prévenu (C. inst. crim., art. 218 et 408).

**340.** — Que la chambre d'accusation soit obligée de statuer sur tous les chefs de prévention compris dans l'ordonnance du juge d'instruction, ou sur tous ceux des chefs à raison desquels elle lui est déférée, c'est ce qui ne peut être douteux. — La chambre ne peut, en effet, juger la prévention, régler la compétence sur une partie des faits de la poursuite, et laisser les autres en suspens, sans y rien statuer. — Il y a donc nullité si son arrêt ne s'applique pas sur chacun des faits dont elle est saisie, soit par la transmission directe des pièces, soit par l'opposition des parties. — Cass., 6 janv. 1821, Champigny-Pertuis, [P. chr.]

**341.** — Jugé, dans le même sens, que l'arrêt de mise en accusation doit statuer sur chacun des chefs de prévention compris dans l'ordonnance du juge d'instruction, ou, en cas d'opposition, sur tous les cas qui ont fait l'objet de l'opposition : à peine de nullité. — Cass., 7 juill. 1848, Ollier, [S. 48.1.639, P. 49.1.659, D. 48.1.134] — *Sic*, Faustin Hélie, t. 5, n. 2207.

**342.** — Spécialement, l'arrêt d'une chambre d'accusation qui, en reconnaissant l'existence des faits qui constituent deux délits, ne renvoie en police correctionnelle que sur un seul, encourt la cassation. — Cass., 4 oct. 1827, Germain Demeur, [P. chr.]

**343.** — Cet arrêt doit également, sous la même sanction, statuer sur tous les chefs de réquisition du ministère public (art. 218 et 408, C. instr. crim.). — Cass., 30 mai 1833, Bachelier, [P. chr.] — *Sic*, Faustin Hélie, n. 2208 à 2210 et 2281.

**344.** — L'omission de statuer sur un chef quelconque des réquisitions du procureur général est donc une cause de nullité, aux termes de l'art. 408, C. instr. crim. — Cass., 14 mai 1812, Domergue, [S. et P. chr.]

**345.** — Ainsi, lorsqu'un notaire est inculpé d'avoir commis un faux dans la minute et un faux dans l'expédition d'un acte, l'arrêt qui le décharge de la prévention, sur le motif que le faux commis dans la minute n'est pas suffisamment justifié, sans parler de celui commis dans l'expédition, laisse ignorer s'il y avait sur ce dernier chef des indices suffisants de culpabilité, et doit être annulé. — Cass, 2 août 1821, Beretti, [S. et P. chr.]

**346.** — La nullité serait même encourue, si en statuant sur les faits en eux-mêmes, la chambre d'accusation s'abstenait de prononcer sur les différents caractères que le réquisitoire tend à leur attribuer. — Mangin, *Instr. crim.*, t. 2, p. 164; F. Hélie, n. 2209.

**347.** — Ainsi, lorsque le procureur général qualifie dans son réquisitoire, les faits résultant de l'instruction, de complot tendant à ramener sous les drapeaux de l'ennemi des prisonniers de guerre retenus en France, la chambre d'accusation ne peut, sans s'expliquer sur ces réquisitions, renvoyer les prévenus en police correctionnelle sous la prévention d'avoir favorisé l'évasion d'un prisonnier de guerre. — Cass., 5 juin 1812, Ranfast, [S. et P. chr.]

**348.** — De même, lorsque le procureur général a pris des réquisitions expresses tendant à faire modifier ou rectifier la qualification donnée aux faits par les premiers juges, la chambre d'accusation doit, à peine de nullité, statuer sur ces réquisitions. — Cass., 8 mars 1851, Troussier, [P. 53.2.626, D. 51.1.103]

**349.** — La chambre d'accusation doit statuer, non seulement sur les chefs du réquisitoire tendant au règlement définitif de la procédure, mais encore sur les chefs qui ont pour objet de réclamer des suppléments d'information, des apports de pièces, etc. Elle est maîtresse, sans doute, de ne pas les ordonner, mais il faut qu'elle prononce sur ce genre de demandes. — Mangin, *Instr. crim.*, t. 2, p. 166; F. Hélie, n. 2210.

**350.** — Enfin, la chambre d'accusation est tenue de statuer sur les conclusions que le prévenu ou la partie civile lui soumettent. — Mangin, *loc. cit.;* F. Hélie, n. 2211 et 2212.

**351.** — La chambre d'accusation doit statuer sur les différents points que nous venons d'indiquer par des dispositions formelles et motivées. L'art. 7, L. 20 avr. 1810, dispose, en effet, « que les arrêts qui ne contiennent pas de motifs sont nuls. » Or, comme le dit un arrêt de la Cour de cassation, du 3 févr. 1821, Salicetti, [S. et P. chr.] « les arrêts que l'art. 7 déclare nuls, lorsqu'ils ne contiennent pas de motifs, sont ceux qui prononcent sur le fond de la contestation, *ou sur des faits et des demandes qui en sont des dépendances*, *ou sur des moyens qui ont pour objet de justifier le droit ou la défense des parties* » (art. 221, C. instr. crim.). — F. Hélie, t. 5, n. 2213.

**352.** — La mise en accusation doit être motivée : 1° sur ce qu'il existe contre le prévenu des charges suffisantes de culpabilité; 2° sur ce que le fait incriminé est qualifié crime par la loi pénale. — Cass., 13 nov. 1845, Ducassé [P. 46.1.512, D. 45. 4.320] — *Sic*, Faustin Hélie, n. 2215.

**353.** — Ainsi, les chambres d'accusation, lorsqu'elles ont à statuer sur des ordonnances de la chambre du conseil qui qualifient crimes ou délits des faits déclarés tels par la loi, ne peuvent renvoyer les prévenus des poursuites, en se bornant à déclarer que les faits qui leur sont imputés ne constituent ni crimes ni délits; il y a lieu de casser, dans ce cas, l'arrêt de la chambre d'accusation, soit pour défaut de motifs dans l'appréciation du caractère légal des faits imputés aux prévenus, soit pour violation des lois pénales qui déclarent ces faits crimes ou délits. — Cass., 27 juin 1828, Tronche, [S. et P. chr.]; — 17 juill. 1834, Vinet, [S. 34.1.793, P. chr.]

**354.** — Pareillement, l'arrêt qui déclare n'y avoir lieu à suivre contre l'inculpé est nul pour défaut de motifs, s'il se borne à dire que *des pièces du procès il ne résulte ni charges ni indices de culpabilité:* une telle énonciation, ne faisant pas connaître si le renvoi de l'inculpé est fondé sur l'insuffisance des charges, ou sur ce que les faits imputés n'auraient pas le caractère de criminalité prévu par la loi, et portant ainsi, par cette confusion, atteinte au droit de la Cour de cassation de reviser la qualification des faits, doit être annulée comme ne contenant pas de motifs suffisants. — Cass., 20 oct. 1838, Lorois, [S. 38.1.1015, P. 39.1.185]; — 13 juill. 1843, Béliard, [S. 43.1.739, P. 43.2.669]; — 29 mars 1860, Delaveau, [S. 60. 1.581, P. 61.37, D. 61.1.90] — *Sic*, Mangin, t. 2, p. 167 et s.; F. Hélie, n. 2214; Trébutien, p. 315; Morin, v° *Accusation* (ch. d'), n. 19.

**355.** — ... Comme aussi, l'arrêt qui renvoie un prévenu devant la juridiction compétente doit être déclaré nul pour défaut de motifs, s'il se borne à mentionner l'existence d'une loi pénale applicable au fait, sans constater qu'il y a charges suffisantes contre le prévenu. — Cass., 10 mai 1822, Delavie, [S. et P. chr.]

**356.** — Ainsi, est nul l'arrêt de la chambre d'accusation qui, sur l'opposition du prévenu à un mandat de comparution, fondée sur ce que, les faits incriminés ayant été commis par un maire, en cette qualité, aucun mandat ne pouvait être décerné avant que les poursuites eussent été autorisées par le Conseil d'Etat (avant l'abolition de la garantie constitutionnelle), n'a pas statué sur les motifs ainsi déduits de l'opposition, et s'est borné à la déclarer non-recevable et mal fondée, par la raison qu'il s'agissait de l'imputation d'un crime, et que c'était un mandat d'amener et non un mandat de comparution qui aurait dû être décerné. — Cass., 6 févr. 1836, Debosque, [P. chr.]

**357.** — Toutefois, l'arrêt qui met en accusation un fonctionnaire pour avoir dénaturé la substance ou les circonstances d'un acte de son ministère ne peut pas être annulé comme n'annonçant pas que l'accusé a agi frauduleusement, si le caractère de la fraude résulte suffisamment des faits mentionnés dans ledit acte. — Cass., 10 juill. 1828, Garcet, [S. et P. chr.]

**358.** — N'est pas nul non plus, pour défaut de motifs, l'arrêt de la chambre des mises en accusation qui, après avoir constaté que les faits du procès ne présentent aucun des caractères constitutifs de la complicité du crime de faux, en conclut que là où il n'y a point crime de faux, il n'y a point usage punissable d'une pièce dont rien n'établissait la fausseté. — Cass., 18 févr. 1842, Romy, [S. 42.1.688]

**359.** — ... Ni l'arrêt d'une chambre d'accusation qui annule une ordonnance de la chambre du conseil, et ordonne le renvoi du prévenu devant la cour d'assises, en déclarant *que les faits ont été mal qualifiés, et qu'il existe contre le prévenu des charges suffisantes de faits que la loi a qualifiés crimes.* Il n'est pas nécessaire que l'arrêt exprime dans les motifs en quoi et comment les faits ont été mal qualifiés. — Cass., 10 juill. 1828, précité.

**360** — Les motifs donnés par l'arrêt d'une chambre d'accusation, pour renvoyer des poursuites les auteurs du fait principal, s'appliquent au renvoi des complices. — Cass., 23 nov. 1837, de Fuseau, [P. 40.1.147]

**361.** — Quand même le procureur général se bornerait à requérir un supplément d'information ou tout autre acte d'instruction qui lui paraît nécessaire pour constater l'existence des

faits ou fixer leur caractère, la chambre ne pourrait le dispenser de motiver le rejet de cette réquisition. — Cass., 19 févr. 1829, Kersen, [S. et P. chr.] — *Sic*, Mangin, t. 2, p. 171; F. Hélie, n. 2216.

**362**. — Toutefois, lorsque la chambre d'accusation reconnaît et déclare que les faits qui lui sont soumis constituent la banqueroute frauduleuse, elle n'est pas tenue de statuer sur les réquisitions du procureur général tendant à ce que subsidiairement ces mêmes faits soient déclarés constitutifs de la banqueroute simple. — Cass., 23 janv. 1845, Mazel, [P. 46.1.334]

**363**. — La chambre d'accusation doit également motiver le rejet des conclusions qui lui sont soumises par le prévenu ou la partie civile et qui tendent aux mêmes fins. — Mangin, t. 2, p. 172; F. Hélie, n. 2217.

**364**. — Un arrêt a cependant décidé qu'une demande formée par une partie civile, devant la chambre d'accusation, et tendant à un complément d'information, avait pu être passée sous silence et rejetée implicitement : « attendu que le code d'inst. crim. n'accorde à l'accusé et à la partie civile, devant les chambres d'accusation, que le droit de produire des mémoires; mais que, d'après les art. 228 et 235 de ce code, ces chambres sont investies d'un pouvoir discrétionnaire pour ordonner les actes d'instruction qu'elles croient utiles pour le jugement qu'elles ont à rendre sur la prévention ». — Cass., 12 févr. 1818, Lestrade, [S. et P. chr.] — Mais comme l'observent MM. Mangin, (t. 2, p. 173) et F. Hélie (n. 2212), de ce que la chambre d'accusation a un pouvoir discrétionnaire pour rejeter les conclusions par lesquelles le prévenu ou la partie civile demande un supplément d'information, il ne saurait s'ensuivre qu'elle ne doive pas motiver sa décision, tout comme elle y est obligée quand des demandes du même genre lui sont soumises par le ministère public.

**365**. — Enfin, toutes les circonstances qui concourent à constituer le fait incriminé doivent être spécifiées pour chacun des chefs d'accusation par l'arrêt de renvoi. Les chambres d'accusation ne pouvant ordonner le renvoi qu'autant que le fait qui y donne lieu constitue un crime, un délit ou une contravention, ce n'est, en effet, que par la détermination des caractères légaux et constitutifs des faits qu'il est possible de s'assurer de leur criminalité et de la légalité de l'arrêt; c'est au reste ce que consacre formellement l'art. 299, C. inst. crim., qui autorise l'accusé à se pourvoir en cassation contre l'arrêt de renvoi, si *le fait n'est pas qualifié crime par la loi*.

**366**. — C'est d'après cette règle qu'il a été jugé que celui qui a recélé des effets soustraits à l'aide d'un crime, ne pouvant être puni comme complice qu'autant qu'il a agi sciemment, l'arrêt qui met un individu en accusation pour avoir recélé des objets volés avec effraction, est nul s'il ne mentionne pas que l'accusé a agi sciemment. — Cass., 12 sept. 1812, Masson, [S. et P. chr.]

**367**. — ... Que l'arrêt par lequel une chambre d'accusation se borne à statuer sur la compétence, en renvoyant devant une cour d'assises, sans apprécier les charges ni qualifier les faits, ne saisit pas valablement cette cour d'assises. — Cass., 18 oct. 1827, Rimbault, [P. chr.]

**368**. — Mais la qualification des faits en suppose nécessairement la spécification. L'arrêt de mise en accusation doit donc contenir, à peine de nullité, outre la qualification légale des faits incriminés, l'énonciation et la spécification de ces faits. Telle est d'ailleurs la prescription formelle de l'art. 232, C. inst. crim., rectifié par la loi du 17 juill. 1856. Cet article porte, en effet, que « lorsque la cour prononcera une mise en accusation, elle décernera contre l'accusé une ordonnance de prise de corps, et que cette ordonnance contiendra, à peine de nullité, l'exposé sommaire et la qualification du fait objet de l'accusation ». Il ne suffit donc pas, pour justifier une qualification légale d'attentat à la pudeur, de faire mention des habitudes dépravées de l'accusé, des révélations de la victime et des bruits qui ont couru dans le public. — Cass., 4 janv. 1877, Bonnefons, [S. 77.1.333, P. 77.826]

**369**. — De même, est nul comme ne renfermant point l'exposé sommaire du fait objet de l'accusation, que prescrit l'art. 232, C. inst. crim., modifié par la loi du 17 juill. 1856, l'arrêt de la chambre d'accusation qui, pour ordonner le renvoi d'un inculpé devant la cour d'assises, se borne à déclarer « *qu'il résulte des pièces de la procédure des indices suffisants pour accuser X... de s'être rendu coupable d'avoir, à..., le..., volontairement homicidé X..., avec la circonstance que ledit homicide volontaire aurait été commis avec préméditation, crime prévu par les art. 295, 296, 297 et 302, C. pén.* » : de telles énonciations ne faisant point suffisamment connaître les éléments du crime et de la circonstance aggravante relevée à la charge de l'inculpé. — Cass, 23 févr. 1860, Pinchart, [S. 60.1.581, P. 61.37, D. 61.1.89]; — 1er déc. 1859, Charreire, [S. et P. *ibid., ad notam*, D. 59.5.225]

**370**. — Il en est de même de l'arrêt de la chambre d'accusation qui, ayant à indiquer sommairement les circonstances d'un fait d'où il fait résulter contre l'accusé une accusation d'assassinat, se borne à la qualification légale de ces circonstances, sans spécifier les éléments de fait qui constituent, à ses yeux, l'homicide volontaire, d'une part, et la préméditation de l'autre. — Cass., 5 juill. 1860, Chabaud, [P. 62.233, D. 61.1.89]

**371**. — Jugé, de même, que l'arrêt de la chambre d'accusation qui décerne une ordonnance de prise de corps contre un accusé de contrefaçon du timbre ou de la marque d'un établissement particulier de commerce, doit, à peine de nullité, contenir un exposé sommaire des faits servant de base à l'accusation; qu'il ne suffit pas de déclarer qu'il y a charges suffisantes contre l'accusé d'avoir contrefait un timbre ou une marque d'un établissement particulier. — Cass., 8 janv. 1859, Gachet, [S. 59.1.526, P. 59.253, D. 59.1.48]

**372**. — Du reste, depuis la loi du 17 juill. 1856, qui attribue à la chambre d'accusation le droit de décerner l'ordonnance de prise de corps (jusque-là décernée par la chambre du conseil), cette ordonnance faisant corps avec l'arrêt de mise en accusation, il importe peu que l'exposé des faits soit placé dans la partie de l'arrêt relative à la mise en accusation, ou dans celle relative à la prise de corps. — Cass., 12 sept. 1856, Soulier, [S. 56.1.918, P. 57.69, D. 56.1.416]

**373**. — Ainsi, et plus généralement, l'exposé sommaire des faits dans un arrêt de la chambre des mises en accusation, tel qu'il est prescrit par le nouvel art. 232, C. inst. crim., peut résulter des circonstances de fait mentionnées dans l'arrêt, quelle que soit la place qu'elles y occupent, soit dans les motifs, soit dans le dispositif. — Cass., 15 févr. 1861, Louvet, [S. 62.1.105, P. 61.850]

**374**. — Il suffit que les diverses énonciations de l'arrêt permettent à la Cour de cassation de contrôler la qualification légale des faits incriminés. — Même arrêt.

**375**. — La Cour de cassation jugeait déjà d'ailleurs, même avant la loi du 17 juill. 1856, que l'ordonnance de prise de corps décernée par l'arrêt de mise en accusation ne formant avec lui qu'un seul et même contexte, et cet arrêt contenant l'exposé des faits et leur qualification légale, il était inutile de réitérer l'énonciation de ces faits et de cette qualification dans l'ordonnance. — Cass., 10 juill. 1828, Garcet, [S. et P. chr.]

**376**. — ... Et que si, régulièrement, tous les éléments constitutifs du crime doivent être énoncés dans le dispositif de l'arrêt de mise en accusation, cependant, il peut suffire que cette énonciation se trouve, soit dans les motifs de l'arrêt, soit dans l'ordonnance de prise de corps insérée dans cet arrêt. — Cass., 22 avr. 1848, Ecquevilley, [S. 47.1.381, P. 47.1.724, D. 47.1.180]

**377**. — L'exposé de faits peut être aussi sommaire que possible, et, par exemple, en matière de faux, il précise suffisamment les éléments du crime en énonçant « que l'accusé, étant maire et président du bureau électoral, a falsifié son procès-verbal par un grattage, dénaturé sa substance par une intercalation après coup, et fait usage de la pièce fausse pour être réputé conseiller élu. — Cass., 4 mai 1871, Richard, [S. 71.1.172, P. 71.468] — *Sic*, F. Hélie, *Inst. crim.*, n. 2219 et s.

**378**. — Mais il est évident que l'ordonnance de prise de corps décernée par la chambre d'accusation est nulle, lorsque l'exposé des circonstances du fait objet de l'accusation y est présenté d'une manière tellement incomplète qu'il est impossible d'y reconnaître s'il s'agit réellement d'un crime qualifié par la loi. — Cass., 24 déc. 1870, Richard, [S. 71.1.172, P. 71.468, D. 71.1.186]

**379**. — Aux termes de l'art. 254, les arrêts de la chambre d'accusation doivent être signés par chacun des juges qui les ont rendus; il y est fait mention, à peine de nullité, tant de la réquisition du ministère public que du nom de chacun des juges.

**380**. — Les dispositions de cet article relatives à la signature de l'arrêt par tous les juges qui y ont concouru ne sont point prescrites à peine de nullité. — Cass., 10 mars 1827, Dubreuil, [S. et P. chr.]; — 21 avr. 1832, Gueux, [P. chr.]; — 26 août 1837,

Donnadieu, P. 37.2.200 — *Sic*, Carnot, art. 234, n. 1; F. Hélie, n. 2223. — V. cependant Legraverend, t. 1, p. 380; Bourguignon, *Man. d'inst. crim.*, t. 1, p. 337, note *a*.

**381.** — D'ailleurs, l'accusé qui ne s'est pas pourvu en cassation contre l'arrêt de renvoi est non-recevable à se plaindre ultérieurement de ce que cet arrêt n'est pas revêtu de la signature de tous les juges qui l'ont rendu. — Cass., 21 avr. 1832, précité.

**382.** — Mais il n'en est pas de même de la disposition relative aux réquisitions du ministère public et au nom de chacun des juges. — Cass., 26 août 1837, précité. — Ces mentions sont indispensables puisque l'arrêt devrait être annulé, aux termes de l'art. 299, s'il avait été rendu en l'absence des réquisitions du ministère public, ou par un nombre de juges inférieur à celui fixé par la loi. — Carnot, art. 234, n. 2; F. Hélie, *loc. cit.*

**383.** — Du reste, la loi n'exige que la mention des réquisitions; elle n'exige donc ni la transcription de ces réquisitions, ni l'analyse de leur contenu et de leur objet. — Cass., 9 juin 1826, [cité par F. Hélie, n. 2224]

## Section IV.

### Effets du renvoi.

#### § 1. *Effets du renvoi quant à l'attribution de juridiction.*

**384.** — Quels sont les effets du renvoi quant à l'attribution de juridiction? Il faut distinguer si le renvoi a été fait au tribunal de police correctionnelle ou de simple police, ou s'il l'a été à la cour d'assises.

**385.** — Au premier cas le renvoi est seulement indicatif de juridiction. Par suite, le tribunal auquel une affaire a été renvoyée par la chambre d'accusation est investi du droit de prononcer définitivement, non seulement sur le fond, mais même sur la compétence et sur toutes les circonstances du délit qui résultent des débats. — Cass., 10 déc. 1812, Carini, [S. et P. chr.]

**386.** — Par suite encore, le tribunal saisi par le renvoi d'une chambre d'accusation conserve le droit de statuer sur sa compétence et de se déclarer incompétent, si le fait présenté comme un délit lui paraît constituer un crime. — Cass., 21 nov. 1811, Liébaert, [S. et P. chr.]; — 15 mai 1812, Rotondi, [S. et P. chr.]; — 13 juin 1816, Aurussi, [S. et P. chr.]; — 19 juill. 1816, Lemoine, [P. chr.]; — 12 juin 1817, Guéry de Maubreuil, [P. chr.]; — 26 août 1817, même partie, [S. et P. chr.]; — 14 sept. 1827, Boulin, [S. et P. chr.]; — 2 oct. 1828, Olive, [S. et P. chr.] — *Sic*, Bourguignon, t. 1, p. 504; Legraverend, t. 2, p. 394; Carnot, *Inst. crim.*, t. 1, p. 527; Rauter, *Dr. crim.*, n. 694; Mangin, *Inst. écr.*, t. 2, n. 126; F. Hélie, n. 2314.

**387.** — Par exemple, le tribunal correctionnel saisi de la prévention de blessures accompagnées de provocation, peut se déclarer incompétent, s'il résulte de l'instruction faite à son audience que ce fait a réellement les caractères d'un crime. — Cass., 15 mai 1812, précité.

**388.** — Et la juridiction de la chambre d'accusation ayant été épuisée par l'arrêt de renvoi, il en résulte que si le tribunal de police correctionnelle s'est déclaré incompétent pour connaître d'une affaire qui lui avait été renvoyée par un arrêt de la chambre des mises en accusation, il y a lieu à règlement de juges. — Cass., 25 févr. 1813, Persiani, [S. et P. chr.]; — 29 oct. 1813, Kilian, [S. et P. chr.]; — 13 juill. 1827, Paita, [P. chr.]; — même jour, Berment, [P. chr.]

**389.** — Il a été jugé toutefois que lorsque la chambre d'accusation, devant laquelle a été traduit un individu prévenu tout à la fois d'un crime et d'un délit se rattachant à un même fait, par exemple d'un crime d'attentat à la pudeur avec violence et du délit de corruption d'une mineure ou de complicité de proxénétisme, a déclaré qu'il n'y avait lieu à suivre sur le crime, et renvoyé le prévenu devant le tribunal correctionnel, ce tribunal ne peut s'occuper de rechercher si, dans le délit dont le jugement lui est dévolu, il ne se rencontre pas des circonstances, telle que celle de violence, qui pourraient rendre au fait poursuivi la nature de crime, et obliger le tribunal correctionnel à se déclarer incompétent, l'arrêt de la chambre d'accusation qui a écarté la circonstance de la violence conservant sur ce point l'autorité de la chose jugée. — Cass., 25 avr. 1842, D..., [S. 42.1.504, P. 42.2.544]

**390.** — A la différence des tribunaux correctionnels, les cours d'assises sont irrévocablement saisies par les arrêts de la chambre des mises en accusation, qui n'ont pas été attaqués dans les délais de la loi : à cet égard, l'arrêt est pour la cour d'assises attributif et non simplement indicatif de juridiction. — Cass., 13 juin 1816, précité; — 19 juill. 1816, précité; — 14 sept. 1827, précité; — 2 oct. 1828, précité; — 15 avr. 1832, Guimard, [S. 32.1.511, P. chr.] — *Sic*, Legraverend, t. 2, p. 114; Mangin, *Inst. écr.*, t. 2, n. 126; Bourguignon, *Jurisp. des C. crim.*, t. 1, p. 507 et 527; Carnot, *Inst. crim.*, t. 2, p. 691, n. 3. — V. pourtant Merlin, *Quest.*, v° *Incompetence*, § 1, art. 2, n. 6; F. Hélie, *Instr. crim.*, n. 2317.

**391.** — Les motifs de cette règle ont été développés dans l'arrêt du 19 juill. 1816, précité; ils peuvent, à vrai dire, se réduire à un seul, à savoir la compétence générale dont la loi a investi les cours d'assises, et qui s'étend aussi bien aux simples délits ou contraventions qu'aux crimes.

**392.** — Jugé, en conséquence, que la cour d'assises saisie par un arrêt de mise en accusation ne peut se déclarer incompétente, sur le motif que le fait de l'accusation n'est pas qualifié crime par la loi. — Cass., 28 mars 1816, Figeart, [S. et P. chr.]

**393.** — ... Ou sous le prétexte que l'accusé serait âgé de moins de seize ans. — Cass., 20 avr. 1827, Boulin, [S. et P. chr.]; — 13 juill. 1827, Couder, [P. chr.]; — 17 janv. 1828, Thiesse, [S. et P. chr.]; — 5 juill. 1832, Gouges, [P. chr.]

**394.** — ... Ou sous le prétexte que l'affaire dont elle est saisie rentrerait dans les attributions d'une autre juridiction. — Cass., 12 févr. 1813, Monnier, [S. et P. chr.]; — 11 mars 1813, Bayer, [S. et P. chr.]; — 26 janv. 1815, Brochet, [P. chr.]; — 2 févr. 1815, Guérin, [S. et P. chr.]

**395.** — ... Notamment si l'accusé était, comme militaire, justiciable d'un conseil de guerre. — Cass., 25 avr. 1816, Olivier, [S. et P. chr.]; — 5 févr. 1819, Arnaud, [S. et P. chr.]

**396.** — ... Ou sous le prétexte que le crime aurait été commis dans un autre ressort que celui de la cour qui a rendu l'arrêt de renvoi. — Cass., 19 oct. 1820, Terrier, [S. et P. chr.]

**397.** — Mais il importe de remarquer que les arrêts des chambres d'accusation n'ont l'autorité de la chose jugée qu'en ce qu'ils prononcent la mise en accusation et le renvoi de l'accusé soit devant la cour d'assises, soit devant les tribunaux correctionnels ou de police. Cette cour et ces tribunaux ont donc le droit de s'assurer s'il existe des circonstances atténuantes ou aggravantes non exprimées dans l'arrêt de renvoi, de décider que le fait de l'accusation existe ou n'existe pas; qu'il est ou n'est pas défendu, et de condamner ou d'absoudre l'accusé.

**398.** — D'où il faut conclure que les cours d'assises, comme les tribunaux correctionnels, ne sont nullement liées par la qualification donnée aux faits de l'accusation par l'arrêt de renvoi, bien qu'il n'ait été frappé d'aucun pourvoi; qu'elles doivent délibérer sur les faits déclarés par le jury pour en fixer la qualification, et pour leur faire l'application de la peine d'après les seules règles de la loi et de leur conscience. — Cass., 21 nov. 1812, Léger, [S. et P. chr.]; — 10 déc. 1812, Carini, [S. et P. chr.]; — 19 juin 1817, Hubert, [S. et P. chr.]; — 8 août 1817, Pallenti, [S. et P. chr.]

**399.** — C'est par application de cette règle qu'il a été jugé qu'une cour d'assises, jugeant même par contumace, avait pu décider qu'un fait d'escalade ne constituait pas une tentative caractérisée de vol, encore bien que la chambre d'accusation eût décidé le contraire. — Cass., 21 avr. 1820, [cité par Mangin, *Instr. écr.*, t. 2, p. 272]

**400.** — ... Qu'encore bien que la chambre d'accusation n'eût considéré le fait que comme constituant le crime de coups et blessures ayant entraîné une incapacité de travail de plus de vingt jours, la cour d'assises et le jury ont pu le considérer comme constituant une tentative de meurtre. — Cass., 8 août 1817, précité.

**401.** — C'est en se fondant sur la même règle que la Cour de cassation a décidé par de nombreux arrêts que l'on peut, en cour d'assises, poser au jury toutes les questions qui résultent des débats, lors même qu'elles changent le caractère du fait principal, pourvu qu'elles se rattachent à ce fait. — V. *infrà*, v° *Cour d'assises*.

**402.** — Mais quel est l'effet des arrêts de la chambre d'accusation relativement aux exceptions et fins de non-recevoir que le prévenu a opposées devant elle contre l'action publique? Ces arrêts ont-ils l'autorité de la chose jugée?

**403.** — Ils l'ont bien certainement lorsque, favorables au prévenu, ils adoptent une de ces fins de non-recevoir, et, en principe, ils ne tombent pas devant les charges nouvelles qui peuvent être

survenues. — Cass., 9 mai 1812, Roger, [S. et P. chr.] — Une seule restriction peut être faite, pour le cas où l'admission de l'exception est fondée sur l'appréciation des faits qui ont paru à la chambre d'accusation résulter de l'instruction, et où les charges nouvelles modifient la nature des faits qui lui ont servi de base. — Mangin, *Instr. écrites*, t. 2, p. 274 et 278; F. Hélie, n. 2325.

**404.** — Ils l'ont également quand ils rejettent ces exceptions et fins de non-recevoir. Le prévenu pouvait, en effet, se pourvoir en cassation contre l'arrêt qui a rejeté son exception; s'il n'a pas cru devoir user de cette faculté, l'arrêt doit acquérir l'autorité de la chose jugée, de même qu'il l'aurait acquise si, ayant adopté l'exception, le procureur général ne se fût pas pourvu pour le faire casser. — Mangin, *loc. cit.;* F. Hélie, *loc. cit.* — Mais ici, il y a lieu de faire la même restriction que dans le cas où il y a eu admission de l'exception proposée. Si le rejet de l'exception était fondé sur l'appréciation des faits qui ont paru à la chambre d'accusation résulter de l'instruction, la cour ou le tribunal auquel elle a renvoyé l'affaire ne serait pas lié par la décision qu'elle a rendue, et si, par le résultat d'un nouvel examen ou des débats, il devenait constant que ces faits ont changé de caractère, les magistrats auraient toute latitude pour appliquer à l'action publique dont ils sont devenus l'unique base, toutes les fins de non-recevoir établies par la loi. — Mêmes auteurs, *loc. cit.*

**405.** — C'est en ce sens qu'il a été jugé que l'arrêt d'une chambre d'accusation qui a rejeté la prescription opposée par le prévenu et l'a renvoyé à la police correctionnelle, n'a point l'autorité de la chose jugée, que la police correctionnelle peut toujours juger de nouveau la question, lorsque les débats ont modifié les faits qui ont déterminé le rejet de l'exception. — Cass., 9 oct. 1812, Saubès, [S. et P. chr.]; — 15 juill. 1813, Mautica, [P. chr.]

**406.** — ... Et que, dans le même cas, la cour d'assises, comme tribunal correctionnel, peut aussi juger de nouveau l'exception relative à la prescription, quoique la chambre d'accusation ait rejeté cette exception opposée devant elle par le prévenu. — Cass., 15 juill. 1813, précité.

**407.** — Quant aux fins de non-recevoir qui existent contre l'action publique et que le prévenu n'aurait pas proposées devant la chambre d'accusation, celui-ci peut toujours les proposer devant la juridiction devant laquelle il est renvoyé.

### § 2. *Ordonnance de prise de corps. — Notification de l'arrêt de renvoi et de l'acte d'accusation.*

**408.** — I. *Ordonnance de prise de corps.* — L'arrêt de mise en accusation doit contenir l'ordonnance de prise de corps contre l'accusé (art. 232 et 233, C. instr. crim.), à peine de nullité. — F. Hélie, t 5, n. 2221 et 2282.

**409.** — ... Et cette ordonnance met une fin nécessaire à la liberté provisoire qui a pu être accordée à celui-ci (art. 116 et 126, C. instr. crim.).

**410.** — Cette liberté pourrait-elle cependant être demandée utilement à la cour d'assises, en cas de renvoi de l'affaire à une autre session? La question est controversée et jugée en sens divers. — V. *pour l'affirmative :* C. d'ass. de Saône-et-Loire, 25 juin 1867, Petitjean, [S. 68.2.145, P. 68.678, D. 71.2.65] — C. d'ass. de l'Aveyron, 11 mars 1871, Savignac, [S. 71.2.7, P. 71.74, D. 71.2.65]; — *pour la négative :* C. d'ass. du Nord, 29 nov. 1871, Mescart, [S. 71.2.195, P. 71.641, D. 72.2.94] — C. d'ass. de la Seine-Inférieure, 26 déc. 1871, Breton, [S. 71.2 195, P. 71.641, D. 71.2.200] — Cass., 13 juin 1872, Meyer et Loutrel, [S. 72.1.445, P. 72.1163, D. 72.1.157]; — 13 juill. 1872, Dhée et Lepelletier, [S. 72.1.445, P. 72.1163, D. 72.1.333]; — 5 oct. et 9 nov. 1882, Dedit et Busiaux, [S. 83.1.46, P. 83.73, D. 83.1.44] — V. *infra*, v° *Cour d'assises*, *Liberté provisoire.*

**411.** — Mais la chambre d'accusation peut accorder la liberté provisoire, malgré l'ordonnance de prise de corps, lorsque l'accusé s'est pourvu en cassation contre l'arrêt ordonnant son renvoi devant la cour d'assises. — Cass., 13 juin 1872, précité; — 13 juill. 1872, précité. — C. d'ass. du Nord, 29 nov. 1871, précité.

**412.** — Le projet de réforme du Code d'instruction criminelle voté par le Sénat consacre, dans l'art. 107, ce droit pour la chambre d'accusation et pour la cour d'assises d'accorder la liberté provisoire à l'accusé.

**413.** — II. *Notification de l'arrêt de renvoi et de l'acte d'accusation.* — La notification de l'acte d'accusation prescrite par l'art. 242, C. instr. crim., est une formalité substantielle dont l'omission entraîne la nullité des débats et de l'arrêt de condamnation. — Cass., 10 déc. 1857, Perrot, [P. 58.1142]

**414.** — La théorie contraire, d'après laquelle la nullité de la procédure n'existerait que si l'accusé avait demandé le renvoi de la cause à une autre session et que ce renvoi lui eût été refusé, avait d'abord été consacrée par la Cour de cassation. — Cass., 18 janv. 1828, Chateau, [S. et P. chr.]; — 26 janv. 1832, Peigné, [P. chr.]; — 12 juill. 1832, Grey, [P. chr.]; — 7 févr. 1834, Fagonde, [S. 34.1.361, P. chr.] — Elle est soutenue par quelques auteurs. — Mangin, *De l'action publique*, t. 2, p. 192; Carnot, *Instr. crim.*, art. 242.

**415.** — Mais elle a été abandonnée par la Cour suprême et elle est généralement repoussée par la doctrine. — F. Hélie, t. 5, n. 2244; Nouguier, *Cour d'assises*, t. 1, n. 69, 70, 71; Trébutien, Laisné-Deshayes et Guillouard, *Cours de dr. crim.*, t. 2, n. 556.

**416.** — La notification doit comprendre à la fois l'arrêt de renvoi et l'acte d'accusation; elle serait insuffisante si elle ne comprenait que l'un ou l'autre de ces actes. Ainsi, la nullité serait encourue si l'on n'avait notifié à l'accusé que l'arrêt de renvoi. — Cass., 31 juill. 1845, Maginot, [S. 45.1.622, P. 45.2.161, D. 45.1.332]; — 7 janv. 1847, Coste, [P. 47.1.570]; — 9 août 1849, Abrial, [P. 50.2.431]; — 24 janv. 1856, Camboulivels, [P. 58.41] — *Sic*, Faustin Hélie, t. 5, n. 2247; Nouguier, t. 1, n. 73.

**417.** — La notification doit être faite à la requête du ministère public (art. 272, C. instr. crim.), c'est-à-dire du procureur général, du procureur de la République du siège de la cour d'assises ou du procureur de la République du siège où l'instruction s'est faite et où l'accusé est encore détenu. — Nouguier, t. 1, n. 85 et 86.

**418.** — Lorsqu'il y a plusieurs accusés, l'arrêt de renvoi et l'acte d'accusation doivent être notifiés en entier à chacun d'eux, du moins en principe. — Faustin Hélie, t. 5, n. 2248; Nouguier, t. 1, n. 100.

**419.** — Il doit être, à peine de nullité, laissé copie à l'accusé de l'acte d'accusation et de l'arrêt de renvoi (art. 242, C. instr. crim.). — Nouguier, t. 1, n. 136 et s.

**420.** — S'il y a plusieurs accusés, il doit être laissé autant de copies qu'il y a d'accusés. — Nouguier, t. 1, n. 144 et s.

**421.** — L'accomplissement des formalités qui précèdent doit être constaté à peine de nullité; et la preuve n'en peut être fournie que par la production de l'original ou de la copie de l'exploit dressé par l'huissier : il ne peut y être suppléé ni par l'extrait du répertoire de l'huissier, ni par le certificat du receveur de l'enregistrement, ni par un certificat du président et du greffier de la cour d'assises; cependant l'aveu de l'accusé qu'il a reçu l'exploit, serait suffisant pour établir qu'il a reçu la signification prescrite par l'art. 242, C. instr. crim. — Cass., 27 déc. 1873, Madre, [S. 74.1.332, P. 74.826] — *Sic*, Faustin Hélie, n. 2259; Nouguier, t. 1, n. 175 et s. — Sur la notification de l'acte d'accusation, V. au surplus, *suprà*, v° *Acte d'accusation*, n. 116 et s.

## CHAPITRE VI.

### POURVOI CONTRE LES ARRÊTS DE LA CHAMBRE D'ACCUSATION.

**422.** — Nous avons déjà exposé, *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 214 et s., les règles relatives à la déclaration du pourvoi et à sa notification. Nous n'avons pas à les rappeler ici; nous ferons seulement observer que la disposition de l'art. 299, qui exige que la déclaration du pourvoi formé contre l'arrêt de la chambre d'accusation énonce l'objet de la demande en nullité n'est pas prescrite à peine de nullité, et que sa violation ne pourrait entraîner que la nullité de la notification de cette demande, en ce que la partie appelée par la loi à y défendre serait dans l'impuissance de le faire. — Cass., 21 juill. 1832, Maucceron, [S. 33.1.63, P. chr.]; — 11 oct. 1860, Orcel, [S. 61.1.293, P. 61.620, D. 64.5.39] — *Sic*, F. Hélie, n. 2309.

**423.** — Nous avons également exposé *eodem verbo*, n. 340 et s., les règles relatives à la consignation de l'amende et à la mise en état qui sont aussi au nombre des formalités prescrites pour la validité du pourvoi. Nous n'y reviendrons pas non plus.

**424.** — Faisons seulement remarquer, en ce qui concerne la mise en état, que cette mesure n'est applicable qu'aux prévenus mis en accusation et renvoyés devant la cour d'assises à raison d'un fait passible d'une peine afflictive ou infamante. — Cass., 27 oct. 1815, Delattre, [P. chr.]; — 23 mai 1846, Labousse, [S. 46.1.861] — *Sic*, F. Hélie, n. 2311; Mangin, *Instr. crim.*, t. 2, p. 246.

**425.** — ... Et qu'elle ne s'applique pas aux prévenus qui se pourvoient contre les jugements ou arrêts interlocutoires qui leur font grief avant qu'il n'ait été statué sur le fond. — Cass., 18 mars 1813, Dauga, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2311.

**426.** — Il nous reste donc à rechercher ici : 1° quelles personnes peuvent se pourvoir contre les arrêts de la chambre d'accusation; 2° pour quels motifs le pourvoi peut être formé; 3° dans quel délai il doit être formé; 4° enfin, quel est l'effet du pourvoi.

### Section I.

#### Quelles personnes peuvent se pourvoir.

**427.** — La faculté de se pourvoir appartient au procureur général; il peut l'exercer à l'égard de tous les arrêts qui ont un caractère définitif et proposer contre eux toutes les ouvertures de cassation.

**428.** — Ainsi, il peut se pourvoir contre les arrêts de renvoi à la cour d'assises et proposer contre eux tant les causes d'annulation spécialement déterminées par l'art. 299 que celles exprimées en l'art. 408 et toutes celles qui résultent de la violation des formes essentielles à l'existence de l'arrêt. — La jurisprudence admet, en effet, « que l'art. 299 n'exclut pas les autres causes de nullité qui sont prévues par la loi et que, par conséquent, toutes les fois que les arrêts de la chambre d'accusation renferment quelque disposition qui pourrait constituer une violation de la loi et porter grief soit à l'action publique, soit à la défense, ces arrêts sont soumis aux recours des parties ». — Cass., 4 avr. 1811, Ancelin, [S. et P. chr.]; — 27 juin 1811, N..., [S. et P. chr.]; — 25 juill. 1812, Vassali, [S. et P. chr.]; — 9 sept. 1819, Rabouin, [P. chr.]; — 12 sept. 1856, Soulier, [S. 56.1.918, P. 57.69, D. 56.1.416] — *Sic*, Mangin, t. 2, p. 203; Legraverend, t. 2, p. 425; F. Hélie, n. 2262.

**429.** — Il peut également se pourvoir contre les arrêts portant renvoi devant le tribunal correctionnel ou devant le tribunal de police, non seulement pour cause d'incompétence ou violation des formes essentielles à l'existence de l'arrêt, et notamment des formes prescrites par l'art. 234, C. instr. crim., et par l'art. 7, L. 20 avr. 1810, mais encore pour fausse qualification des faits incriminés. — Cass., 20 mai 1828, Guillard, [S. et P. chr.]; — 23 févr. 1849, [Bull. crim., n. 44]; — 8 mars 1851, [Bull. crim., n. 90] — *Sic*, F. Hélie, n. 2291.

**430.** — Il peut même se pourvoir contre les arrêts portant qu'il n'y a lieu à suivre, du moins lorsque ces arrêts accueillent des fins de non-recevoir contre l'action publique, ou dénient aux faits la qualification que la loi leur a donnée. — Car s'ils étaient uniquement fondés sur l'insuffisance des charges, aucun recours ne serait ouvert. — Cass., 7 juin 1811, Balonchard, [P. chr.]; — 12 oct. 1811, Mondot, [S. et P. chr.]; — 6 mars 1817, Monnot, [S. et P. chr.] — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Cassation*, § 5, n. 9; Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 229, n. 8; Mangin, t. 2, p. 214; F. Hélie, n. 2285.

**431.** — La voie du recours en cassation étant ouverte au procureur général contre tous les arrêts de la chambre d'accusation, lorsqu'ils ont un caractère définitif et portent grief à l'action publique, il s'ensuit qu'il peut se pourvoir contre l'arrêt qui aurait omis ou refusé de statuer sur un des chefs de ses réquisitions. — F. Hélie, *loc. cit.*

**432.** — ... Contre celui qui admettrait les exceptions et fins de non-recevoir proposées contre l'action publique. — F. Hélie, *loc. cit.*

**433.** — ... Contre celui qui, après avoir reconnu au fait incriminé le caractère d'un délit, n'ordonnerait aucun renvoi. — Cass., 10 avr. 1823, Favier, [S. et P. chr.]

**434.** — ... Contre celui qui, en annulant une ordonnance du juge d'instruction, renverrait la procédure devant un autre juge. — Cass., 10 avr. 1829, Bonnet, [S. et P. chr.]

**435.** — ... Contre celui qui déciderait que l'ordonnance du juge d'instruction n'avait pas acquis force de chose jugée au moment de l'opposition. — Cass., 17 août 1839, Fraboulet, [S. 39.1.978, P. 39.2.463]

**436.** — ... Contre celui qui, en statuant sur un chef de ses réquisitions tendant au renvoi devant le tribunal correctionnel, à raison d'un fait qualifié délit, se bornerait à lui réserver son action à cet égard. — Cass., 23 janv. 1845, [Bull. crim., n. 24]

**437.** — Nous avons examiné *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 147 et 148, la question de savoir si, lorsque le chef-lieu de la cour d'assises n'est pas celui de la cour d'appel, le procureur près cette cour d'assises peut, comme le procureur général, se pourvoir contre l'arrêt de la chambre d'accusation.

**438.** — La Cour de cassation, avons-nous dit, après avoir varié sur ce point, a jugé, en dernier lieu, que le procureur près la cour d'assises est sans qualité pour se pourvoir en cassation contre un arrêt de la chambre d'accusation; que ce droit n'appartient qu'au procureur général.

**439.** — On peut objecter sans doute que, lorsque les assises se tiennent dans un autre département, il est possible que le procureur général ignore le jour de l'interrogatoire qui fait courir le délai; mais il a la faculté de charger le procureur près la cour d'assises de l'en instruire.

**440.** — Et d'ailleurs, la connaissance qu'il a eue de l'arrêt par l'expédition qu'il en a levée, la signification qu'il en a fait faire, et la rédaction de l'acte d'accusation, présentent des garanties telles qu'il n'est pas permis de croire que l'exercice de son droit soit compromis.

**441.** — Les accusés et les prévenus ont les mêmes droits que le procureur général; c'est ce qui résulte des art. 299, 408 et 413, C. instr. crim., qui leur permettent d'invoquer contre les arrêts de la chambre d'accusation les mêmes moyens de nullité. Ils peuvent donc se pourvoir contre tous les arrêts qui ont un caractère définitif et desquels il peut résulter un grief pour leur défense.

**442.** — Ils peuvent se pourvoir, notamment, contre l'arrêt qui rejette leurs exceptions et fins de non recevoir par eux opposées à l'action publique. — Cass., 29 déc. 1828, [*Bull. crim.*, n. 358]

**443.** — ... Contre celui qui statue définitivement sur une exception, et, par exemple, sur la question de savoir si l'opposition formée à une ordonnance de non-lieu l'avait été en temps utile. — Cass., 15 avr. 1836, Myran, [S. 36.1.386, P. chr.]; — 31 déc. 1858, Phélip, [S. 59.1.279, P. 59.941]

**444.** — ... Ou qui prononce en droit sur une question de chose jugée. — Cass., 11 oct. 1855, Pellault, [S. 58.1.91, *ad notam*, P. 57.35, D. 585.1.446]

**445.** — Cependant, en ce qui concerne les arrêts de renvoi devant les tribunaux correctionnels et de police, la jurisprudence a établi une distinction entre le droit du prévenu et le droit du ministère public, et alors qu'elle accorde à celui-ci le droit de se pourvoir contre l'arrêt qui renvoie le prévenu devant le tribunal correctionnel ou devant le tribunal de simple police, quand il fonde son pourvoi sur ce que le fait incriminé constituerait, non un délit ou une contravention, mais un crime, elle refuse au prévenu le droit de se pourvoir contre le même arrêt, lorsqu'il fonde son pourvoi sur ce que le fait incriminé ne constituerait ni délit ni contravention. — Cass., 14 juin 1851, Duval, [S. 52.1.141, P. 52.2.625, D. 55.5.72]; — 3 sept. 1857, Migeon, [S. 58.1.91, P. 58.596, D. 57.1.449]; — 17 févr. 1881, Vernier, [S. 83.1.332, P. 83.1.794, D. 82.1.187]

**446.** — Cette distinction est critiquée par tous les auteurs et il serait difficile de lui trouver une base légale. En effet, comme l'observe F. Hélie (n. 2291), « la position du ministère public, qui prétend que le fait constitue un crime, et la position du prévenu, qui prétend que le fait ne constitue ni délit ni contravention, sont exactement les mêmes; l'arrêt, dans l'un et l'autre cas, a le même caractère; dans l'un et l'autre cas, le moyen de cassation est pris de la mauvaise qualification du fait; enfin, dans l'un et l'autre cas, l'erreur de cette qualification peut être réparée par les juges du fond. Ne semble-t-il pas difficile, dès lors, de déclarer le pourvoi du ministère public recevable et celui du prévenu non-recevable, de considérer l'arrêt, là comme un arrêt de compétence, ici comme un arrêt de qualification, de déclarer que l'arrêt de renvoi à la police simple ou correctionnelle fait grief à l'action publique et n'en fait aucun au prévenu? » — Legraverend, t. 2, p. 435; Bourguignon, t. 2, p. 12; Rauter, *Dr. crim.*, t. 2, p. 477; Tarbé, p. 150.

**447.** — M. le président Barris, dans ses notes manuscrites (n. 3), n'admet pas non plus cette distinction; il reconnaît au ministère public et au prévenu un droit égal à attaquer, pour

fausse qualification des faits incriminés, les arrêts portant renvoi devant le tribunal correctionnelle ou de police. Voici comment il s'exprime à cet égard. « L'art. 416, dit-il, autorise le recours en cassation contre les jugements et arrêts rendus sur la compétence, sans limiter l'époque où l'exercice de cette faculté peut s'ouvrir. Les arrêts des chambres d'accusation peuvent donc être attaqués en cassation pour violation des règles de compétence, dès l'instant où ils sont rendus et où ils sont connus des parties intéressées; ces arrêts peuvent violer les règles de compétence, lorsqu'en qualifiant mal les faits de la prévention, ils en saisissent une juridiction à laquelle ces faits ne sont pas attribués par la loi, et lorsque, déclarant mal à propos que ces faits ne constituent ni crime, ni délit, ni contravention, ils affranchissent le prévenu de toute poursuite. Le prévenu pourrait, de même, indépendamment des cas de violation des règles de compétence prévus par les art. 296 et 299, attaquer en cassation l'arrêt de la chambre d'accusation, lorsque, renvoyé par cet arrêt à la police correctionnelle ou à la police simple, il soutiendrait que le fait de la prévention n'est qualifié par la loi ni délit ni contravention. »

**448.** — Mais, comme l'observe F. Hélie (n. 2290), cette doctrine, qui a été suivie par Mangin (*Instr. écrites*, t. 2, p. 220), n'est pas exacte, car, considérer comme des arrêts de compétence les arrêts de renvoi devant les tribunaux correctionnels et de police, c'est confondre les arrêts de compétence et les arrêts de qualification, et à ce point de vue, il faudrait soutenir alors que tous les arrêts des chambres d'accusation sont des arrêts de compétence, puisqu'ils indiquent, par le renvoi qu'ils font de l'affaire, la juridiction compétente pour les juger. Or, ce serait là une erreur qui est démontrée et par la loi elle-même, qui distingue les moyens tirés de la compétence, et par la nature même des choses. Il n'y a, en effet, d'arrêt de compétence que lorsqu'il y a eu débat sur la compétence, lorsque la question a été agitée entre deux juridictions, lorsque l'arrêt a eu pour effet de la fixer.

**449.** — Suivant nous, et c'est aussi l'avis de F. Hélie (n. 2290), on doit, en principe, décider que les arrêts portant renvoi devant le tribunal correctionnel ou le tribunal de police ne peuvent être attaqués pour fausse qualification des faits incriminés ni par le ministère public ni par le prévenu, parce que les arrêts des chambres d'accusation n'ont pas l'autorité de la chose jugée relativement aux qualifications qu'ils donnent aux faits incriminés; qu'ils ne sont pas, sous ce rapport, définitifs, et qu'il est de règle que la voie de la cassation est une voie extraordinaire de recours qui n'est ouverte aux parties que lorsque tout autre moyen de réforme leur est fermé. A la vérité, l'art. 299 fait une exception relative aux arrêts de renvoi devant la cour d'assises, qui peuvent être attaqués à raison de leurs qualifications, bien que ces qualifications puissent être modifiées d'après le résultat des débats; mais c'est là une exception à la règle générale du recours en cassation; et cette exception, motivée sur la gravité de l'accusation, ne peut être étendue à des cas où la prévention n'a pas les mêmes conséquences. Mais en tous cas, comme le dit encore F. Hélie (n. 2291), puisque la jurisprudence a créé dans la loi une distinction qui est contraire à ses règles générales, peut-être eût-il été plus conforme à l'esprit même de cette loi, qui a voulu, dans ses art. 299 et 408, assurer les mêmes voies de recours au ministère public et au prévenu, de ne pas les séparer ici et de reconnaître à la défense le droit qu'elle accorde à l'accusation.

**450.** — Quant à la partie civile, il y a une distinction à faire. Voici en quels termes elle a été formulée par le président Barris dans une note que Carnot a insérée en son *Code d'instruction criminelle*, sur l'art. 286, n. 5 (t. 2, p. 287) : « Lorsqu'un arrêt de la chambre d'accusation a déclaré qu'il n'y a pas lieu à suivre, ou que les faits de la plainte ne peuvent donner lieu qu'à une action civile, et que le ministère public n'a pas attaqué cet arrêt, la partie civile ne peut être reçue à l'attaquer en son nom propre; dans ce cas, l'action publique est éteinte, et dans les matières criminelles, la partie civile ne peut agir qu'accessoirement à l'action publique; mais, si la chambre d'accusation s'est bornée à se déclarer incompétente, à raison du domicile des prévenus, du lieu du crime, ou à raison d'autres circonstances étrangères à l'exercice de l'action publique, son arrêt n'éteint pas son action; elle la laisse subsister; dans ce cas, la partie civile est recevable à se pourvoir en cassation contre l'arrêt d'incompétence, quoique le ministère public n'attaque pas cet arrêt, parce que l'action est demeurée libre et entière dans son exercice. »

**451.** — Jugé, conformément à ces principes, que la partie civile est non-recevable à se pourvoir en cassation, sans le concours du ministère public, contre un arrêt de la chambre d'accusation portant qu'il n'y a lieu à suivre. — Cass., 20 janv. 1820, Jourdain, [S. et P. chr.]; — 28 juin 1822, Niogret, [S. et P. chr.]; — 10 juin 1826, Gonin, [S. et P. chr.]; — 22 juill. 1831, de Rohan, [S. 31.1.299, P. chr.]; — 2 sept. 1831, Clin, [P. chr.]; — 9 oct. 1840, Picard, [P. 40.2.504] — V. aussi les arrêts cités *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 209 et s.

**452.** — ... Et qu'elle est également non-recevable à se pourvoir en cassation contre l'arrêt de la chambre des mises en accusation qui statue sur son opposition à une ordonnance de la chambre du conseil, déclarant qu'il n'y a lieu à suivre, soit que cet arrêt ait rejeté son opposition comme mal fondée, soit qu'il l'ait seulement déclarée non-recevable. — Cass., 31 janv. 1828, Rigault, [S. et P. chr.]

**453.** — Cette règle ne comporte aucune exception. Ainsi, il a été jugé que le mari qui a porté plainte en adultère contre sa femme est non-recevable, comme toute autre partie civile, à se pourvoir en cassation, sans le concours du ministère public, contre l'arrêt de la chambre des mises en accusation portant qu'il n'y a lieu à suivre sur sa plainte. — Cass., 26 juill. 1828, Paillet, [S. et P. chr.]

**454.** — ... Et que le condamné qui s'est porté partie civile dans l'instruction suivie, sur sa plainte, contre les témoins à charge qui avaient déposé contre lui, ne peut non plus se pourvoir contre l'arrêt qui a rejeté son opposition à l'ordonnance de non-lieu de la chambre du conseil, quelque favorable que soit sa situation particulière, puisque l'objet de sa plainte est de s'ouvrir la voie extraordinaire d'une demande en révision de l'arrêt qui l'a condamné. — Cass., 28 mars 1829, Chauvière, [S. et P. chr.]

**455.** — La partie civile ne peut non plus se pourvoir, pour fausse qualification des faits incriminés contre les arrêts de renvoi devant le tribunal correctionnel ou devant le tribunal de simple police. — Cass., 14 mai 1819, Aumont, [D. *Rép.*, v° *Instruction criminelle*, n. 850]

**456.** — Mais il a été jugé (toujours conformément à la distinction faite ci-dessus), que la partie civile peut se pourvoir en cassation contre les arrêts qui laissent l'action publique entière et prononcent seulement sur une exception d'incompétence. — Cass., 25 oct. 1811, Langlois, [S. et P. chr.]; — 26 nov. 1812, Maupas, [S. et P. chr.]

**457.** — Il ne faut pas, d'ailleurs, perdre de vue que la fin de non-recevoir qui s'oppose à l'admission du pourvoi de la partie civile repose uniquement sur l'extinction de l'action publique, et qu'il suit de là qu'elle peut attaquer les dispositions de l'arrêt qui la condamnent à des dommages-intérêts ou qui statuent définitivement sur son action. Tel serait, par exemple, un arrêt qui déclarerait calomnieuse la plainte de la partie civile, ou qui déciderait qu'elle ne pourra pas porter son action devant les tribunaux civils, etc. Il suffit qu'elle éprouve un grief dans ses intérêts civils, pour qu'elle puisse en demander la réparation. — Mangin, t. 2, p. 253; F. Hélie, n. 2300.

**458.** — Mais faut-il considérer comme un grief une simple condamnation aux dépens? La Cour de cassation a répondu négativement. — Cass., 17 août 1849, Labory, [S. 49.1.718, D. 49.1.224

### Section II.

#### Motifs du pourvoi.

**459.** — Aux termes de l'art. 299, C. instr. crim., modifié par la loi du 10 juin 1853, « la demande en nullité ne peut être formée que contre l'arrêt de renvoi et dans les quatre cas suivants : 1° pour cause d'incompétence; 2° si le fait n'est pas qualifié crime par la loi; 3° si le ministère public n'a pas été entendu; 4° si l'arrêt n'a pas été rendu par le nombre de juges déterminés par la loi. »

**460.** — Mais il ne faut pas prendre à la lettre et considérer comme limitative cette énumération des moyens de nullité qui peuvent être invoqués contre l'arrêt de renvoi. Il est, en effet, de jurisprudence constante que les arrêts des chambres d'accusation sont soumis aux règles générales de recours qui s'appliquent à tous les arrêts, et non pas seulement à celles déterminées par l'art. 299, C. inst. crim., lequel n'exclut pas les autres causes de nullité prévues par la loi, et qui demeurent soumises aux formes

générales déterminées par l'art. 373. — Cass., 28 déc. 1854, Lalemand, S. 55.1.65, P. 55.1.292, D. 55.1.183 ; — 12 sept. 1856, Soulier, S. 56.1.918, P. 57.69, D. 56.1.416.

**461.** — Par conséquent, toutes les fois que ces arrêts renferment quelque disposition pouvant constituer une violation de la loi et porter grief, soit à l'action publique, soit à la défense, ils sont soumis au recours des parties. — Mêmes arrêts.

**462.** — I. La nullité peut être demandée, premièrement, *pour cause d'incompétence*. — Ce moyen, ajouté par la loi du 10 juin 1853 aux trois moyens de nullité mentionnés dans l'art. 299, était déjà formellement autorisé par les art. 408, 413 et 416. Seulement, avant la loi de 1853, le pourvoi fondé sur l'incompétence devait, dans tous les cas, être formé dans le délai général de trois jours, et non dans le délai spécial de cinq jours, fixé par l'art. 296. — V. *infrà*, n. 509 et s.

**463.** — Les règles de la compétence peuvent être violées : 1° lorsque la chambre d'accusation statue sur une affaire dont elle n'avait pas le droit de connaître, soit parce qu'elle n'était pas le juge du lieu du délit, ou du lieu de la résidence du prévenu ou du lieu de son arrestation; soit parce que les prévenus étaient, à raison de leur qualité ou de la matière, justiciables d'une autre juridiction; 2° lorsqu'elle attribue le jugement de l'affaire à un tribunal de répression autre que celui qui est appelé par la loi à en connaître. — Mangin, t. 2, p. 202.

**464.** — M. Mangin ajoute deux autres cas dans lesquels les règles de la compétence seraient encore violées : 1° lorsque la chambre d'accusation attribue à un tribunal de répression le jugement d'un fait qui n'est réputé par la loi ni crime, ni délit, ni contravention; 2° lorsqu'au contraire elle refuse de renvoyer à un tribunal de répression le jugement d'un fait prévu et puni par la loi pénale. — Mangin, *loc. cit.* — Mais comme on nous l'avait fait observer *suprà*, n. 448, c'est là une inexactitude; lorsque le motif déterminant de l'arrêt est tiré du caractère même du fait incriminé, lorsqu'il a pour but de formuler la qualification, soit qu'elle lui donne ou lui dénie une qualification pénale, la voie du recours doit être ouverte à raison de la qualification inexacte ou fausse et non à raison des règles de la compétence méconnue. — F. Hélie, n. 2272.

**465.** — Du reste, lorsqu'un arrêt de renvoi qui viole les règles de la compétence à l'égard des faits ou des personnes est passé en force de chose jugée, les règles de juridiction peuvent encore être rétablies par l'effet du pouvoir extraordinaire que l'art. 441, C. instr. crim., accorde à la Cour de cassation, dans l'intérêt de l'ordre public, et qu'elle peut exercer sur la provocation directe et expresse du ministre de la Justice. — Cass., 19 juill. 1816, Lemoine, [S. et P. chr.] — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 1766 et s.

**466.** — II. La nullité peut être demandée, en second lieu, *si le fait n'est pas qualifié crime par la loi*. Mais l'accusé ne peut tirer un moyen de cassation de ce que les faits auraient été mal qualifiés par l'arrêt de mise en accusation. Il suffit, pour la régularité de cet arrêt, que les faits constituent réellement un crime. — Cass., 26 mars 1812, Robinet, [S. et P. chr.]; — 5 févr. 1819, Arnaud, [S. et P. chr.]; — 20 sept. 1851, Bull. crim., n. 401.

**467.** — L'erreur de qualification, quelle qu'elle fût, serait aussi couverte par une déclaration qui écarterait, en fait, toute intention criminelle. — Cass., 18 juin 1852, Vachal, [S. 52.1.679, P. 53.2.34]

**468.** — On ne peut, non plus, se pourvoir contre un arrêt de la chambre d'accusation sur ce qu'il aurait omis une circonstance aggravante, parce qu'il n'a pas, à cet égard, l'autorité de la chose jugée, et que la cour d'assises a la faculté de soumettre cette circonstance au jury, si elle lui paraît résulter du débat. — Cass., 2 janv. 1829, Bousquet, [P. chr.]; — 9 juin 1841, [Bull. crim., n. 174] — V. *suprà*, n. 397.

**469.** — Mais, lorsqu'un arrêt de la chambre d'accusation, après avoir reconnu en fait l'existence d'une circonstance aggravante, l'a écartée en droit par une décision formelle, le procureur général est recevable à se pourvoir contre l'arrêt qui a rejeté la circonstance aggravante, nonobstant les dispositions du n. 1 de l'art. 299, qui n'est pas limitatif, et dont les dispositions doivent s'interpréter par les attributions ordinaires de la Cour de cassation. — Cass., 11 juin 1841, Migeot, [S. 42.1.182, P. 41.2.419]; — 20 janv. 1843, Marion, [S. 43.1.664, P. 43.2.464] — *Sic*, F. Hélie, n. 2268.

**470.** — Il a été jugé, en conséquence, qu'il y a lieu d'annuler un arrêt de la chambre d'accusation qui, en renvoyant un accusé devant la cour d'assises pour avoir volontairement mis le feu à une maison habitée, avait écarté un second chef d'accusation motivé sur ce que l'édifice était placé de manière à communiquer l'incendie à d'autres bâtiments, en se fondant sur ce que l'accusé n'avait pas prévu cette communication. — Cass., 1er juill. 1852, Théfot, [S. 52.1.479, P. 53.607, D. 52.5.317]

**471.** — ... Et celui qui, en renvoyant devant la cour d'assises un accusé de tentative de viol, avait écarté la circonstance que l'accusé avait autorité sur la victime, en se fondant sur la distinction de l'autorité de droit et de fait. — Cass., 2 mai 1844, Pochard, [S. 44.1.509] — V. *suprà*, v° *Attentat aux mœurs*, n. 208 et 209.

**472.** — III. La nullité peut être demandée, en troisième lieu, *si le ministère public n'a pas été entendu*.

**473.** — Pour qu'il ait été entendu, au sens de l'art. 299, il faut que le ministère public ait pris des conclusions. Il n'aurait pas été entendu s'il s'était borné à faire le rapport à la chambre du conseil, sans prendre des conclusions (Arg. art. 234, C. instr. crim.). — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 299, n. 8.

**474.** — Il y a, du reste, preuve suffisante que le ministère public a été entendu sur le fond, lorsqu'il a non seulement donné ses conclusions sur une demande incidente en renvoi, mais requis de plus un apport de pièces. — Cass., 11 nov. 1824, Aymard, [P. chr.]

**475.** — IV. Enfin, la nullité peut être demandée *si l'arrêt n'a pas été rendu par le nombre de juges fixé par la loi*.

**476.** — L'art. 299 ne parle que du nombre des juges. Cependant, s'il s'en trouvait quelqu'un parmi eux qui fût sans caractère légal, cette circonstance suffirait, dit Carnot (*Instr. crim.*, t. 2, art. 299, n. 11), pour entraîner la nullité de l'arrêt. Il n'y a point de doute à cet égard. Mais ce moyen de nullité n'étant pas celui prévu par le n. 3 de l'art. 299, le pourvoi devrait être formé dans les trois jours de la signification de l'arrêt de renvoi. — V. *infrà*, n. 511 et s.

**477.** — Pour que l'arrêt soit réputé rendu par cinq juges au moins, il faut que chacun d'eux y soit désigné par son nom. On ne pourrait pas suppléer au silence de l'arrêt par des preuves extrinsèques (C. instr. crim., art. 334). — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 299, n. 10.

**478.** — Indépendamment des causes d'annulation énoncées en l'art. 299, C. instr. crim., les arrêts des chambres d'accusation peuvent être attaqués en cassation par un des moyens tirés, soit de l'art. 7, L. 20 avr. 1810, qui dispose que « les arrêts... qui ne contiennent pas de motifs, sont déclarés nuls »; soit de l'art. 234, C. instr. crim., qui veut que les arrêts de la chambre d'accusation fassent mention du nom des juges qui les ont rendus; soit enfin de l'art. 408 du même Code qui déclare qu'il y a nullité de la procédure, lorsque, dans l'arrêt de la chambre d'accusation, il y aura eu violation ou omission de quelques-unes des formalités que le Code prescrit sous peine de nullité, et qu'il en sera de même tant dans tous les cas d'incompétence que lorsqu'il aura été omis ou refusé de prononcer sur une demande de l'accusé ou sur une réquisition du ministère public tendant à user d'une faculté ou d'un droit accordé par la loi, bien que la peine de nullité ne fût pas textuellement attachée à l'absence de la formalité dont l'exécution a été demandée ou requise.

**479.** — Nous nous sommes déjà expliqués sur la nécessité de motiver les arrêts de la chambre d'accusation, et de mentionner dans ces arrêts tant les réquisitions du ministère public que les noms des juges (V. *suprà*, n. 379 et s.). — Nous n'y reviendrons pas, et nous ne nous occuperons ici que des causes de nullité qui peuvent résulter des vices inhérents soit à la procédure antérieure à l'arrêt de la chambre d'accusation, soit à cet arrêt lui-même.

**480.** — Observons d'abord que les actes de la procédure ne peuvent être attaqués isolément; qu'ils ne peuvent l'être, s'il y a lieu, qu'en attaquant l'arrêt lui-même qui prononce sur l'instruction écrite; car ce n'est que contre cet arrêt que l'art. 408 ouvre le pourvoi; d'où la conséquence, consacrée par la jurisprudence, que l'arrêt de la chambre d'accusation, quand il a acquis l'autorité de la chose jugée, couvre toutes les irrégularités de la procédure antérieure. — Cass., 19 janv. 1833, Ledieu, [S. 33.1.503, P. chr.]; — 3 oct. 1844, Lavèle, [P. 45.2.66]

**481.** — Ainsi, les irrégularités antérieures à l'arrêt de renvoi aux assises, résultant notamment de ce que le médecin qui a constaté l'état de l'accusé au moment du crime et les experts rédacteurs du plan des lieux n'ont pas prêté, avant d'opérer, le

serment prescrit par l'art. 44, C. instr. crim., ne peuvent être invoquées comme moyens de nullité de l'arrêt de condamnation. — Cass., 20 janv. 1848, Starck, [P. 49.1.43, D. 48.5.86]

**482.** — De même, en admettant qu'il y ait eu, mais antérieurement à l'arrêt de renvoi, des nullités commises dans les actes de procédure qui ont suivi l'arrestation, à l'audience d'une cour d'assises, d'un individu soupçonné de faux témoignage, ces nullités sont couvertes à défaut par l'accusé de s'être pourvu en temps utile contre cet arrêt de renvoi. — Cass., 23 déc. 1847, de Beauvallon, [S. 48.1.302, P. 48.1.292, D. 48.1.29]

**483.** — La difficulté, en cette matière, est de distinguer entre les formes dont la violation peut fonder un pourvoi et celles dont l'infraction, quels qu'en soient les effets, ne peut motiver aucun recours. Il convient d'abord d'écarter ces dernières.

**484.** — Il est certain que l'accusé ne peut se faire un moyen de cassation contre l'arrêt de mise en accusation de ce qu'il n'aurait point eu assez de temps pour préparer sa défense. — Cass., 3 févr. 1831, Servant, [P. chr.] — Il est évident, en effet, que l'insuffisance du temps laissé à l'accusé pour préparer sa défense ne peut être appréciée par la Cour de cassation, mais seulement par la cour d'assises qui, s'il en est besoin, remettra l'affaire à la fin de la session ou à une session suivante.

**485.** — ... De ce que l'instruction n'aurait pas été complète. — Cass., 13 févr. 1818, Wilfrid Regnault, [S. et P. chr.]

**486.** — ... De ce que le juge d'instruction n'aurait entendu que des témoins à charge et aurait refusé de faire comparaître les témoins à décharge. — Cass., 12 mai 1853, [Bull. crim., n. 159]

**487.** — ... De ce que la chambre d'accusation aurait refusé à son conseil la communication des pièces de la procédure pour rédiger un mémoire. — Cass., 10 déc. 1847, [*J. du dr. crim.*, t. 19, p. 370]; — 17 févr. 1849, [*Ibid.*, t. 21, p. 64] — *Sic*, F. Hélie, n. 2275.

**488.** — ... De ce que l'arrêt de mise en accusation a été rendu lorsque l'accusé était au secret. — Cass., 11 avr. 1817, Verdier, [S. et P. chr.]

**489.** — Mais on devra, d'autre part, considérer comme des infractions de nature à fonder une ouverture à cassation, toutes celles qui résultent de l'omission ou de la violation des formes qui sont essentielles soit à l'exercice de l'action publique, soit à l'exercice des droits de la défense. — F. Hélie, n. 2276.

**490.** — Il y a violation des formes essentielles à l'exercice de l'action publique, par exemple, lorsqu'il n'est pas statué sur les réquisitions prises par le ministère public, au cours de l'instruction écrite, ou lorsque les mesures que ces réquisitions ont provoquées ont été annulées. — F. Hélie, *loc. cit.*

**491.** — Ainsi, il a été jugé que le procureur général est recevable à se pourvoir contre un arrêt de la chambre d'accusation qui a déclaré nulle l'arrestation et ordonné la mise en liberté des prévenus, parce qu'elle avait eu lieu sur un bâtiment étranger que l'arrêt assimilait à un territoire indépendant de la France. — Cass., 7 sept. 1832, Carlo-Alberto, [S. 32.1.577, P. chr.]

**492.** — ... Que, de même, le procureur général est recevable à se pourvoir contre l'arrêt de la chambre d'accusation qui a annulé le mandat de dépôt décerné, à la requête du ministère public, par un juge d'instruction délégué par le premier président, en vertu de l'art. 484, C. instr. crim., par le motif que la délégation du juge était restreinte à la délivrance du mandat d'amener. — Cass., 5 mars 1841, Baumier, [S. 42.1.552]

**493.** — Il y a encore violation des formes essentielles du droit de la défense, lorsque le prévenu a été mis en accusation, sans avoir subi aucun interrogatoire, ou sans avoir été dûment appelé. — Cass., 12 févr. 1835, Villepelet, [S. 35.1.459, P. chr.]

**494.** — ... Et le mémoire et les pièces qu'il aurait produites ne pourraient suppléer au défaut de mandat et à l'absence de tout interrogatoire. — Même arrêt.

**495.** — ... Ou encore, lorsque le prévenu a été arrêté par suite d'une mesure illégale, par exemple, si l'arrestation a été opérée sur un territoire étranger, sans qu'une extradition régulière l'eût autorisée. — Cass., 9 mai 1845, Laugé, [S. 45.1.396, P. 47.1.148, D. 45.1.223]

**496.** — Quant aux moyens de nullité qui peuvent résulter des vices inhérents à l'arrêt lui-même, ils peuvent se rapporter, soit au défaut de motifs, soit à l'omission du nom des juges, soit au refus ou à l'omission de statuer sur les réquisitions du ministère public ou sur les conclusions des parties. Sur ces divers points, nous n'avons rien à ajouter aux explications que nous avons déjà données ci-dessus. Ils peuvent résulter encore soit de la fausse interprétation de la loi faite par l'arrêt, soit du rejet ou de l'admission des exceptions proposées.

**497.** — Les moyens de nullité pris de la fausse interprétation de la loi sont, en général, relatifs à la qualification des faits. Nous avons déjà expliqué dans quels cas cette qualification peut donner ouverture à cassation.

**498.** — Jugé, à cet égard, que le pourvoi en cassation n'est pas recevable contre l'arrêt de la chambre des mises en accusation qui renvoie le prévenu devant le tribunal de police correctionnelle. — Cass., 3 sept. 1857, Migeon, [S. 58.1.91, P. 58.596, D. 57.1.449]; — 31 déc. 1858, Phelip, [S. 59.1.279, P. 59.941]; — 17 févr. 1881, Vernier, [S. 83.1.332, P. 83.1.794, D. 82.1.187]; — 18 sept. 1890, Farner, [S. 91.1.360, P. 91.1.842, D. 91.1.192]

**499.** — Il n'en est autrement que dans le cas où l'arrêt de la chambre d'accusation a statué sur une exception d'incompétence, ou présente quelque disposition définitive. — Cass., 2 janv. 1891, Bigoyt et Bastié, [S. 91.1.360, P. 91.1.842]

**500.** — Mais la chambre d'accusation peut être appelée aussi à faire l'application des lois pour régler les points de procédure qui se présentent à son appréciation.

**501.** — La règle, à cet égard, est que toutes les fois que la chambre d'accusation a jugé un point de droit, son arrêt peut être déféré à la Cour de cassation, à qui appartient l'interprétation souveraine des lois. — F. Hélie, n. 2279.

**502.** — Les exceptions et fins de non-recevoir proposées devant la chambre d'accusation peuvent résulter : 1° de ce que l'action n'est pas encore ouverte, par exemple, par le défaut de plainte, si le délit ne peut être poursuivi que sur la plainte de la partie lésée; 2° de ce qu'elle est éteinte par la prescription, la chose jugée, l'amnistie; 3° de ce qu'elle est suspendue : dans le cas, par exemple, où une exception préjudicielle s'oppose à la poursuite. Les arrêts qui statuent sur ces exceptions ont un caractère définitif; ils peuvent donc être attaqués par la voie de la cassation.

**503.** — Ainsi, il a été jugé que le ministère public est recevable à se pourvoir contre un arrêt de la chambre d'accusation qui a déclaré un prévenu à l'abri de toute poursuite, à raison d'un arrêt qui constituait en sa faveur l'exception de la chose jugée. — Cass., 12 oct. 1811, Mondot, [S. et P. chr.]

**504.** — ... Et réciproquement, qu'un prévenu qui prétendait que l'ordonnance de non-lieu rendue en sa faveur avait acquis l'autorité de la chose jugée, était recevable à se pourvoir contre l'arrêt de la chambre d'accusation qui avait rejeté sa prétention. — Cass., 15 avr. 1836, [Bull. crim., n. 115]; — 17 août 1839, [Bull. crim., n. 267]

**505.** — Rappelons d'ailleurs que si les excès de pouvoirs, les violations de l'autorité de la chose jugée et l'omission ou la violation des formalités établies à peine de nullité par la loi, contenues dans l'arrêt de renvoi, peuvent être déférés à la censure de la Cour de cassation, en vertu de l'art. 408, aucune disposition de la loi n'a dispensé les prévenus de l'obligation de faire connaître leur volonté à cet égard par un pourvoi distinct. — Cass., 3 oct. 1844, [Bull. crim., n. 334]

**506.** — Faisons aussi remarquer que l'accusé qui s'est désisté de son pourvoi contre l'arrêt de mise en accusation est non-recevable à l'attaquer ultérieurement pour incompétence ou excès de pouvoir, ces moyens, aussi bien que ceux tirés de l'art. 299, C. instr. crim., étant nécessairement compris dans son pourvoi. — Cass., 12 déc. 1834, Gilbert dit Miran, [P. chr.]

### Section III.

#### Délais du pourvoi.

**507.** — Deux délais sont établis pour le pourvoi contre les arrêts de la chambre d'accusation : l'un général, qui s'applique à tous les arrêts définitifs et, par conséquent, aux arrêts de cette chambre autres que les arrêts de renvoi à la cour d'assises; l'autre spécial, et qui n'est relatif qu'aux arrêts de renvoi devant la cour d'assises.

**508.** — Le premier de ces délais a été édicté par l'art. 373 qui dispose, en général, à l'égard de toutes les parties, qu'elles auront trois jours francs, après celui où l'arrêt leur aura été prononcé, pour déclarer au greffe leur pourvoi en cassation. — Cass., 11 oct. 1860, Orcel, [S. 61.1.293, P. 61.620, D. 61.5.39]

**509.** — Le second est établi par les art. 296 et 298. L'art. 296 dispose que « le juge avertira l'accusé que, dans le cas où il se croirait fondé à former une demande en nullité, il doit faire sa déclaration dans les cinq jours suivants, et qu'après l'expiration de ce délai, il n'y sera plus recevable »; et l'art. 298 ajoute que « le procureur général est tenu de faire sa déclaration dans le même délai et sous la même peine de déchéance. »

**510.** — L'institution de ce délai constitue, au surplus, une exception dans la loi. Elle ne s'applique, en effet, qu'aux seuls pourvois formés contre les arrêts de renvoi et pour l'un des moyens indiqués par l'art. 299. — Cass., 28 juill. 1820, Legracieux, [S. et P. chr.]; — 4 août 1820, Chevalier, [S. et P. chr.] — *Sic*, F. Hélie, n. 2302; Mangin, *Inst. cr.*, t. 2, p. 235.

**511.** — Il faut donc poser en thèse générale que lorsque le pourvoi de l'accusé est fondé sur un moyen autre que ceux prévus par l'art. 299, ce n'est pas dans le délai de cinq jours fixé par l'art. 296, mais dans le délai de trois jours établi par l'art. 373, que ce pourvoi doit être formé.

**512.** — Ainsi, la Cour de cassation a jugé qu'un individu qui est renvoyé devant la cour d'assises sous la prévention d'un simple délit correctionnel, n'a, pour se pourvoir en cassation contre l'arrêt de renvoi, que le délai général de trois jours. — Cass., 28 juill. 1820, précité.

**513.** — ... Que, de même, lorsqu'un recours a été formé devant la chambre d'accusation contre une ordonnance du juge d'instruction, le pourvoi en cassation contre l'arrêt qui intervient sur ce recours doit être formé dans le délai de trois jours déterminé par l'art. 373, C. instr. crim. — Cass., 4 août 1820, précité.

**514.** — ... Que la même règle s'applique encore au pourvoi en cassation du ministère public contre un arrêt de la chambre d'accusation déclarant n'y avoir lieu à suivre. — Cass., 6 mars 1817, Monnot, [S. et P. chr.]; — 13 mars 1850, D..., [S. 50.1.694, P. 52.1.517, D. 50.5.289] — *Sic*, Legraverend, *Instr. crim.*, t. 2, p. 426 et 436; Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 373, n. 1; Bourguignon, *Jurisp. du C. crim.*, t. 1, p. 322; Trébutien, *Cours de dr. crim.*, t. 2, p. 326; Morin, *Rép. du dr. crim.*, v° *Accusation* (chambre d'), n. 24; F. Hélie, t. 5, n. 2304.

**515.** — La cour de Bruxelles, par arrêt du 31 oct. 1825, avait décidé que ce délai était de vingt-quatre heures, par application de l'art. 374. Mais c'était évidemment une fausse application de la loi, et la Cour de cassation a jugé que l'art. 374 ne s'applique pas au pourvoi formé contre un arrêt de non-lieu de la chambre d'accusation. — Cass., 13 mars 1850, précité; — 11 oct. 1860, précité. — Il n'existe, en effet, aucune analogie entre un arrêt de non-lieu et une ordonnance d'acquittement ou un arrêt d'absolution.

**516.** — La Cour de cassation jugeait également, avant la loi du 10 juin 1853, que le recours pour violation des règles de compétence devait nécessairement être formé dans le délai de trois jours, à partir de la signification de l'arrêt. — Cass., 22 janv. 1819, Pierre Vergé, [S. et P. chr.]; — 4 déc. 1823, Castaing, [S. et P. chr.] — Mais la loi précitée ayant ajouté le moyen tiré de l'incompétence aux trois causes de nullité prévues par l'art. 299, il y a lieu d'écarter désormais les arrêts qui l'ont ainsi jugé.

**517.** — Il faut maintenant distinguer si l'arrêt de la chambre d'accusation contre lequel le moyen d'incompétence est dirigé ordonne le renvoi devant la cour d'assises ou n'ordonne pas ce renvoi. Dans le premier cas, dit F. Hélie (n. 2302), l'art. 296 a été étendu au cas d'incompétence; dans le deuxième, l'art. 373 conserve, au contraire, sa puissance, puisque l'art. 296 est exclusivement limité aux pourvois contre les arrêts de renvoi devant la cour d'assises.

**518.** — Ainsi, et en résumé, l'accusé peut se pourvoir en cassation contre l'arrêt de renvoi, soit dans les cinq jours de son interrogatoire et de l'avertissement à lui donné par le président des assises, pour les causes spéciales de nullité énumérées en l'art. 296, C. instr. crim., soit dans les trois jours de la signification de l'arrêt, pour toutes autres causes de nullité, conformément à l'art. 373, même Code. — Cass., 4 févr. 1864, Basset, [S. 64.1.300, P. 64.863, D. 67.1.409]; — 4 févr. 1865, Pélissier-Séguin, [S. 65.1.195, P. 65.440, D. 67.1.409] — *Sic*, Nouguier, *Cour d'assises*, t. 1, n. 431 et s.; Rodière, *Proc. crim.*, p. 460 et 466; Massabiau, *Man. du min. publ.*, t. 2, n. 2274, 2276 et s.; Morin, *Rép. de dr. crim.*, v° *Cassation*, n. 6 et 19; Trébutien, *Cours de dr. crim.*, t. 2, p. 324, 326 et 327; F. Hélie, n. 2303.

**519.** — Mais quel est le point de départ de l'un et de l'autre délai? Cette question doit être examinée distinctement : 1° en ce qui concerne le délai de cinq jours; 2° en ce qui concerne le délai de trois jours, relativement au prévenu, au ministère public et à la partie civile.

**520.** — En ce qui concerne le délai de cinq jours, le point de départ est fixé, quant à l'accusé, par la date de l'avertissement que le président des assises a dû lui donner en exécution de l'art. 296; ce délai court donc à compter de l'interrogatoire.

**521.** — Mais l'art. 296 suppose nécessairement que, lorsque le président procède à l'interrogatoire de l'accusé et l'avertit du droit qu'il a de former, dans les cinq jours suivants, une demande en nullité contre l'arrêt de renvoi, l'accusé a reçu préalablement la notification tant de cet arrêt que de l'acte d'accusation qui en est le corollaire. Si donc cette notification a suivi l'interrogatoire et l'avertissement au lieu de les précéder, le délai de cinq jours ne peut valablement courir que du jour où elle a été faite. Cette distinction a été maintes fois consacrée par la jurisprudence. La défense de l'accusé serait, en effet, lésée, s'il était tenu de former son pourvoi ou d'y renoncer, sans avoir sous les yeux les éléments de sa détermination.

**522.** — Il a été jugé, en conséquence, que le délai de cinq jours accordé à l'accusé, à compter du jour de son interrogatoire par le président des assises, pour le pourvoi contre l'arrêt de renvoi, ne court que du jour de la notification de cet arrêt, si elle n'a été faite qu'après l'interrogatoire. — Cass., 7 janv. 1835, Tournery, [S. 36.1.570, P. chr.]; — 31 juill. 1845, Maginot, [S. 45.1.622, P. 45.2.161, D. 45.1.354]; — 5 sept. 1845, Crouzet, [S. 46.1.160, P. 46.1.537, D. 45.4.320]; — 14 mars 1846, Souchon, [S. 46.1.428, D. 46.4.341]; — 21 juill. 1859, Marcel, [S. 60.1.84, P. 60.723, D. 59.1.426]; — 16 avr. 1868, Depétris, [S. 69.1.336, P. 69.816, D. 69.5.245]; — 15 déc. 1881, Briqué, [S. 83.1.91, P. 83.1.183, D. 82.1.325]

**523.** — ... Et que l'accusé ne peut valablement renoncer à ce délai et consentir à être jugé de suite, qu'autant qu'il connaît déjà, par une notification préalable, l'arrêt de renvoi qu'il renonce à attaquer. — Mêmes arrêts.

**524.** — Mais, bien que l'acte d'accusation n'ait été notifié que postérieurement à la signification de l'arrêt de renvoi, le délai de cinq jours pour se pourvoir en cassation contre cet arrêt n'en court pas moins, soit du jour de l'avertissement donné à l'accusé par le président des assises, après signification de l'arrêt de renvoi, soit du jour de cette signification si elle n'a eu lieu que depuis. — Cass., 21 juill. 1859, précité. — V. dans le même sens, Cubain, n. 313. — En effet, le pourvoi n'étant formé que contre l'arrêt de renvoi, c'est la date de sa notification qui peut seule fonder le point de départ du délai; les moyens de nullité qui peuvent être proposés sont d'ailleurs indépendants de l'acte d'accusation et sont exclusivement puisés dans les dispositions de l'arrêt. — Nouguier, *Cour d'assises*, n. 81; F. Hélie, n. 2307.

**525.** — Seulement, dans le cas où la signification de l'acte d'accusation n'a été faite qu'après celle de l'arrêt de renvoi, l'accusé a droit à un nouveau délai de cinq jours pour préparer sa défense. En réalité, il n'éprouve donc aucun préjudice. — Même arrêt. — *Sic*, Nouguier, *loc. cit.*; F. Hélie, *loc. cit.*

**526.** — Si l'accusé n'avait pas été averti, ainsi que l'exige l'art. 296, la nullité qui résulterait de cette omission ne serait pas couverte par son silence : ses droits seraient conservés, sauf à les faire valoir après l'arrêt définitif (C. instr. crim., art. 297).

**527.** — L'accusé n'est considéré comme ayant été averti qu'autant que la preuve en est établie par un procès-verbal dressé conformément au § 2 de l'art. 296. — Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 296, n. 2.

**528.** — Il a été jugé, d'ailleurs, que la lecture faite à l'accusé des art. 296 et 299, C. instr. crim., équivaut à l'avertissement que le président (ou le juge) doit lui donner. — Cass., 3 janv. 1812, N..., [S. et P. chr.]

**529.** — ... Que la date incomplète du procès-verbal dressé conformément à l'art. 296, C. instr. crim., ne saurait entraîner la nullité des formalités dont il constate l'accomplissement; qu'elle ne pourrait, dans tous les cas, avoir pour effet que de relever l'accusé de la déchéance du délai de cinq jours pour se pourvoir en nullité contre l'arrêt de renvoi. — Cass., 22 janv. 1841, Raynal et Puel, [P. 42.1.262]

**530.** — ... Spécialement, que l'omission du mois dans la date du procès-verbal dressé conformément à l'art. 296, C. instr. crim., peut être réparée à l'aide des autres énonciations de ce procès-verbal, lorsque d'ailleurs il en résulte que plus de cinq jours se sont écoulés entre l'interrogatoire exigé par l'art. 293

et la comparution de l'accusé devant la cour d'assises — Même arrêt.

**531.** — Le délai ne courrait pas, selon Bourguignon (*Manuel d'instr. crim* , t. 1, p. 384, n. 2), si l'accusé n'était pas pourvu d'un conseil, conformément à l'art. 294 (V. aussi Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 298, n. 5), ou s'il n'avait pas eu la faculté de communiquer avec lui, conformément à l'art. 302. Quelque importantes que soient la désignation d'un conseil et la faculté de communiquer avec lui, la loi ayant fait courir le délai à partir de l'avertissement, sans subordonner la déchéance à l'accomplissement de ces deux conditions, nous ne pensons pas qu'il soit possible d'étendre ainsi un texte formel.

**532.** — Au surplus, l'accusé n'est pas obligé d'attendre son interrogatoire, ni même sa translation dans la maison de justice, pour se pourvoir en cassation contre l'arrêt qui le met en accusation. Le délai de cinq jours établi par l'art 296, C. instr. crim., lui a été accordé dans son intérêt, et non pour restreindre ses droits. — Cass., 7 nov. 1812, Dardelut et Rivière, [S. et P. chr.] - *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Faux*, sect. 1, § 33.

**533.** — Quant au procureur général, le point de départ du délai est fixé par la date de l'interrogatoire de l'accusé par le président des assises, et il n'éprouve aucune variation. L'art. 298 porte, en effet, que le procureur général est tenu de faire sa déclaration dans le délai de cinq jours, à compter de l'interrogatoire, et sous la même peine de déchéance portée en l'art. 296.

**534.** — Peu importe que la notification de l'arrêt de renvoi ait été retardée ou que le président des assises ait omis de faire l'avertissement relatif au pourvoi; ces irrégularités, qui ne touchent que l'accusé, ne peuvent avoir aucun effet relativement au procureur général. Les cinq jours qui suivent l'interrogatoire forment dans tous les cas le délai qui lui a été départi par la loi. — F. Hélie, n. 2305; Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, art. 298, n. 2.

**535.** — En ce qui concerne le délai de trois jours, son point de départ est différent, suivant qu'il s'agit du prévenu, de la partie civile ou du ministère public. Relativement au prévenu et à la partie civile, ce délai ne court qu'à compter du jour où ils ont eu légalement connaissance de l'arrêt de la chambre d'accusation. — Cass., 9 déc. 1847, Léotade, [S. 48.1.73, P. 48.1.471, D. 48. 1.20]

**536.** — ... Et la seule voie légale qui puisse donner connaissance de l'arrêt au prévenu et à la partie civile est la notification. Il suit de là que tant que l'arrêt n'a pas été notifié, le pourvoi est recevable. — Cass., 18 mars 1813, Dauga, [S. et P. chr.]; — 23 déc. 1819, Brice, [P. chr.[

**537.** — Il a été jugé, en conséquence, que le prévenu peut encore, après l'expiration des trois jours, à compter de la date de l'arrêt par lequel la chambre des mises en accusation l'a renvoyé en police correctionnelle, former un recours en cassation, lorsque cet arrêt ne lui a pas été notifié. — Cass., 18 mars 1813, précité. — *Sic*, Merlin, *Rép.*, v° *Vol*, sect. 1, n. 5.

**538.** — A l'égard du procureur général, la jurisprudence a été longtemps incertaine sur la date à partir de laquelle devait courir son pourvoi. La Cour de cassation avait d'abord décidé que le délai de trois jours ne commençait à courir que du jour où une expédition de l'arrêt avait été remise au ministère public par le greffier. — Cass., 1er mars 1816, G..., [S. et P. chr.]

**539.** — Mais, comme cette jurisprudence présentait les plus graves inconvénients, Carnot (*Instr. crim.*, sur l'art. 229, t. 2, n. 7) avait proposé de faire courir le délai du jour où le ministère public avait eu connaissance officielle de l'arrêt par la communication que lui en avait faite le greffier.

**540.** — Cette doctrine a même été consacrée par un arrêt de la Cour de cassation, décidant que le délai du pourvoi contre un arrêt de non-lieu ou de renvoi en police correctionnelle de la chambre d'accusation ne commence à courir contre le ministère public qu'après qu'il en a eu connaissance, ou par expédition, délivrée par le greffier, ou par la communication de la minute. — Cass., 22 août 1817, Goullay, [S. et P. chr.]

**541.** — Mais la Cour de cassation ne tarda point à reconnaître que ce système ne reposait sur aucune disposition de la loi, et que, puisqu'elle était obligée de recourir à l'art. 373 pour combler la lacune qui existe dans la législation, elle ne pouvait pas, en adoptant cet article pour le délai, le rejeter pour la fixation du point de départ qu'il détermine.

**542.** — Elle a donc jugé que le délai courait contre le ministère public à compter du jour de la prononciation de l'arrêt. — Cass., 10 juin 1826, Gonin, [S. et P. chr.]; — 30 juin 1827, Morat, [S. et P. chr.]; — 13 janv. 1832, de Clugny, [S. 32.1. 261, P. chr.]

**543.** — ... Et cela, alors même qu'il n'aurait eu connaissance de cet arrêt qu'après l'expiration du délai. — Cass., 30 juin 1827, précité; — 13 janv. 1832, précité.

**544.** — ... Et que la minute n'aurait été signée par un conseiller que le jour même où elle lui a été communiquée. — Cass., 13 janv. 1832, précité.

**545.** — Le délai de cinq jours déterminé par l'art. 296 et le délai de trois jours fixé par l'art. 373 ne se calculent pas de la même manière. Le délai de cinq jours n'est pas franc. Ainsi, la déclaration de pourvoi formée le 19 n'est plus recevable lorsque l'accusé a été interrogé le 13 par le président. — Cass., 12 juin 1828, Canac Deserre, [S. et P. chr.] — V. aussi Carnot, *Instr. crim.*, t. 2, p. 417, n. 3.

**546.** — Au contraire, les trois jours fixés par l'art. 373 sont francs; de telle sorte qu'une déclaration faite le 17 d'un mois contre un arrêt rendu le 13 est encore dans le délai utile. — Cass., 7 déc. 1832, Poumeyret, [S. 33.1.560, P. chr.]; — 8 nov. 1834, Avril, [S. 35.1.283, P. chr.]

**547.** — Il suit de là que la différence qui existe entre ces deux délais n'est que d'un jour, puisque, d'une part, les cinq jours, qui ne sont pas francs, expirent au cinquième, et que d'une autre part, les trois jours francs laissent subsister le délai jusqu'à la fin du quatrième.

**548.** — Mais si le délai de cinq jours accordé à l'accusé par l'art. 296, C. instr. crim., pour se pourvoir contre l'arrêt de renvoi ne peut être étendu, il ne peut non plus être abrégé sans son consentement, sous peine de nullité des débats et de l'arrêt de condamnation. — Cass., 15 mars 1828, Pierre, [S. et P. chr.]

**549.** — Il est certain que les pourvois contre les arrêts de la chambre d'accusation qui renvoient l'accusé devant la cour d'assises doivent être attaqués avant l'arrêt définitif, lorsqu'il s'agit de proposer contre eux un des moyens exprimés en l'art. 299. — Ainsi, notamment, l'accusé condamné par un arrêt de la cour d'assises, ne peut, sur son pourvoi en cassation contre cet arrêt, critiquer l'arrêt de mise en accusation non attaqué en temps utile, et prétendre que cet arrêt a mal qualifié les faits. — Cass., 6 févr. 1812, Morin, [S. et P. chr.]; — 12 sept. 1816, Pierre Richer, [S. et P. chr.]; — 9 sept. 1837, Vidal, [S. 37.1. 925, P. 37.2.431]

**550.** — Mais en est-il de même de ceux de ces arrêts qui sont attaqués par des moyens différents, et des arrêts qui prononcent autre chose qu'une mise en accusation et un renvoi devant la cour d'assises? Le doute provient de ce que l'art. 408, auquel renvoie l'art. 413 pour les matières correctionnelle et de police, suppose que le recours porte tout à la fois et sur l'arrêt de la chambre d'accusation et sur l'arrêt ou le jugement définitif; ce qui fait qu'on s'est demandé si, hors les cas prévus par les art. 296, 297, 298 et 299, les parties ne sont pas autorisées à ne se pourvoir contre l'arrêt de la chambre d'accusation qu'en même temps qu'elles se pourvoient contre l'arrêt ou le jugement définitif.

**551.** — Mais, comme l'observe M. Mangin (t. 2, p. 238), si la rédaction de l'art. 408 est imparfaite et si l'on a omis de faire concorder cet article avec les art. 296, 297, 298 et 299, l'intention du législateur est assez évidente pour qu'on ne puisse pas concevoir des doutes sérieux sur l'obligation où sont le ministère public et les parties de se pourvoir contre les arrêts de la chambre d'accusation avant l'arrêt ou le jugement définitif. « Un autre changement, disait M. Faure, en exposant les motifs de l'art. 299, dont il ne sera pas moins facile de reconnaître les avantages, est de ne commencer un débat qu'avec la certitude qu'il ne sera point annulé par suite de quelque nullité antérieure. Les nullités qui pourront être commises par la cour d'appel relativement à l'accusation sont réduites à trois et ne peuvent porter que sur l'arrêt de renvoi à la cour d'assises. L'accusé ou le ministère public trouve-t-il qu'une ou plusieurs de ces nullités existent, il faut qu'il les propose dans les cinq jours à compter de l'interrogatoire. Garde-t-il le silence dans le délai fixé, les nullités sont couvertes. On sera maintenant certain, lorsque cinq jours seront écoulés sans qu'aucune nullité ait été proposée ni par l'accusé, ni par le ministère public, que tout ce qui est antérieur aux débats est inattaquable, et que, si les autres formes sont bien observées, tout est à l'abri de la cassation ». — Locré, t. 25, p. 572; F. Hélie, n. 2308.

**552.** — L'intention du législateur a donc été que la validité

de l'arrêt de renvoi du prévenu devant la cour d'assises fût à l'abri de toute attaque, avant que cette cour fût appelée à s'occuper du jugement définitif de l'affaire; en d'autres termes, il a voulu que les arrêts de renvoi fussent susceptibles d'acquérir l'autorité de la chose jugée; et puisque ces arrêts peuvent être attaqués par d'autres moyens que ceux énoncés en l'art. 299 (V. *suprà*, n. 478 et s.), il est évident que ces moyens doivent, aussi bien que les autres, être proposés avant l'arrêt définitif. — Mangin, *loc. cit.*; F. Hélie, *loc. cit.*

**553.** — Il suit de là que l'art. 408 doit, en cette partie, être entendu en ce sens, que la Cour de cassation ne peut s'occuper de l'arrêt de la chambre d'accusation et de la procédure qui s'y rattache que dans le cas où le demandeur n'a pas été mis à même de se pourvoir contre cet arrêt. — Mangin, *loc. cit.*; F. Hélie, *loc. cit.*

**554.** — Un de ces cas est prévu par l'art. 297 disposant que « si l'accusé n'a pas été averti conformément au précédent article, la nullité ne sera pas couverte par son silence; ses droits seront conservés, sauf à les faire valoir, après l'arrêt définitif. »

**555.** — Un autre résulterait de ce qu'on aurait omis de notifier l'arrêt au prévenu ou à la partie civile, quand il ne s'agit pas d'un arrêt de renvoi à la cour d'assises. — Mangin, *loc. cit.*; F. Hélie, *loc. cit.*

**556.** — La Cour de cassation a, du reste, sanctionné cette doctrine en jugeant que les nullités de l'instruction écrite sont couvertes « aux termes de l'art. 408, lorsqu'il n'a été fait, dans les délais de l'art. 373 ni dans ceux de l'art. 296, aucune déclaration de pourvoi contre l'arrêt de la chambre d'accusation ». — Cass., 23 déc. 1847, Beauvallon, [S. 48.1.302, P. 48.1.293, D. 48.1.29]

**557.** — ... Et que, de même, lorsqu'un accusé ne s'est pas pourvu dans les délais de la loi contre l'arrêt de la chambre d'accusation qui le renvoie devant la cour d'assises, il ne peut ultérieurement se faire un moyen de cassation fondé sur le préjudice qu'il aurait éprouvé en étant compris dans le même arrêt de renvoi avec d'autres accusés d'un crime plus grave, autre que celui qui lui était imputé. — Cass., 28 avr. 1831, Jouen, [S. 32.1.197, P. chr.]

### Section IV.

#### Effets du pourvoi.

**558.** — En matière criminelle, la règle générale est que le pourvoi est suspensif. En ce qui concerne les pourvois contre l'arrêt de renvoi, l'art. 301, modifié par la loi du 10 juin 1853, porte : « Nonobstant la demande en nullité, l'instruction est continuée jusqu'aux débats *exclusivement*. Mais si la demande est faite après l'accomplissement des formalités et l'expiration du délai qui sont prescrits par l'art. 296, il est procédé à l'ouverture des débats et au jugement. La demande en nullité et les moyens sur lesquels elle est fondée ne sont soumis à la Cour de cassation, qu'après l'arrêt définitif de la cour d'assises. »

**559.** — L'art. 301, C. instr. crim. de 1808, se terminait au § 1 de l'article que nous venons de transcrire et, en présence de la généralité de ses termes, la Cour de cassation jugeait que le pourvoi en cassation contre l'arrêt de renvoi était suspensif, même lorsqu'il avait été formé tardivement et après l'expiration du délai légal, et que, en aucun cas, la cour d'assises ne pouvait passer outre aux débats, avant que la Cour de cassation n'eût statué sur le pourvoi. — Cass., 11 mai 1833, Paulin, [S. 33.1.357, P. chr.]; — 14 déc. 1833, Paulin, [S. 34.1.43, P. chr.]; — 5 juin 1841, Raymond, [S. 42.1.183, P. 42.1.399]; — 20 sept. 1844, Ricard, [S. 45.1.225]; — 15 avr. 1852, Lanfranchi, [D. 52.5.317]

**560.** — Cette jurisprudence avait les plus graves inconvénients. Les accusés, en effet, sous un prétexte ou sous un autre, ne se faisaient aucun scrupule de retarder le plus possible le jugement de leur procès, en formant des pourvois tardifs, la veille, le jour même de l'ouverture des débats (Rapport de M. Favart au Corps législatif, sur le projet de loi relatif aux pourvois en matière criminelle). C'est pour mettre un terme à ces abus que la loi de 1853 est intervenue.

**561.** — Le pourvoi tardif n'est donc plus un obstacle à l'ouverture des débats; la cour d'assises procède au jugement, sauf la réserve du droit de l'accusé de faire valoir ses moyens de nullité contre l'arrêt de condamnation.

## CHAPITRE VII.

### LÉGISLATION COMPARÉE.

**562.** — Nous avons donné *suprà*, v° *Accusation*, n. 231 et s., la plupart des renseignements utiles à connaître en ce qui concerne la mise en accusation dans les principaux pays qui nous avoisinent. Nous n'avons qu'à compléter ici les indications précédemment données.

#### § 1. *Espagne.*

**563.** — Avant 1872, la procédure pénale était régie par des lois éparses, dont quelques-unes remontaient à de lointaines époques. Le 22 déc. 1872, suivant la promesse faite dans le décret du 15 sept. 1870, sur l'organisation judiciaire, le gouvernement publia une loi de procédure pénale, qui apportait dans la législation existante une complète révolution, en consacrant : l'institution du jury, la publicité des audiences, l'oralité des débats. L'expérience ayant autorisé à considérer quelques-unes de ces réformes comme prématurées, un décret du 3 janv. 1873 suspendit l'application de la loi de 1872 en ce qui concerne le jury et l'oralité des débats et rétablit l'ancienne procédure inquisitoriale, secrète et écrite. Une loi du 30 déc. 1878 autorisa le ministre à publier un Code général des lois en vigueur, approuvé par décret du 16 oct. 1879 sous le nom de *compilacion general*. Enfin, une loi du 11 févr. 1881 autorisa le gouvernement à publier un Code de procédure pénale d'après la compilation générale et les lois subséquentes : il a été publié le 14 sept. 1882.

**564.** — Le juge clôt l'instruction par une ordonnance qui est signifiée au plaignant et communiquée au ministère fiscal (art. 622 et 623). Le dossier est remis au tribunal qui ordonne, soit la continuation de l'information, soit l'ouverture du jugement oral, ou déclare qu'il n'y a pas lieu à suivre (art. 630 à 633).

**565.** — Lorsque le tribunal a prononcé l'ouverture du débat oral, le dossier est communiqué au ministère fiscal et à l'accusateur privé, s'il y en a un, pour que, dans le délai de cinq jours, ils qualifient les faits par écrit (art. 649 et 651). La même communication est faite à la partie civile pour qu'elle présente, dans le même délai, ses conclusions (art. 651). Enfin, le prévenu et les personnes civilement responsables reçoivent communication des pièces et, dans les cinq jours qui suivent, présentent leurs conclusions en défense (art. 652). Les écrits émanés de l'accusation privée, de la partie civile, du prévenu et des personnes civilement responsables sont signés par un avocat et un avoué (art. 651 et 652).

**566.** — La réquisition, dressée par le ministère fiscal et l'accusateur privé, doit contenir et indiquer d'une manière précise : 1° les faits punissables résultant de l'instruction; 2° la qualification légale de ces faits et l'indication précise de leur incrimination légale; 3° le caractère de la participation des personnes poursuivies; 4° les faits résultant de l'instruction et constitutifs de circonstances aggravantes ou atténuantes ou supprimant la responsabilité pénale; 5° les peines encourues (art. 650); 6° les moyens de preuve; 7° la liste des témoins et experts (art. 656). Enfin, pour l'accusateur privé et la partie civile : 8° le montant des dommages-intérêts; 9° les personnes civilement responsables (art. 650).

**567.** — Si la peine est correctionnelle et si le prévenu ne conteste pas la qualification, le tribunal juge sans délai, sans pouvoir prononcer une peine supérieure. Sinon, la procédure suit son cours (art. 655). Le tribunal déclare la qualification définitive, examine les preuves, retient celles qui lui paraissent pertinentes, rejette les autres, et fixe le jour de l'ouverture des débats (art. 659).

**568.** — Après l'administration des preuves, les parties peuvent modifier les conclusions du réquisitoire et les qualifications par elles dressées. Elles formulent par écrit leurs conclusions nouvelles, qu'elles remettent au président du tribunal (art. 732). Si le tribunal estime qu'il y a eu erreur dans la qualification, il peut inviter l'accusation et la défense à examiner si elles ont bien qualifié le fait (art. 733).

**569.** — Après les conclusions et plaidoiries orales, les débats sont clos et le jugement est prononcé dans les trois jours (art. 740 et 741). L'appréciation du tribunal ne peut porter que sur

les faits qui lui ont été soumis et tels qu'ils lui ont été soumis par la qualification soit originaire, soit rectifiée (art. 742). C'est là une application directement logique du système accusatoire dont les inconvénients sont contrebalancés par le pouvoir donné dans l'art. 733 au tribunal d'inviter les parties à modifier leurs conclusions. — Préambule du décret du 14 sept. 1882 mettant en vigueur le nouveau Code de procédure pénale.

§ 2. *Etats-Unis.*

**570.** — L'Etat de New York possède un Code de procédure pénale nouveau depuis le 1er juin 1881. Une traduction italienne en a été donnée dans la *Rivista penale*, t. 17, p. 221 et s., 392 et s.; t. 18, p. 123 et s., 327 et s.; t. 19, p. 121 et s., 401 et s.; t. 20, p. 101 et s., 454 et s. Cette procédure rappelle, en général, la procédure usitée en Angleterre.

**571.** — Le droit d'accusation est confié au ministère public; la partie lésée peut, du reste, joindre son action à la sienne.

**572.** — La mise en accusation est prononcée par le *jury d'accusation* ou grand jury de douze membres qui rédige en conséquence l'acte d'accusation et l'adresse à la cour qui doit juger (C. proc. pén., New-York, t. 5).

**573.** — L'accusé a le droit de demander l'annulation de cet acte ou d'y former opposition dans les cas prévus par la loi (C. proc. pén., t. 5, ch. 5 à 7].

**574.** — En cas d'annulation, la cour ordonne que la question de mise en accusation soit soumise de nouveau soit au même jury, soit à un autre jury.

**575.** — L'admission de l'opposition reconnue fondée, arrête toute poursuite, à moins que la cour n'ordonne le renvoi de l'examen au même jury ou à un autre jury d'accusation.

**576.** — A l'accusation, l'accusé peut opposer les trois moyens suivants : 1° culpabilité; 2° non culpabilité; 3° sentence antérieure de condamnation ou d'absolution à propos du fait poursuivi. Si l'accusé ne fait aucune déclaration ou refuse de répondre, son silence ou refus équivaut à une déclaration de non culpabilité (art. 330, 332 et s., 342 .

**577.** — L'accusé peut exercer contre le jury de jugement trois sortes de récusations : 1° récusation de l'entière liste du jury pour causes prévues par la loi; 2° récusation péremptoire et non motivée contre les jurés individuellement considérés; le nombre de ces récusations est fixé à trente si l'accusé encourt la peine de mort, de vingt s'il encourt la prison perpétuelle ou pour dix ans, de cinq dans les autres cas; 3° récusation pour cause déterminée contre les jurés individuellement considérés, soit à raison d'incapacité ou d'absence des qualités requises pour exercer leurs fonctions (causes générales), soit pour suspicion légitime dont les causes sont indiquées par la loi (causes spéciales) (art. 359 et s.). L'accusé doit être averti de son droit de récusation (art. 369).

**578.** — Le jury prononce, comme en Angleterre, sans être sollicité par des questions. La cour prononce la condamnation ou l'absolution de l'accusé, conformément aux déclarations du verdict.

§ 3. *Italie.*

**579.** — Le Code d'instruction criminelle italien de 1865 est basé sur les mêmes principes que le nôtre relativement au droit d'accusation, à la mise en accusation et à la situation de l'accusé (art. 2, 437 et s., 454 et s., 494 et s., 498, 511, 514, 522).

§ 4. *Pays-Bas.*

**580.** — La Hollande possède une législation pénale toute récente : son Code pénal de 1881, dont la traduction française a été publiée par la société de législation comparée, consacre des innovations nombreuses et les derniers progrès désirés par es criminalistes les plus avancés. Cette transformation si radicale de la législation pénale a nécessité la révision entière de la procédure pénale. Une loi transitoire du mois d'avril 1886 a provisoirement mis cette procédure en harmonie avec les principes nouveaux du Code pénal, notamment avec la suppression de toute distinction entre les crimes et les délits et la compétence commune du même tribunal pour ces diverses infractions. Mais cette loi n'était que provisoire. Un Code de procédure pénale nouveau a été soigneusement rédigé et est entré en vigueur le 1er sept. 1886. — V. *Les Codes néerlandais*, trad. Tripels.

**581.** — Le nouveau Code de procédure pénale néerlandais consacre sur la mise en accusation et la situation de l'accusé à peu près les mêmes principes que notre législation française, à l'exception des deux grandes différences qui suivent : 1° confusion des crimes et délits et réduction des infractions punissables à deux catégories, délits et contraventions, réforme consacrée déjà par le Code pénal de 1881 et qui entraîne la communauté et l'unité de juridiction pour les infractions constituant chez nous des crimes et délits; 2° absence du jury : tous les accusés sont déférés, après une instruction préalable secrète et écrite, aux tribunaux de première instance en premier ressort et aux cours d'appel en deuxième ressort.

§ 5. *Russie.*

**582.** — L'organisation judiciaire et la procédure pénale de la Russie sont réglées par les Codes du 20 nov. 1864.

**583.** — La procédure de l'accusation variant suivant la juridiction à laquelle est déférée l'infraction punissable, il est indispensable de fixer rapidement l'ordre de ces juridictions.

**584.** — La connaissance des affaires pénales appartient : 1° *aux juges de paix* rétribués ou honoraires (non rétribués), quand l'infraction n'entraîne que la réprimande, l'avertissement, les exhortations, une amende n'excédant pas 300 roubles, des arrêts de trois mois au plus : sauf appel; — 2° *aux tribunaux d'arrondissement — jugeant sans le concours du jury* lorsque le délit n'entraîne pas la privation totale ou partielle des droits civiques; *avec le concours du jury*, lorsque le crime entraîne cette privation.

**585.** — La procédure de la mise en accusation est réglée ainsi qu'il suit : dans les affaires criminelles dont le jugement appartient au tribunal d'arrondissement jugeant sans le concours du jury, l'instruction préliminaire une fois terminée et le dossier transmis au procureur, celui-ci le soumet au tribunal avec l'acte d'accusation. Dans le cas où l'affaire doit être jugée par le tribunal d'arrondissement avec le concours du jury, l'acte d'accusation est soumis avec le dossier au procureur de la cour, qui transmet le tout à la cour, laquelle rend un arrêt de mise en accusation ou en jugement, ou un arrêt de non-lieu.

**586.** — L'accusé a pour garantie contre les actes d'instruction la plainte au tribunal, lequel est obligé de l'examiner dans sa première audience. Une copie de l'acte d'accusation ou de la plainte de l'accusateur privé, ainsi que la liste des personnes qui doivent être citées devant le tribunal, sont communiquées à l'accusé.

§ 6. *Suisse.*

**587.** — Le canton de Genève possède un Code d'instruction pénale tout récent, en date du 25 oct. 1884, qui coordonne de nombreuses lois particulières ayant successivement modifié le Code d'instruction criminelle français que la domination française introduisit à Genève.

**588.** — La mise en accusation pour crime a lieu, après instruction contradictoire (art. 61 à 67), en vertu d'une ordonnance rendue publiquement par la chambre d'instruction, après débat contradictoire et audience publique (art. 180, 184, 189). Cette ordonnance prescrit le renvoi de l'inculpé devant la cour d'assises et la rédaction d'un acte d'accusation par le procureur général (art. 189).

**589.** — L'ordonnance de renvoi doit contenir, comme toutes les ordonnances de la chambre d'instruction, les réquisitions du procureur général, les conclusions de la partie civile et du prévenu, ainsi que le nom de chacun des juges qui l'ont rendue; elle doit porter en outre, sous peine de nullité, la qualification du fait et de ses circonstances, et les articles de loi qui constituent le crime (art. 190).

**589 *bis*.** — Jugé que le pourvoi en cassation n'est pas recevable contre un arrêt de la chambre d'instruction qui renvoit un prévenu en police correctionnelle, lorsque le pourvoi se fonde, non sur une exception d'incompétence, mais sur la fausse qualification des faits. — Cass. Genève, 5 juin 1891, de Lamotte, [S. 91.4.31, P. 91.2.58]

**590.** — L'ordonnance de renvoi et l'acte d'accusation dressé à sa suite sont signifiés à l'accusé cinq jours au moins avant les débats. Une copie lui en est délivrée (art. 193).

**591.** — L'ordonnance de mise en accusation détermine et limite l'accusation portée devant la cour d'assises. Les questions posées au jury doivent, à peine de nullité, comprendre tous les faits relevés dans l'ordonnance (art. 320). Elles ne peuvent porter sur d'autres faits. Mais des questions subsidiaires peuvent être posées sur des modifications d'un fait, objet du chef d'accusation, de manière à placer l'accusé dans un degré inférieur de pénalité (art. 325). Quant aux circonstances aggravantes d'un chef d'accusation, non mentionnées dans l'ordonnance de mise en accusation, elles ne peuvent être soumises au jury, à peine de nullité, qu'à la condition suivante : l'accusé doit avoir été examiné sur ces circonstances aggravantes et, avant le débat des plaidoiries, il doit avoir été averti soit par le président, soit par le procureur général, que ces questions peuvent être posées (art. 321).

**592.** — La situation de l'accusé, soit avant l'audience à partir de la mise en accusation, soit pendant les débats devant la cour d'assises, est régie par le Code de procédure pénale du canton de Genève comme par notre Code d'instruction criminelle. — V. les art. 233 à 237 relatifs à l'interrogatoire de l'accusé par le président avant l'audience; l'art. 247 autorisant l'expulsion de l'audience de l'accusé; l'art. 260 relatif à la comparution de l'accusé; les art. 269 à 271 sur le droit de récusation des jurés; les art. 284, 293, 294, 297 à 301, 314, 318, correspondant aux art. 313, 314, 315, 327, 332, 333, 334 de notre Code. L'art. 326 consacre formellement le droit du procureur général et de l'accusé ou de son conseil de faire des observations sur la rédaction des questions au jury, observations sur lesquelles la cour prononce formellement. Enfin les art. 350, 351, 353, 355, 356, 357, 373, sont la reproduction à peu près textuelle de nos art. 357, 358, 361, 362, 363, 371, al. 2.

## CHAMBRE DES REQUÊTES. — V. Cassation.

## CHAMBRES RÉUNIES. — V. Appel. — Audience solennelle. — Cassation. — Cours et tribunaux. — Organisation judiciaire.

## CHAMBRE DE SÛRETÉ.

**1.** — On donne le nom de *chambre de sûreté* à des prisons provisoires, dont l'art. 85, L. 28 germ. an VI, fait connaître en ces termes la destination : « Dans les lieux de résidence de brigades où il ne se trouve ni maison de justice ou d'arrêt, ni prison, il y aura dans la caserne de la brigade de gendarmerie une chambre sûre, particulièrement destinée pour déposer les prisonniers qui doivent être conduits de brigade en brigade. »

**2.** — Ajoutons qu'on peut également déposer dans ce local les vagabonds, les ivrognes, et généralement tous délinquants pris en flagrant délit ou dénoncés par la clameur publique, quand ils ne peuvent être conduits immédiatement devant l'officier de police qui doit procéder à leur interrogatoire (C. instr. crim., art. 93; Ord. 29 oct. 1820, art. 211).

**3.** — Sur le point de savoir dans quels cas il y a *arrestation illégale et détention arbitraire*, V. ce mot. — V. en outre, *infrà*, vis *Gendarmerie*, *Régime pénitentiaire*.

## CHAMBRE SYNDICALE. — V. Syndicats professionnels.

### Législation.

Code pénal, art. 291 et s., 414 et 415.

L. 10 avr. 1834 (*sur les associations*); — L. 25 mai 1864 (*qui modifie les art. 414, 415 et 416, C. pén.*); — Décr. 5 janv. 1867 (*qui réunit, dans chaque place, sous la direction d'une seule chambre syndicale, les courtiers d'assurances, les courtiers interprètes et conducteurs de navires et les agents de change autres que ceux institués près des Bourses départementales pourvues d'un parquet*); — Décr. 7 févr. 1880 (*concernant les attributions des chambres syndicales des agents de change, à Paris ou dans les départements, et la négociation des valeurs étrangères*); — L. 21 mars 1884 (*relative à la création des syndicats professionnels*).

### Bibliographie.

*Annuaire des syndicats professionnels* [illegible], 1889 [illegible], 1 vol. in-8°. — [illegible], *Des* [illegible] *commerce*, 1883, 2e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chambre syndicale*. — Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), v° *Chambres syndicales*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Syndicats professionnels*. — Boullay, *Code des syndicats professionnels*, 1886, 1 vol. in-18. — Brunot, *Commentaire de la loi sur les syndicats professionnels*, 1885, 1 vol. in-8°. — César-Bru, *Les syndicats professionnels et leur personnalité civile d'après la loi du 21 mars 1884*, 1891, 1 vol. in-8°. — Drioux, *Etude économique et juridique sur les associations*, 1884, 1 vol. in-8°. — Gain, *Les syndicats agricoles professionnels et la loi du 21 mars 1884*, 1886, 1 vol. in-8°. — Gauthier, *Les chambres syndicales en 1888*, 1888, 1 broch. in-8°. — Glotin, *Etude juridique, historique et économique sur les syndicats professionnels*, 1892, 1 vol. in-8°. — Goffinon, *Rapport sur la section 3 de l'Exposition d'économie sociale à l'Exposition universelle de 1889*, 1891, broch. — Gudin du Pavillon, *Nouvelle loi relative à la création des syndicats professionnels*, 1884, 1 vol. in-8°. — Hubert-Valleroux, *Les corporations d'arts et métiers et les syndicats professionnels en France et à l'étranger*, 1885, 1 vol. in-8°. — Jay, *La personnalité civile des syndicats professionnels*, 1888, 1 vol. in-8°. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement*, 20 vol. parus, v° *Chambres syndicales*. — Lechoppié, *La liberté d'association et les professions libérales*, 1885, 1 vol. in-8°. — Ledru et Worms, *Commentaire de la loi sur les syndicats professionnels*, 1885, 1 vol. in-18. — Mollot, *Bourses de commerce*, 1853, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chambre syndicale*. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), t. 17, v° *Chambre syndicale et de conciliation*. — Reinaud, *Les syndicats professionnels, leur rôle historique et économique avant et depuis leur reconnaissance légale*, 1886, 1 vol. in-8°. — Rivière, *Répétitions écrites sur le Code de commerce*, 1882, 8e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chambre syndicale*. — Sauzet, *De la nature de la personnalité civile des syndicats professionnels*, 1888, 1 vol. in-8°. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chambre syndicale des agents de change*. — Senart, *Les syndicats agricoles et la loi du 21 mars 1884*, 1885, 1 vol. in-8°. — Veyan, *Loi sur les syndicats professionnels*, 1886, 1 vol. in-18.

*Les chambres syndicales de l'industrie et du bâtiment en 1889.* — *Rédaction de l'écho des chambres syndicales*, 1889, 1 broch.

*La loi sur les syndicats professionnels* (Mangin) : Lois nouvelles de 1884.

### Index alphabétique.

DIVISION.



## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES ET HISTORIQUES.

**1.** — L'expression *chambres syndicales* sert à désigner, soit des associations professionnelles, soit des chambres de discipline des officiers ministériels. — Nous ne l'envisageons ici que dans la première acception du terme. Les chambres de discipline des officiers ministériels sont plus naturellement étudiées en même temps que les offices auxquels elles se rattachent.

**2.** — La dénomination de *chambre syndicale* ne doit pas être confondue avec celle de *syndicat professionnel*. Cette dernière est, en effet, réservée aux associations professionnelles instituées et fonctionnant sous le régime de la loi du 21 mars 1884. La distinction entre ces deux dénominations est d'autant plus nécessaire que, si le plus grand nombre des chambres syndicales préexistantes se sont transformées en associations soumises à la loi de 1884, d'autres ont continué à fonctionner sous le régime de la simple tolérance auquel le législateur de 1884 s'était proposé de mettre fin.

**3.** — En d'autres termes, une chambre syndicale peut être un syndicat professionnel; mais, si son origine est antérieure au 21 mars 1884, elle ne l'a pas toujours été, et, quelle que soit la date de sa création, elle peut ne pas l'être encore.

**4.** — Ces deux dénominations de *chambre syndicale* et de *syndicat professionnel*, souvent confondues dans la pratique parce qu'elles servent fréquemment à désigner un même groupement, correspondent donc à deux régimes absolument distincts au point de vue législatif : il convient dès lors d'en faire l'objet de deux études successives : l'une, sous le mot *chambres syndicales*, comprendra l'examen du fonctionnement des associations antérieures ou étrangères à la loi du 21 mars 1884; l'autre, sous le mot *syndicat professionnel*, sera réservée aux institutions régies par la loi du 21 mars 1884.

**5.** — Les chambres syndicales ne doivent pas être plus confondues avec les corporations de l'ancien régime qu'avec les syndicats professionnels de notre époque. — Leur histoire suffit à le prouver.

**6.** — Les corporations, associations fermées et investies de privilèges exclusifs, sont nées du désir de rapprocher des intérêts similaires pour en rendre la défense plus aisée et plus sûre.

**7.** — Elles ne rencontrèrent pas toutes au début les mêmes facilités d'institution et de fonctionnement. Les villes du midi, où les franchises étaient précieusement conservées et où l'organisation municipale romaine s'était maintenue en se transformant, offrirent aux associations professionnelles des conditions bien autrement favorables que les villes septentrionales. Leur nombre d'abord limité et leur activité primitivement restreinte aux industries les plus nécessaires (boulangerie, boucherie, forge, etc.) ne tardèrent pas à s'étendre. C'est ainsi que l'organisation de la corporation des bouchers date du capitulaire de Dagobert, de 630, tandis que celle des corporations des chandeliers de Paris et des cordonniers de Rouen ne remontent respectivement qu'à 1061 et 1135.

**8.** — C'est en 1260 que, par ordre de saint Louis, Estienne Boyleau publia, sous le titre de *Registre des mestiers de Paris*, les règlements d'un certain nombre de corporations. L'inscription des règlements dans le registre d'Estienne Boyleau n'était point obligatoire, mais elle leur conférait la force légale. Ces règlements avaient pour objet la hiérarchie, la désignation du prévôt ou chef de la communauté, des syndics, des gardes jurés dont la mission était d'assurer l'observation des prescriptions réglementaires, les rapports entre maîtres et ouvriers ou apprentis, l'apprentissage, les conditions à remplir pour acquérir la qualité de compagnons, c'est-à-dire d'ouvrier, et celle de maître, c'est-à-dire de patron.

**9.** — Les règlements des corporations obtinrent fréquemment, par voie de lettres patentes achetées à prix d'argent, le caractère légal. Louis XI s'arrogea le droit de vendre les maîtrises en dispensant les candidats de l'examen, qui, à l'origine, était la règle générale en l'absence de toute vénalité, et, bien que l'ordonnance de 1560 eût rétabli l'obligation du chef-d'œuvre, le nombre des maîtrises instituées par le pouvoir royal ne fit qu'augmenter. Les édits de 1581 et de 1597, applicables le premier aux artisans, le second aux marchands, généralisèrent sur tout le territoire du royaume le régime corporatif, et Colbert poussa la réglementation jusqu'à la minutie, croyant donner à l'industrie plus de puissance et au commerce plus de sécurité.

**10.** — Les taxes fixées par l'édit du 26 mars 1673, l'obligation imposée par celui du 23 mai de la même année de se conformer à l'édit de 1581, l'augmentation excessive du nombre des offices (plus de 40,000, de 1691 à 1709), source importante de revenus pour le Trésor royal obéré, et le rachat de ces offices par les corporations jalouses de leurs privilèges compromirent le crédit de ces associations dont les abus devenaient plus choquants de jour en jour.

**11.** — Le désir de conserver leur monopole les conduisit à limiter la concurrence et à proscrire l'application de tout procédé nouveau.

**12.** — De là la réaction qui se produisit au XVIII^e siècle sous l'influence des nouvelles théories philosophiques et économiques, et que Turgot consacra sous une forme législative par l'édit de février 1776 proscrivant non seulement la corporation monopolisée, mais même la corporation libre, l'association professionnelle devenue plus tard la chambre syndicale. Pour lui « la source du mal était dans la faculté même accordée aux citoyens d'un même métier de s'assembler et de se réunir en un corps ». Désormais, d'après l'art. 1 de l'édit, il devait « être libre à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles » fussent, « même à tous étrangers, encore qu'ils n'eussent point obtenu de nous des Lettres de naturalité, d'embrasser et d'exercer dans toute notre bonne ville de Paris telle espèce de commerce et telle profession d'arts et métiers que bon leur semblerait, même d'en réunir plusieurs. »

**13.** — Un édit d'août 1776 abolit toutefois l'édit de février à la suite de la retraite de Turgot et sous l'influence des réclamations des intéressés. Cet édit instituait un régime mixte : quelques professions devaient jouir de la liberté de l'exercice, sous réserve d'une déclaration préalable; et si les autres étaient réparties en plusieurs corps de marchands et de métiers, les droits d'admission étaient réduits.

**14.** — Les cahiers de 1789 demandaient d'une façon générale la suppression des corporations; et, dans la nuit du 4 août, les membres de l'Assemblée constituante décidaient « la réformation des jurandes ». Comme suite de cette déclaration, la commission des contributions politiques proposa, par l'organe de son rapporteur Dallarde, le 15 janv. 1791, l'abolition des corporations en même temps que l'institution de la patente. Cette réforme fut consacrée par la loi des 2-17 mars 1791.

**15.** — Cette loi, en proscrivant la corporation fermée, n'avait pas interdit l'association libre, et des groupements ne tardèrent pas à se reconstituer; aussi, pour y remédier, l'Assemblée constituante vota, sur le rapport du député Chapelier, la loi des 14-17 juin 1791, dont l'art. 2 interdit aux citoyens d'un même état ou profession « de se nommer ni présidents, ni secrétaires, ni syndics, de tenir des registres, prendre des arrêtés et délibérations, former des règlements sur leurs prétendus intérêts communs ». Etaient déclarées « inconstitutionnelles, attentatoires à la liberté et à la déclaration des droits de l'homme, et de nul effet » toutes délibérations et conventions prises par ces groupements, lesquels étaient assimilés aux « attroupements séditieux. »

**16.** — La loi du 22 germ. an XI et les art. 414 à 416, C. pén., complétèrent ces dispositions : étaient frappés de pénalités les citoyens qui auraient de concert « suspendu, empêché, enchéri les travaux ou forcé l'abaissement des salaires. »

**17.** — Si la corporation fermée avait été abolie par ces lois successives, le besoin de s'associer pour la défense d'intérêts communs n'en subsista pas moins et des tentatives furent faites

dans ce but dès le Consulat. Le premier consul, qui avait repoussé les efforts de ceux qui cherchaient à restaurer les anciennes corporations, encouragea, une fois devenu empereur, les associations formées par des groupes de commerçants et d'industriels, qui s'assemblaient et nommaient des délégués, désignés à l'origine sous le titre de *syndics*; telle fut l'origine de la création et de la dénomination des *chambres syndicales*.

**18.** — Les débuts de ces associations nouvelles furent pénibles; des statuts plus ou moins complets furent rédigés, des règlements formulés. Néanmoins, ce ne fut qu'après bien des tâtonnements que ces groupements prirent assez de consistance pour accuser, d'une part, le désir formel des intéressés de reprendre la vie d'association et pour offrir, d'autre part, au gouvernement les garanties qui devaient justifier son intervention tutélaire. C'est ainsi qu'en 1809, le préfet de police encourageait les maçons à former un bureau, et qu'en 1810, il homologuait les statuts d'un certain nombre d'associations parisiennes; mais il retirait au bout de quelque temps cette homologation comme contraire à la loi.

**19.** — Les associations syndicales devinrent, sous le règne de Louis-Philippe et le Gouvernement de 1848, plus nombreuses et plus puissantes. Elles surent, grâce à la prudence de leurs membres, dissiper les craintes que certains esprits avaient pu éprouver au point de vue de la liberté du travail et, grâce à la valeur des services qu'elles rendaient, amener le gouvernement à les consulter et les tribunaux de commerce à recourir à leur arbitrage pour trancher les litiges qui leur étaient soumis.

**20.** — Néanmoins, la loi du 27 nov. 1849, tout en atténuant les pénalités, ne modifia point le régime institué par la loi du 22 germ. an XI et par les art. 414 à 416, C. pén.

**21.** — La loi du 25 mai 1864 marqua, à l'encontre de celle du 27 nov. 1849, une tendance libérale. Elle reconnaissait la légalité de la coalition et de la grève, mais interdisait le groupement destiné à préparer l'une ou l'autre. C'est ainsi que, sans autoriser les associations permanentes, elle ne frappait que les promoteurs de coalitions d'ouvriers, et s'ils avaient eu recours à des moyens violents ou frauduleux; étaient d'ailleurs passibles de peines moins rigoureuses les patrons ou les ouvriers qui « à l'aide d'amendes, défenses, proscriptions, interdictions prononcées par suite d'un plan concerté, auraient porté atteinte au libre exercice de l'industrie et du travail. »

**22.** — A la suite des expositions de 1851 et 1863 à Londres et de 1867 à Paris, le gouvernement comprit la nécessité de donner plus de sécurité aux associations professionnelles auxquelles le législateur ne reconnaissait aucun caractère légal et qui pouvaient être frappées comme associations non autorisées. Un rapport du ministre, M. de Forcade de la Roquette, en date du 30 mars 1868, approuvé par l'empereur, déclara que l'administration « ne serait amenée à les interdire que si, contrairement aux principes posés par l'Assemblée constituante dans la loi du 17 juin 1791, les chambres syndicales venaient à porter atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie, ou si elles s'éloignaient de leur but pour devenir à un degré quelconque des réunions politiques non autorisées par la loi. »

**23.** — Les chambres syndicales, patronales et ouvrières, étaient constituées sous des formes présentant une sorte de légalité. Les chambres patronales se formaient en socétés civiles à durée limitée ou non, dont les membres pouvaient se retirer librement sans que la mort ou le départ entraînât la dissolution de la société. Les chambres ouvrières affectaient, en général, la forme de sociétés à capital variable; quelques-unes empruntaient le caractère de sociétés de secours mutuels.

**24.** — Néanmoins, cette légalité n'était qu'apparente, et les associations professionnelles constituées sur ces bases tombaient encore sous le coup de la loi pénale. C'est ainsi que la cour de Lyon (arrêt du 28 mai 1874) condamna, en vertu de l'art. 291, C. pén., et de la loi du 17 juin 1791, les membres de la société de l'*Union des ouvriers sur métaux*. De plus, à raison du caractère illimité de leur objet, elles voyaient frappés de nullité tous les actes qu'elles cherchaient à faire. C'est ainsi qu'en 1875 le tribunal de Saint-Etienne, par jugement du 29 juin 1876, déclarait nulle l'obligation de respecter un tarif que s'étaient imposé les membres de la chambre syndicale mixte, à la fois patronale et ouvrière, dite l'*Union de la fabrique de rubans de Saint-Etienne*.

**25.** — Ainsi, le régime de la simple tolérance était loin d'offrir aux associations ouvrières les garanties désirables au point de vue de la défense de leurs intérêts : d'une part, ne possédant point la personnalité civile, elles étaient exposées à devenir les victimes de trésoriers infidèles ou des héritiers de ceux-ci; de l'autre, n'ayant point d'existence légale, elles ne pouvaient recevoir l'autorisation préfectorale. En un mot, elles se trouvaient exclues du bénéfice du droit commun qui prévoit l'octroi de l'autorisation préfectorale pour toute association de plus de vingt personnes et la déclaration d'utilité publique pour celles qui désirent obtenir la personnalité civile. Le caractère illicite de leur objet, en vertu de la loi de 1791, les privait du premier et, par suite, du second de ces droits.

**26.** — La loi de 1884 a non seulement rendu licite l'objet des associations professionnelles en abrogeant la loi de 1791; mais encore elle les a affranchies du droit commun et a créé en leur faveur un droit spécial qui consiste dans la dispense d'autorisation préalable et de déclaration d'utilité publique pour obtenir la personnalité civile.

**27.** — Renvoyant *infrà*, v° *Syndicats professionnels*, tant pour l'étude du régime institué par la loi du 21 mars 1884, que pour la comparaison de ce régime avec celui qui résulte, à l'étranger, de la législation de chaque pays, nous nous contenterons de définir ici, pour les chambres syndicales qui, instituées antérieurement à la loi de 1884, se sont conformées à cette loi, les caractères de chacun des types de ces chambres et d'en mentionner quelques exemples.

## CHAPITRE II.

### DES PRINCIPAUX TYPES DE CHAMBRES SYNDICALES.

**28.** — Les associations syndicales peuvent être ramenées à cinq types distincts : 1° chambres syndicales patronales; 2° chambres syndicales ouvrières; 3° union de chambres syndicales patronales; 4° union de chambres syndicales ouvrières; 5° chambres syndicales mixtes, composées à la fois de patrons et d'ouvriers.

**29.** — I. *Chambres syndicales patronales.* — Les chambres syndicales patronales se constituèrent les premières. Dès l'année 1808, la société des maîtres charpentiers de Paris, puis, en 1809 et 1810, celles des entrepreneurs de maçonnerie et de pavage obtinrent l'homologation administrative; elles avaient pour objet unique d'assurer toutes les garanties désirables aux travaux confiés à l'entreprise. Aussi les autres industries se rapportant au bâtiment ne tardèrent-elles pas à s'y joindre. En 1848, les patrons de onze professions se groupèrent sous le nom de chambre syndicale du bâtiment ou de la Sainte-Chapelle. Il y avait, en 1869, à Paris, plus de quatre-vingts chambres syndicales de patrons; et, en 1884, au moment du vote de la loi des syndicats professionnels, Paris comprenait cent quatre-vingt-cinq chambres syndicales patronales comptant 25,000 membres; la province en comprenait deux cents environ.

**30.** — II. *Chambres syndicales ouvrières.* — Les chambres syndicales ouvrières ne se constituèrent que plus tardivement : elles se heurtaient, d'une part, aux défiances des pouvoirs publics qui redoutaient en elles des groupements séditieux, et, d'autre part, aux difficultés qui résultaient pour l'ouvrier de l'inexpérience de l'association. Les expositions universelles de Londres, en 1851, puis en 1863, fournirent aux ouvriers français l'occasion de se mettre en contact avec les ouvriers anglais et de se rendre compte de l'usage que ces derniers avaient fait de la liberté d'association sous la forme des Trades-Unions. A la suite de chacune de ces expositions, les délégations ouvrières françaises rédigèrent un apport où elles exprimèrent les revendications que leur voyage à Londres leur avait suggérées; la liberté d'association figurait au premier rang. La commission ouvrière de l'exposition à Paris, en 1867, formula le même vœu dans son rapport au ministre du Commerce et de l'Industrie, demandant l'autorisation de créer des chambres syndicales ouvrières destinées « à faire contrepoids à l'organisation formidable des chambres syndicales de commerçants et de fabricants », suivant l'expression de leur vice-président M. Parent. Dans leurs pensées, ces chambres, formées de syndics élus par les ouvriers d'une même profession, auraient pu fournir non seulement des experts pour les litiges soumis aux conseils de prud'hommes, aux juges de paix et aux tribunaux de commerce, mais encore

des arbitres pour les contestations s'élevant au sujet du taux des salaires.

**31.** — Le rapport de M. de Forcade, du 30 mai 1868, répondit à ce desideratum ; en effet, après avoir rendu hommage aux services rendus par les chambres syndicales patronales, il ajoutait : « Les raisons de justice et d'égalité, invoquées par les délégations ouvrières pour former à leur tour des réunions analogues à celles des patrons, ont paru dignes d'être prises en considération », et il déclarait que, « en adoptant les mêmes règles pour les ouvriers que pour les patrons, l'administration n'aurait pas à intervenir dans la formation des chambres syndicales. »

**32.** — Les chambres syndicales ouvrières ne tardèrent pas à se constituer sous les auspices des chambres syndicales patronales elles-mêmes, et le jour de la promulgation de la loi de 1884, il y avait dans les départements 350 chambres syndicales ouvrières, et à Paris 237, comptant à elles seules 50,000 membres.

**33.** — III. *Union des chambres syndicales patronales.* — Les chambres syndicales patronales éprouvèrent de bonne heure la nécessité de se rapprocher pour se fortifier et se soutenir mutuellement. C'est ainsi que les trois chambres syndicales des charpentiers, des maçons et des paveurs de Paris formèrent, de 1807 à 1810, un premier groupement auquel vinrent se joindre successivement vingt-six autres chambres pour former aujourd'hui sous le nom de « chambres syndicales de l'Industrie du bâtiment » une union de vingt-neuf chambres, comptant 3,000 adhérents et représentant l'emploi de 200,000 ouvriers. C'est en 1858 que se constitua à Paris « l'Alliance des chambres syndicales » ou « Union nationale du Commerce et de l'Industrie », qui comprenait cinquante-deux chambres en 1869 et quatre-vingt-sept le 1er juillet 1891. Enfin, c'est de 1867 que date le « comité central des chambres syndicales », qui compte aujourd'hui trente-neuf chambres syndicales.

**34.** — IV. *Union des chambres syndicales ouvrières.* — Les chambres syndicales ouvrières, suivant l'exemple que leur avait donné les chambres patronales, ont également constitué des unions, et comme type d'unions des chambres syndicales ouvrières nous citerons l'union des chambres syndicales ouvrières de France, fondée en 1880 par un groupe de journaliers laborieux, qui compte aujourd'hui trente-huit syndicats adhérents.

**35.** — V. *Chambres syndicales mixtes.* — Les patrons, d'une part, et les ouvriers de l'autre, ont reconnu de bonne heure l'utilité que présenterait la constitution de chambres syndicales où ils seraient représentés ensemble et pourraient débattre simultanément leurs intérêts respectifs.

**36.** — Un type de chambre mixte est celle de la gravure, fondée en 1869, qui rend de très importants services à cette industrie où le patron occupe un nombre d'auxiliaires extrêmement restreint; les femmes graveurs y sont admises; les étrangers attachés à la profession en peuvent être également membres.

**37.** — VI. *Chambres syndicales agricoles.* — Les chambres syndicales étaient, avant la loi de 1884, exclusivement limitées à l'industrie et au commerce; nous étudierons donc *infrà*, v° *Syndicats professionnels*, ce qui concerne les syndicats agricoles, qui n'existent que depuis la loi de 1884 et dont, à l'époque même du vote de la loi, le rôle était si peu prévu que l'insertion de l'agriculture dans le texte législatif fut presque l'effet du hasard.

**CHAMBRE TEMPORAIRE.** — V. Organisation judiciaire.

**CHAMBRE DES VACATIONS.** — V. Organisation judiciaire.

**CHAMP.** — V. Délit rural. — Dommages aux champs. — Glanage, etc.

## CHAMP DE MANŒUVRES ET DE TIR.

**1.** — Les champs de manœuvres et de tir sont des terrains, faisant partie du domaine militaire ou mis à la disposition de l'autorité militaire par les communes, sur lesquels les troupes de la garnison exécutent les manœuvres militaires ou les exercices de tir.

**2.** — Autrefois, les communes devaient fournir à l'autorité militaire les champs de manœuvres, en vertu de l'obligation générale qui leur était imposée de pourvoir au logement et à l'installation des troupes. La loi du 15 mai 1818 les a déchargées des prestations applicables au casernement et aux champs de manœuvres et leur a imposé, en compensation, un abonnement qui est imputé sur le budget communal. — V. *infrà*, v° *Logement des troupes*.

**3.** — Dans les localités où le champ de tir ne peut pas être établi dans le champ de manœuvres, on affecte à cet usage un terrain spécial. La construction et l'entretien des buttes de tir rentrent dans les attributions du service du génie.

**4.** — Les règlements militaires commandent de prendre la précaution de placer un piquet, de manière à écarter les passants des endroits où il peut y avoir quelque danger; quand toutes les précautions de sécurité ont été prises, les accidents qui pourraient survenir ne sont pas imputables à l'administration militaire. Spécialement, l'autorité militaire qui a fait placer des drapeaux en vue d'avertir les passants que les exercices de tir étaient en activité, n'est pas responsable d'un accident de voiture survenu par suite de la frayeur causée à un cheval par les détonations. — Cons. d'Et., 13 avr. 1870, Battle, [Leb. chr., p. 447]

**5.** — La responsabilité de l'Etat est, au contraire, engagée lorsque, par suite d'imprévoyance ou de dispositions défectueuses, des exercices militaires causent des dommages ou des blessures; tel est le cas des tirs qui atteignent les propriétés voisines, ou d'exercices à feu qui blessent des passants. — Cons. d'Et., 21 juin 1859, Pensa, [S. 60.2.285, P. adm. chr., D. 60.3.11]; — 16 août 1860, Pensa, [S. 60.2.285]; — 27 févr. 1862, Pensa, [P. adm. chr., D. 62.3.28]; — 23 févr. 1870, de Panat, [D. 70.3.108]; — 6 mars 1874, de Panat, [S. 76.2.30, P. adm. chr., D. 75.3.20]; — 21 mars 1879, Mercier, [S. 80.2.306, P. adm. chr., D. 79.3.75]; — 25 févr. 1881, Desvoyes, [S. 82.3.47, P. adm. chr., D. 82.3.83]; — 31 mars 1882, Devaux, [Leb. chr., p. 310]; — 11 mai 1883, Dusart, [D. 85.3.3]; — 6 juill. 1883, Duruy, [D. 84.5.436]; — 8 août 1884, le Roux, [D. 85.5.117]; — 29 juin 1888, Delle Larboulette, [Leb. chr., p. 584]

**6.** — Mais il n'appartient pas au Conseil d'Etat, saisi d'une demande d'indemnité, d'ordonner les mesures nécessaires pour mettre les propriétés voisines du champ de tir à l'abri des projectiles. L'administration active a seule ce droit. — Cons. d'Et., 4 déc. 1885, de Narbonne, [Leb. chr., p. 924]

**7.** — Il faut, d'ailleurs, que les exercices aient lieu dans un service commandé; l'Etat ne serait pas responsable d'un accident causé par l'imprudence d'un militaire qui, en dehors de tout service commandé, se serait exercé isolément au tir; dans ce cas, il peut être accordé une indemnité ou un secours à titre gracieux, mais aucun recours contentieux n'est ouvert à l'intéressé contre la décision du ministre. — Cons. d'Et., 15 mars 1878, Gaucher, [P. adm. chr., D. 78.3.73]

**8.** — L'indemnité à attribuer à un propriétaire voisin d'un champ de tir doit comprendre, en cas de dommage, non seulement la réparation des dégâts matériels, mais encore une indemnité pour trouble de jouissance et dépréciation de la propriété. — Cons. d'Et., 21 juin 1859, précité; — 9 août 1865, Verel, [S. 66.2.272, P. adm. chr., D. 66.3.27]; — 29 août 1867, Verel, [P. adm. chr.]; — 12 févr. 1870, précité; — 23 mars 1877, Saradin, [Leb. chr., p. 312]; — 9 nov. 1877, Saradin, [Leb. chr., p. 863]; — 21 mars 1879, précité; — 1er août 1884, Devaux, [Leb. chr., p. 682]; — 31 mars 1882, précité; — 31 mars 1882, Michou, [Leb. chr., p. 311]; — 4 déc. 1885, précité; — 28 mars 1890, Batiot, [Leb. chr., p. 347]; — 25 avr. 1890, Devaux, [Leb. chr., p. 420]; — 13 juin 1890, de Narbonne, [Leb. chr., p. 560]; — 20 juin 1890, Ve Delagogué, [Leb. chr., p. 586]

**9.** — Et cette indemnité peut consister en une prestation annuelle à payer par l'Etat jusqu'au jour où il aura fait les travaux nécessaires pour mettre la propriété voisine du polygone à l'abri des projectiles. — Cons. d'Et., 29 août 1867, précité; — 6 juill. 1883, précité; — 8 août 1884, précité; — 28 nov. 1890, Saradin, [Leb. chr., p. 876]; — 15 mai 1891, Batiot, [Leb. chr., p. 390] — ... A la condition, toutefois, qu'il soit justifié pour les prestations à venir d'un préjudice certain. — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, Leboucher, [Leb. chr., p. 357]

**10.** — Spécialement, il est dû réparation pour la diminution des revenus supportés par un fermier à l'occasion des entraves

que les projectiles ont apportées à la culture des terres et à l'élève du bétail et pour les frais nécessités par la remise en culture des terres exposées aux projectiles. — Cons. d'Ét., 1er août 1884, précité.

**11.** — ... Pour la gène que les séances de tir ont pu occasionner dans l'exercice de la profession de tuilier, du réclamant, qui devait alors interdire l'entrée de son usine. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, précité; — 7 août 1886, Michon, Leb. chr., p. 734

**12.** — ... Pour le préjudice causé par la difficulté d'accès résultant des précautions prises par l'autorité militaire. — Cons. d'Et., 20 janv. 1882, Fournier, [Leb. chr., p. 64]; — 28 nov. 1890, précité.

**13.** — ... Pour les dégradations occasionnées à une maison par l'ébranlement causé par les détonations et pour la diminution du prix de location subi par le propriétaire à raison de cet inconvénient. — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, précité.

**14.** — Mais il n'est dû réparation ni pour le surcroît de dépenses qui aurait été occasionné au réclamant par la suspension des travaux dans l'exploitation d'une carrière, suspension qui l'aurait obligé à se procurer à des prix onéreux, pour satisfaire à l'exécution d'un marché, les pierres qu'il aurait été empêché d'extraire pendant les périodes de tir. — Cons. d'Et., 5 déc. 1882, Mahert, [S. 84.3.66, P. adm. chr.]

**15.** — ... Ni pour la perte de clientèle qui résulterait soit de la simple diminution de production... — Cons. d'Et., 7 août 1886, précité; — ... soit de l'établissement d'une industrie concurrente favorisée par son inaction forcée. — Même arrêt.

**16.** — Le propriétaire, étant responsable vis-à-vis de son fermier des troubles apportés à sa jouissance, a qualité pour demander en son nom une indemnité pour trouble causé par les projectiles. — Cons. d'Et., 28 mars 1890, précité; — 13 juin 1890, précité.

**17.** — L'autorité administrative est seule compétente, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, pour connaître de la demande d'un propriétaire tendant à faire ordonner que l'Etat sera tenu d'exécuter à un polygone les ouvrages et de prendre les dispositions que le tribunal jugera nécessaires pour préserver sa propriété de l'atteinte des projectiles (V. *suprà*, n. 6), et, en outre, à faire condamner l'Etat à lui payer une certaine somme pour la réparation du dommage causé à sa propriété jusqu'au jour de la demande. — Cons. d'Et., 4 déc. 1867, de Panat, [S. 68.2.291, P. adm. chr.]; — 7 juill. 1883, Grisez, [Leb. chr., p. 639]

**18.** — Cependant, lorsque l'administration soutient ne devoir aucune réparation par cette raison que les dommages causés par le tir auraient été compris dans une indemnité d'expropriation précédemment allouée au réclamant, il appartient à l'autorité judiciaire de décider si, en effet, l'indemnité d'expropriation comprenait ou non les dommages occasionnés par le voisinage du champ de tir. — Cons. d'Et., 25 avr. 1868, Rivet, [Leb. chr., p. 487]

**19.** — En tout cas, la simple promesse d'une expropriation prochaine ne suffit pas à faire écarter une demande d'indemnité basée sur un préjudice passé et dès maintenant certain. — Cons. d'Et., 21 mars 1879, Mercier, [S. 80.2.306, P. adm. chr., D. 79.3.75]

**20.** — Les demandes d'indemnités ne peuvent être portées directement devant le Conseil d'Etat. Elles doivent être préalablement soumises au ministre de la Guerre. — Cons. d'Et., 10 févr. 1882, Smith, [S. 84.3.8, P. adm. chr., D. 83.3.63]; — 22 févr. 1889, Raoux, [D. 90.3.43]

**21.** — ... Sauf recours au Conseil d'Etat élevé dans le délai de trois mois après la notification de la décision du ministre. — Cons. d'Et., 28 mars 1890, Batiot, [Leb. chr., p. 347]; — 28 nov. 1890, Saradin, [Leb. chr., p. 876]

**22.** — Chacun des réclamants ayant des intérêts distincts doit présenter une requête séparée. Une requête collective ne serait valable que pour le premier inscrit en tête de la requête. — Cons. d'Et., 22 févr. 1889, précité.

## CHAMPART.

**1.** — Le champart, ou bail à champart, défini par Ragneau « le droit de gerbe de bled et légumes que le seigneur de la terre prend sur le champ avant que le laboureur enlève son blé », était, en général, la concession d'un fonds, à la charge d'une redevance annuelle consistant en une certaine portion de fruits, *campi pars ou campi partus*. — Merlin, *Rep.*, v° *Champart*, n. 1; Pothier, *Traité des Champarts*, n. 1; Lefort, *Hist. des baux perpét.*, p. 219. — On appelait aussi champart, soit le fonds qui était l'objet de la concession, soit la redevance qui en était la charge.

**2.** — Parmi les tenures usitées en France, au moyen-âge, la tenure en champart semble avoir été l'une des plus anciennes et l'une des plus répandues : c'était la moins aléatoire pour le tenancier. Elle est la seule que les Croisés aient introduite en Orient. — Garsonnet, *Hist. des locations perpétuelles*, p. 125; *Cartulaire de l'Eglise du Saint-Sépulcre*, éd. de Rozière, n. 123 et 130; Beugnot, *Bibl. de l'Ecole des chartes*, 3e série, t. 5, p. 421.

**3.** — Si les redevances dues à ce titre étaient très-nombreuses, leurs origines étaient aussi très-diverses. Les unes, — et c'était la règle, — avaient leur source dans une aliénation consentie par le propriétaire, avec réserve d'une portion de chaque récolte que produirait le fonds aliéné. D'autres, — mais très-exceptionnellement, — n'étaient en réalité que des prix de baux à ferme. D'autres dérivaient d'affranchissements : la redevance avait alors le caractère de servitude personnelle, et ne suivait pas l'immeuble entre les mains d'un tiers. — Chopin, *Comm. sur la cout. d'Anjou*, liv. 2, chap. 2, tit. 4; *Œuvres compl.*, t. 1, p. 118. D'autres, enfin, avaient une origine inconnue et remontaient probablement, comme les censives justicières, jusqu'à l'impôt romain.

**4.** — C'est qu'aussi tous les champarts n'étaient point la conséquence d'un contrat. Le droit au champart pouvait s'acquérir par prescription, quand on l'avait exercé pendant trente ans. — Pothier, *Traité des champarts*, n. 6. — Il y avait aussi un champart légal ou coutumier, que certains seigneurs pouvaient percevoir sur toutes les terres de leur seigneurie, en vertu de la maxime : nulle terre sans seigneur. La tenure en champart portait, du reste, suivant les lieux et suivant la nature ou la quotité des fruits, les noms les plus variés. On la nommait, par exemple, *terrage* dans le Berri, en Flandre, en Lorraine; — *agrier*, dans la Marche; — *carpot*, dans le Bourbonnais; — *tasque*, en Provence; — ailleurs *terceau*, *cinquain*, *sixte*, *vingtain*, etc.; dans l'Auvergne, il y avait la *percière*, que beaucoup qualifiaient de champart, mais qui paraît se rapprocher davantage du bail à complant. — Lefort, p. 223; Duvergier, sur Toullier, t. 1, n. 183; Rivière, *Des baux ruraux : Revue critique*, 1869, t. 25, p. 193. — V. *suprà*, v° *Bail à complant*, n. 20.

**5.** — Aucune règle générale ne délimitait le domaine de la tenure en champart. Elle n'était qu'un bail à rente foncière, si l'on prend ce mot dans sa plus large acception, comprenant toutes les conventions où le propriétaire d'un immeuble en avait transféré la propriété sous la réserve d'une redevance en nature ou en fruits. — Garsonnet, p. 420; Lefort, p. 220. — D'autre part, le Grand coutumier de France (ch. 24, *Du champart*, éd. Laboulaye et Dareste, p. 270) la présente comme un bail à cens, quoique soumis à certaines particularités. — Glasson, *Hist. du droit et des institutions de la France*, t. 4, p. 414.

**6.** — Compris dans ces tenures plus générales, le champart, à son tour, en comprenait d'autres plus spéciales, et par exemple le complant (V. *suprà*, v° *Bail à complant*, n. 7). — Des développements applicables au champart ayant été donnés déjà sous le mot *Bail à complant*, d'autres devant être donnés à propos du *Bail à cens* sous le mot *Féodalité*, et à propos du *Bail à rente foncière* sous le mot *Rente foncière*, nous nous référerons à ces développements et ne ferons qu'une étude très-sommaire du champart, en particulier. Encore cette étude sera-t-elle restreinte au champart proprement dit, à celui que l'on rencontrait le plus souvent, c'est-à-dire au champart contractuel, impliquant la concession d'une terre et la réserve d'une partie des fruits, au profit du concédant, comme prix de cette concession.

**7.** — De même que pour le complant, la question la plus importante, en ce qui concerne le champart, est celle de savoir quelle était la nature de ce bail, et, par suite, quelle a été, à son égard, l'influence des lois de l'époque intermédiaire qui ont statué sur les tenures du droit antérieur. La question est compliquée, car le champart n'avait point une nature propre, toujours identique. Il était très-différemment apprécié, et très-diversement réglé suivant les contrées, les coutumes et les contrats. On rencontrait : 1° des champarts qui transféraient au champartier la pleine propriété, sous la réserve d'un simple droit réel pour le concédant; 2° des champarts qui ne transféraient au tenancier que le domaine utile, sous la réserve d'un domaine direct pour le concédant; 3° enfin, des champarts que ne transféraient au champartier qu'un simple droit réel de jouissance.

**8.** — De là, également, trois variétés dans les redevances

mises à la charge du champartier : 1° des redevances purement foncières; 2° des redevances féodales ou mélangées de féodalité; 3° et des redevances constituant de simples fermages, de simples prix de bail, payés en nature. De là, enfin, le sort différent que fit la législation intermédiaire à chacune de ces variétés de redevances : les premières, autrefois immobilières et irrachetables, déclarées mobilières et rachetables (L. 15-18 mars 1790, tit. 3, art. 2); les deuxièmes supprimées sans indemnité (L. 17 juill. 1793, art. 1); les troisièmes entièrement maintenues.

**9.** — Tous nos anciens jurisconsultes s'accordaient à reconnaître ces trois variétés dans le champart, et, par suite, à appliquer à chacune les règles corrélatives. — V. notamment Pothier, *Traité des champarts*, n. 2 et s.; Henrion de Pansey, *Diss. féod.*, v° *Champart*, § 2.

**10.** — Nous ne rechercherons pas sous quelles conditions un champart rentrait dans l'une ou l'autre catégorie; c'était, pour chaque cas, une question de fait, à trancher d'après la qualité des parties en cause et les stipulations du contrat particulier (V. *suprà*, v° *Bail à complant*, n. 12 et 13). — Nous nous contenterons d'exposer comment la matière a été envisagée par nos tribunaux, quand ils ont été appelés à appliquer aux champarts les lois de l'époque intermédiaire.

**11.** — Notre jurisprudence moderne a maintes fois consacré le principe que la question de savoir si un bail, en général, fait ou non passer la propriété au fermier, est une pure question de fait qui ne peut se résoudre que d'après l'usage local (V. *suprà*, v° *Bail à complant*, n. 14). Dans le même sens, elle a décidé spécialement que le champart n'est point, de sa nature et essentiellement, un droit féodal, qu'il est féodal ou purement foncier suivant les conventions et les actes qui l'établissent ou le modifient. — Cass., 2 janv. 1809, Lalande, [S. et P. chr.]; — 3 juin 1835, Souchat, [S. 35.1.324, P. chr.] — Montpellier, 9 juill. 1834, sous Cass., 5 juill. 1837, Bon, [S. 38.1.71, P. 40.1.266]

**12.** — I. Il est des cas dans lesquels les tribunaux ont reconnu que le champart transférait toute la propriété au champartier, lequel n'était soumis qu'à une redevance purement foncière. Ce caractère du champart était présumé : 1° dans les pays alodiaux. — Cass., 23 vend. an XIII, Jacoux, [S. et P. chr.] — V. Merlin, *Questions de droit*, v° *Terrage*, § 1, et *Rép.*, v° *Champart*, n. 3; — 2° dans les pays de droit écrit. — Cass., 23 juin 1807, Gualy, [S. et P. chr.]; — 3° dans le Hainaut, pour le terrage, au moins quand ce droit se trouvait dans les mains d'un particulier non seigneur. — Cass., 17 flor. an XII, Thobois, [S. et P. chr.]; — ou encore quand l'héritage grevé du terrage se trouvait assujetti à une autre redevance, comme un cens. — Cass., 24 avr. 1821, Boulard, [D. *Rép.*, v° *Propr. féod.*, n. 208]

**13.** — Jugé, également, que la redevance, ou droit de champart, est devenue purement foncière quand elle est détachée du fief, et entièrement dégagée de tous droits et attributs de seigneurie et de féodalité, par un acte public et authentique. — Cass., 23 juill. 1811, Castan, [S. et P. chr.]

**14.** — Les champarts de cette nature ont été maintenus par la législation intermédiaire, mais les redevances foncières qui en découlaient, tombant sous le coup des lois révolutionnaires, sont devenues rachetables. Par application de ce principe, il a été jugé que la redevance ou rente foncière due par le champartier avait perdu son caractère immobilier. D'où les conséquences particulières qui suivent : 1° devenue créance personnelle et mobilière, la redevance due au concédant est soumise, pour sa conservation et pour les preuves de son existence, aux règles établies par le droit commun pour les créances ordinaires, notamment en matière de prescription. — Cass., 28 juin 1854, Le bureau de bienfaisance du Quesnoy, [S. 54.1.465, P. 56.1.360, D. 54.1.220]; — 27 janv. 1868, Favard; — 10 mars 1868, Achard, [S. 68.1.105, P. 68.254, D. 68.1.200]; — 2° elle ne peut faire l'objet d'une action possessoire. — Cass., 29 juill. 1828, Audebert, [S. et P. chr.] — V. *suprà*, v° *Bail à complant*, n. 41.

**15.** — En sens contraire, il a été jugé que les lois révolutionnaires, bien que permettant le rachat du champart, n'ont pas modifié sa nature ancienne de droit réel immobilier. — Douai, 11 mai 1852, Le bureau de bienfaisance du Quesnoy, sous Cass., 28 juin 1854, précité.

**16.** — II. Il est des cas dans lesquels la jurisprudence a reconnu que le champart ne transférait au champartier que le domaine utile, le concédant se réservant la directe seigneuriale. Le champart revêtait alors un caractère féodal. Ce caractère féodal du champart était présumé : 1° en pays non alodial. — Bruxelles, 3 janv. 1808, Massenaert, [S. et P. chr.]; — 2° en pays soumis à la maxime : *Nulle terre sans seigneur*. — Cass., 29 juin 1813, Varé, [S. et P. chr.]

**17.** — Ce caractère a été également reconnu : 1° à un champart tenu en foi et hommage, et sous la charge d'un relief aux mutations. — Cass., 16 févr. 1809, Rapsaet, [S. et P. chr.]; — 2° à un champart ou terrage qui, avant la Révolution, avait été aliéné avec la directe. — Cass., 30 juill. 1817, Manesse, [S. et P. chr.]; — 3° à une tasque établie sous la même réserve de la directe seigneuriale. — Cass., 27 févr. 1850, Lion, [S. 50.1.468, D. 50.1.112]; — 4° à un champart qui était prouvé avoir été créé simultanément avec un cens féodal. — Cass., 12 oct. 1814, Dayner, [S. et P. chr.] — V. Henrion de Pansey, *Diss. féod.*, v° *Champart*, § 2.

**18.** — Dans tous ces cas, les redevances dues par le champartier devaient être considérées comme féodales ou mélangées de féodalité; elles ont donc été abolies sans indemnité par la loi du 17 juill. 1793.

**19.** — La solution eût dû être la même pour les champarts légaux ou coutumiers, lesquels étaient, sans conteste, essentiellement féodaux. — Pothier, *Des champarts*, n. 6; Merlin, *Rép.*, v° *Champart*, § 5.

**20.** — III. Enfin, il suffira de rappeler que le champart qui aurait présenté le caractère d'un simple bail se trouverait échapper à l'application des lois révolutionnaires. Un contrat de ce genre serait donc encore possible aujourd'hui. Mais il semble qu'il ne serait autre chose qu'un bail à colonat partiaire, soumis en conséquence aux règles du Code civil sur le louage, et aux règles de la loi du 18 juill. 1889 sur le Code rural. — Lefort, p. 221. — V. *suprà*, v° *Bail à colonage partiaire*.

**CHAMPIGNONS.** — V. Comestibles corrompus. — Substances nuisibles.

**CHANCELIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.** — V. Légion d'honneur.

**CHANCELLERIE.** — V. Agent diplomatique et consulaire. — Justice (ministère de la).

**CHANGE** (Contrat de). — V. Lettre de change.

Législation.

C. comm., art. 110, 632.

Bibliographie.

Alauzet, *Commentaire du Code de commerce*, 1879, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 4, n. 1225, 1226; t. 8, n. 2987. — Bédarride, *Des bourses de commerce, agents de change et courtiers*, 1883, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 214 et s.; — *De la juridiction commerciale*, 1889, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 287 et s.; — *De la lettre de change, des billets à ordre et de la prescription*, 1877, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 13 et s., 40; t. 2, n. 691 et s. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Change*. — Bioche, *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1867, 5e édit., 6 vol. in-8°, v$^{is}$ *Acte de commerce*, n. 189, *Agent de change*, n. 17 et s., *Monnaie*, n. 19. — Boistel, *Manuel de droit commercial*, 1890, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 672, 706, 707, 712, 887. — Bravard-Veyrières et Demangeat, *Manuel de droit commercial*, 1868, 7e édit., 1 vol. in-8°, p. 216 et s.; — *Traité de droit commercial*, 1888-1890, 2e édit., 6 vol. in-8°, t. 3, p. 4 et s. — Cauwès, *Précis du cours d'économie politique*, 2e édit., 1882, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 538, 595. — Courcelle-Seneuil, *Traité théorique et pratique des opérations de banque*, 1876, 6e édit., 1 vol. in-8°, p. 69 et s., 86 et s., 134. — Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1890, 12 vol. in-8°, v$^{is}$ *Acte de commerce*, n. 145 et s., *Change de place en place*. — Delamarre et Lepoitvin, *Traité théorique et pratique de droit commercial*, 1860-1861, 2e édit., 6 vol. in-8°, t. 2, p. 8 et s.; t. 5, p. 435, 440 et s. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. in-8°, v° *Change*. — Favard de Langlade, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823, 5 vol. in-4°, v° *Change*. — Frémery, *Études de droit commercial*, 1835, 1 vol. in-8°, ch. 15. —

Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 6e édit., 5 vol. in-4°, v° *Change*. — Goujet, Merger et Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, 1877-1881, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Change* (contrat de). — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1784-1785, 17 vol. in-4°, v° *Change*. — Jourdan, *Cours analytique d'économie politique*, 2e édit., 1890, 1 vol. in-8°, p. 438 et s. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Change*. — Lyon-Caen et Renault, *Manuel de droit commercial*, 1889, 1 vol. in-8°, n. 526 et s.; — *Précis de droit commercial*, 1885, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 113, 988 et s., 1002, p. 524, note 3; — *Traité de droit commercial* (en cours de publication), t. 1, n. 147 et s. — Massé, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, 1874, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 1, n. 16; t. 4, n. 2662. — Merlin, *Recueil alphabétique des questions de droit*, 4e édit., 8 vol. in-4°, v^is^ *Billet à domicile*, §§ 1 et 2, et *Lettre de change*, § 2; — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v° *Change*. — Mollot, *Bourses de commerce*, 1853, 1 vol. in-8°, p. 135. — Nouguier, *Des lettres de change et des effets de commerce*, 1875, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 25 et s. — Orillard, *De la compétence et de la procédure des tribunaux de commerce*, 1855, 1 vol. in-8°, n. 373 et s. — Pardessus et de Rozière, *Cours de droit commercial*, 1856-1857, 6e édit., 4 vol. in-8°, t. 1, p. 23, 409 et s. — Persil, *Traité de la lettre de change et du billet à ordre*, 1837, 1 vol. in-8°, p. 9 et s., introduction, et p. 213, note du traité. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v^is^ *Change-Changeur* et *Change* (contrat de). — Pothier, *Traité du contrat de change*, édit. Bugnet, t. 4. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, 1872, 4 vol. in-8°, t. 1, n. 161 et s. — Riviere, *Répétitions écrites sur le Code de commerce*, 1882, 8e édit., 1 vol. in-8°, p. 344 et s. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Change*. — Rosse, *Manuel pratique et juridique du commerçant*, 1892, 1 vol. in-8°, n. 566 et s. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livr.), v° *Contrat de change*. — Touzaud, *Des effets de commerce, étude de législation comparée*, 1881, 1 vol. in-8°, p. 30 et s., 103 et s.

V. aussi *infrà*, v^is^ *Change* (Cours du), *Changeur*, *Lettre de change*.

### Index alphabétique.



### Division.



## CHAPITRE I.

### Généralités.

**1.** — Au sens le plus large du mot, on désigne par *change* le commerce des métaux précieux ou des titres qui les représentent.

**2.** — Plus spécialement, on appelle *change manuel ou réel* (*cambium manuale vel reale*) l'échange d'un métal précieux, généralement une monnaie, contre un autre. Les *changeurs* font ce commerce sur place (V. ce mot); les banques le font à distance.

**3.** — Le change dont nous allons traiter est celui que les anciens auteurs qualifient de *cambium locale vel trajectitium* : d'où l'expression de *change local* ou *change tiré* (V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 937, 938, 943). Désirant entreprendre un voyage à Madrid ou y solder une dette, j'ai besoin d'y avoir tel jour une somme déterminée. Pour m'épargner, si possible, les frais et risques d'un transport de numéraire, je cherche une personne qui s'engage à me procurer cette somme au jour dit. Ainsi se forme le *contrat de change*.

**4.** — C'est donc le contrat par lequel une personne s'oblige à procurer à une autre, en un lieu autre que celui de la promesse, une somme déterminée.

## CHAPITRE II.

### Éléments constitutifs du contrat de change.

**5.** — Le plus souvent, celui qui prend cet engagement reçoit en échange une autre somme d'argent. Mais ce n'est point là, comme donnerait à le croire Pothier (*Du contrat de change*, n. 2), une condition indispensable. Il y aurait assurément contrat de change si je fournissais, en échange de l'engagement pris, soit des marchandises, soit même une simple promesse (V. *infrà*, n. 31). — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. 1, n. 988.

**6.** — A l'inverse, il n'y aurait pas contrat de *change*, si l'objet qui doit être fourni au dehors était autre chose qu'une *somme d'argent*, si, par exemple il s'agissait de denrées. Ce serait un autre contrat. Peu importe, d'ailleurs, que la monnaie stipulée ait cours ou non, soit dans le pays où l'on stipule, soit dans celui où la délivrance doit se faire. — Ruben de Couder, *Dict. de dr. commerc.*, v° *Change*, n. 5.

**7.** — Une autre condition nécessaire à l'existence du contrat de change, c'est que la somme stipulée doit être fournie dans un lieu différent de celui où elle est promise ou de celui où la somme promise en échange doit être versée. En d'autres termes, il faut qu'il y ait remise de place en place.

**8.** — Il est enfin nécessaire que les parties aient entendu faire un contrat de change. Si une personne promet de payer en un lieu autre que celui où elle contracte la dette, non pour faire profiter son contractant d'une remise de place en place, mais à titre de simple indication du lieu de paiement, il n'y a pas change. — Boistel, n. 844; Lyon-Caen et Renault, n. 1300; Demangeat, sur Bravard, t. 3, p. 38. — V. *infrà*, n. 29.

## CHAPITRE III.

### Moyens d'exécuter le contrat de change.

**9.** — Ordinairement, ce contrat s'exécute au moyen de la *lettre de change* (V. ce mot), c'est-à-dire que, dans l'exemple proposé, mon contractant me remet un écrit, dit *lettre de change* ou *traite*, par lequel il charge une troisième personne, résidant à Madrid, de me verser ou de verser à mon ordre la somme stipulée.

**10.** — Il n'est pas vrai, toutefois, que la lettre de change soit, comme l'affirme Nouguier (*Des lettres de change*, t. 1, n. 33), l'*unique* moyen d'exécuter le contrat. — Bédarride, *De la lettre de change*, n. 28; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n. 989; Alauzet, *Commentaire du Code de commerce*, t. 3, n. 1226.

**11.** — Si, par exemple, la personne avec qui je traite sait devoir se trouver à Madrid à l'époque indiquée, rien ne s'oppose à ce que, dès aujourd'hui, elle me remette soit un billet à ordre, soit un billet à domicile sur elle-même. Le contrat ne sera pas moins bien exécuté ainsi qu'à l'aide d'une lettre de change. — V. *suprà*, vº *Acte de commerce*, n. 945.

**12.** — Toutefois, celui qui a promis une *remise* d'argent sur un lieu ne pourrait, sauf le cas de stipulation expresse, remettre au stipulant un billet souscrit et payable par lui dans ce lieu. Il est présumé s'être engagé à fournir une lettre de change, et les avantages que celle-ci présente sur le simple billet à ordre ou à domicile justifient les exigences de l'autre partie. — Ruben de Couder, *op. cit.*, n. 13.

**13.** — Mon contractant pourrait encore me transporter, au moyen d'un endossement, un billet créé par un tiers habitant Madrid. Il me procurerait encore de cette sorte la somme dont j'ai besoin.

**14.** — Au lieu d'une lettre de change, il pourrait encore me fournir une *délégation en banque*, c'est-à-dire une lettre non assujettie aux formalités de la lettre de change et ne pouvant circuler comme elle, mais avec laquelle je pourrais me faire délivrer les fonds. On employait jadis ces délégations pour éviter les droits de timbre et d'enregistrement établis sur les lettres de change, mais ces délégations sont elles-mêmes frappées de ces droits depuis la loi du 19 févr. 1874, art. 4.

**15.** — Par contre, Alauzet (*op. cit.*, n. 1226) a tort de croire que la lettre de change, lorsqu'elle existe, présuppose toujours un contrat préalable de change et ne peut servir qu'à exécuter ce contrat. Quoiqu'inventée dans ce but, elle peut avoir et a fréquemment aujourd'hui d'autres applications. — Demangeat sur Bravard, *Traité de droit commercial*, t. 3, p. 10, note 2; *Revue étrang. et franç. de législ.*, 1840, t. 7, p. 849; Bergron, *Revue de droit français et étranger*, t. 5, p. 98 et t. 6, p. 419; Delamarre et Lepoitvin, *Traité de droit commercial*, t. 5, n. 260. — V. du reste, sur cette question, *infrà*, vº *Lettre de change*.

## CHAPITRE IV.

### NATURE, CARACTÈRE ET CONDITIONS DU CONTRAT.

**16.** — On a beaucoup discuté sur la nature du contrat de change. Beaucoup de nos anciens auteurs y voyaient une vente. C'est encore l'opinion de Bédarride (*op. cit.*, n. 21-25). Il est certain que dans la pratique on dit constamment : *acheter* et *vendre* des lettres de change.

**17.** — Si le contrat se réalisait toujours au moyen de traites, *peut-être* serait-il possible d'accepter cette théorie. Mais nous avons montré d'autres procédés de réalisation du contrat, procédés qui ne rappellent guère la vente. D'autre part, celui qui stipule la remise peut, avons-nous dit, fournir, en échange, des marchandises (V. *suprà*, n. 5). Comment alors voir en lui un acheteur?

**18.** — Pothier inclinait à y voir un échange (Pothier, *op. cit.*, n. 51). Domat (*Lois civiles*, I, t. 16, sect. 4) estimait qu'il était mélangé de transport-cession et de mandat. C'était confondre le *contrat* avec la *lettre* de change.

**19.** — La vérité est que le contrat de change est un contrat *sui generis*, seul de son espèce, lequel produit les effets indiqués par la nature et les clauses spéciales de la convention. — Delamarre et Lepoitvin, *loc. cit.*; Nouguier, *op. cit.*, n. 27; Alauzet, *loc. cit.*; Boistel, *Précis de droit commercial*, n. 712; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n. 993.

**20.** — La question n'a pas aujourd'hui grand intérêt, en présence du principe de la liberté des conventions. Cependant il importait, sous l'empire de la loi de 1807, sur le taux de l'intérêt, d'écarter l'idée que le contrat de change fût un prêt. Il eût fallu en conclure, en effet, que le taux du change ne pouvait dépasser l'intérêt legal.

**21.** — A dire vrai, l'opération, dans l'ancienne France, masquait souvent un prêt, par suite de la prohibition du prêt à intérêt. Aujourd'hui encore, elle pourrait être mélangée accessoirement de prêt, si le stipulant convenait de rembourser plus tard le montant de la lettre à vue qui lui est fournie. C'est comme s'il empruntait de l'argent pour acheter la lettre.

**22.** — On pourrait supposer encore qu'un emprunteur remet au prêteur, en échange de la somme reçue, une obligation formulée en lettre de change. Il y aurait là un prêt compliqué de change.

**23.** — Mais par lui-même le contrat de change n'est pas un prêt, quoiqu'il en puisse dissimuler un. Ce qui l'en distingue surtout, et ce qui justifie le prix payé, c'est que le contrat s'accomplit dans un lieu autre que celui de sa formation. — Pothier, t. 1, n. 60; Bédarride, t. 1, n. 24 et s.; Lyon-Caen et Renault, n. 993.

**24.** — Le contrat de change est *consensuel*. La loi ne l'ayant pas mentionné, il ne peut être question de le soumettre à des formes spéciales, différence capitale avec la lettre de change, laquelle est au contraire l'objet de formalités rigoureuses. — Bédarride, t. 1, n. 35; Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 992.

**25.** — C'est aussi un contrat essentiellement *commercial*. Celui qui s'engage à procurer de l'argent au lieu déterminé par le contrat fait *un acte de commerce*. L'art. 632 en effet répute acte de commerce *toute opération de change*. — Toulouse, 21 mars 1854, Delmas, [S. 54.2.168, P. 54.2.243] — *Sic*, Nouguier, t. 1, n. 38; Boistel, *Précis*, n. 712; Renault et Lyon-Caen, n. 992; Laurin, *Cours de droit commercial*, n. 34. — Rien, d'ailleurs, n'est plus logique; car celui qui s'oblige à fournir la somme en un endroit déterminé est un intermédiaire, ou en joue le rôle, et se fait payer le service qu'il rend comme tel. — V. *suprà*, vº *Acte de commerce*, n. 937 et s.

**26.** — Cependant un arrêt de la cour de Nancy du 5 avril 1845, Hennequin, [S. 45.2.657, P. 45.1.740, D. 45.2.54], déclare au contraire que le contrat de change n'est point par lui-même un acte de commerce. Pour qu'il le devînt, il faudrait qu'il eût été passé par un commerçant ou dans la forme commerciale.

**27.** — La loi, d'ailleurs, n'exige pas, pour que le contrat de change soit commercial, que le lieu où doit être fourni l'argent, sur lequel, par exemple, est tirée la lettre de change, soit une *place* de commerce (C. comm. art. 110). Si l'art. 632 a employé les expressions : *remise de place en place*, c'est pour se conformer à un usage qui se comprend (Locré, t. 18, p. 37). — Grenoble, 25 août 1838, Denolly, [S. 39.2.163, P. 39.1.370] — Bordeaux, 11 août 1841, de Brezest, [S. 42.3.112]

**28.** — Peu importe également l'éloignement des places. — Rouen, 10 juill. 1885, [*Gaz. Pal.*, 86.2, suppl. 55] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 14; Ruben de Couder, *loc. cit.*, n. 6 et 17.

**29.** — Si l'intention de faire une opération de change manquait, si, par exemple, un voyageur remettait à son créancier un billet à domicile payable en un lieu autre que celui de la souscription, mais à titre d'indication de paiement, l'acte ne serait pas commercial par lui-même; car ce ne serait pas un contrat de change. — Cass., 10 avr. 1861, Roux, [D. 61.1.315] — Amiens, 6 déc. 1843, Pégard, [S. 45.2.661, P. 46.1.321] — *Sic*, Demangeat, sur Bravard, t. 3, p. 37; Lyon-Caen et Renault, n. 1300; Boistel, n. 844. — *Contrà*, Cass., 24 mai 1880, Martin Roche, [S. 80.1.309, P. 80.738, D. 80.1.472] — Bédarride, t. 2, n. 690.

**30.** — Du caractère commercial de ce contrat résulte, entre autres conséquences, que son existence peut être établie par tous les moyens possibles et notamment par témoins, alors même que la valeur engagée serait supérieure à 150 fr. C'est encore une différence entre le contrat et la lettre de change. — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 992. — V. pour les autres conséquences, *suprà*, vº *Acte de commerce*, n. 18 et s.

**31.** — Le plus souvent le contrat de change est *unilatéral*. Celui-là seul s'oblige qui promet de faire avoir l'argent en un autre lieu. L'autre partie fournit immédiatement l'équivalent de ce service. Toutefois, si cette dernière se bornait à promettre cet équivalent, le contrat deviendrait *synallagmatique*. — Boistel, n. 712; Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 21.

**32.** — Les *billets de change* que souscrivait autrefois une partie à l'autre, quand le contrat ne recevait pas immédiatement sa complète exécution (soit que la lettre ne fût pas fournie, soit que la valeur due en échange fût seulement promise) ne sont plus en usage aujourd'hui avec les caractères qui leur étaient alors attribués (Ord. 1673, tit. 5, art. 27). — Pothier, *Du contrat de change*, n. 207 et s. — V. *suprà*, vº *Billet de change*.

**33.** — Le contrat de change est presque toujours fait à titre

onéreux, celui à qui est fournie la remise donnant ou promettant de donner un équivalent.

**34.** — Rien n'empêcherait, toutefois, qu'il fût fait pour exécuter une donation, le donateur fournissant au donataire une lettre de change pour se libérer.

**35.** — On pourrait également supposer qu'une personne promet gratuitement à une autre de lui faire tenir une somme en un lieu étranger. Assurément ce contrat serait valable, mais il serait nécessaire d'observer les formalités prescrites par l'art. 931, C. civ., pour les libéralités. — Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

**36.** — Dans ce cas particulier, le contrat ne pourrait d'ailleurs être considéré comme constituant un acte de commerce.

**37.** — Si la loi a établi, pour la souscription des lettres de change, des incapacités spéciales (C. comm., art. 113, 114), le contrat de change demeure en lui-même, quant à la capacité des parties, soumis au droit commun.

**38.** — Le contrat serait valable, alors même que les parties ne seraient pas autorisées à faire le commerce. Car la qualité de commerçant n'est pas exigée pour faire un seul acte de commerce. — Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 1002. — *Contra*, Bédarride, t. 1, n. 29 et s.

## CHAPITRE V.

### TAUX DU CHANGE. — DROIT DE CHANGE.

**39.** — La multiplicité des offres et demandes d'effets qui se produisent chaque jour donne lieu à une active concurrence, d'où résulte, pour les places étrangères du moins, un véritable cours, qui assimile les effets de commerce à toutes les marchandises. — V. *infrà*, vº *Change* (cours du).

**40.** — Le prix ainsi conféré aux lettres de change dépend de causes qui n'ont rien à voir avec le taux de l'intérêt. Les parties le fixent librement par leurs conventions.

**41.** — En l'absence de toutes stipulations, ce prix se trouve naturellement fixé par la cote des cours.

**42.** — Si, par conséquent, un négociant remet à un banquier des traites en compte courant, le banquier doit le créditer de toutes les sommes par lui encaissées, sauf à le débiter des frais de recouvrement et du légitime salaire auquel il a droit. Il ne peut substituer au prix exact du change une moyenne arbitrairement établie. Encaissant, par exemple, les traites à raison de 25, 50 la £, il ferait d'injustes bénéfices en comptant en moyenne celle-ci à 25 fr. — Cass., 15 nov. 1875, Portet-Lavigerie, [S. 76.1.69, P. 76.146, D. 76.1.171]

**43.** — Pour le prix des lettres de change tirées de France sur France, V. *infrà*, vº *Change* (cours du).

**44.** — Le mot *droit de change* prend une autre acception, quand il s'agit du recouvrement des effets. Le banquier chargé par un client de recouvrer un effet sur une place française retient, outre l'escompte et la commission de 1/10 à 1/4 p. 100, une petite somme dite *droit de change* ou commission de recouvrement, laquelle représente la commission du banquier qui touchera l'argent et le prix du retour de l'argent.

**45.** — Ce *droit de change* n'est pas déterminé, comme le *cours du change*, par le rapport de l'offre et de la demande. Il est fixé suivant un tarif imprimé établi d'accord entre les divers banquiers.

**46.** — La légitimité du droit perçu par le banquier, soit quand il fournit une lettre de change, fût-ce sur une place française, soit lorsqu'il se charge du recouvrement, n'est plus contestée. Le service qu'il rend dans les deux cas et les soins qu'il doit apporter à l'exécution de son mandat légitiment complètement le taux perçu.

**47.** — Peu importe, d'ailleurs, lorsqu'il s'agit du recouvrement, que les effets aient été payés ou soient revenus impayés : le droit de change peut être réclamé dans les deux cas. — Bourges, 14 mai 1873, Robert, [S. 74.2.108, P. 74.478, D. 74.2.30] — Teulet et Camberlin, t. 23, 365, n. 8138.

**48.** — Le droit de change est dû, d'ailleurs, dès qu'il y a déplacement ou remise de place en place. Un banquier ne peut être obligé de prendre au pair un effet sur une ville banquable si rapprochée qu'on la suppose. — Rouen, 10 juill. 1885, [*Gaz. Pal.*, 86.2, suppl. 55]

**49.** — Les agents de change pourraient, se fondant sur l'art. 76, C. comm., se réserver exclusivement la négociation des papiers de commerce pour autrui. En fait, ils abandonnent cette négociation aux banquiers, courtiers de change et changeurs. Il n'en pourrait être autrement. Par suite de l'immense développement pris par ces opérations depuis 1806, ces officiers publics ne pourraient suffire à toutes les affaires dont le Code de commerce leur assurait le monopole. — V. *suprà*, vº *Agent de change*, n. 147 et s.

## CHAPITRE VI.

### EFFETS ET DISSOLUTION DU CONTRAT DE CHANGE.

**50.** — Celui qui a promis de fournir une ou plusieurs lettres de change doit les délivrer payables à l'époque, dans le lieu, par la personne, pour la somme indiqués par la convention. Il peut même, à moins de convention contraire, céder des lettres déjà tirées, dont il a la libre disposition, pourvu qu'elles ne soient ni échues, ni si près de l'échéance que le porteur ne puisse faire les diligences nécessaires.

**51.** — Il est aussi, sous la même restriction, libre d'employer indistinctement plusieurs voies; de tirer plusieurs lettres, même sur diverses personnes, telles que bon lui semble.

**52.** — Le contrat de change, une fois formé, ne peut être dissous, ni recevoir aucune modification, sans le consentement des deux parties.

**53.** — Toutefois, si depuis la convention il était survenu, dans la fortune de celui à qui la lettre aurait été promise moyennant un prix payable quelque temps après la livraison, un changement tel qu'on pût en conclure qu'il sera dans l'impossibilité de satisfaire à ses engagements au terme convenu, celui qui a promis la lettre pourrait refuser de la tirer. — Ruben de Couder, n. 22.

**54.** — De même, s'il était arrivé, dans la fortune de celui qui a promis la lettre, un changement tel qu'on eût à craindre que, le paiement n'étant pas fait à l'échéance, il ne pût en rendre la valeur, celui à qui cette lettre a été promise serait fondé à demander caution, et pourrait, jusque-là, refuser d'en payer la valeur. — Ruben de Couder, n. 23.

**55.** — Si, d'une façon générale, la convention formée ne peut plus être résolue que par le consentement des deux parties, il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque la lettre de change promise a été délivrée. Ainsi, la perte d'une lettre délivrée ne serait pas une cause, pour le preneur, de demander la dissolution du contrat; il n'aurait que la faculté d'en exiger une nouvelle copie. — Nouguier, t. 1, p. 60; Ruben de Couder, n. 24.

**56.** — L'engagement de celui qui promet de tirer une lettre de change n'est réellement, sous le rapport de la confection de l'acte, qu'une obligation de faire. S'il refuse d'exécuter ce à quoi il s'est obligé, celui à qui la lettre a été promise, n'a qu'une action pour obtenir des dommages-intérêts. — Ruben de Couder, n. 20.

**57.** — Il n'en est pas de même de celui qui s'est obligé à prendre une lettre sur *tel* lieu, moyennant *telle* valeur. S'il refuse d'exécuter son engagement, celui qui a promis cette lettre peut la lui offrir, revêtue des formes requises ou convenues, comme on peut offrir un corps certain.— Ruben de Couder, n. 21.

**58.** — La prescription de cinq ans, établie par l'art. 189, C. comm., pour la lettre de change, ne s'étend pas au contrat de change. En d'autres termes, celui qui a promis de fournir une somme en un lieu étranger n'est pas libéré par cette prescription de cinq ans. — Cass., 19 janv. 1813, Montain, [S. et P. chr.] — *Sic*, Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 1002.

**59.** — Il en serait autrement, bien entendu, s'il avait délivré une lettre de change. Les obligations nées du contrat se trouveraient éteintes pour faire place à celles nées de la lettre même, créée en exécution de ce contrat.

# **CHANGE** (Cours du).

### Législation.

C. comm., art. 72, 73, 76.

Décr. 20 vend. an IV (*portant que le cours du change et celui de l'or et de l'argent, soit monnayé, soit en barres, seront cotés chaque jour à l'issue de la bourse*).

### Bibliographie.

Alauzet, *Commentaire du Code de commerce*, 1879, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 3, n. 911 et 912. — Bédarride, *Des bourses de commerce, agents de change et courtiers*, 1883, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 216. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), vis *Change, Monnaie*. — Boistel, *Manuel de droit commercial*, 1890, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 707 et 711; — *Précis de droit commercial*, 1892, 1 vol. in-8°, n. 708 et 709. — Bravard-Veyrières et Demangeat, *Traité de droit commercial*, 1889-1890, 2e édit., 6 vol. in-8°, t. 2, p. 185 et s. — Cauwès, *Précis du cours d'économie politique*, 1882, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 596, 621. — Courcelle-Seneuil, *Traité théorique et pratique des opérations de banque*, 1876, 6e édit., 1 vol. in-8°, p. 427 et s.; — *Dictionnaire du commerce et de la marine*, v° *Change*. — Cournot, *Recherches sur les principes mathématiques de la théorie des richesses*. — Courtois, *Traité élémentaire des opérations de bourse et de change*, 1889, 10e édit., 1 vol. in-18. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. in-8°, v° *Change*, n. 4, 9 et 10. — Favard de Langlade, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823, 5 vol. in-4°, v° *Change*, § 1. — Jourdan, *Cours analytique d'économie politique*, 2e édit., 1890, 1 vol. in-8°, p. 438 et s. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), vis *Change*, n. 4, 9, 10, *Agents de change*, n. 66 et s. — Lyon-Caen et Renault, *Manuel de droit commercial*, 1889, 1 vol. in-8°, n. 531; — *Précis de droit commercial*, 1885, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 980, 987, 988, 992 *in fine*, 1004 *bis*, 1005, 1395, p. 534, note 4. — Mollot, *Bourses de commerce*, 1853, 1 vol. in-8°, p. 134. — Nouguier, *Des lettres de change et des effets de commerce*, 1875, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 18 et s. — Orillard, *De la compétence et de la procédure des tribunaux de commerce*, 1855, 1 vol. in-8°, n. 351 et s. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Change-Changeur*. — Rivière, *Répétitions écrites sur le Code de commerce*, 1882, 8e édit., 1 vol. in-8°, p. 347, 846. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Change*, n. 10 et s. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), v° *Change*.

Chansay, *Traité de change*, 1850, 1 vol. in-8°. — Degrange, *Nouveau traité complet du change et de la banque*, 1840, 1 vol. in-8°. — Goschen, *Théorie des changes étrangers*, traduct. Léon Say, 1875, 2e édit., 1 vol. in-8°. — Cl. Juglar, *Du change et de la liberté d'émission*. — H. Lefebvre, *Le change et la banque*, 1880, 1 vol. in-8°; — *Change et arbitrage*, 1876, 1 vol. in-8°. — Le Touzé, *Traité théorique et pratique du change*, 1883, 1 vol. in-8°. — Mareschal, *Traité des changes et rechanges*. — Ottomar Haupt, *Arbitrages et parités*, 1887, 7e édit., 1 vol. in-8°. — Reynès, *Petit traité de banque et de change*, 1889, 1 vol. in-8°. — Ricard, *La loi et les coutumes de change* (trad.), Amsterdam, 1715, 1 vol. in-8°. — Simon, *Traité des arbitrages et change*, 1882, 1 vol. in-8°. — H. Smith et Th. Nothaft, *Arbitrages de banque*, 1876, 1 vol. in-8°. — Soulet et Garnier, *Traité des changes et arbitrages*, 1820, 1 vol. in-8°. — Vannier, *Traité des changes et arbitrages*, 1858, 1 vol. in-8°.

*Le « Stock Exchange » de Londres* (traduit par Guillard) : J. du dr. int. pr., 1880, p. 439. — *Notice sur le projet de loi russe sur le change* (Beauchet) : Bull. soc. de lég. comp., juin 1883, t. 12, p. 434. — *Théorie et calcul des arbitrages de banque* (Brisse) : J. des actionn. franç., t. 1.

### Index alphabétique.



### Division.



## CHAPITRE I.

### Notions générales.

**1.** — En langage de banque, on appelle *change* le prix d'une traite ou lettre de change.

**2.** — Par suite des négociations qui s'opèrent chaque jour dans les grandes villes sur les lettres de change, il existe pour elles, tout comme pour les cotons, les cafés et la plupart des marchandises, un véritable cours, dit *cours du change*.

**3.** — Ce cours est essentiellement variable et mobile, suivant les jours et les places de commerce. On conçoit aisément que le nombre des personnes qui, à Paris, ont besoin de traiter sur Rome varie chaque jour. Il en est de même des offres faites. Le nombre des effets demandés sur Rome et le nombre des effets offerts étant limités, il s'établit une concurrence, d'où résulte le cours. En conséquence, pour obtenir un effet de 1,000 lires à vue sur Rome, tantôt je devrai payer une petite prime en sus de cette somme, par exemple 1,001 ou 1,002 fr., tantôt au contraire je paierai cet effet moins de 1,000 fr., par exemple 998 ou 999 fr.

**4.** — Quand les demandeurs d'effets sur Rome auront à payer une prime, on dira que le change sur Rome est *défavorable* ou *au-dessus du pair*. Le change sera dit *favorable* ou *au-dessous du pair* dans le cas inverse, c'est-à-dire si la somme à verser pour obtenir l'effet est inférieure à la somme portée sur ledit effet. Le change est *au pair* entre deux villes, quand, pour avoir dans l'une un effet sur l'autre, il faut payer exactement la somme portée sur ledit effet, par exemple 1,000 fr. à Paris pour obtenir une traite de 1,000 lires sur Rome.

**5.** — Nous avons supposé, pour plus de simplicité, deux pays pourvus du même système monétaire, comme sont tous les pays de l'Union latine. Mais nos définitions ne sauraient convenir aux transactions entre Paris et tel pays, comme l'Angleterre, la Russie ou la Hollande, dont le système monétaire diffère du nôtre. Entre deux monnaies différentes, quoique de même métal, ainsi deux monnaies d'or, *le pair du change* est le taux auquel les deux monnaies, comparées entre elles, donnent une égale quantité de métal fin. Ainsi 1,000 livres sterling contenant la même quantité d'or que 25,220 fr., le change de Paris sur Londres est *au pair* quand la £ st. vaut à Paris 25 fr. 22. Il est *en hausse* (défavorable) ou *en baisse* (favorable) selon que la £ st. y vaut plus ou moins de 25 fr. 22.

**6.** — Si *le pair* s'établit aisément pour les diverses monnaies de même métal, il est plus arbitraire quand on veut comparer des monnaies d'or à des monnaies d'argent, puisque le rapport de l'or à l'argent varie suivant les jours et les places. Il faudrait

donc trouver, pour l'établir, non plus une égalité de quantités, mais une équivalence qui serait nécessairement aussi variable que le cours de l'argent.

**7.** — Heureusement les parités d'argent ont entièrement cessé de jouer un rôle, aussi bien chez nous qu'à l'étranger. La dépréciation de l'argent a entraîné presque partout l'adoption d'une monnaie d'or au moins. Dans les supputations, on a conservé le rapport de 1 à 15 1/2 p. 100 entre l'or et l'argent, rapport admis dans les pays qui ont le double étalon. Cette proportion ne se rapporte d'ailleurs qu'aux pièces de 5 francs.

**8.** — Entre un pays qui aurait le double étalon comme la France et un pays à étalon unique d'argent, deux parités peuvent être établies : l'une mathématique et fixe basée sur le métal commun, l'autre variable et dépendant, comme nous avons dit, des fluctuations du cours de l'argent sur le marché.

**9.** — La négociation des lettres de change est une des branches de la banque. Les opérations sur les changes peuvent toutefois constituer un commerce spécial. On appelle *cambistes* ceux qui spéculent sur le cours des changes, *auteurs cambistes* les écrivains qui ont traité de ces matières, et *places cambistes*, les villes dans lesquelles se font en grand ces opérations. Ajoutons qu'entre les particuliers qui désirent acquérir ou céder des traites et les banquiers qui en font le commerce se placent ordinairement des intermédiaires, dits *courtiers de change*.

**10.** — Ce sont également les *courtiers de change* qui fournissent les renseignements nécessaires pour dresser chaque jour la *cote du change*, c'est-à-dire le taux du change sur les différentes places. A Paris, cette cote est dressée par les agents de change (art. 73 et 76, C. comm.), sous la surveillance de leur chambre syndicale.

**11.** — Il est aisé de comprendre que les opérations de change n'acquièrent d'importance réelle et n'offrent de grandes chances de gain ou de perte que lorsqu'elles ont lieu entre des places appartenant, comme Paris et Londres, à deux pays différents. C'est ce qu'on appelle le *change extérieur*. Le *change intérieur*, c'est-à-dire d'une ville sur une autre ville du même pays, comme de Paris sur Marseille, ne donne pas lieu à un cours proprement dit. Le taux de ce change ne diffère guère de la commission de recouvrement, ou *perte de place*, que prennent les banquiers. Dans l'usage, ils le fixent par un tarif imprimé, établi d'accord entre eux.

## CHAPITRE II.

### CAUSES DE FLUCTUATION DES CHANGES.

**12.** — Les auteurs qui, avec M. Goschen (*Théorie des changes étrangers*), cherchent à faire la théorie des fluctuations que subissent les changes entre deux places étrangères, sont conduits à conclure que ces fluctuations sont dues : 1° soit aux inégalités qui viennent à se produire dans les dettes réciproques (1) des deux places; 2° soit aux différences des monnaies qu'elles emploient; 3° soit à la hausse ou la baisse du crédit qu'on accorde au pays sur lequel il s'agit de tirer; 4° soit enfin au taux de l'intérêt dans ce pays.

**13.** — On sait déjà comment les inégalités dans les dettes réciproques de deux pays influent sur le cours du change. Si nous supposons que les dettes des Français envers les Russes s'élèvent à deux millions de francs aujourd'hui exigibles, tandis que les Russes ne doivent actuellement aux Français qu'un million de francs, il est clair qu'une concurrence très-active s'établira à Paris entre les débiteurs de la Russie, chacun cherchant à se procurer des traites sur Saint-Pétersbourg, pour ne pas avoir à y expédier du numéraire. La valeur de ces traites montera donc, tandis qu'elle baisserait, si les Russes à leur tour se rendaient débiteurs de la France pour une somme considérable.

**14.** — On croit assez généralement que les dettes internationales proviennent seulement de l'importation des produits étrangers. C'est une erreur. La différence des importations et des exportations, si elle est une cause importante de l'inégalité des dettes, n'est cependant pas la seule. Assurément, si on vient à importer en France une grande quantité de blés russes, le change sur la Russie montera. Mais il en serait de même si on supposait un achat considérable de titres russes (fonds publics, actions de sociétés, etc.); ou encore si un grand nombre de Français, voyageant en Russie, s'y faisaient adresser de l'argent; ou enfin si des armateurs russes transportaient au loin des marchandises pour le compte des négociants français. Ce qui importe, c'est le chiffre de la dette d'un peuple envers l'autre : la cause est indifférente.

**15.** — Il est à remarquer, d'ailleurs, que les dettes à échéance très-éloignée demeurent sans influence sensible sur le cours des changes. Alors même que la Russie devrait de grosses sommes à la France, sous forme de titres publics achetés par les capitalistes français, le capital de cette dette, n'exigeant pas de règlement actuel, ne fera pas monter le change de Saint-Pétersbourg sur Paris.

**16.** — La hausse ou la baisse des changes ne peut, d'ailleurs, quand elle est due à une inégalité dans les dettes des deux pays sur lesquels on opère, dépasser, sauf le cas de panique, les frais qu'occasionnerait un transport d'espèces, frais d'assurance compris. Si les possesseurs de traites voulaient exiger une prime supérieure, on préférerait envoyer du numéraire.

**17.** — Il est même fort rare que cette limite soit atteinte grâce aux combinaisons diverses qu'on a imaginées. Supposons que les traites sur Amsterdam coûtent très-cher à Paris; je pourrai, pour opérer un paiement en Hollande, y envoyer du papier sur Londres ou Berlin que j'achèterai à Paris. Mon créancier trouvera à vendre ce papier à Amsterdam. Je pourrai encore m'adresser à un banquier de Paris qui créera pour moi une traite sur une succursale ou un confrère d'Amsterdam, lequel lui fera crédit de la somme ainsi avancée. On comprend que les traites ainsi créées sans cause antérieure (*effets en blanc*) feront baisser le cours.

**18.** — La différence des monnaies du pays créancier et du pays débiteur peut entraîner des mouvements fréquents et très-importants du change. Il est clair, par exemple, qu'un effet de Paris sur Yokohama, payable en argent, coûtera d'autant moins que l'argent baissera davantage dans le commerce.

**19.** — Si l'un des deux pays entre lesquels on veut opérer possède un papier-monnaie inconvertible, il devient impossible de déterminer les limites des variations; car la valeur de ce papier peut tomber à zéro.

**20.** — Lorsque le crédit du pays sur lequel on veut tirer se trouve ébranlé par suite de graves circonstances politiques ou commerciales, le change s'en ressent nécessairement. Si, par exemple, il en était ainsi en Russie, les débiteurs français n'oseraient envoyer à leurs créanciers des effets sur ce pays, de peur qu'ils ne pussent se faire payer. Les effets longs subiront naturellement de ce chef une dépréciation plus considérable que les effets à vue ou à court terme, par suite du désir qu'on éprouvera de sortir le plus vite possible d'incertitude.

**21.** — Enfin, le taux de l'intérêt dans le pays sur lequel on veut tirer n'est pas sans influer sur le cours des effets à terme. Si, pour payer une dette immédiatement exigible à Saint-Pétersbourg, j'achète, faute de valeurs à vue, une traite payable dans deux mois seulement, je devrai bonifier à mon créancier l'intérêt pour deux mois de la somme due au taux de Russie. Il lui faudra en effet la faire escompter à Saint-Pétersbourg s'il en veut tirer parti sur-le-champ. — Cass., 15 nov. 1875, Portet-Lavigerie, [S. 76.1.69, P. 76.146, D. 76.1.171]

**22.** — Il résulte de là cette conséquence que le prix des effets longs, comparé à celui des effets à vue, indique en général d'une façon très-précise le taux de l'intérêt dans le pays sur lequel ils sont tirés. Ainsi, en constatant que la traite de 100 roubles à vue sur Saint-Pétersbourg coûte 226 fr. 60, tandis que la traite de même somme à deux mois se paie 224 fr. 34, il est aisé de se rendre compte, par une opération arithmétique, que la seconde est égale à la première diminuée de 2 fr. 26 c'est-à-dire de 1 p. 0/0 ce qui donne pour un an l'intérêt de 12 p. 0/0.

## CHAPITRE III.

### OPÉRATIONS SUR LES CHANGES.

#### § 1. *Généralités.*

**23.** — Les profits que procurent les opérations sur les changes sont de nature diverse. Nous ne ferons que rappeler pour mémoire celui que donnent l'achat simple et la revente des trai-

(1) Dettes privées et non dettes publiques, il est à peine besoin de le dire.

tes, ainsi que la création des traites en blanc (V. *suprà*, v° *Banque*, et *infrà*, v° *Lettre de change*). Parfois les banquiers, prévoyant une demande prochaine d'effets dépassant les offres probables, achèteront par anticipation ceux qui existent, afin de les revendre ensuite plus cher.

**24.** — Les effets à terme sont souvent achetés à titre de placements pour obtenir l'intérêt plus élevé qui existe dans le pays étranger, au lieu de l'intérêt plus faible qu'on a chez soi. Un banquier français peut acheter dans ce but du papier sur la Russie à deux ou trois mois et le garder en portefeuille pendant ce délai. A l'expiration il le revendra ou fera toucher la traite. L'intérêt en Russie étant de 5 1/2 à 6 p. 0/0, c'est à peu près comme s'il avait prêté à ce taux pour deux ou trois mois la somme qu'il a versée.

**25.** — Nous n'avons encore parlé que du change *direct*, c'est-à-dire celui qui existe entre deux places, dont l'une négocie directement avec l'autre. C'est celui qui s'inscrit à la cote. Mais on conçoit que le mouvement de fonds d'une place à une autre peut s'opérer indirectement par l'intermédiaire d'une troisième. Ainsi je puis changer directement des francs en £ ou changer des francs en florins d'Amsterdam et ceux-ci en £.

**26.** — Selon les jours et selon la place qui servira d'intermédiaire, l'opération sera plus ou moins avantageuse que le change direct. Il me faut choisir ou, en termes de banque, *faire un arbitrage*. L'*arbitrage* n'est donc autre chose que la comparaison des prix respectifs du change en diverses places, afin de déterminer la voie la plus avantageuse pour envoyer ou recouvrer des fonds au moyen de lettres de change.

**27.** — Celui qui fait l'arbitrage a toujours en vue l'une des trois opérations suivantes : *a*) J'ai besoin de payer (*remettre*) à Berlin une somme déterminée. Je cherche quelle est la place sur laquelle je puis acheter au meilleur compte les Reishsmarks. *b*) J'ai des fonds à faire venir (*tirer*) d'Amsterdam. Je cherche la place sur laquelle les florins se vendent le plus cher. *c*) Enfin, n'ayant ni à payer au dehors (*remettre*), ni à recouvrer (*tirer*), je désire spéculer sur le cours des changes, c'est-à-dire acheter des traites à bon marché pour les revendre au plus haut prix possible. Ici encore il me faudra étudier le cours des diverses places.

**28.** — Ces ventes et achats s'opèrent ordinairement par le moyen des ordres de vendre et acheter adressés aux banquiers. Tantôt on leur prescrit d'acheter ou vendre *au mieux*, tantôt on leur indique un maximum ou un minimum qu'ils ne peuvent dépasser. Parfois l'ordre ne peut être exécuté.

**29.** — Il va sans dire que l'opérateur doit tenir compte du courtage, de la commission et des divers faux frais (ports de lettres, pertes de jours d'intérêts, etc.). Ces détails, très-importants en pratique, sont indiqués dans les ouvrages techniques. — V. Ottomar Haupt, *Arbitrages et Parités*.

### § 2. *Cote de Paris.*

**30.** — Les opérations sur les changes se réduisant toujours à rechercher le prix d'une monnaie donnée sur une ou plusieurs places, il est indispensable de savoir lire couramment une cote de change. Prenons pour exemple la cote de Paris ci-dessous :

*Valeurs se négociant à trois mois.*

| CHANGES. | PAPIER LONG. | PAPIER COURT. |
|---|---|---|
| 3 0/0 Amsterdam........ | 207 ./. à 207 1/4 | 205 1/2 à 206 3/4 et 4 .. 0/0 |
| 3 0/0 Allemagne........ | 122 1/4 à 123 ./. | 122 1/2 à 122 3/4 et 4 .. 0/0 |
| 4 0/0 Vienne-Trieste..... | 217 1/2 à 218 1/2 | 218 ./. à 218 1/2 et 4 .. 0/0 |
| 5 0/0 Barcelone........ | 178 ./. à 179 ./. | 179 ./. à 180 ./. et 4 .. 0/0 |
| 5 0/0 Madrid........ | 178 1/2 à 179 1/2 | 179 1/2 à 180 1/2 et 4 .. 0/0 |
| 7 0/0 Lisbonne-Porto...... | 546 1/2 à 547 1/2 | 549 ./. à 550 ./. et 4 .. 0/0 |
| 5 1/2 S.-Pétersbourg...... | 280 ./. à 291 ./. | 290 ./. à 291 ./. et 4 .. 0/0 |
| 4 1/2 Stockholm.......... | 138 ... à 139 ... | 138 ... à 139 ... et 4 .. 0/0 |

*Valeurs se négociant à vue.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 0/0 Londres........ | 25 24 1/2 à 25 25 1/2 | 25 20 ./. à 25 21 ./. | 3 .. 0/0 |
| — Chèque | 25 21 1/2 à 25 22 1/2 | 25 21 1/2 à 25 22 1/2 | |
| 3 0/0 New-York..... | 516 ./. à 517 ./. | 516 ./. à 517 ./. | 3 ... 0/0 |
| 3 0/0 Belgique........ | Pair à 1/8 pme | 1/16 pte à 1/16 pme | 3 ... 0/0 |
| 6 0/0 Italie........ | 5/8 pte à 7/8 pte | 7/8 pte à 1/8 pte | 6 .. 0/0 |
| 3 1/2 Suisse........ | 1/8 pte à 3/8 pte | 1/4 pte à 1/2 pte | 3 1/2 0/0 |

**31.** — Il nous faut tout d'abord distinguer les places qui ont adopté notre système monétaire des places qui ont une monnaie différente de la nôtre. Pour les premières (Suisse, Italie et Belgique), on se borne à indiquer ce qu'un effet de 100 fr. perd ou gagne au change. Ainsi : *Suisse, 1/4 pte* veut dire que l'effet de 100 fr. sur la Suisse se vend à Paris avec fr. 1/4 de perte, soit 99 fr. 75. Au contraire, *Belgique, 1/8 pme* indique que l'effet de 100 fr. sur Anvers fait prime à Paris d'1/8 p. 0/0, c'est-à-dire se vend 100 fr. 12 1/2.

**32.** — En regard des places dont la monnaie diffère de la nôtre, on inscrit directement la somme que se paie à Paris, en francs, leur unité monétaire. Ainsi : *Amsterdam..... **207*** veut dire que les 100 florins d'Amsterdam valent 207 fr. Ainsi encore : *Londres..... **25,25*** veut dire que la £ vaut à Paris 25 fr. 25. Il est clair que pour savoir si le change est favorable ou défavorable, il faut avoir dans la mémoire le pair de la monnaie étrangère dont on s'occupe. Etant donné que la £ au pair vaut 25 fr. 22, le cours de 25 fr. 25 est défavorable. Au contraire, le cours des florins à 207 fr. serait favorable, car au pair les 100 florins valent 208 fr. 32.

**33.** — La cote de Paris classe les valeurs sous deux rubriques, l'une *Valeurs se négociant à vue*, l'autre *Valeurs se négociant à trois mois*. Sous la première, on indique le prix des effets en les supposant payables immédiatement. Une traite de 100 dollars à vue sur New-York vaut, par exemple, de 516 à 517 fr., soit fr. 516,50.

**34.** — Si, comme il arrive souvent, l'effet proposé est à terme, il faut, du prix porté à la cote, déduire les intérêts jusqu'au terme, l'effet à terme se payant en principe moins cher que l'effet à vue. La cote indique, pour chaque place, l'intérêt à déduire. L'escompte étant à Londres de 3 p. 0/0, si l'effet à vue vaut 25 fr. 24, une lettre à deux mois sur Londres se négociera 25 fr. 24, déduction faite d'1/2 p. 0/0, c'est-à-dire l'intérêt de deux mois à 3 p. 0/0, soit 25 fr. 114. Une lettre sur l'Italie à deux mois subirait l'escompte de 1 p. 0/0, puisque l'intérêt par an est de 6 p. 0/0.

**35.** — Sous la rubrique : *Valeurs se négociant à trois mois*, la cote donne le cours de certaines places, en supposant que les traites ne seront payables que dans trois mois. Si l'effet qu'on veut négocier est à plus courte échéance, ce qui sera presque toujours le cas, il vaudra plus cher que le prix porté à la cote, puisque le créancier qui le recevra pourra profiter de la somme avant l'expiration des trois mois. Il faut donc, au prix de la cote, ajouter l'escompte entre l'échéance réelle et ce délai de trois mois. Si, par exemple, on veut négocier un effet sur Amsterdam ou Vienne à 30 jours, on ajoutera au prix de 207 ou de 217 l'escompte de 60 jours.

**36.** — Régulièrement, cet escompte devrait être calculé d'après le taux d'intérêt de la place visée, taux indiqué dans la 1re colonne. Pour Amsterdam, il faudrait ajouter l'escompte de 60 jours à 3 p. 0/0, ou 1/2 p. 0/0. Pour Vienne, il faudrait ajouter l'escompte de 60 jours à 4 p. 0/0, ou 2/3 p. 0/0. Mais un autre usage a prévalu, celui d'ajouter au prix porté à la cote l'escompte calculé au taux uniforme de 4 p. 0/0. Pour une traite sur Vienne, nous n'aurons rien à changer. Mais pour une traite sur Amsterdam, l'escompte pour 60 jours sera de 2/3 p. 0/0, au lieu de 1/2 p. 0/0. Il en serait de même des effets sur Barcelone, Lisbonne, etc. Au lieu d'ajouter l'escompte de la place, soit, pour deux mois, 5/6 et 7/6 p. 0/0, on ajoutera 2/3 p. 0/0.

**37.** — Si ce taux uniforme de 4 p. 0/0 facilite les calculs, il entraîne naturellement une légère inexactitude. Si, pour Amsterdam, où l'escompte n'est que de 3 p. 0/0, j'ajoute trop en le calculant à 4 p. 0/0, en revanche, j'ajoute trop peu au prix des effets sur Lisbonne, Saint-Pétersbourg et Madrid, l'escompte de ces places étant supérieur à 4 p. 0/0.

**38.** — L'erreur commise est d'autant plus forte que le nombre de jours sur lesquels porte mon calcul sera plus considérable. Or, ce nombre est d'autant plus grand que l'effet est à plus courte échéance. Pour un effet à 80 jours sur Lisbonne, je subis une petite perte en ajoutant au prix coté l'escompte de 10 jours calculé trop bas; la perte serait forte si l'effet était à trente jours, puisque j'ajouterais au prix de la cote l'escompte de 60 jours.

**39.** — Cet écart entre l'escompte réel des places et l'escompte fictif de 4 p. 0/0 devait entraîner une différence entre le prix des effets *longs* (à long terme) et celui des effets *courts*, du moins pour les valeurs cotées sous la rubrique : *valeurs se négociant à trois mois*. Mais d'autres causes plus générales établissent, entre *le papier court* et le *papier long*, une différence de prix. Selon les besoins de la place, les banquiers recherchent davantage tantôt le premier, tantôt le second. Il arrive aussi que l'un peut être plus abondant que l'autre. Aussi la cote indique-t-elle, dans deux

colonnes distinctes, le prix du *papier long* et celui du *papier court*, ce pour toutes les places.

### § 3. *Cotes étrangères.*

**40.** — Les calculs seraient relativement simples, si la cote de toutes les places était rédigée d'une manière uniforme. Mais, quoiqu'il se manifeste depuis quelque temps une tendance marquée à l'uniformité, chaque place conserve encore, sur bien des points, sa manière propre de rédiger la cote. Sans entrer dans les menus détails, il est nécessaire de donner une idée des différences qui en résultent.

**41.** — On a vu que la cote de Paris indique en francs la valeur de l'unité monétaire de chaque place. On dit, en termes de Bourse, que Paris donne *l'incertain* et reçoit *le certain*. Expliquons ces expressions. On ne peut établir un cours de change sans prendre pour terme de comparaison soit la monnaie du pays où l'on est, soit celle de la place qu'on veut coter. Pour établir le cours de la £ à Paris, je devrai prendre, pour terme de comparaison, soit le franc, soit la £. Ce terme fixe est *le certain;* l'autre est *l'incertain*. Quand je dis qu'une £ vaut 25,25 la £ est *le certain*. Une place *donne* à une autre *le certain*, quand c'est la monnaie de la première qui est prise pour terme fixe dans la comparaison. Dans notre exemple, *Londres donne le certain à Paris*. Une place *donne l'incertain* et *reçoit le certain*, lorsqu'elle prend la monnaie étrangère pour terme fixe de comparaison.

**42.** — Nous savons déjà que Paris donne sur sa cote l'incertain à toutes les places et en reçoit le certain. Il en est de même d'Amsterdam, Bruxelles, Berlin, Francfort, Hambourg, Rome et Vienne. Quelques-unes, comme Madrid et Saint-Pétersbourg, donnent au contraire le certain à toutes les autres. Ainsi, à Saint-Pétersbourg, c'est la monnaie russe qui forme le terme fixe de comparaison. Les cours sur Paris seront indiqués : Paris... 290 fr., ce qui veut dire qu'avec 100 roubles on peut avoir une traite de 290 fr. sur Paris. Enfin quelques places donnent, sur leur cote, l'incertain à tel pays et le certain à tel autre. Londres, par exemple, reçoit le certain de l'Espagne, du Portugal et de la Russie, mais le donne à Paris, Vienne, Berlin et Amsterdam.

**43.** — Il demeure évident d'ailleurs que, sur la cote, c'est toujours l'incertain qu'on inscrit. Le certain n'y figure presque jamais. On suppose avec raison que tous les hommes du métier l'ont dans la mémoire, sans qu'il soit utile de le leur rappeler. Même quand une place donne aux autres le certain, sa cote indique l'incertain. La cote de Londres portant : Paris : 25,43, il est sous-entendu que c'est ce qu'on obtient pour une £, le certain.

**44.** — Les places étrangères adoptent, dans la cotation des valeurs, des délais différents. Nous avons vu que Paris cote certaines valeurs à vue et d'autres à trois mois. A Londres, la plupart des valeurs sont cotées à trois mois, sauf *le Paris* (les traites sur Paris) et *le Belgique*, qui sont cotés à vue et à trois mois. Berlin cote le Paris à huit jours et à trois mois, d'autres valeurs à quinze jours, d'autres à deux mois. Enfin l'escompte conventionnel de 4 p. 0/0 que la cote de Paris ajoute aux valeurs qui se négocient à trois mois n'est pas en usage sur les autres places.

### § 4. *Théorie des arbitrages.*

**45.** — Les opérations de change indirect se ramènent (abstraction faite des commissions, courtages et faux frais), à deux sortes de calculs. Il faut : 1° *niveler les cours;* 2° *rechercher les parités*. Pour plus de simplicité, nous supposerons le change indirect *simple*, c'est-à-dire par une seule place intermédiaire.

**46.** — Nous avons vu que les diverses places cambistes cotent le cours des valeurs en les supposant à des échéances différentes. Or il est indispensable, pour faire les calculs et comparer, d'opérer sur des quantités de même nature, c'est-à-dire sur des valeurs de même échéance. *Niveler les cours*, c'est ramener par l'escompte toutes les valeurs à une même échéance (l'usage est de les ramener à vue). Ainsi l'Amsterdam à trois mois valant 207 à Paris, pour le ramener à vue on ajoutera à 207 l'escompte de 1 p. 0/0 c'est-à-dire l'escompte conventionnel de 4 p. 0/0 pendant trois mois, soit 2,07, ce qui donne 209,07 pour le papier à vue.

**47.** — Pour toutes les places donnant l'incertain, on opère comme à Paris, sauf à calculer, non sur l'escompte fictif de 4 p. 0/0, mais sur le taux réel de la place étrangère. Pour les places donnant le certain, il faut, au contraire, pour niveler les cours, retrancher l'intérêt au taux de la place. Supposons que Londres cote : Paris à trois mois 25 fr. 42; cela veut dire qu'avec une £ on se procure à Londres une traite de 25 fr. 42 à trois mois sur Paris. Celui qui voudrait une traite à vue sur Paris devrait la payer plus cher, ce qui revient à dire que, pour une livre, il n'obtiendrait que la même somme diminuée de l'escompte à 3 p. 0/0. Cet escompte sera évidemment représenté par l'équation

$$x = \frac{25,42 \times 3 \times 3}{100 \times 12} = 0,19$$

ce qui donne pour la £ : 25 fr. 23 à vue.

**48.** — Les cours une fois nivelés, il nous faut choisir, entre toutes les places, celle qui offre le cours le plus avantageux. Pour cela, je ferai ressortir le cours de la monnaie sur laquelle je veux opérer, par exemple la £, proportionnellement aux monnaies des diverses places cambistes. En d'autres termes, je vais rechercher à combien me reviendrait la £ en passant par Amsterdam, à combien en passant par Berlin, etc. C'est ce qu'on appelle *rechercher les parités*.

**49.** — Pour les changes par voie directe, les calculs sont fort simples. Si je veux recouvrer (*tirer*) 10,000 fr. sur Londres, les £ étant cotées à vue : 25 fr. 25, il me suffira de diviser 10,000 par 25,25. Comme la division donnera un reste, je le convertirai en shillings, sachant que 20 shillings font 1 £.

**50.** — Si je veux au contraire *remettre* à Londres 100 £, je devrai multiplier le cours de la £, soit 25,25 par 100.

**51.** — La recherche des parités se fait au moyen de la règle dite *conjointe*, laquelle n'est autre chose qu'une règle de trois composée. Avant de l'appliquer aux arbitrages, prenons un exemple simple, pour la faire saisir. Combien de piastres ottomanes faut-il pour 10 yen japonais, sachant que :

332 piastres équivalent à 3 £.
10 £ équivalent à 106 roupies de l'Inde.
217 roupies équivalent à 10 yen japonais.

En pratique, on commence par disposer les équations, en observant : 1° que le dernier terme de chaque équation soit *de même nature* que le premier de l'équation subséquente; 2° que le premier terme de la première équation soit aussi de même nature que le dernier terme de la dernière; on écrira donc :

| | | | |
|---|---|---|---|
| $x$ | piastres | = | 10 yen. |
| 100 | yen | = | 217 roupies. |
| 106 | roupies | = | 10 £. |
| 3 | £ | = | 322 piastres. |

En multipliant membre à membre les termes de ces équations, on obtient la nouvelle équation :

$$x \times 100 \times 106 \times 3 = 10 \times 217 \times 10 \times 322.$$

d'où, en faisant les multiplications indiquées :

$$31,800\, x = 6,787,400.$$
$$x = 226,55.$$

Ainsi 10 yen valent : piastres 226,55.

**52.** — Appliquons la conjointe à un arbitrage. Cherchons la valeur en francs de la £, en passant : 1° par Amsterdam, 2° par Berlin, 3° par Saint-Pétersbourg, les cotes ayant été préalablement nivelées, et ramenées à vue.

**53.** — A. Suppposons l'Amsterdam coté 12 à Londres, c'est-à-dire 12 florins valant 1 £. Supposons-le coté 209 à Paris. On posera :

| | | |
|---|---|---|
| $x$ fr. | = | 1 £ |
| 1 £ | = | 12 fl. |
| 100 fl. | = | 209 fr. |

D'où $$x = \frac{209 \times 12}{100} = 25,08$$

La £ coûterait donc 25 fr. 08 par Amsterdam.

B. Soit le Berlin coté à Londres 20,5 et à Paris 123,5; posons :

$$x \text{ fr.} = 1\ £$$
$$1\ £ = 205 \text{ Rm.}$$
$$100 \text{ Rm.} = 123 \text{ fr. } 5.$$

D'où $$x = \frac{123,5 \times 20,5}{100} = 25,31$$

Par Berlin, la £ coûterait 25 fr. 31.

C. Soit le Russe coté à Londres 24 3/4 et à Paris 260; étant donné en outre que la £ vaut 240 deniers, nous poserons :

$$x \text{ fr.} = 1\ £$$
$$1\ £ = 240 \text{ deniers.}$$
$$\text{d. } 24\ 3/4 = 1 \text{ rouble.}$$
$$100 \text{ roubles} = 260 \text{ fr.}$$

D'où $$x = \frac{24 \times 26}{24,75} = 25,21$$

La £ vaut par Saint-Pétersbourg 25 fr. 21.

Evidemment si j'ai des remises à faire sur Londres, je prendrai la voie d'Amsterdam, et, si j'ai de l'argent à recouvrer, celle de Berlin.

**54.** — Ce qui fait surtout, en pratique, la difficulté des arbitrages, c'est que la multiplicité des combinaisons possibles est beaucoup plus grande que nous ne l'avons montré jusqu'à présent. Sans rentrer dans les calculs très-longs dont le mécanisme a été exposé, nous pouvons donner une idée très-suffisante de ces combinaisons entre lesquelles il faudra choisir.

**55.** — Je veux faire à Berlin une remise (payer) 100 Rm. Je pourrai : 1° user du change direct, c'est-à-dire prendre à Paris une traite de 100 Rm. sur Berlin; 2° user du change indirect. Voyons d'abord toutes les combinaisons qui peuvent se présenter en passant par Amsterdam.

**56.** — *a*) Je puis d'abord acheter à Paris du papier sur Amsterdam et l'envoyer à Berlin, où il sera vendu au cours de l'Amsterdam à Berlin. C'est ce qu'on appelle *le procédé par parité*. Pour l'employer, il me faut consulter la cote de Paris et celle de Berlin.

**57.** — *b*) Je puis écrire à mon banquier d'Amsterdam de remettre pour moi 100 Rm. à Berlin, après quoi je lui rembourserai en florins le prix de cette traite. Je devrai pour cela me reporter aux cotes de Paris et d'Amsterdam. Ce procédé s'appelle *le prix de revient*.

**58.** — *c*) Je puis, après avoir chargé mon banquier d'Amsterdam de remettre 100 Rm. à Berlin, lui dire de se rembourser en tirant sur moi. Ce procédé s'appelle *l'ordre de banque*. Il me suffit de me reporter, pour en user, à la cote d'Amsterdam.

**59.** — Je pourrais encore : *d*) ordonner à mon créancier de Berlin de tirer sur Amsterdam, après quoi : *a*) ou bien le banquier d'Amsterdam pourrait tirer sur moi; *b*) ou bien je le couvrirais par un envoi de valeurs quelconques.

**60.** — On comprend, sans plus de développements, que, ce qui est possible en prenant Amsterdam pour place *médiate*, l'est également en passant par Londres, Lisbonne ou Saint-Pétersbourg. Le débiteur étudiera chacune des combinaisons précédentes pour chacune des voies ouvertes, et arbitrera.

**61.** — A l'inverse, supposons que je veuille recouvrer 100 Rm. que me doit Berlin. Je puis : 1° tirer directement sur Berlin; 2° me faire envoyer de Berlin du papier sur Londres et le vendre à Paris; 3° ordonner à Berlin d'envoyer à mon correspondant de Londres du papier sur Londres et tirer sur ce dernier; 4° me faire envoyer par mon correspondant de Londres du papier sur Paris; 5° tirer sur Londres et dire à Londres de tirer sur Berlin; 6° dire à Londres de tirer sur Berlin et de m'envoyer du papier sur Paris. Ici encore, je pourrais choisir, pour place médiate, Amsterdam, Madrid ou Vienne.

**62.** — Enfin, je pourrais, dans les deux cas, qu'il s'agisse de la *voie de remise* ou de la *voie de traite*, user du change indirect *composé* au lieu du change indirect simple. Par exemple, voulant remettre une somme à Berlin, je puis charger mon correspondant d'Amsterdam d'acheter sur cette place du papier sur Vienne et de l'envoyer à Berlin. Mais nous en avons assez dit pour permettre, sinon de pratiquer, du moins de comprendre toutes les combinaisons possibles.

## CHANGEUR.

### Législation.

Décr. 21-27 mai 1791 (*relatif à l'organisation des monnaies et à la surveillance et vérification du travail de la fabrication des espèces d'or et d'argent*); — L. 19 brum. an VI (*relative à la surveillance du titre et à la perception des droits de garantie des matières et ouvrages d'or et d'argent*); — L. 15 juin 1872 (*relative aux titres au porteur*).

### Bibliographie.

Abot de Bazinghen, *Traité des monnaies*, 1764. — Alauzet, *Commentaire du Code de commerce*, 1879, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 1, n. 327; t. 3, n. 917, 925. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Change-Changeur*. — Buchère, *Traité théorique et pratique des valeurs mobilières et effets publics*, 1881, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 1041, 1103 et s., 1138 et s. — De Folleville et Lonfier, *Traité de la possession des meubles et des titres au porteur*, 1875, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 140 et s. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. in-8°, v° *Changeur*. — Goujet, Merger et Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, 1877-1881, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Change-Changeur*. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1784-1785, 17 vol. in-4°, v° *Changeur*. — Jobbé-Duval, Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Change-Changeur*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 32, n. 600 et s. — Le Gost, *Etude théorique et pratique sur les titres au porteur perdus, volés, détruits*, etc., 1880, 1 vol. in-8°, p. 235 et s. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, 1885, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 1530 et s.; — *Traité de droit commercial* (en cours de publication), t. 1, p. 259, note 2; t. 3, n. 291, 294 et 295. — Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v° *Change*. — Mollot, *Bourses de commerce*, 1853, 1 vol. in-8°, p. 120. — Moret et Desrues, *Memento théorique et pratique du possesseur de titres au porteur*, 1882, 3e édit., 1 vol. in-18. — Nouguier, *Des lettres de change et des effets de commerce*, 1875, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 14 et s. — Orthiel, *Des effets de la possession des meubles*, 1871, 1 vol. in-8°. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Change-Changeur*. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livr.), v° *Changeur*. — Wahl, *Traité théorique et pratique des titres au porteur français et étrangers*, 2 vol. in-8°, n. 966, 1066 et s., 1103.

*De la revendication des titres au porteur volés et perdus* (Ameline) : Revue critique, 1865, t. 27, p. 209 et s.

### Index alphabétique.

DIVISION.



## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES.

**1.** — On appelle *changeurs* ceux qui font profession de changer les monnaies les unes contre les autres (change manuel). C'est ainsi qu'ils changent soit les monnaies d'or contre des monnaies d'argent, soit les monnaies étrangères contre la monnaie française, soit enfin des billets de banque français ou étrangers contre des espèces métalliques. Ils font aussi le commerce des lingots ou matières d'or et d'argent.

**2.** — Aujourd'hui, depuis l'immense développement des valeurs mobilières, les changeurs se livrent en outre à des opérations variées, telles que l'achat et la vente des titres au porteur, l'escompte et la négociation des effets de commerce, les prêts sur nantissement, etc.

**3.** — On sait que les agents de change, par suite de l'impossibilité où ils sont de suffire à toutes les négociations dont l'art. 76, C. comm., leur assurait le monopole, ont laissé les courtiers de change, les banquiers et les changeurs se charger de celles qui précèdent, ne se réservant pour eux-mêmes que les négociations sur les fonds publics.

**4.** — Les changeurs peuvent donc acheter ou vendre, pour leur compte ou comme intermédiaires, les titres au porteur autres que les effets publics.

**5.** — Au contraire, un changeur ne pourrait se faire intermédiaire dans une vente d'effets publics. Il y aurait là un empiètement sur le privilège des agents de change. — V. *suprà*, v° *Agent de change*, n. 147 et s.

**6.** — Mais si le changeur vendait, pour son propre compte, un titre public, fût-ce en dehors de la Bourse, et sans le ministère d'un agent de change, la vente serait valable. Tel serait le cas où, ayant prêté sur nantissement, le changeur voudrait réaliser son gage. — Trib. Seine, 9 mars 1886, [J. *le Droit*, 9 mai 1886]

**7.** — Dans l'ancienne France, la profession de changeur était constituée en office. Elle est aujourd'hui complètement libre (Décr. 21-27 mai 1791, art. 1).

**8.** — Le décret de 1791 exigeait toutefois, pour établir un bureau de change, que l'établissement fût jugé utile et demandé par le directoire du département (tit. 2, art. 11). Ces prescriptions ne sont plus appliquées. S'établit changeur qui veut. Toute personne peut sans autorisation préalable faire avec le public toutes les opérations que comporte cette profession. — Trib. Seine, 6 janv. 1874, [J. *le Droit*, 12 mars 1874]

## CHAPITRE II.

### OBLIGATIONS PROFESSIONNELLES DES CHANGEURS.

**9.** — Les lois de l'époque intermédiaire qui supprimaient les *offices* de change ont soumis les changeurs à des obligations spéciales. On cherchait ainsi à procurer au public les garanties qu'on abandonnait d'un autre côté (Décr. de 1791, précité; L. 19 brum. an VI).

**10.** — Aujourd'hui, la plupart de ces prescriptions ne sont plus appliquées. Telle est celle qui les oblige à afficher dans leurs bureaux, en plusieurs endroits, les tarifs dont ils font usage, pour que les propriétaires d'espèces et matières puissent vérifier l'exactitude de leurs décomptes (Décr. de 1791, tit. 3, ch. 9, art. 4).

**11.** — ... Celle encore qui les contraint d'avoir des registres cotés et paraphés par le maire du lieu où ils sont établis.

**12.** — Mais l'abrogation des lois impératives par désuétude n'étant pas admise en France, un tribunal devrait appliquer ces dispositions, s'il en était requis.

**13.** — Nous devons ajouter que certaines de ces prescriptions sont cependant observées, au moins pour le change des espèces ou matières d'or et d'argent.

**14.** — Ainsi, les changeurs doivent n'acheter que de personnes connues d'eux ou ayant des répondants connus d'eux (L. 19 brum. an VI, art. 75). — Lyon-Caen et Renault, n. 1532; Ruben de Couder, *Dict.*, v° *Changeur*, n. 9.

**15.** — Ainsi encore ils sont contraints de porter sur un double registre tous les articles de leur recette et les noms des propriétaires d'espèces et matières (L. de 1791, *loc. cit.*, art. 51; L. 19 brum. an VI, art. 74). — Paris, 19 févr. 1875, Hart, [S. 77.1.170, P. 77.722, D. 75.2.158] — Douai, 25 déc. 1875, Syndic Desfontaines, [*J. trib. comm.*, t. 25, p. 493] — *Sic*, Lyon-Caen et Renault, *Précis de dr. commerc.*, t. 1, n. 1532.

**16.** — A l'époque où les deux lois de 1791 et de l'an VI furent édictées, les changeurs bornaient leurs opérations à l'échange des monnaies ou des matières d'or et d'argent. On s'est demandé si leurs prescriptions devaient être étendues à toutes les transactions que les changeurs ne pratiquaient pas alors. Sont-ils, par exemple, tenus de constater l'identité des personnes qui veulent vendre des titres au porteur, comme ils le sont pour celles qui viennent échanger des monnaies?

**17.** — La jurisprudence décida tout d'abord en faveur de l'extension des prescriptions des lois intermédiaires. — Cass., 17 nov. 1856, Mack-Henry, [S. 57.1.173, P. 57.869, D. 56.1.394] — Paris, 23 déc. 1858, Leroy, [S. 59.2.215, P. 59.149] — *Sic*, de Folleville, *Possession des meubles*, n. 581 *bis*; Amelina, *Rev. crit.*, 1865, t. 27, p. 222.

**18.** — Cette opinion s'appuyait : 1° sur la généralité des termes de l'art. 75 de la loi de brumaire : « Ils ne pourront acheter que de personnes connues ou ayant des répondants à eux connus; » 2° sur l'impossibilité de distinguer, en raison comme en équité, entre les achats de métaux et les achats de titres, les seconds se prêtant aux mêmes fraudes que les premiers.

C'était d'ailleurs conforme, ajoutait-on, à l'esprit de défiance que le législateur avait manifesté vis-à-vis des changeurs.

**19.** — Depuis lors, la jurisprudence a changé. Elle restreint maintenant les obligations professionnelles imposées aux changeurs par la législation intermédiaire aux opérations sur la monnaie et les matières. — Cass., 5 juin 1872, Merckens, [S. 72.1.157, P. 72.376, D. 72.1.161] — Paris, 19 févr. 1875, précité. — Douai, 25 déc. 1875, précité. — *Sic*, *Gaz. des trib.*, 1er juill. 1874; Buchère, *Tr. des valeurs mobil.*, n. 900; Ruben de Couder, *Dict.*, v° *Changeur*, n. 11; Lyon-Caen et Renault, *Précis de dr. comm.*, t. 1, n. 1532.

**20.** — Il était arbitraire, en effet, d'appliquer des mesures rigoureuses et exceptionnelles à des négociations que, très-certainement, le législateur n'avait pas eues en vue.

**21.** — En faveur de cette solution, on a parfois tiré argument de la circonstance que la loi n'impose pas ces vérifications aux agents de change. Mais les agents de change, par leur qualité d'officiers ministériels et leur organisation spéciale, offrent des garanties que les changeurs sont loin de présenter. Nous négligerons donc cet argument, sur lequel n'a pas à s'appuyer la jurisprudence actuelle.

**22.** — Le législateur ne devrait-il pas, d'ailleurs, imposer pour les titres au porteur les précautions imposées pour les monnaies et les matières? Nous pensons avec MM. Lyon-Caen et Renault, que ce serait à la fois prudent et possible.

**23.** — C'est aux changeurs que s'adressent la plupart du temps les voleurs de titres à raison des facilités qu'ils trouvent pour les négocier. — Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

**24.** — Toutefois, de bons esprits estiment que ce sont là des exigences d'un autre âge, dont l'application est peu compatible avec la rapidité des affaires, rapidité nécessaire surtout dans ce genre d'opérations. — Ruben de Couder, *loc. cit.*

**25.** — La jurisprudence et la doctrine sont d'accord aujourd'hui pour ne pas non plus appliquer aux changeurs les dispositions édictées par l'ordonnance de police du 14 therm. an XIII (2 août 1805) pour les marchands et prêteurs sur nantissement domiciliés à Paris.

**26.** — Elle leur défend (art. 1) d'acheter de gens inconnus sans s'être préalablement assuré le cautionnement d'une personne connue; d'acheter également de mineurs, femmes mariées et domestiques, sans le consentement des pères, tuteurs, maris et maîtres (art. 2); enfin, elle exige que les prêteurs sur nantissement s'assurent de la légitimité de la propriété apparente des emprunteurs (art. 3).

**27.** — Cette ordonnance ne parlant que de *marchandises* et d'*objets matériels*, on ne peut l'appliquer aux valeurs de Bourse. — Ruben de Couder, n. 12, 13; Lyon-Caen et Renault, n. 1532, texte et note.

**28.** — Spécialement, elle ne peut être étendue à l'*escompte de coupons* payables au porteur, dont le changeur a encaissé le montant; car elle ne vise que les achats ou prêts sur gage. — Paris, 19 févr. 1875, Hart, [S. 77.1.170, P. 77.722, D. 75.2.158]

**29.** — Nous devons ajouter que les opérations de change manuel, sans parler des autres, constituant des actes de commerce (C. comm., art. 632), les changeurs, qui en font profession, sont des commerçants et comme tels soumis à toutes les obligations qui dérivent de la qualité de commerçant. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 937 et s., 1413 et 1414, et *infrà*, v° *Commerçant*.

**30.** — En conséquence, le tribunal de commerce est compétent pour connaître des contestations nées de leurs opérations. — Trib. Seine, 15 janv. 1868, [*J. trib. comm.*, t. 17, p. 363]

**31.** — Les changeurs sont compris par la loi du 15 juill. 1880 sur les patentes dans la première classe du tableau A des patentables et imposés à : 1° un droit fixe établi d'après le chiffre de la population de la ville où est situé l'établissement; 2° un droit proportionnel du vingtième de la valeur locative de la maison d'habitation et des locaux servant à l'exercice de la profession.

## CHAPITRE III.

### RESPONSABILITÉ DES CHANGEURS.

#### § 1. *Responsabilité envers les clients.*

**32.** — En l'absence de toutes dispositions leur imposant (sauf pour le change des monnaies et matières) des obligations et une responsabilité professionnelles, les changeurs demeurent soumis au droit commun vis-à-vis de leurs clients, comme vis-à-vis des tiers.

**33.** — En conséquence, un changeur est garant de la fausseté des billets de Banque qu'il a livrés. Ce n'est que l'application des art. 1626 et 1693. — Cass., 26 déc. 1860, Monteaux, [S. 61.1.264, P. 61.509, D. 61.1.213]

**34.** — Par suite encore, celui qui a reçu du changeur ces billets faux a droit au recours contre le changeur, à seule charge d'établir qu'ils sont bien identiquement les mêmes que ceux qui lui ont été remis, ce qui peut résulter de toutes présomptions graves, précises et concordantes dont l'appréciation échappe d'ailleurs à la Cour de cassation. — Même arrêt.

**35.** — Le changeur qui, en échange de monnaies étrangères, a remis des valeurs françaises, ne pourrait, le marché une fois exécuté, demander à l'échangiste la restitution de ce qu'il prétendrait avoir payé par erreur au delà de la valeur réelle des monnaies étrangères. — Paris, 11 mars 1833, Sidi-Mohammed, [S. 33.2.227, P. chr.] — C'est au marchand à connaître la valeur de la marchandise. Il n'y a d'ailleurs pas là erreur sur la substance.

#### § 2. *Responsabilité envers les tiers.*

**36.** — Vis-à-vis des tiers, la responsabilité du changeur est engagée le plus souvent à propos des titres au porteur que viennent offrir des individus qui les ont trouvés ou qui les ont dérobés à leur propriétaire. Cette responsabilité est pénale ou civile.

**37.** — Au point de vue pénal, un changeur serait puni comme receleur (C. pén., art. 62) s'il achetait *de mauvaise foi* des valeurs détournées.

**38.** — Au point de vue civil, le changeur sera déclaré responsable lorsqu'il aura commis non seulement une faute lourde, mais même de simples négligences ou imprudences préjudiciables aux tiers (C. civ., art. 1382, 1383), sauf aux tribunaux à apprécier dans chaque espèce s'il y a ou non négligence ou imprudence. — Ruben de Couder, n. 16 et s.

**39.** — Le changeur doit-il être considéré comme négligent et par suite responsable envers le propriétaire des titres volés ou perdus s'il les a achetés sans s'assurer de l'identité et des droits de ceux qui viennent les lui offrir?

**40.** — Il semble que tout d'abord la jurisprudence ait, dans ce cas, déclaré le changeur responsable. — Paris, 10 nov. 1858, précité; — 6 juin 1864, Eckoit et Meyer, [S. 64.2.282, P. 64.1247]; — 26 août 1864, Monteaux, [S. 65.2.172, P. 65.806]; — 24 nov. 1875, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Changeur*, p. 319] — C'était rétablir par une autre voie les obligations professionnelles qui, nous l'avons vu (*suprà*, n. 19), ne sauraient plus incomber aux changeurs.

**41.** — Aujourd'hui, la jurisprudence est fixée en ce sens que le changeur n'est pas responsable par cela seul qu'il n'a pas vérifié l'individualité et les droits de propriété de la personne dont il a acheté les titres détournés. Sa responsabilité ne commence que si les circonstances ont pu et dû éveiller ses soupçons et s'il a négligé de prendre les renseignements que lui commandait la prudence. — Cass., 5 juin 1872, Merckens, [S. 72.1.157, P. 72.376, D. 72.1.161] — Rouen, 12 mars 1873, Piat, [S. 73.2.80, P. 73.346] — Paris, 18 déc. 1874, Hart, [D. 75.2.158] — 19 févr. 1875, Hart, [S. 77.1.170, P. 70.722, D. 75.2.158] — Douai, 25 déc. 1875, Syndic Desfontaines, [S. 77.2.171, P. 77.723, D. 76.2.153] — Aix, 1er déc. 1887, [*Gaz. Pal.*, 88.1.807] — Trib. Seine, 3 juin, [*J. trib. comm.*, t. 25, p. 109, n. 8649]

**42.** — Le changeur sera, par exemple, responsable, s'il a acheté des titres qui lui ont été offerts sensiblement au dessous du cours, ce sans s'assurer des droits de la personne qui les offre. — Trib. Marseille, 4 janv. 1869, et Aix, 9 juin 1869, [*J. de jurispr. com. et mar.*, 70.1.168] — Paris, 5 mai 1876, Gislain, [S. 76.2.171, P. 77.724] — Trib. comm. Seine, 4 sept. 1872, [*J. trib comm.*, n. 7451, t. 21, p. 406]

**43.** — Les tribunaux auraient également à tenir compte de l'empressement à conclure l'opération montré par celui qui offrait les titres, du fait qu'il a indiqué un domicile très-difficile à vérifier et que sa tenue était peu en rapport avec l'importance des titres offerts. — Paris, 18 déc. 1874, Silva, [D. 75.2.158] — Trib. Seine, 23 mars 1888, [*Gaz. Pal.*, 88.1. suppl. 112]

**44.** — Un changeur pourrait, de même, être déclaré responsable s'il achetait d'un mineur ou d'une femme mariée des titres volés, mais à la condition que les circonstances fussent de nature à éveiller ses soupçons.

**45.** — En conséquence, le changeur n'est pas responsable s'il a acheté d'une femme mariée, alors que l'exercice d'un commerce public faisait présumer l'autorisation maritale, et qu'il avait fait déjà des opérations avec elle. — Paris, 21 août 1880, Silva, [S. 81.2.157, P. 81.823, D. 82.2.180]

**46.** — En somme, il faut que le tiers, qui prétend que le changeur était en faute, prouve cette faute. — Même arrêt.

**47.** — *A fortiori*, le changeur ne sera-t-il pas responsable s'il s'est assuré du domicile et de l'identité de son vendeur. — Trib. comm. Seine, 23 sept. 1875, [*J. trib. comm.*, n. 8600, t. 25, p. 23]

**48.** — Bien que la Cour de cassation laisse aux cours d'appel le soin d'apprécier souverainement les faits de négligence, elle se réserve de casser les décisions qui déclareraient le changeur responsable par le seul motif qu'il a omis de vérifier l'identité ou les droits de son client. — Cass., 5 juin 1872, précité.

**49.** — On ne peut appliquer aux changeurs la loi du 15 juin 1872 qui déclare (art. 12), les *agents de change* responsables, s'ils ont négocié des titres perdus ou volés, après la signification de l'opposition par le propriétaire, ou son insertion au *Bulletin*. L'art. 12 ne vise que les *agents de change*, lesquels, du reste, sont légalement seuls chargés de ces opérations. — De Folleville, n. 584 et 585; Ruben de Couder, n. 13 *bis*; Lyon-Caen et Renault, n. 1532.

**50.** — Les changeurs se trouvant, à cet égard, sous l'empire du droit commun, il en résulte : 1° qu'ils peuvent être déclarés responsables, alors même qu'aucune opposition ne leur aurait été personnellement signifiée, ni insérée au *Bulletin des oppositions*.

**51.** — ... 2° Qu'à l'inverse une publication d'opposition ne les rendait pas nécessairement [illegible].

**52.** — Toutefois, si tels sont les principes, on conçoit qu'en fait les tribunaux devront tenir grand compte de l'existence ou la non-existence d'une opposition. Les changeurs peuvent, en effet, aisément consulter le *Bulletin* et ils n'y manquent pas. — Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

**53.** — Jugé que la responsabilité du changeur qui achète des titres volés est atténuée par la négligence du propriétaire qui laisse s'écouler un long espace de temps sans faire opposition; le changeur n'a pu alors user du secours que lui apporterait le *Bulletin des oppositions*. — Paris, 1er sept. 1876, Hart, [S. 77.1.170, P. 77.722, D. 75.2.158] — Douai, 25 déc. 1875, Syndic Desmoulines, [S. 77.2.171, P. 77.723, D. 76.2.153] — Paris, 21 août 1880, précité.

## CHAPITRE IV.

### REVENDICATION DES TITRES PERDUS OU VOLÉS.

**54.** — Si le changeur possède encore les titres perdus ou volés qu'il a achetés, le propriétaire a contre lui l'action en revendication (C. civ., art. 2279), tandis qu'elle ne pourrait être exercée contre le changeur qui aurait cessé de les détenir. — Cass., 24 juin 1874, Choisel, [S. 75.1.168, P. 75.392, D. 74.1.429] — Paris, 21 janv. 1874, Stein, [D. 75.2.45]

**55.** — Des changeurs ont toutefois prétendu qu'ils pouvaient alors exiger, lorsqu'ils n'étaient pas en faute, le remboursement du prix par eux payé, et ce, en vertu de l'art. 2280. Un comptoir de change, disaient-ils, est un *endroit public* affecté aux négociations de ce genre, une sorte de marché. — En ce sens, Trib. Seine, 11 janv. 1856, 2 juin 1863, 6 août 1863, [cités par de Folleville, n. 140]

**56.** — Ces prétentions ne pouvaient triompher. Le seul marché en pareille matière est la Bourse; un comptoir de change est une *boutique*, non un *marché*. — Paris, 9 nov. 1864, Eckout, [S. 64.2.282, P. 64.1247, D. 65.2.54] — Paris, 21 avr. 1874, Bailly, [S. 74.2.148, P. 74.618] — *Sic*, de Folleville, n. 140 *bis*; Ruben de Couder, n. 26; Lyon-Caen et Renault, n. 1533.

**57.** — Il en serait de même pour toute personne qui aurait acheté par l'entremise d'un changeur et dans son bureau, mais non pas de lui, des titres perdus ou volés. Elle ne pourrait prétendre les avoir achetés dans un marché. — De Folleville, n. 141; Ruben de Couder, n. 28.

**58.** — Au contraire, le tiers, auquel le changeur vend ces titres dans sa boutique, peut invoquer l'art. 2280, comme ayant acheté d'un marchand vendant des choses pareilles. — Paris, 5 mai 1876, Gislain, [S. 77.2.171, P. 77.723] — *Sic*, de Folleville, n. 143 et s.; Ruben de Couder, n. 28; Buchère, n. 859; Lyon-Caen et Renault, n. 1533; Vincent, *Rev. prat.*, 1865, p. 478; Ortlieb, n. 67.

**59.** — Quand des titres enlevés à leur propriétaire par *abus de confiance* ont été vendus à un changeur, le propriétaire ne peut plus invoquer les art. 2279 et 2280. Car l'abus de confiance ne peut être assimilé au vol. — Cass., 5 juin 1872, Merckens, [S. 72.1.157, P. 72.376] — Paris, 9 avr. 1864, Barbaut, [S. 65.2.172, P. 65.805, D. 65.2.55] — Rouen, 12 mars 1873, Piat, [S. 73.2.80, P. 73.346, D. 73.2.188] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 2, p. 109, § 183, texte et note 9; de Folleville, n. 116 *ter*; Ruben de Couder, n. 30. — *Contrà*, Lyon, 15 déc. 1830, Mory, [S. 32.2.348]

**60.** — La question est plus délicate dans le cas de titres détournés par escroquerie. Toutefois, il paraît préférable de ne pas appliquer non plus à cette hypothèse les art. 2279 et 2280. — Cass., 20 mai 1835, Vesperen, [S. 35.1.321, P. chr.] — Paris, 9 janv. 1862, Dubut, [D. 62.5.247] — *Sic*, Marcadé, sur les art. 2279, 2280, n. 5; Aubry et Rau, *loc. cit.*; Ruben de Couder, *loc. cit.* — *Contrà*, Dijon, 28 nov. 1856, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 57.2.223, P. 57.58, D. 57.2.136] — Bordeaux, 3 janv. 1859, Marinier, [S. 59.2.452, P. 59.1031, D. 59.2.164] — Troplong, *Prescription*, t. 2, n. 1069.

## CHANOINE. — V. Chapitre.

**1.** — On appelle *chanoine* l'ecclésiastique qui possède un titre appelé canonicat, lequel donne place au chœur et voix au chapitre. « Le nom de chanoine, dit Guyot (*Rép.*, v° *Chanoine*), vient d'un nom grec (κανων) qui signifie règle, pension ou portion, et catalogue : il peut, dans ces trois significations, convenir aux chanoines, puisqu'ils sont inscrits sur le catalogue de l'église à laquelle ils sont attachés, qu'ils en reçoivent une pension ou portion annuelle en vertu de leur titre, et qu'ils y ont des règles à suivre et des devoirs à remplir. »

**2.** — Les chanoines étaient connus très-anciennement dans l'Église; c'étaient dans l'origine des ecclésiastiques desservant avec l'évêque l'église principale, et vivant en commun avec leur supérieur, n'ayant avec lui qu'un seul et même patrimoine. Cet état de choses commença à n'être plus observé vers la fin du xe siècle, et ce fut à cette époque que s'établit une distinction entre les chanoines *réguliers* et les chanoines *séculiers*. Les chanoines *réguliers* conservèrent l'esprit primitif de l'institution. Ils faisaient vœux solennels de religion; déclarés morts civilement, ils étaient réputés incapables d'être propriétaires, d'hériter, de tester et de recevoir des legs de quelque nature qu'ils fussent. Assujettis à la vie commune, ils ne différaient des religieux ordinaires qu'en ce qu'ils pouvaient posséder des cures. Mais ils ne pouvaient jouir de bénéfices séculiers. — Parlem. Nancy, 1765.

**3.** — Les chanoines réguliers soumis à la règle de saint Augustin comptaient, au siècle dernier en France, un certain nombre de maisons dont les plus connues sont celles de Saint-Victor et de Prémontré. — Il n'y a plus aujourd'hui de chanoines réguliers. — V. *infrà*, v° *Congrégations religieuses*.

**4.** — Les chanoines *séculiers* étaient de plusieurs espèces; on distinguait : 1° les *prébendés*, ou ceux qui possédaient une prébende dans un chapitre; ces chanoines étaient les seuls qui eussent entrée et voix au chapitre; 2° les chanoines *ad effectum*, revêtus d'un simple titre conféré par le pape; 3° les chanoines *jubilés*, anciens chanoines prébendés, dispensés de la résidence sans rien perdre de leurs droits; 4° les chanoines *honoraires* ayant quitté leurs prébendes par résignation ou autrement; 5° les chanoines d'*honneur* qui, sans jamais avoir été prébendés, obtenaient ce titre de distinction. — Nouveau Denisart, v° *Chanoines*, n. 2.

**5.** — Il n'était pas nécessaire d'être prêtre pour posséder un canonicat; il suffisait d'avoir reçu la tonsure; d'où la jurisprudence du grand conseil avait décidé qu'on pouvait être chanoine à sept ans dans une collégiale et à dix ans dans une cathédrale. Cependant les chanoines qui n'étaient pas dans les ordres majeurs, c'est-à-dire sous-diacres au moins, n'avaient pas voix au chapitre; ils ne pouvaient non plus conférer des bénéfices ou présenter des bénéficiers au chapitre. — Parlem. Rouen, 21 juin 1673. — Rennes, 4 oct. 1727. — Notons aussi qu'à la différence de l'église d'Allemagne, l'église de France ne connaissait point les *chanoines surnuméraires*, désignés par avance pour obtenir les premières places vacantes dans un chapitre.

**6.** — Le seul devoir des chanoines consistait dans l'assistance aux offices du chœur; leurs revenus se composaient des *gros fruits* et des *rétributions manuelles*. Pour gagner les gros fruits, il fallait accomplir l'obligation de résidence fixée en général à neuf mois par année; les rétributions manuelles étaient réparties en raison de la présence au chœur. — Le chanoine malade était tenu pour présent.

**7.** — Le décret du 12 juill. 1790, titre 1, art. 20, supprima les chanoines. Ils reparurent avec le concordat, dont l'art. 11 déclara que les évêques pourraient avoir un chapitre dans leur cathédrale. — Mais des termes mêmes de cet article il résulte qu'aujourd'hui il ne peut plus y avoir de chanoines que dans les églises cathédrales. Ces chanoines, qui prennent le nom de chanoines *titulaires*, par opposition aux chanoines *honoraires* et aux chanoines d'*honneur* (V. *infrà*, n. 18 et 19), sont placés près de l'évêque du diocèse dont ils forment le conseil habituel.

**8.** — Le nombre des chanoines titulaires est fixé par les statuts du chapitre approuvés par décret. Il est généralement de neuf dans les chapitres métropolitains (archevêchés) et de huit dans les chapitres cathédraux (évêchés).

**9.** — Les chanoines titulaires sont choisis par l'évêque; mais leur nomination est soumise à l'agrément du président de la République (L. 18 germ. an X, art. 35). — Toutefois, suivant les art. 66 à 68 *des libertés de l'église gallicane*, le roi pouvait conférer directement le canonicat dans les cas suivants : lors de son avènement au trône, pendant la vacance du siège, ou lorsqu'un évêque prêtait serment. Une décision ministérielle du 20 mars

1827 avait maintenu ce droit de collation *proprio motu* en faveur de la couronne, qui en fit application, sous le gouvernement de la Restauration (Inst. min., 1er avr. 1823). — Depuis 1830, le gouvernement n'en a plus fait usage (Circ. min., 21 mars 1836). — V. Vuillefroy, v° *Chapitre*, § 2, note *a*.

**10.** — Nul ne peut être nommé chanoine s'il n'est prêtre; la loi du 23 vent. an XII, art. 4, exigeait en outre certaines conditions de capacité résultant d'épreuves publiques sur la morale, le dogme, l'histoire ecclésiastique et les maximes de l'église gallicane, que, depuis, l'ordonnance du 25 déc. 1830, art. 2, a fixées ainsi : « A dater du 1er déc. 1835, nul ne pourra être nommé membre d'un chapitre s'il n'a obtenu le grade de licencié en théologie, ou s'il n'a rempli pendant quinze ans les fonctions de curé ou de desservant. »

**11.** — Un chanoine titulaire ne pourrait être dépossédé de son titre que suivant les formes déterminées par les canons et avec le concours du président de la République qui a agréé sa nomination (Avis du Cons. d'Et., 10 juin 1831).

**12.** — Les chanoines sont tenus d'assister aux offices canonicaux, et ils ne peuvent s'absenter sans l'autorisation de l'évêque.

**13.** — De cette obligation il résulte qu'un ecclésiastique ne saurait être à la fois chanoine titulaire et revêtu d'une fonction qui l'oblige à résider loin du siège de la cathédrale. Mais cette règle est moins strictement suivie depuis que les chanoines ne sont plus rétribués par l'Etat (V. *infrà*, n. 15), et la difficulté de recruter les chapitres amène quelquefois à nommer chanoines titulaires les curés de villes autres que le chef-lieu du diocèse.

**14.** — L'art. 11 du concordat, tout en reconnaissant pour les évêques la possibilité d'avoir des chanoines dans leur église cathédrale, ajoutait *sans que le gouvernement s'oblige à les doter.* Cependant, par l'arrêté du 25 vent. an XI, art. 11, les chanoines reçurent du Trésor public un traitement, élevé successivement à 1,100 fr. par l'ordonnance du 5 juin 1816, à 1,500 fr. par l'ordonnance du 20 mars 1818, art. 1, et à 1,600 fr. par un décret du 2 août 1858. A Paris, le traitement des chanoines titulaires avait été fixé à 2,400 fr. par une ordonnance de 1823.

**15.** — La loi de finances du 30 mars 1885, revenant à l'application stricte du concordat, décida que les chanoines ne recevraient plus de traitement de l'Etat. — Seuls les chanoines nommés antérieurement à 1885 continuent à jouir de leur ancien traitement, mais chaque année le crédit du budget des cultes relatif au traitement des chanoines est diminué en raison des extinctions survenues. C'est ainsi que ce crédit qui était de 1,157,600 fr. en 1884, n'est plus que 685,000 fr. pour 1892.

**16.** — Mais il a été jugé que la convention intervenue en 1860 entre le gouvernement français et l'évêque de Saint-Jean-de-Maurienne, et aux termes de laquelle celui-ci remettait au gouvernement les titres de rentes dont les chanoines du clergé sarde étaient titulaires, en échange de la promesse d'un traitement servi par l'Etat français, est de nature à entraîner l'obligation de la part de l'Etat d'allouer aux chanoines une somme équivalente à la part afférente à leur canonicat dans le montant des titres de rente dont la livraison a ainsi été effectuée. — Cons. d'Et., 8 août 1892, Truchet, [J. *le Droit*, 11 août 1892]

**17.** — Il convient de remarquer d'ailleurs que l'art. 35 des articles organiques, qui soumet la nomination des chanoines à l'agrément du chef de l'Etat, n'a établi aucune corrélation entre la nécessité de cet agrément et le service d'un traitement par l'Etat. — Aussi, bien que depuis 1885 les chanoines titulaires nouvellement nommés ne reçoivent plus aucun traitement, les évêques n'en restent pas moins tenus de soumettre à l'agrément du président de la République les nominations qu'ils font à ces titres.

**18.** — Les évêques confèrent souvent à certains ecclésiastiques le titre de chanoines *honoraires*, titre purement honorifique, auquel sont attachés certains droits de préséance dans l'église, mais qui ne confèrent à celui qui en est revêtu aucun des droits spéciaux reconnus par la loi aux chanoines titulaires. — Leur nombre est illimité, et le choix de l'évêque peut porter sur tout prêtre, quel qu'il soit. — Toutefois, il convient que le nombre en soit proportionné à l'étendue des diocèses, et que le service des paroisses n'en souffre pas (Décis. min. 12 oct. 1811). — Les chanoines honoraires prennent rang au chœur, suivant la date de leur nomination, mais toujours après les titulaires (Même décision).

**19.** — Il y a encore les chanoines d'*honneur :* ce titre, simplement honorifique comme celui de chanoine honoraire, et qui est réservé aux hauts dignitaires de l'Eglise, est attribué ordinairement à l'évêque, qui, avant sa promotion à l'épiscopat, faisait partie du clergé du diocèse. — V. *infrà*, v^is *Chapitre*, *Chapitre de Saint-Denis*, *Evêque*.

## CHANOINESSE.

**1.** — De même qu'autrefois on distinguait les chanoines réguliers des chanoines séculiers, de même, parmi les chanoinesses, les unes étaient chanoinesses *régulières*, les autres chanoinesses *séculières*.

**2.** — Les chanoinesses régulières étaient de véritables religieuses, soumises aux trois vœux perpétuels de pauvreté, d'obéissance et d'humilité, mortes civilement, ne pouvant ni hériter, ni tester, ni recevoir de legs, mais seulement de modiques pensions viagères.

**3.** — L'origine de l'institution des chanoinesses régulières donnait lieu à de nombreuses controverses, rapportées par Guyot (v° *Chanoinesse régulière* . — Il paraît que, dans l'origine, leurs vœux n'étaient pas perpétuels, et qu'elles ne furent contraintes à la vie commune que par le pape Eugène III, en 1146, au concile de Reims.

**4.** — Les chanoinesses régulières suivaient la règle de saint Augustin. Elles comptaient en France un certain nombre de congrégations dont les principales furent celles du Saint-Sépulcre, de Prémontré et de Notre-Dame. — Il y a encore aujourd'hui des religieuses de la règle de saint Augustin; mais elles ne prennent plus le titre de chanoinesses.

**5.** — La position des chanoinesses séculières était différente. « Ces chanoinesses, dit Guyot (*loc. cit.*), sont parmi nous des demoiselles de qualité qui, au moyen de certaines preuves de noblesse, entrent dans un chapitre et en deviennent membres sans faire vœu de pauvreté, d'obéissance et de chasteté, et sans autre engagement que celui d'observer les statuts du corps où elles sont reçues. Devenues chanoinesses, ces demoiselles conservent la liberté de se retirer quand elles le jugent à propos, et même de se marier, si elles préfèrent le mariage au célibat ». L'abbesse seule faisait vœu de chasteté perpétuelle.

**6.** — L'institution des chanoinesses séculières, dont la seule obligation consistait dans la récitation journalière de l'office de la Vierge, et qui n'étaient pas même assujetties à la résidence absolue, paraissait peu conforme à l'esprit de l'Eglise : aussi les souverains pontifes, et notamment le pape Boniface VIII, déclarèrent plus d'une fois dans les bulles relatives à ces chapitres, qu'ils n'entendaient point *approuver l'état*, *l'ordre et la règle des chanoinesses*, tolérées seulement par eux, attendu qu'au résumé, ainsi que le remarque Denisart (v° *Chanoinesse séculière*), ces chapitres étaient plutôt *des retraites distinguées de demoiselles à marier que des maisons destinées au service de Dieu*.

**7.** — Quoi qu'il en soit, les chapitres de chanoinesses séculières placés sous la protection du roi, qui nommait l'abbesse sur la présentation de trois chanoinesses faite par le chapitre en cas de vacance, jouissaient de nombreux privilèges. Considérés comme corps ecclésiastiques, ils avaient droit à toutes les immunités du clergé; ils allèrent même jusqu'à soutenir que, comme les ordres religieux, ils étaient exemptés de la juridiction ordinaire, abus que le concile de Trente (*session* 22, ch. 8) déclara aboli. — Guyot, *loc. cit.*

**8.** — Au moment de la Révolution, on comptait en France vingt-cinq chapitres nobles de chanoinesses séculières, tous possesseurs de riches domaines, plusieurs même jouissant de droits seigneuriaux fort étendus : c'est ainsi que le plus fameux de tous, le chapitre de Remiremont, avait, entre autres privilèges, celui de haute, moyenne et basse justice absolue dans la ville, sénéchaussée et dépendances de Remiremont, et dans soixante-quinze paroisses; le chapitre avait ses officiers et ses juges, et on appelait du tribunal de madame la doyenne à celui de madame l'abbesse, et ensuite au parlement. Le plaid se publiait *de par Dieu*, *par saint Pierre et par Son Altesse*, et il n'y avait d'exception à la juridiction du chapitre que pour les causes de grand criminel, sans doute, dit Guyot (*loc. cit.*), parce que l'Eglise *abhorret a sanguine*.

**9.** — Les chapitres de chanoinesses séculières furent supprimés lors de la Révolution pour ne plus reparaître, et leurs biens partagèrent le sort des biens des autres corporations religieuses.

# CHANTAGE.

## Législation.

Code pénal, art. 400, § 2.

## Bibliographie.

Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chantage.* — Blanche et Dutruc, *Etudes sur le Code pénal*, 1888-1891, 2° édit., 7 vol. in-8°, t. 6, n. 72. — Casati, *Code pénal commenté par la jurisprudence la plus récente*, 1890-1891, 1 vol. in-8°, sur l'art. 400. — Chauveau, F. Hélie et Villey, *Théorie du Code pénal*, 1887-1888, 6° édit., 6 vol. in-8°, t. 5, p. 308 et 309. — Dutruc, *Code pénal modifié par la loi des 18 avr.-13 mai 1863*, 1 vol. in-8°, p. 161 et s. — Fabreguettes, *Traité des infractions de la parole, de l'écriture et de la presse*, 1884, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 688, 1059 et s. — F. Hélie, *Commentaire de la loi du 13 mai 1863 modificative du Code pénal*, 1863, 1 vol. in-8°, n. 2665. — Lautour, *Code usuel d'audience*, 1887-1890, 2° édit., 2 vol. gr. in-8°, t. 1, sur l'art. 400, § 2. — Le Poittevin, *Dictionnaire formulaire des parquets*, 1884-1886, 3 vol. in-8°, v° *Chantage.* — Pellerin, *Commentaire de la loi des 18 avr. et 13 mai 1863*, 1863, 1 vol. in-8°, p. 214 et s. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Chantage.* — Rolland de Villargues, *Les Codes criminels*, 1877, 5° édit., 2 vol. gr. in-8°, *sur l'art. 400, C. pén.*, n. 14 et s. — Vallet et Montagnon, *Manuel des magistrats du parquet*, 1890, 2 vol. in-8°, n. 1244.

*Examen doctrinal de jurisprudence criminelle ; chantage* (Alb. Desjardins), : Rev. crit., 1884, t. 13, p. 65.

## Index alphabétique.



## Division.



## Section I.

### Notions générales et historiques.

**1.** — Le chantage est une extorsion à l'aide d'une contrainte morale; celui qui s'en rend coupable peut procéder par la menace de l'imputation d'un fait faux ou par la menace de la révélation d'un fait vrai.

**2.** — Avant la loi du 13 mai 1863, la menace d'imputation d'un fait faux dans le but de se procurer un profit illégitime était considérée comme une tentative d'escroquerie et comme rentrant à ce titre sous l'application de l'art. 405, C. pén. — Cass., 4 févr. 1842, Barité, [P. 42.2.419] ; — 20 mai 1858, Sommereau, [S. 58.1.486, P. 58.1049, D. 58.1.225] — Poitiers, 14 sept. 1858, Tardy, [D. 58.2.195]

**3.** — Mais cette qualification était refusée à la menace, fût-ce dans une intention criminelle, de la révélation d'un fait vrai. — Cass., 6 janv. 1854, Poyet, [S. 54.1.223, P. 54.2.413, D. 64.1.365]

**4.** — La loi du 13 mai 1863 a eu pour objet de faire cesser la distinction dont il s'agit. L'art. 400, C. pén. modifié, punit : « quiconque, à l'aide de la menace écrite ou verbale de révélations ou d'imputations diffamatoires, aura extorqué ou tenté d'extorquer soit la remise des fonds ou valeurs, soit la signature ou remise des écrits énumérés ci-dessus (acte, titre, pièce quelconque contenant ou opérant obligation, disposition ou décharge) » (art. 400, § 2).

**5.** — Ce paragraphe a été voté par le Corps législatif sur l'initiative de sa commission. « Nous avons cru devoir, énonçait le rapport, nous occuper d'un genre d'extorsion qui ne se commet pas par une violence physique mais qui s'accomplit au moins à l'aide d'une violence morale. Le hasard, l'occasion, une confidence indiscrète nous initient quelquefois à des secrets qui intéressent le repos des citoyens, l'honneur des familles, la paix du foyer domestique et dont la révélation peut amener une poursuite criminelle ou occasionner un scandale : il se rencontre des hommes assez vils pour profiter de la connaissance de ces secrets et pour menacer de les dénoncer et de les répandre si l'on ne consent pas à acheter leur silence.

**6.** — D'autres plus éhontés ne savent rien qui puisse compromettre la personne qu'ils ont choisie pour victime : mais par des combinaisons astucieuses ils l'entraînent dans une situation suspecte et difficile à expliquer; ils font naître des circonstances d'où puisse résulter le soupçon d'une calomnie dont ils promettent de s'abstenir. C'est ce qu'on appelle vulgairement le chantage. Dans le premier cas, c'est le chantage à l'aide de la révélation d'un fait vrai; dans le second cas, c'est le chantage à l'aide de la menace de l'imputation d'un fait faux ». — S. *Lois annotées*, 1863, p. 64, 3° vol.; P. *L. décr.*, 1863, p. 113, 1er et 2° vol.

**7.** — « Désormais, porte la circulaire du garde des sceaux explicative du but de la loi, la confiance peut renaître dans le cœur de l'innocente que des apparences trompeuses avaient exposée à une condamnation scandaleuse, du condamné repentant qui avait expié son délit en subissant sa peine ou du coupable d'une de ces fautes dont la prudence de la loi a abandonné le jugement à la conscience et à la morale : la nouvelle loi atteindrait en effet la menace brutale ou habilement dissimulée, directe ou indirecte, expresse ou cachée sous des réticences transparentes, qu'elle ait ou non obtenu le résultat que s'est proposé l'agent de l'extorsion. »

## Section II.

### Éléments du délit.

**8.** — Le chantage participe du vol; de l'escroquerie et de l'extorsion de titres auprès desquels il figure dans le Code pénal. Comme ces délits, en effet, il a pour objet l'appropriation de la chose d'autrui. Il est à l'escroquerie ce que l'extorsion de titres est au vol. La remise de la chose d'autrui est volontaire comme dans l'escroquerie, mais elle est obtenue comme dans l'extorsion à l'aide d'une contrainte. Une autre différence qui sépare l'extorsion du chantage tient à la nature des objets auxquels ces deux délits s'appliquent. Le § 2 de l'art. 400 réprime la remise de tous fonds ou valeurs quelconques et non pas uniquement l'extorsion de signature ou la remise de titres.

**9.** — La jurisprudence a déterminé les éléments légaux du délit de chantage. C'était indispensable en présence d'une infraction nouvellement qualifiée dont il importait de préciser le véritable caractère. Le concours de trois éléments est nécessaire pour constituer le délit du chantage : 1° la mauvaise foi; 2° la menace écrite ou verbale de révélations ou d'imputations diffamatoires; 3° la menace ayant pour but la réclamation d'un gain illégitime. — Cass., 24 févr. 1866, Legrand, [S. 66.1.309, P. 66.798, D. 66.1.189]; — 4 janv. 1877, Coudray, [S. 77.1.95, P.77.191, D. 77. 1.416]; — 17 juill. 1884, Bardel, [S. 85.1.519, P. 85.1.1215, D. 85.1.92]; — 20 mars 1885, Caplacetti, [S. 85.1.185, P. 85.1. 420]

**10.** — Il appartient aux juges du premier degré de constater souverainement les circonstances qu'on prétend être constitutives du délit de chantage. Cette déclaration est souveraine et échappe à la censure de la Cour de cassation. — Cass., 6 déc. 1888, [cité par Casati, *Code pénal commenté par la jurisprudence la plus récente*, sous l'art. 400]; — 8 janv. 1889, [*Ibid.*]

**11.** — Est également souveraine la déclaration des juges du fait affirmant que les circonstances constitutives du délit de chantage ne se rencontrent pas dans les faits incriminés. — Cass., 8 janv. 1886, Portier Lemaire, [*J. du dr. crim.*, 86, n. 11658, p. 95]

**12.** — La raison en est que l'un des éléments de ce délit est la mauvaise foi du délinquant, et qu'il appartient exclusivement aux juges du fait de dégager les questions d'intention. — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 1301, et *infrà*, n. 24, 40.

**13.** — Mais nous croyons que si, après avoir constaté la réunion de tous les éléments constitutifs du délit, y compris la mauvaise foi, les juges du fait se refusaient à appliquer l'art. 400, § 2, il y aurait là une violation de la loi que la Cour de cassation pourrait être appelée à réviser. — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. crim.), n. 1305 et s.

**14.** — De plus, l'application de l'art. 400, § 2, doit se justifier par les constatations de l'arrêt. Aussi est-il nécessaire que la réunion des éléments du délit ressorte nettement des motifs de l'arrêt, afin de permettre à la Cour de cassation d'exercer son droit de contrôle.

**15.** — Il a été jugé, à cet égard, que les éléments constitutifs du délit d'extension se rencontrent dans le fait du prévenu qui, sans avoir aucune créance, réclame à une personne une certaine somme sous peine de se voir poursuivre en police correctionnelle pour abus de confiance, menace formulée expressément dans un acte extra judiciaire suivie d'une assignation en police correctionnelle. — Cass., 21 juin 1884, Leroy [*Bull. crim.*, n. 207]

**16.** — ... Que les éléments du délit de chantage sont suffisamment caractérisés dans l'arrêt constatant que si le prévenu, après avoir annoncé dans son journal des révélations scandaleuses et diffamatoires sur la conduite d'un prêtre, n'a pas mis sa menace à exécution, c'est uniquement parce que la victime de cette manœuvre avait consenti à verser la somme qu'il exigeait d'elle. — Cass., 28 juill. 1888, [cité par Casati, *op. cit.*, sous l'art. 400]

**17.** — ... Qu'il y a délit de chantage dans le fait, par un agent d'affaires, de prévenir par lettre écrite en son nom et signée de lui un greffier de justice de paix d'une poursuite en cour d'assises dont il serait menacé par un client de l'agent d'affaires à raison d'une prétendue complicité de faux insérée dans un jugement, tout en l'avisant de la possibilité d'arrêter cette poursuite moyennant le versement d'une certaine somme, alors d'ailleurs que cet agent d'affaires a agi ainsi de mauvaise foi, sans mandat de son client et dans son intérêt propre, avec la pensée de toucher partie de la somme indûment réclamée. — Cass., 17 juill. 1884, précité.

**18.** — ... Que les constatations souveraines d'un arrêt de cour d'appel, qui déclare en fait que le directeur d'un journal a fait appeler une personne dans le bureau de son journal, qu'il lui a fait lire les épreuves d'un article rédigé contre elle et éminemment diffamatoire, qu'à ses protestations indignées le directeur a répondu que le journal se vendait à un très-grand nombre d'exemplaires et qu'il ne renoncerait pas sans compensation à une source de profits assurés, qu'enfin la personne refusa de donner de l'argent et que l'article parut, justifiaient l'application de l'art. 400, § 2, C. pén., les éléments du délit de chantage se trouvant, dans l'espèce, parfaitement établis. — Cass., 11 nov. 1886, Barbey, [*Bull. crim.*, n. 376]

**19.** — Et une condamnation pour délit de chantage est suffisamment justifiée lorsque le jugement ou l'arrêt de condamnation affirme — et à cet égard la déclaration des juges du fait est souveraine — la réunion des trois éléments ci-dessus rappelés et l'inexistence de vols ou détournements reprochés par le prévenu aux personnes dont il a extorqué ou tenté d'extorquer la signature. — Cass., 20 mars 1885, précité.

**20.** — Ces notions préliminaires étant données, il nous reste à examiner chacun des éléments constitutifs du délit de chantage.

#### § 1. *Mauvaise foi.*

**21.** — L'intention frauduleuse résulte de l'ensemble des circonstances qui ont précédé, accompagné ou suivi l'extorsion. Pour démontrer la mauvaise foi de l'agent, il suffit d'établir que le fait a été commis librement, avec discernement et avec la connaissance des circonstances qui imprimaient à ce fait son caractère délictueux.

**22.** — Sur la question de savoir si la circonstance que le prévenu se croyait en droit d'élever la réclamation en vue de laquelle il a adressé une menace suffit pour faire disparaître le délit, V. *infrà*, n. 42.

**23.** — En tous cas, il n'y a pas mauvaise foi constitutive du délit de chantage dans le fait d'un commerçant victime de vols réitérés commis par un voisin fréquentant la maison d'avoir, en le menaçant de dénonciation, exigé de lui et de sa femme et obtenu de cette dernière la promesse d'une restitution de sommes non disproportionnées avec le préjudice qu'il accuse avoir éprouvé. — Caen, 20 nov. 1878, Hommey, [S. 80.2.202, P. 80. 805]

**24.** — Du reste, l'appréciation des faits constitutifs de la mauvaise foi et de l'intention de se procurer un gain illégitime rentre dans le domaine souverain des juges du fond. — Cass., 24 févr. 1866, Legrand, [S. 66.1.309, P. 66.798, D. 66.1.189] — V. *suprà*, n. 10 et s.

#### § 2. *Menaces.*

**25.** — Le second élément du délit de chantage consiste dans une menace écrite ou verbale de révélations ou d'imputations diffamatoires, c'est-à-dire de faits de nature à porter atteinte à l'honneur ou à la considération. Peu importe, avons-nous dit, que le fait soit vrai ou faux; il suffit qu'il soit diffamatoire. — Trib. Seine, 7 juill. 1892, [*J. le Droit*, du 8 juillet]

**26.** — Dans une espèce où l'élément de la menace manquait quoique les deux autres s'y fussent rencontrés, ou du moins dans laquelle l'auteur de l'extorsion n'était pas l'auteur de la menace, il a été jugé qu'il y a tentative d'escroquerie et non chantage dans le fait d'individus qui, profitant de la publication dans un journal d'une contravention commise par un cafetier, se sont frauduleusement concertés pour lui inspirer la crainte de voir fermer son établissement et pour l'amener à leur remettre de l'argent à l'effet de se rémunérer de démarches imaginaires qu'ils promettaient de faire auprès de l'autorité administrative en vue de prévenir cette mesure de rigueur. — Aix, 13 avr. 1877, Salin et Duprat, [D. 77.2.203]

**27.** — Mais la dénonciation réalisée par une citation en police correctionnelle ne constitue pas le délit de menace de révélation ou d'imputations diffamatoires. — Cass., 10 juill. 1875, Paimparé, [*Bull. crim.*, n. 223]

**28.** — Ainsi que nous l'avons déjà dit, la menace de révélation d'un fait diffamatoire tombe sous l'application de l'art. 400, § 2, C. pén., du moment qu'elle a pour mobile un lucre illégi-

time alors même qu'il s'agit d'un fait vrai et punie telle qu'une condamnation réellement encourue. — Cass., 22 mars 1883, Maugé, *Bull. crim.*, n. 84

**29.** — Renferme cet élément l'acte du chef d'une maison qui menace un ou plusieurs de ses employés de les dénoncer faussement à la police comme coupables d'abus de confiance s'ils ne consentent pas à s'engager par écrit à se reconnaître coupables et à réparer le préjudice causé. — Cass., 20 mars 1885, Laplacette, [S. 85.1.185, P. 85.1.420]

**30.** — Parmi les menaces de révélations ou d'imputations d'un fait diffamatoire, c'est-à-dire de nature à nuire à l'honneur ou à la considération de la personne menacée, on doit comprendre les menaces de révélation d'un fait de nature à entrainer contre une personne une peine disciplinaire.

**31.** — Il en est ainsi spécialement de la menace faite à un courtier de commerce de dénoncer, s'il ne consent pas à payer une certaine somme d'argent, une contravention de nature à amener contre lui une peine d'amende et sa destitution, lorsque cette menace a eu lieu de mauvaise foi et pour réaliser un profit illégitime; peu importe que l'auteur de la menace imputât à ce courtier un détournement de clientèle, prétende avoir agi par représailles, s'il est constaté qu'il n'a pu se croire des droits à une réparation pécuniaire et qu'il a agi dans une idée de lucre aussi bien que de vengeance. — Cass., 24 févr. 1866, précité.

**32.** — ... De la menace implicite, mais manifeste et non équivoque, adressée par lettre à un huissier de dénoncer, s'il ne consent pas à payer une somme déterminée, des irrégularités par lui commises et de nature à motiver contre lui une poursuite disciplinaire, lorsque cette menace a eu lieu de mauvaise foi et pour réaliser un profit illégitime. — Cass., 4 juill. 1874, Robbe, [S. 75.1.435, P. 75.1080, D. 75.1.288]

**33.** — Il y a lieu de remarquer ici que, bien que la preuve soit admise contre les fonctionnaires en matière de diffamation, la menace de révélation de faits diffamatoires les concernant est néanmoins punie par l'art. 400, § 2. — Fabreguettes, *Traité des infractions de la parole, de l'écriture et de la presse*, t. 1, n. 1065.

**34.** — Il ne suffit pas, pour constituer le délit de chantage prévu par l'art. 400, § 2, C. pén., qu'il ait été fait une menace quelconque de nature à exercer une contrainte morale sur la victime : il faut encore qu'il y ait menace d'une révélation ou imputation diffamatoire; c'est là une condition essentielle qui ne peut être suppléée par aucune autre. — Cass., 26 avr. 1872, X..., [S. 72.1.310, P. 72.746, D. 72.1.474]

**35.** — Ainsi, le juge ne pourrait motiver la condamnation du prévenu sur l'intention malveillante et frauduleuse qu'il aurait manifestée de menacer une personne, ni prendre en considération pour l'appréciation du délit la dénonciation qu'il aurait ultérieurement portée contre cette personne. — Même arrêt.

**36.** — Jugé aussi que la tentative d'extorsion n'est pas suffisamment établie par l'arrêt qui ne spécifie pas la nature de la menace qui aurait été employée pour l'accomplissement de cette tentative. Mais la condamnation est légalement prononcée contre le rédacteur ou gérant d'un journal qui a menacé celui contre lequel l'extorsion a été pratiquée de publier dans ce journal une condamnation qu'il avait subie. Le délit est également caractérisé soit que, par ce moyen, le prévenu ait obtenu un abonnement à un journal éphémère, soit qu'il se soit fait remettre une somme d'argent sous promesse d'abonnement. — Cass., 22 mars 1883, précité.

**37.** — Cependant, pour constituer le délit de chantage, il n'est point nécessaire que le fait, objet de la diffamation ou de l'imputation diffamatoire, soit expressément énoncé ou précisé dans la menace : il suffit que cette menace y fasse allusion d'une façon suffisamment transparente pour émouvoir la victime de la menace et exercer sur elle une contrainte morale. — Cass., 4 juill. 1874, précité; — 4 janv. 1877, Coudray, [S. 77.1.95, P. 77.191, D. 77.1.416] ; — 18 avr. 1885, Coulomy, [*Bull. crim.*, n. 116] ; — 10 déc. 1886, Patin, [S. 88.1.399, P. 88.1.959, D. 87.1.364] — Dijon, 16 avr. 1879, L..., [S. 79.2.134, P. 79.587, D. 79.2.119]

**38.** — On peut notamment considérer comme impliquant une menace et comme rentrant dès lors dans les prévisions de l'art. 400, § 2, le fait par un individu de recruter des abonnements à une feuille créée par lui, dans une pensée de spéculation, pour la publication périodique des listes de protêts signifiés par les huissiers de Paris avec promesse d'y omettre, le cas échéant, le nom des abonnés. — Cass., 10 déc. 1886, précité.

**39.** — ... Ou l'insertion à diverses reprises dans un journal d'articles diffamatoires dirigés contre une partie avec une invitation clairement faite à celle-ci de trouver le moyen de faire cesser ces attaques. — Cass., 7 janv. 1887, Patin, [S. 88.1.399, P. 88.1.959, D. 87.1.364]

**40.** — Du reste, l'appréciation du sens et de la portée de la menace au point de vue de l'art. 400, C. pén., rentre dans le domaine souverain des juges du fond. — Cass., 4 juill. 1874, précité; — 4 janv. 1877, précité; — 18 avr. 1885, précité. — V. *suprà*, n. 10 et s.

§ 3. *Gain illégitime.*

**41.** — L'extorsion est un vol qui s'accomplit à l'aide d'une violence morale. Il ne faut pas, en effet, perdre de vue que l'art. 400 est compris au liv. 3, tit. 2, ch. 2 du Code pénal qui a pour titre : *Crimes et délits contre les propriétés*, et section 1, § 2 porte sous la rubrique *vols*. Ce texte est immédiatement suivi de l'art. 401, où on lit : « Les *autres* vols non spécifiés dans la présente section... ». Lorsque la menace est dirigée contre la personne et non contre la fortune, le texte à viser n'est pas l'art. 400, mais l'art. 305, C. pén., ou l'une des dispositions suivantes.

**42.** — Il s'ensuit que la menace doit avoir pour objet direct de voler soit une somme d'argent, soit un des titres obligatoires énumérés dans le § 1 de l'art. 400. C'est là ce qui donne au fait répréhensible sa criminalité, de même que l'escroquerie ne saurait être légalement punie sans les manœuvres qui la caractérisent. Il suit de là que toutes les fois que la menace n'aura d'autre objet que de faire remettre à l'agent ce qui lui est dû, toutes les fois qu'il n'aura employé ce moyen coercitif que pour exiger ce qu'il avait le droit de demander, pour revendiquer l'accomplissement d'une obligation, la réparation d'une lésion, il n'y aura pas de délit, lors même qu'il annoncerait l'intention de révéler le fait sur lequel il fonde sa réclamation; car si la menace de révélation peut dans ce cas prendre parfois un caractère odieux, elle n'est plus susceptible d'être incriminée puisqu'elle n'a plus pour objet *l'extorsion*, c'est-à-dire la remise ou l'appropriation de partie de la fortune d'autrui. — F. Hélie, *Comment.*, t. 5, n. 2133; Blanche, *Etudes sur le Code pénal*, t. 6, n. 72. — V. aussi Dutruc, sur l'art. 400 modifié, n. 111; Pellerin, *Comment.*, L. 13 mai 1863, p. 218.

**43.** — « Toutefois, disait le rapporteur du projet de loi au Corps législatif, il est bien entendu que la victime d'un crime ou d'un délit qui transige sur l'exercice du droit de porter plainte ou de se porter partie civile, loin de commettre une extorsion, obtient au contraire la réparation du préjudice qui lui a été causé et qu'en agissant ainsi elle ne fait rien qui ne soit licite et de nature à tomber sous l'application de la loi » (S. *L. annot.*, 1863, p. 64, 3e vol.; P. *Lois et décrets*, 1863, p. 113, 1er et 2e vol.).

**44.** — Tel serait, dit la circulaire ministérielle du 30 mai 1863, le cas du mari qui, sans connivence avec sa femme, placerait le complice de l'adultère entre la nécessité d'un sacrifice pécuniaire et le scandale d'une poursuite. L'indélicatesse ou une avidité méprisable ne peuvent rendre criminelle la renonciation prévue par l'art. 4, C. instr. crim., au droit consacré par l'art. 1 du même Code.

**45.** — En un mot, il n'y a pas délit de chantage lorsque l'auteur de l'extorsion a agi pour obtenir la réparation d'un dommage par lui réellement subi. — Cass., 20 mars 1885, Laplacette, [S. 85.1.185, P. 85.1.420] — V. aussi Caen, 20 nov. 1878, Hommey, [S. 80.2.202, P. 80.805]

**46.** — L'illégitimité seulement partielle du profit retiré empêche-t-elle l'existence du délit? Il a été jugé, à cet égard, qu'il n'y a pas délit dans le fait de l'individu lésé par un délit qui obtient par la menace d'une plainte une transaction lui assurant une réparation exagérée. — Grenoble, 7 mars 1887, Carus, [*J. de dr. crim.*, n. 8489] — Mais cette solution n'a pas prévalu devant la Cour de cassation.

**47.** — Il a été, en effet, décidé en sens contraire qu'il suffit, pour qu'il y ait délit d'extorsion de fonds, que le prévenu soit sans droit au moins sur une partie d'iceux. — Cass., 10 juill. 1875, Painparé, [*Bull. crim.*, n. 223] — V. aussi Caen, 20 nov. 1878, précité (arg. *à contrario*).

**48.** — ... Qu'il y a délit de chantage de la part de celui qui, lésé par un délit, cherche à obtenir par la menace d'une plainte une réparation excessive et hors de toute proportion avec le préjudice causé. Et, par exemple, la peine édictée par l'art. 400, § 2, doit être appliquée à l'individu qui, victime de larcins insignifiants commis par son domestique, se fait remettre par ce-

lui-ci pour prix de son silence une somme de beaucoup supérieure à la valeur des objets volés. — Trib. Périgueux, 17 mai 1876, Joulet, [D. 76.1.238] — *Sic*, Pellerin, *Comment. de la loi du 13 mai 1863*, p. 219.

### SECTION III.

#### Tentative.

**49.** — Le § 2, art. 400, réprime la tentative de chantage aussi bien que l'extorsion consommée. Cette tentative sera caractérisée par une menace, écrite ou verbale, de révélations ou d'imputations diffamatoires avec l'intention d'extorquer soit une remise de fonds ou valeurs, soit la signature ou remise d'un écrit, d'un acte, d'un titre, d'une pièce quelconque contenant ou opérant obligation, disposition ou décharge, mais ayant manqué son effet par des circonstances indépendantes de la volonté de son auteur.

**50.** — Il en sera ainsi, par exemple, lorsque la personne ne se sera pas laissé intimider et aura refusé de remettre ce qui lui était demandé. — Cass., 16 juill. 1875, Joulet, [S. 76.1.332, P. 76.794, D. 76.1.238]

**51.** — Il y a également tentative de chantage dans le fait de menacer par lettre une personne de publier contre elle un libelle diffamatoire sous certaines conditions déterminées, spécialement, en cas de non remboursement de frais de justice auxquels l'auteur du délit a été définitivement condamné par décision de justice souveraine vis-à-vis de la victime du chantage. Et le but de cupidité illégitime est établi par les constatations de l'arrêt jointes à l'affirmation que le prévenu était de mauvaise foi en écrivant une telle lettre. — Cass., 27 mars 1890, [cité par Casati, *op. et loc. cit.*]

**52.** — Il faut prendre garde, cependant, que la menace ne peut être incriminée à titre de tentative qu'autant qu'elle a pour but l'extorsion : il ne faut donc pas la séparer de ce but qu'elle poursuit et dont elle n'est qu'un acte préparatoire ou plutôt un commencement d'exécution. — F. Hélie, t. 5, n. 2132.

**53.** — En matière de tentative d'extorsion à l'aide d'une menace écrite de révélations ou d'imputations diffamatoires, les juges peuvent s'appuyer sur des circonstances même postérieures à l'émission de la menace pour décider que le but de cette menace était la remise d'une somme d'argent. — Cass., 16 juill. 1875, précité. — V. aussi Cass., 4 juill. 1874, Robbe, [S. 75.1.435, P. 75.1080, D. 75.1.280]

**54.** — Mais les juges ne pourraient pas s'appuyer sur des circonstances extrinsèques ou postérieures à l'émission de l'écrit incriminé pour suppléer aux éléments caractéristiques de la menace. Jugé, spécialement, que la tentative d'extorsion par le chantage n'existe que si la menace précise d'une révélation ou d'une imputation diffamatoire est constatée, qu'il ne suffit pas de relever à la charge de l'inculpé une intention malveillante et frauduleuse non plus que des actes postérieurs et extrinsèques au délit. — Cass., 26 avr. 1872, X..., [S. 72.1.310, P. 72.746, D. 72.1.474]

### SECTION IV.

#### Complicité.

**55.** — Les règles ordinaires de la complicité sont applicables en matière de chantage. Spécialement, se rend complice de ce délit celui qui facilite les rendez-vous des personnes diffamées avec l'auteur de la diffamation, de manière à rendre plus facile à celui-ci l'obtention de sommes d'argent. Est aussi complice du même délit celui qui fournit le texte d'un roman dont la publication doit avoir pour but de faciliter l'extorsion de sommes d'argent. — Lyon, 18 juill. 1888, [Monit. jud. Lyon, 13 août 1888]

**56.** — La complicité par aide et assistance des délits de menace et d'extorsion de fonds est suffisamment constatée par l'arrêt qui déclare que le complice a eu connaissance des délits, qu'il y a participé par sa correspondance avec les victimes d'iceux et par son choix des bijoux qui leur étaient livrés en vue des délits que l'auteur principal se proposait de commettre et a commis. — Cass., 10 juill. 1875, Painparé, [*Bull. crim.*, n. 223]

### SECTION V.

#### Poursuites.

**57.** — Le principe que le délit de diffamation ne peut être poursuivi que sur la plainte de la partie lésée ne s'applique pas au délit de chantage. Il peut être poursuivi d'office par le ministère public. — Cass., 28 juill. 1888, [cité par Casati, *op. et loc. cit.*] — *Sic*, Blanche, t. 6, n. 74; F. Hélie, *Comment.*, t. 5, n. 2132; Fabreguettes, t. 1, n. 1066.

**58.** — Mais le magistrat doit se faire un devoir d'apporter dans une matière aussi délicate une réserve et des ménagements tout particuliers. Il faut éviter qu'une intervention irréfléchie vienne précipiter des révélations qu'il importerait de prévenir plus encore que de réprimer (Circ. garde des sceaux, 30 mai 1863).

**59.** — Le délit de chantage peut aussi être l'objet d'une action civile; notamment, s'expose à être condamné à des dommages-intérêts celui qui intente des poursuites correctionnelles de mauvaise foi dans un intérêt de chantage et pour spéculer sur la situation du prévenu. — Trib. correct. de la Seine, 26 janv. 1886, [J. *le Droit*, 2 févr. 1886]

**60.** — En ce qui concerne l'admissibilité de la preuve, il a été jugé que ne viole pas l'art. 7, L. 20 avr. 1810, l'arrêt qui rejette des conclusions tendant à faire entendre des témoins en vue de reporter la culpabilité sur un tiers, alors qu'en admettant même que ce tiers ait directement participé à l'accomplissement du délit, cette circonstance ne pourrait ébranler l'autorité des faits souverainement constatés à la charge du prévenu. — Cass., 28 juill. 1888, précité.

**61.** — Lorsqu'un délit, bien que commis par la voie de la presse, spécialement un délit de chantage, est étranger à la matière de délits que prévoit et punit la loi du 29 juill. 1881, le prévenu poursuivi en vertu du droit commun ne peut se prévaloir des dispositions spéciales édictées par cette loi quant à la répartition de la responsabilité pénale. — Lyon, 16 nov. 1887, Escorbia, [D. 88.2.175] — Ainsi, par exemple, les art. 42 et s., L. 29 juill. 1881, ne permettent de poursuivre comme complices les auteurs des articles délictueux qu'à défaut des gérants. Dans l'espèce, Escorbia, l'auteur de l'article poursuivi, prétendait que le gérant du journal n'étant pas en cause, il devait être relaxé. Mais du moment que le chantage échappe à la réglementation particulière de la loi du 29 juill. 1881, ce moyen ne pouvait être accueilli.

**62.** — Jugé, d'autre part, que les délits de chantage commis par la voie de la presse ne peuvent être compris dans la loi d'amnistie du 19 juill. 1889, qui ne s'applique qu'aux délits commis en matière de presse et non aux délits commis par la voie de la presse. — Cass., 6 févr. 1890, [cité par Casati, *op. cit.*]

**63.** — Le délit de chantage prévu par l'art. 400, § 2, n'est prescrit que par le laps de temps exigé pour la prescription de droit commun, encore qu'il ait été commis à l'aide de publications faites par la voie de la presse. La prescription de trois mois édictée par l'art. 65, L. 29 juill. 1881, ne s'applique qu'aux délits de publication prévus par cette loi et ne saurait être étendu aux délits de même nature, définis soit par le Code pénal, soit même par des lois spéciales. — Cass., 7 janv. 1887, Regimbaut, [S. 88.1.399, P. 88.1.959, D. 87.1.365]; — 6 déc. 1888, [cité par Casati, *op. cit.* — Lyon, 16 nov. 1887, précité.

### SECTION VI.

#### Peines.

**64.** — Le délit de chantage prévu par le § 2 de l'art. 400, est puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans, et d'une amende de 50 à 3,000 fr.

**65.** — La condamnation n'entraîne aucune des peines accessoires prévues par l'art. 42, C. pén.

**66.** — L'art. 463, C. pén., sur les circonstances atténuantes est applicable.

**67.** — En outre, l'immunité résultant de l'art. 380, C. pén., en matière de vol, s'étend aux matières réprimées par l'art. 400. — Cass., 8 févr. 1840, Marchetti, [S. 40.1.641, P. 40.2.537]

### SECTION VII.

#### Législation comparée.

**68.** — Le chantage, qui n'est qu'une des formes de l'extorsion, ne fait pas dans toutes les législations l'objet de dispositions spéciales; il tombe alors sous le coup des articles généraux sur les menaces et l'extorsion. Voici, dans les principaux pays de l'Europe, les articles applicables.

§ 1. *Allemagne.*

**69.** — Le Code pénal, dans ses art. 253 et s., ne traite que de l'extorsion en général. — V. *infra*, v° *Escroquerie*, *Extorsion de titres et signatures.*

§ 2. *Angleterre.*

**70.** — Est puni de la même peine que le vol (*robbery*), [illegible] ger d'elle, avec menaces et sans motif valable, de l'argent ou tel autre objet de valeur (St. 24 et 25, Vict., c. 96, sect. 44).

**71.** — Est puni de même le fait d'envoyer ou de faire parvenir à une personne un écrit l'accusant ou la menaçant de l'accuser d'un acte délictueux, si le fait a eu pour but d'extorquer d'elle quelque avantage [illegible], sect. 46). — Stephen, *Comment. on the laws of England*, liv. 6, ch. 5, n. 3, t. 4, p. 134.

§ 3. *Autriche-Hongrie.*

**72.** — A. *Autriche.* — Se rend coupable d'extorsion (*öffentliche Gewaltthätigkeit durch Erpressung*) : 1° celui qui use de violence matérielle pour contraindre une personne à faire, à souffrir ou à ne pas faire une chose; 2° (et c'est cette seconde partie de l'article qui comprend le chantage), « celui qui directement ou indirectement, par écrit ou de vive voix ou de quelque autre façon, en donnant [illegible], menace une personne de porter atteinte à son corps, à sa liberté, *à son honneur* ou à sa propriété, dans le but de la contraindre à faire, à souffrir ou à ne pas faire une chose, lorsque la menace, eu égard aux circonstances et à la situation propre de la personne visée, ainsi qu'à la gravité du préjudice annoncé, est de nature à lui inspirer une crainte fondée; sans qu'il y ait à distinguer si ledit préjudice doit frapper la personne menacée elle-même, sa famille ou ses proches, ou quelque autre individu placé sous sa protection, ni si la menace a, ou non, été suivie d'effet » (C. pén. autr., § 98).

**73.** — La peine est de six mois à un an de travaux forcés (*schwerer Kerker*, § 100).

**74.** — B. *Hongrie.* — Commet le délit d'extorsion et encourt jusqu'à trois ans de prison quiconque, pour se procurer ou pour procurer à autrui un avantage pécuniaire illégitime, menace une personne de publier par la voie de la presse des assertions diffamatoires ou injurieuses (C. pén. de 1878, art. 351).

§ 4. *Belgique.*

**75.** — L'art. 470, C. pén. belg. actuel (modifié en 1868), qui correspond à l'art. 400, C. pén. franç. ne contient pas l'addition apportée à cet article en 1863, et est conçu, à l'égard du délit de chantage, en termes moins explicites que le § 2 de notre art. 400. Il dispose : « Sera puni des peines portées à l'art. 468, — c'est-à-dire de la réclusion, — comme s'il avait commis un vol avec violences ou menaces, celui qui aura extorqué, à l'aide de violences *ou de menaces*, soit des fonds, valeurs, objets mobiliers, obligations, billets, promesses, quittances, soit la signature ou la remise d'un document quelconque contenant ou opérant obligation, disposition ou décharge. »

**76.** — Mais, l'art. 483 déclarant que la loi entend par menaces « tous les moyens de contrainte morale par la crainte d'un *mal* imminent », sans distinguer entre un mal matériel et une atteinte à l'honneur ou à la considération qui est également un mal, la plupart des auteurs belges estiment qu'aujourd'hui le chantage tomberait sous le coup de l'art. 470 ci-dessus transcrit. — V. *Pandectes belges*, v° *Chantage*, n. 48 et s. — V. cependant Nypels, *C. pén. interpr.*, t. 3, p. 168.

§ 5. *Espagne.*

**77.** — Quiconque menace une autre personne de causer à elle ou à sa famille, dans leurs personnes, *leur honneur* ou leurs biens, un mal constituant un délit, est puni : 1° de la peine immédiatement inférieure en degré à celle qui est prévue par la loi pour le délit dont il a menacé, s'il a fait la menace en exigeant une somme ou en imposant quelque autre condition, même licite, et s'il a donné suite à son dessein, et de la peine inférieure de deux degrés, s'il n'y a pas donné suite; on applique le maximum de la peine si les menaces ont été faites par écrit ou par émissaire; — 2° des arrêts majeurs et d'une amende de 125 à 1,250 *pesetas*, si la menace n'était pas conditionnelle (C. pén. esp., de 1870, art. 507).

**78.** — Les menaces faites en ladite forme, mais portant sur un fait qui ne constitue pas un délit, sont punies des arrêts mineurs (art. 508).

**79.** — Dans les deux cas, le coupable peut être condamné, en outre, à donner caution de ne plus offenser la personne menacée et, à défaut, à la peine de l'interdiction de séjour (art. 509).

§ 6. *Italie.*

**80.** — Quiconque, en inculquant de façon ou d'autre la crainte d'un grave dommage à la personne, *à l'honneur* ou aux biens, ou en simulant un ordre de l'autorité, contraint quelqu'un à bailler, déposer ou mettre à la disposition du coupable de l'argent, des choses ou des actes emportant un effet juridique quelconque, est puni de deux à dix ans de réclusion (C. pén. ital., art. 409).

§ 7. *Pays-Bas.*

**81.** — Quiconque, dans le dessein de procurer à soi-même ou à un tiers un avantage illicite, force une personne, par la menace d'une diffamation, d'écrits diffamatoires ou de la révélation d'un secret, soit à lui remettre une chose appartenant en tout ou en partie à cette personne ou à un tiers, soit à contracter une obligation, soit à éteindre une créance, est puni, comme coupable de chantage, d'un emprisonnement de trois ans au plus. Le délit n'est poursuivi que sur la plainte de la victime (C. pén. néerl., art. 318).

§ 8. *Portugal.*

**82.** — Celui qui, au moyen de menaces verbales ou écrites de faire des révélations ou imputations injurieuses ou diffamatoires, ou sous prétexte de n'en point faire, extorque à autrui des valeurs ou le contraint à écrire, signer, délivrer, détruire et falsifier ou rendre inutile de quelque autre manière un écrit ou titre qui constitue, produit ou prouve un engagement ou une libération, est condamné aux peines prévues pour le vol, aggravées; mais la poursuite n'a lieu que sur la plainte de la victime (C. pén. port., de 1886, art. 452).

§ 9. *Russie.*

**83.** — Le Code pénal russe de 1866 punit le fait d'obliger une personne, « par des violences ou des menaces », à souscrire un engagement, à détruire une quittance ou à renoncer à un droit; et ensuite il prévoit une peine plus rigoureuse en cas de violences matérielles (art. 1686 et 1687); d'où l'on peut conclure que l'extorsion sous la menace de simples imputations diffamatoires tomberait déjà sous le coup de la première de ces deux dispositions. Mais le chantage n'est pas explicitement prévu.

§ 10. *Suède.*

**84.** — Sans traiter explicitement du chantage, le Code pénal de 1864, dans son chap. 15 sur les attentats contre la liberté individuelle, prévoit une peine pour le fait de contraindre autrui sans droit, et à l'aide de violences ou de menaces, à faire, à souffrir ou à ne pas faire quelque chose (§ 22). D'autre part, il punit celui qui, « verbalement ou par écrit aura menacé autrui d'exercer sur lui des actes de violence *ou de commettre envers lui une action coupable*, s'il l'a fait de telle manière ou dans des circonstances telles qu'il y avait lieu de s'attendre à l'exécution des menaces » (§ 23).

**85.** — Mais, dans les deux cas, l'action publique est subordonnée à une plainte de la victime (§ 24).

§ 11. *Suisse.*

**86.** — Le chantage n'est pas du nombre des infractions prévues par le Code pénal fédéral. Nous citerons les dispositions qui s'y rapportent de plus ou moins loin dans quelques-unes des principales législations cantonales.

**87.** — A. *Berne.* — Le Code pénal de 1866, dans son art. 208, traite de l'extorsion (V. *infrà*, v° *Escroquerie*, *Extorsion de titres ou signatures*), mais non du chantage au sens propre de cette expression.

**88.** — B. *Fribourg.* — De même, le Code pénal de Fribourg, aux art. 388 et s., prévoit et punit les menaces, et aux art. 226 et s., l'extorsion. Il ne s'occupe pas spécialement du chantage.

**89.** — C. *Genève.* — « Quiconque, à l'aide de la menace écrite ou verbale de révélations ou d'imputations diffamatoires, aura extorqué soit la remise de fonds ou valeurs, soit la signature ou remise d'écrits » impliquant obligation ou libération, « sera puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans ». La tentative est punissable conformément à la loi (C. pén. genev. de 1874, art. 332).

**90.** — D. *Neuchatel.* — Le Code pénal de 1891 prévoit expressément le chantage, en les termes suivants : « Art. 381. Celui qui, par menace écrite ou verbale, de révélations ou d'imputations scandaleuses ou diffamatoires, se fait remettre des fonds ou valeurs, ou contraint une personne à faire tout autre acte ou à s'en abstenir, au préjudice de sa fortune ou de celle d'autrui, sera puni de la réclusion jusqu'à trois ans et de l'amende jusqu'à 5,000 francs. »

**91.** — E. *Soleure.* — « Celui qui contraint (*zwingt*) une personne à faire, à souffrir ou à ne pas faire quelque chose, dans le dessein de se procurer à lui-même ou à autrui un avantage illicite se rend coupable d'extorsion, et il est puni : 1° d'après les dispositions des art. 138 et 139 (relatifs au vol, *Raub*), si l'extorsion a eu lieu avec violence contre la personne ou sous la menace d'un danger immédiat pour sa vie ou son corps; 2° dans les autres cas, d'une réclusion (*Einsperrung*) de deux ans au plus, ou d'emprisonnement; dans les cas tout à fait peu graves, d'une amende de 100 fr. au plus ». La seconde partie de l'article s'appliquerait manifestement au chantage (C. pén. soleur., art. 141).

**92.** — F. *Saint-Gall.* — « Quiconque menace une personne d'un crime ou d'un délit contre la vie, la santé, l'honneur ou les biens soit de cette personne, soit des membres de sa famille doit, du moment que la menace était réellement de nature à l'effrayer, être condamné, sur la plainte de la victime, à une amende de 500 fr. au plus ou à un emprisonnement de trois mois au plus; ces peines peuvent être cumulées » (C. pén. de 1885, art. 105).

**93.** — G. *Valais.* — L'art. 304, C. pén., punit l'extorsion « par violences ou menaces », mais non le chantage. L'art. 272 punit la menace « de tout attentat de nature à compromettre gravement la personne, l'honneur ou la propriété de quelqu'un », mais ne s'occupe pas du cas spécial où la menace a été faite en vue de procurer à son auteur un bénéfice pécuniaire ou autre.

**94.** — H. *Vaud.* — Le Code vaudois prévoit et punit dans les mêmes termes que le Code valaisan la menace, mais sans s'être préoccupé, non plus, du cas spécial de chantage (art. 260). Sous la rubrique de l'extorsion, il traite de l'extorsion par des violences ou menaces de violences, mais non par la menace d'une diffamation (art. 280).

**95.** — I. *Zurich.* — Le Code, aux art. 148 et 161, prévoit l'extorsion et le fait d'obliger illégalement une personne à faire, à souffrir ou à ne pas faire quelque chose. Il ne s'occupe pas spécialement du chantage.

## CHAPELAIN.

**1.** — On appelait autrefois *chapelain* le prêtre titulaire d'une chapelle ou chapellenie, soit existant séparément, soit attachée à un chapitre ou à une église.

**2.** — « En particulier, disait Denizart (v^is *Chape*, *Chapelle*, etc., n. 17), on appelle chapelains les desservants et habitués d'un chapitre, ou d'une église, institués pour suppléer les chanoines dans leurs fonctions; ils ne peuvent prétendre ni siège, ni stalle au chœur, ni séance au chapitre dans les assemblées ordinaires ». — V. *suprà*, v° *Chanoine*, et *infrà*, v° *Chapitre*.

**3.** — Avant la Révolution, le clergé de la cour comptait un certain nombre de prêtres désignés sous le nom de chapelains, et dont il ne faut pas confondre les fonctions avec celles des aumôniers, dont les devoirs consistaient à assister le roi ou le membre de la famille royale auquel ils étaient attachés, dans l'accomplissement de leurs devoirs religieux. Inférieurs aux aumôniers dans la hiérarchie, les chapelains avaient pour attribution spéciale la célébration de la messe dans la chapelle qu'ils étaient appelés à desservir.

**4.** — Les chapelains du roi célébraient toutes les messes basses qui se disaient devant le roi dans la chapelle ou dans l'oratoire de Sa Majesté. On distinguait autrefois ceux de la chapelle et ceux de l'oratoire; ces deux titres furent réunis sous le règne de Louis XIII. Les chapelains du roi, au nombre de huit, non compris le chapelain ordinaire, servaient deux par quartier. Leurs appointements étaient, pour le chapelain ordinaire, de 1,200 livres et de 1,075 livres pour sa dépense; pour les chapelains de quartier, de 240 livres, et une somme par jour pour la table.

**5.** — Des chapelains étaient également attachés au service des chapelles de la reine et des membres de la famille royale, ainsi qu'aux chapelles royales du Louvre et de Meudon.

**6.** — Le titre de chapelain est aujourd'hui donné quelquefois, indistinctement avec celui d'aumônier, au prêtre chargé de desservir une chapelle, soit privée, soit d'une communauté religieuse ou d'un établissement public, tel qu'un hospice. Mais c'est là une appellation uniquement consacrée par l'usage et qui n'est jamais employée dans le langage officiel, le mot *chapelain* ne se trouvant pas mentionné dans la législation concordataire et les prêtres chargés du service d'une chapelle étant en réalité des *vicaires*. — V. *infrà*, v° *Chapelle*.

## CHAPELLE.

### Législation.

C. pén., art. 294; — Concordat du 26 mess. an IX, art. 9; — L. 18 germ. an X (*relative à l'organisation des cultes*), art. 44, 61 et 62; — Décr. 18 mai 1806 (*concernant le service dans les églises et les convois funèbres*), art. 1 et 2; — Décr. 30 sept. 1807 (*qui augmente le nombre des succursales*), art. 8 et s.; — Décr. 30 déc. 1809 (*concernant les fabriques des églises*); — Décr. 22 déc. 1812 (*relatif au mode d'autorisation des chapelles domestiques et oratoires particuliers*); — Ord. 2 avr. 1817 (*qui détermine les règles à suivre pour l'acceptation des dons et legs qui peuvent être faits en faveur tant des établissements ecclésiastiques que de tous autres établissements d'utilité publique, en vertu de la loi du 2 janv. 1817 et de l'art. 910 du Code civil*); — Ord. 28 mars 1820 (*qui autorise, sous les conditions y exprimées, les fabriques des succursales à se faire remettre en possession des biens et rentes appartenant autrefois aux églises qu'elles administrent*), art. 2 et 3; — Ord. 12 janv. 1825 (*relative aux conseils de fabrique des églises*), art. 1; — L. 5 avr. 1884 (*sur l'organisation municipale*), art. 136, §§ 11 et 12.

### Bibliographie.

Affre, *Traité de l'administration temporelle des paroisses*, 1845, 4e édit., 1 vol. in-8°, p. 31 et s., 163 et s., 253. — André, *Cours alphabétique et méthodique de droit canon*, 1860, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chapelle-Chapellenie*. — Aucoc, *Traité des sections de commune et des biens communaux*, 1861, 1 vol. in-8°, n. 164 et s. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v^is *Cultes*, *Edifices consacrés au culte*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1892, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chapelle*. — De Champeaux, *Le droit civil ecclésiastique français*, 2 vol. in-8°, *passim*. — Dubief et Gottofrey, *Code ecclésiastique*, 1888, 1 vol. in-16, p. 55 et s. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6e édit., 3 vol. in-8°, n. 704, 705, 1401, 1517, 1549 *ter*. — Dufour, *Traité de la police des cultes*, 1847, 1 vol. in-8°, p. 406, 571, 572; — *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 6, n. 234 et s., 282. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, t. 3, n. 1787. — Gaudry, *Traité de la législation des cultes et spécialement du culte catholique*, 1854, 3 vol. in-8°, t. 2, p. 307 et s. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1784-1785, 17 vol. in-4°, v° *Chapelle-Chapellenie*. — Jeanvrot, *Manuel de la police des cultes*, 1888, 2 fascicules, t. 1, p. 49 et s. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Chapelle*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°. t. 5, n. 468. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Chapelle-Chapelain-Chapellenie*. — Portalis, *Discours, rapports et travaux inédits sur le concordat de 1801*, 1845, 1 vol.

in-8°, p. 71, 268. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Chapelle*. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit*, 20 livraisons, v° *Chapelle*. — Sentupéry, *Manuel pratique d'administration*, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 571 et s., 1091 et s. — Vuillefroy, *Traité de l'administration du culte catholique*, 1842, 1 vol. in-8°, v° *Chapelle*, *Oratoire*.

Le Roux, *Les chapelles privées*, 1886, 1 vol. in-8°.

INDEX ALPHABÉTIQUE.



DIVISION.



## SECTION I.

### Notions générales et historiques.

**1.** — Une chapelle est un lieu destiné à l'exercice du culte, mais d'une importance moindre que les églises paroissiales pourvues d'un titre de *cure* ou de *succursale* (V. ces mots). Le mot chapelle désigne également le titre légal sous lequel l'exercice du culte est autorisé dans ces édifices d'importance secondaire.

**2.** — Dans notre ancien droit, l'établissement des chapelles était très-fréquent (Guyot, *Rép.*, v° *Chapelle*). « La volonté d'un particulier à l'article de la mort, dit cet auteur, suffisait pour cela : son testament valait un titre de fondation. Mais, dans la suite des temps, et aujourd'hui particulièrement, depuis l'édit de 1740, qu'on appelle l'édit des gens de main-morte, il faut le concours de la puissance ecclésiastique et de la puissance séculière ». — Ces principes de l'édit de 1740 ont été maintenus par la législation concordataire, et notamment par les art. 44, 61 et 62; L. 18 germ. an X, les décrets des 30 sept. 1807 et 22 déc. 1812, et par l'art. 294, C. pén., en vertu desquels aucun lieu de culte ne peut être ouvert en France sans l'autorisation du pouvoir civil.

**3.** — Il faut encore remarquer que l'usage a consacré improprement le nom de *chapelle d'un évêque*, pour désigner les ornements particuliers d'un pontife, y compris la croix, la crosse, etc. — Dans l'ancien droit, la chapelle de l'évêque acquise par lui appartenait de droit, à sa mort, à l'église cathédrale, et dans plusieurs diocèses même, du jour de son avènement. Aujourd'hui la chapelle acquise par lui reste sa propriété personnelle, et, à défaut de dispositions spéciales, passe à sa mort à ses héritiers.

**4.** — On divise les chapelles en deux catégories bien distinctes : 1° les chapelles publiques; 2° les chapelles privées. Les unes comme les autres ne peuvent être ouvertes au culte qu'en vertu d'un décret du président de la République rendu en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des Cultes (L. 18 germ. an X, art. 9 du Concordat et art. 44, 61 et 62 des articles organiques; Décr. des 30 sept. 1807 et 22 déc. 1812; art. 294, C. pén.; Circ. minist. des 8 oct. 1880 et 4 juill. 1882).

**5.** — Indépendamment de ces chapelles, qui sont en réalité de petites églises distinctes, il y a les *chapelles d'églises* qui font partie intégrante des églises paroissiales elles-mêmes.

## SECTION II.

### Chapelles publiques.

**6.** — La loi du 18 germ. an X ne reconnaissait, pour assurer l'exercice public du culte, que les titres de *cures* et de *succursales* (art. 60 et s.). — V. *infrà*, v^is^ *Cures*, *Succursales*.

**7.** — Mais, en présence des demandes croissantes des populations, et pour ne pas augmenter indéfiniment le nombre des succursales qu'il portait déjà de 24,000 à 30,000, le décret du 30 sept. 1807 (art. 8 et s.) permit l'établissement de chapelles ou d'annexes « dans les paroisses trop étendues ou lorsque la difficulté des communications l'exigerait » (art. 8).

**8.** — Si l'on examine avec attention les termes et l'esprit des art. 8, 9, 10 et 13 de ce décret, on reconnaît que le législateur n'a pas eu, en 1807, l'intention de donner aux chapelles l'importance qu'elles ont postérieurement acquise. Il tentait, pour la première fois depuis 1802, de mettre à la charge des communes toutes les dépenses du culte. Dans la crainte, sans doute, que cet essai, soumis aux fluctuations d'opinions des conseils municipaux, n'eût pas un succès durable, il fit seulement d'une chapelle un établissement accessoire dépendant des paroisses. L'influence des habitudes communales, l'usage, la jurisprudence et quelques dispositions ultérieures de la législation ne tardèrent pas à modifier le caractère primitif de l'institution. C'est ainsi que, comme nous le verrons ci-après (n. 11 et s.) la chapelle proprement dite ou chapelle paroissiale a, aux termes de l'avis du Conseil d'Etat du 28 déc. 1819, de art. 2 de l'ordonnance royale du 28 mars 1820 et de l'art. 1, Ord. 12 janv. 1825, le droit d'avoir une fabrique et une circonscription spéciale. — Block, *Dictionnaire d'administration française*, v° *Chapelle*.

**9.** — Les chapelles publiques sont de deux sortes :

1° La *chapelle* proprement dite, appelée aussi *chapelle simple*

ou *chapelle vicariale*, *chapelle communale*, et plus exactement, suivant la dénomination actuellement adoptée par le Conseil d'Etat, *chapelle paroissiale*.

2° La *chapelle de secours* ou *oratoire public*, anciennement appelée *annexe* (Décr. 30 sept. 1807).

### § 1. *Chapelles paroissiales.*

**10.** — La chapelle ou chapelle paroissiale n'est accordée généralement qu'à une commune entière qui, réunie à une autre pour le culte, désire recouvrer ou acquérir l'autonomie religieuse (Circ. minist. 4 juill. 1882). — C'est pour ce motif qu'on l'appelle quelquefois *chapelle communale*. Ce n'est que très-exceptionnellement qu'elle peut être établie dans une section de commune, par exemple dans un quartier de grande ville où l'augmentation de la population nécessite la création d'une paroisse nouvelle.

**11.** — La chapelle a, en effet, une circonscription territoriale distincte ou circonscription paroissiale.

**12.** — Comme la cure ou la succursale, elle comporte une fabrique absolument distincte de celle de l'église à laquelle elle était antérieurement rattachée, et cette fabrique est constituée comme dans les cures ou succursales conformément aux prescriptions du décret du 30 déc. 1809.

**13.** — Elle a une personnalité civile propre et les dons ou legs faits à une chapelle régulièrement établie sont acceptés, en son nom, sous l'autorisation du gouvernement, comme pour une cure ou succursale, suivant les règles tracées par l'ordonnance du 2 avr. 1817, c'est-à-dire par le trésorier de la fabrique de ladite chapelle.

**14.** — Cette fabrique a son budget distinct et la commune ou la section de commune érigée en chapelle n'est plus en aucune façon tenue de concourir aux dépenses du culte dans la paroisse dont elle faisait antérieurement partie; elle a son autonomie paroissiale.

**15.** — Par contre, les obligations de la commune dont l'église a été érigée en *chapelle* sont les mêmes que celles dont l'église a le titre de cure ou de succursale, c'est-à-dire que, par application de l'art. 136, §§ 11 et 12, L. 5 avr. 1884, la commune, en cas d'insuffisance des ressources de la fabrique, peut être tenue de faire face à la dépense du logement du desservant ou aux grosses réparations de l'église si elle est propriété communale. Mais alors la commune peut participer aux crédits inscrits au budget des cultes pour secours pour églises et presbytères, ce qui n'est pas possible lorsqu'il s'agit d'une église non paroissiale comme la chapelle de secours dont nous parlerons plus loin. — V. *infrà*, n. 33.

**16.** — En un mot, la *chapelle* constitue une véritable paroisse autonome, absolument comme la *cure* ou la *succursale*, et depuis 1885 le budget des cultes ne comportant plus de crédits pour la création de nouvelles cures ou succursales, lorsque la nécessité de la création d'une paroisse est reconnue, s'il n'y a pas possibilité de transférer d'un édifice à un autre un titre de succursale, l'église reçoit le titre de chapelle (Circ. 4 juill. 1882). C'est donc avec raison que les chapelles de cette nature sont appelées *chapelles paroissiales*.

**17.** — La seule différence qui existe entre une succursale et une chapelle paroissiale c'est que, tandis que l'Etat alloue un traitement annuel de 900 fr. au desservant de la première, le traitement de l'ecclésiastique chargé du service de la chapelle demeure exclusivement à la charge des habitants.

**18.** — Cependant il peut arriver que le ministre des Cultes attache par arrêté à cette chapelle l'indemnité de 450 fr. que l'Etat attribue annuellement à un certain nombre de vicaires (V. *infrà*, v° *Vicaires*). C'est dans ce cas que la chapelle a été appelée quelquefois *chapelle vicariale*.

**19.** — D'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, la création d'une chapelle doit être provoquée par une délibération du conseil municipal. Dans tous les cas, le Conseil d'Etat et l'administration se refusent à autoriser une telle création contrairement à l'avis du conseil municipal, par cette raison qu'elle est de nature à grever dans certains cas, le budget de la commune. — V. *suprà*, n. 15.

**20.** — La délibération du conseil municipal doit contenir l'engagement de pourvoir, en cas d'insuffisance des ressources de la fabrique, au traitement de l'ecclésiastique chargé de desservir la chapelle (Décr. 30 sept. 1807, art. 9), à moins cependant que le traitement ne soit assuré, soit par la fabrique, soit par des habitants (Av. Cons. d'Et., 9 juill. 1887).

**21.** — Il est également nécessaire que les conseils de fabrique des paroisses dont il s'agit de distraire une portion du territoire pour ériger de nouvelles chapelles aient été préalablement consultés (Av. sect. de l'Intérieur et des Cultes du Conseil d'Etat, 19 nov. 1879).

**22.** — L'érection ne peut être accordée, si la pleine propriété de la chapelle n'est pas assurée préalablement soit à la commune, soit à la fabrique; si la population des communes qu'il s'agit de séparer au point de vue du service du culte est trop faible (Av. Cons. d'Et., 5 avr. 1882); — si les communes qu'il s'agit de séparer sont trop proches les unes des autres (Av. Cons. d'Et., 9 août 1882); — si la mesure doit avoir pour effet d'obliger la commune à recourir à des ressources extraordinaires pour faire face aux dépenses occasionnées par la création de la chapelle (Av. Cons. d'Et., 15 mai 1884, 28 août 1884).

**23.** — Voici d'ailleurs la nomenclature des pièces qui doivent composer le dossier d'une demande d'érection de chapelle : 1° délibération du conseil municipal contenant l'engagement de fournir au chapelain, *sur les revenus ordinaires de la commune*, un traitement annuel de 300 fr. au moins, ou un engagement souscrit par les habitants; 2° délibération du conseil de fabrique du chef-lieu paroissial; 3° procès-verbal d'enquête *de commodo et incommodo*; 4° certificat constatant qu'il existe une église et un presbytère en bon état, appartenant à la commune ou à la future fabrique, ou justification qu'il existe des ressources suffisantes pour se procurer ces édifices; 5° chiffre de la population catholique de la paroisse projetée : ce chiffre ne doit pas être inférieur à 300 habitants; 6° certificat de l'ingénieur des ponts et chaussées indiquant la distance qui sépare l'église à ériger de l'église paroissiale, et l'état des communications; 7° inventaire des vases sacrés, ornements et autres objets mobiliers que possède l'église; 8° le plan, en triple expédition, revêtu de l'approbation des autorités diocésaines et départementales de la circonscription de la paroisse nouvelle; 9° budgets des communes, budgets et comptes des fabriques intéressées, pour les trois dernières années. Pour la fabrique, ces documents doivent être dressés sur les modèles annexés à la circulaire du 21 nov. 1879 et les comptes doivent être certifiés par le maire, conformes à la copie déposée à la mairie en vertu de l'art. 89, Décr. 30 déc. 1809; 10° proposition de l'évêque; 11° avis motivé du préfet, en forme d'arrêté.

**24.** — Le dossier ainsi constitué est transmis par le préfet au ministre des Cultes (Décr. 30 sept. 1807, art. 12).

**25.** — La chapelle est établie, s'il y a lieu, par un décret du président de la République sur l'avis de la section de l'Intérieur et des Cultes du Conseil d'Etat ou, suivant les cas, de l'assemblée générale du Conseil d'Etat.

### § 2. *Chapelles de secours ou oratoires publics.*

**26.** — La chapelle de secours ou oratoire public, anciennement appelée *annexe*, est une église située dans la circonscription d'une cure ou succursale (Décr. 30 sept. 1807, art. 13), et où la célébration publique du culte est autorisée, sur la demande de la fabrique de cette cure ou succursale, pour la commodité d'un groupe d'habitants trop éloignés de l'église paroissiale.

**27.** — La chapelle de secours, à la différence de la chapelle paroissiale, ne forme pas une circonscription ecclésiastique; elle n'a pas de territoire propre.

**28.** — Elle n'a ni fabrique, ni conseil de fabrique. C'est le conseil de fabrique du chef-lieu paroissial qui est chargé de son administration temporelle, mais les recettes et dépenses de la chapelle de secours doivent faire l'objet d'un compte distinct annexé aux comptes et budgets du chef-lieu paroissial.

**29.** — La chapelle de secours n'ayant ni circonscription ni fabrique distincte, ne jouit pas de la capacité civile. — C'est le conseil de fabrique du chef-lieu paroissial qui la représente et accepte les libéralités qui peuvent lui être faites.

**30.** — La chapelle de secours est généralement établie dans des hameaux ou sections de communes. Elle peut cependant être établie dans une commune.

**31.** — Mais, par le fait même que le titre de chapelle de secours ne comporte pas de circonscription distincte, ne constitue pas une paroisse en un mot, l'érection en chapelle de secours

de l'église d'une commune n'a pas pour conséquence de conférer à cette commune son autonomie paroissiale.

**32.** — Cette commune n'en reste pas moins rattachée pour le culte à la commune chef-lieu de la paroisse, et par suite elle reste tenue de contribuer aux dépenses obligatoires du culte dans cette commune.

**33.** — Mais, par contre, aucune charge ne peut incomber obligatoirement à la commune ou à la fabrique du chef de la chapelle de secours (Av. Cons. d'Et., 5 janv. 1869).

**34.** — Etablie pour la commodité d'un groupe d'habitants, dans un endroit où la création d'une paroisse n'a pas paru nécessaire, la chapelle de secours doit se suffire à elle-même; aucune charge obligatoire n'en peut résulter pour la fabrique ou la commune, qui ne sont tenues qu'à l'égard de l'église paroissiale.

**35.** — Aussi, les chapelles de secours, à la différence des chapelles paroissiales, n'ont-elles droit à aucune allocation sur les fonds inscrits au budget des cultes pour travaux aux édifices communaux affectés au culte.

**36.** — Ordinairement, la chapelle de secours est desservie par le curé de la paroisse ou l'un de ses vicaires; cependant des fondations particulières, ou bien encore les dons volontaires des habitants, ou les fonds donnés par la fabrique peuvent y attacher un vicaire spécial, appelé souvent chapelain; ce chapelain est toujours placé sous l'autorité immédiate du curé.

**37.** — Une chapelle de secours ne peut être ouverte dans un immeuble appartenant à un particulier; il est de jurisprudence constante, au Conseil d'Etat, que l'édifice appartienne à la fabrique ou à la commune. — V. notamment Av. Cons. d'Et., 30 janv. 1884; 16 mai 1888; 29 janv. 1889.

**38.** — Pendant quelque temps, on avait admis que l'édifice, à la différence de ce qui est exigé pour la cure, la succursale ou la chapelle paroissiale, pouvait être seulement loué à la fabrique ou à la commune (Circ. 8 oct. 1880).

**39.** — Mais la chapelle de secours ayant un caractère permanent et constituant une fraction de capacité civile, la jurisprudence du Conseil d'Etat n'admet plus cette dérogation au principe en vertu duquel la perpétuité des établissements publics doit être assurée par la pleine propriété de leur siège.

**40.** — Du principe que la chapelle de secours doit toujours appartenir à la fabrique ou à la commune, il résulte qu'un lieu de culte de cette nature ne pourrait jamais être établi dans l'intérieur d'une usine ou d'une cité ouvrière appartenant à un industriel ou à une société industrielle. — V. Av. Cons. d'Et., 16 mai 1888.

**41.** — Si l'on veut obtenir l'érection en chapelle de secours d'un édifice appartenant à un particulier, il est donc nécessaire que la propriété de cet édifice soit tout d'abord transférée à la fabrique ou à la commune, par acte authentique (vente ou donation).

**42.** — Si la chapelle a été construite par une société civile, tous les membres de cette société doivent concourir individuellement à l'acte de vente ou de donation consenti à la fabrique ou à la commune (Av. Cons. d'Et., 24 juin 1890).

**43.** — Avant d'autoriser la création d'une chapelle de secours, il convient d'examiner à quelle distance est situé le chef-lieu paroissial et quel est le nombre des habitants qui fréquenteront la nouvelle église. C'est ainsi qu'il n'y a pas lieu d'autoriser l'érection d'une église en chapelle de secours quand le chef-lieu paroissial paraît trop rapproché et que le nombre des habitants du hameau (115) est trop peu élevé (Av. Cons. d'Et., 10 nov. 1880).

**44.** — Il faut aussi que la demande soit justifiée par la nécessité de faciliter aux habitants la satisfaction de leurs besoins religieux, et qu'il ne s'agisse pas, par exemple, d'ouvrir une église où l'on ne dira la messe qu'une fois par an, ou dans le but unique de recueillir un legs (Av. Cons. d'Et., 6 juill. 1880).

**45.** — De même que pour l'ouverture de tout autre lieu public de culte, la demande d'ouverture d'une chapelle de secours doit être accompagnée de la preuve que les ressources de cette église seront suffisantes pour faire face aux frais du culte (Av. Cons. d'Et., 21 juill. 1886).

**46.** — L'avis du conseil municipal est indispensable et, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, le Conseil d'Etat et l'administration refusent d'accueillir la demande d'ouverture d'une chapelle de secours à laquelle le conseil municipal est opposé. — V. Av. Cons. d'Et., 20 juin 1882.

**47.** — Les pièces à produire à l'appui d'une demande d'érection en chapelle de secours sont :

1° Délibération du conseil municipal sur la nécessité de la chapelle projetée (augmentation de la population. Trop grand éloignement de l'église paroissiale. Insuffisance de cette église. Voies de communication difficiles. Sacrifices des habitants. Souscriptions, etc.....

2° Délibération du conseil de fabrique du chef-lieu paroissial contenant l'engagement formel de se charger de l'administration de la chapelle de secours, d'en percevoir toutes les recettes et d'en ordonnancer les dépenses, de manière à ce que cette gestion forme un budget spécial annexé au budget paroissial.

3° Enquête de commodo et incommodo.

4° Engagement personnel du curé ou desservant de la paroisse que les offices religieux seront célébrés sous son autorité et sa surveillance (Circ. 8 oct. 1880), et que la célébration régulière et habituelle du culte n'en sera point entravée (Av. Cons. d'Et., 18 juin 1879).

5° Ressources actuelles, avec état des recettes et dépenses ordinaires présumées de la future chapelle.

6° Budgets de la commune, comptes et budgets de la fabrique, pour les trois dernières années.

Les *comptes* doivent être visés et certifiés par le maire conformes à la copie déposée à la mairie, en vertu de l'art. 89, Décr. 30 déc. 1809 (notes de la section de l'Intérieur du Conseil d'Etat, 26 juill.-27 nov. 1882 et 26 déc. 1882).

7° Justification que le lieu où s'exercera le culte appartient à la commune ou à la fabrique.

Quand l'édifice, appartenant à des particuliers, doit être abandonné à la commune ou à la fabrique, il faut que le décret d'érection autorise, en même temps, l'acceptation de la donation.

8° Inventaire des objets mobiliers devant servir à la célébration du culte dans la chapelle à ériger.

9° Chiffre de la population appelée à suivre les offices (certifié conforme par le sous-préfet) (Circ. 21 août 1833, 8 oct. 1880).

10° Certificat de l'ingénieur de l'arrondissement indiquant la distance qui sépare la chapelle à ériger de l'église paroissiale, ainsi que l'état des voies de communication (Circ. 8 oct. 1880).

11° Avis motivé de l'évêque.

12° Avis du préfet en forme d'arrêté (note de la section de l'Intérieur du Conseil d'Etat du 29 déc. 1879).

**48.** — Sur le vu de ces pièces, la chapelle de secours est établie, s'il y a lieu, par un décret du président de la République rendu après avis de la section de l'Intérieur et des Cultes du Conseil d'État (Décr. 30 sept. 1807, art. 12).

**49.** — Si, à la suite de la translation à une chapelle de secours du titre de succursale qui reposait sur une autre église, l'administration propose de donner à cette dernière le titre légal de l'ancienne chapelle, l'autorisation ne peut être accordée que sur la demande de l'autorité diocésaine après qu'il aura été procédé à une instruction régulière dans les formes habituelles (Av. Cons. d'Et., 21 nov. 1883).

## Section III.

### Chapelles privées, ou oratoires particuliers.

**50.** — La chapelle privée, nommée d'ordinaire *chapelle domestique* ou *oratoire particulier*, est un lieu particulier où des personnes qui ne peuvent aller à la paroisse sont autorisées à entendre l'office divin, et à pratiquer les exercices de piété (L. organ. 18 germin. an X, art. 44; Décr. 22 déc. 1812; Circ. minist. 8 oct. 1880).

**51.** — On appelle plus particulièrement *oratoire particulier* la chapelle qui est destinée à un établissement public, tel qu'un hospice, un établissement de congrégation ou un pensionnat; et *chapelle domestique* celle qui est établie par un particulier pour son service personnel et celui de sa maison; mais, administrativement parlant, ces deux sortes de chapelles doivent être confondues parce qu'elles sont soumises au même régime légal.

**52.** — Aucun oratoire particulier ne peut être établi soit dans un établissement public, soit dans une maison particulière, sans une autorisation expresse du gouvernement. — Les évêques ne peuvent consacrer la chapelle que sur la représentation du décret d'autorisation (Décr. 22 déc. 1812, art. 1 et 4; Circ. min. 27 fructid. an XI; 8 févr. 1823; Circ. 8 oct. 1880).

**53.** — La demande peut être formée en faveur : 1° des éta-

blissements publics, tels qu'hospices, prisons, maisons de détention et de travail (Décr. 22 déc. 1812, art. 2); 2° des congrégations religieuses (*ibid.*); 3° des lycées et des collèges (*ibid.*), ou même de simples pensions, lorsqu'il s'y trouve un nombre suffisant d'élèves, et qu'il y a des motifs déterminants (art. 4); évidemment, la demande pourrait être légalement formée en faveur d'un établissement secondaire ecclésiastique; 4° des grands établissements de fabriques ou de manufactures, ou des particuliers demeurant soit à la ville, soit à la campagne (art. 2).

**54.** — Toutefois, aucune chapelle ou oratoire ne peut exister dans les villes que pour des causes graves, et pour la durée de la vie de la personne qui a obtenu la permission (Décr. 22 déc. 1812, art. 5).

**55.** — « Dans les villes, dit le rapport à l'Empereur (1812), l'autorisation d'élever des chapelles ou oratoires particuliers était autrefois accordée très-rarement, quoiqu'elle dépendît seulement des évêques; à l'époque de la Révolution, il n'y avait à Paris qu'un seul individu qui en jouît. Il en est autrement du particulier qui habite la campagne dans une maison isolée; ses infirmités et l'éloignement de l'église peuvent le mettre dans le cas d'obtenir l'autorisation d'un oratoire... »

**56.** — L'instruction concernant la demande d'ouverture d'un oratoire particulier doit contenir des renseignements sur l'éloignement de l'église paroissiale, l'organisation de l'établissement dans lequel il s'agit de l'ouvrir, le nombre des personnes qui y résident, leur âge, afin de savoir si les pensionnaires ne peuvent se rendre sans difficultés à l'église paroissiale, lorsqu'il s'agit d'un pensionnat de jeunes enfants, ainsi que les conditions de l'habitation et du logement des ouvriers, lorsqu'il s'agit d'une chapelle à ouvrir dans un centre industriel (Av. de la sect. de l'Intér. et des Cultes du Cons. d'Et., 23 juin 1886 et 16 mai 1888).

**57.** — Il a été décidé, à diverses reprises, qu'il n'y a pas lieu d'autoriser l'ouverture d'un oratoire particulier, lorsque l'église paroissiale est à proximité et que le nombre de personnes à qui il doit servir est trop peu considérable (Av. Cons. d'Et., 3 nov. 1886 et 6 mars 1888).

**58.** — L'ouverture d'une chapelle domestique ne peut être autorisée que sur la demande et avec le consentement du propriétaire de l'immeuble où elle sera installée. — Av. Cons. d'Et., 7 août 1883.

**59.** — L'ouverture d'un oratoire particulier ne peut être autorisée que sur l'avis motivé des administrateurs de l'établissement où il doit être situé; et seulement si cet établissement a été régulièrement constitué, et si le but de la demande n'est pas contraire à ses statuts (Av. de la sect. de l'Intér. et des Cultes du 18 juill. 1883 et 7 mai 1884).

**60.** — Une circulaire ministérielle du 8 oct. 1880 rappelle les formalités à remplir pour l'érection d'une chapelle domestique ou d'un oratoire particulier. La demande doit être formée par l'évêque et transmise par lui au préfet. Celui-ci doit écarter, *à priori*, toute demande qui n'émanerait pas de l'autorité épiscopale, sauf à celle-ci à joindre à sa pétition tous documents dont elle peut juger la production opportune, tels que les lettres ou mémoires des propriétaires des locaux ou les délibérations prises à l'appui par les administrateurs d'établissements publics.

**61.** — La demande de l'évêque doit ensuite être transmise au ministre des Cultes accompagnée de l'avis du maire, qui constitue un des éléments essentiels du dossier, et de l'avis personnel du préfet.

**62.** — L'autorisation définitive ne peut être accordée que par un décret rendu sur le rapport du ministre des Cultes, la section compétente du Conseil d'Etat entendue (Décr. 22 déc. 1812, art. 2). — Toutefois, le préfet peut, à titre provisoire et en cas d'urgence, autoriser le maire à accorder des permissions temporaires, conformément aux prévisions de l'art. 294, C. pén. (Circ. minist. 8 oct. 1880).

**63.** — L'ouverture d'un oratoire particulier ne pouvant être, aux termes du décret du 22 déc. 1812, art. 2, autorisée que sur la demande de l'évêque, il convient de viser celle-ci dans le projet de décret (Av. Cons. d'Et. et Décr. 3 août 1887).

**64.** — Le décret de 1812 n'ayant pas toujours été appliqué d'une façon constante, il existe un nombre assez considérable d'établissements (hospices, lycées, congrégations, etc.), dont les chapelles n'ont pas fait l'objet d'une autorisation administrative. Mais le Conseil d'Etat a décidé que l'ouverture régulière au culte d'une chapelle privée dans un établissement d'utilité publique ne saurait résulter implicitement du décret de reconnaissance de l'établissement (Av. Cons. d'Et., 18 janv. 1888).

**65.** — Le gouvernement n'a pas encore, par application de cette jurisprudence, procédé à la révision des titres des chapelles des divers établissements qui en sont pourvus; mais lorsqu'une libéralité est actuellement faite pour une de ces chapelles, l'autorisation n'est accordée à l'établissement dont dépend la chapelle (hospice, congrégation, etc.), ou à la fabrique de la paroisse sur laquelle elle est située, qu'après régularisation, par décret, du titre de ladite chapelle.

**66.** — Si le legs était fait à charge de fondation de messes dans la chapelle, il ne pourrait être autorisé qu'autant que les messes seraient acquittées sous la responsabilité de la fabrique paroissiale seule capable d'accepter la libéralité.

**67.** — L'existence précaire des oratoires particuliers ne permet pas, en effet, d'y autoriser des fondations dont la perpétuité ne peut être garantie qu'à l'église paroissiale.

**68.** — En fait, les messes pourront être acquittées dans l'oratoire particulier sous la surveillance et la responsabilité du curé et de la fabrique; mais en droit, les actes de fondations doivent toujours être passés avec les représentants des fabriques, qui seuls ont la capacité civile nécessaire. Au point de vue de la législation civile, en effet, ces chapelles n'ont aucune existence propre et ne peuvent posséder aucuns biens affectés à leur service ni avoir une administration particulière. Elles sont à la charge exclusive de leurs fondateurs (Gaudry, *Législ. des cultes*, t. 2, n. 579). Si des biens quelconques leur étaient affectés, elles perdraient leur caractère essentiel, qui doit toujours être de demeurer une création personnelle et éphémère. Dès lors que le caractère de fondation à perpétuité leur serait attribué, il en résulterait la constitution d'un véritable *bénéfice* dans le sens que, sous l'ancien régime, on attribuait à ce mot (V. Denizart, v° *Bénéfice ecclésiast.*, n. 512), et contrairement aux lois qui ont aboli ce régime. — Il se peut que, dans la pratique, on exige de ceux qui sollicitent la permission d'ouvrir une chapelle privée qu'ils contractent une obligation pour toute leur vie (Gaudry, *loc. cit.*); mais, en admettant que cette obligation soit valable dans toute son étendue, et non pas seulement réductible à un temps limité, qu'elle ait effet vis-à-vis, non seulement du chapelain en fonctions, mais de tous ceux qu'il plaira à l'évêque de nommer, cette obligation, ainsi restreinte, est exclusive de toute perpétuité; elle en est même le contraire, puisqu'elle se réduit à une rente viagère, et, conséquemment, elle ne constitue pas la fondation à l'état de bénéfice proscrite par la loi. Il en résulte que la disposition entre-vifs ou testamentaire qui aurait pour effet d'assurer à une chapelle domestique une donation permanente, d'obliger le fondateur ou ses descendants ou ayants-cause à y entretenir un chapelain, serait nulle, et que toute clause d'une donation ou legs qui aurait pour but, soit d'assurer l'exécution de cette obligation par une pénalité, soit d'obtenir ce résultat par une combinaison détournée, serait également frappée de nullité.

**68** *bis.* — Aussi a-t-il été jugé qu'est nulle la donation entre-vifs d'une rente garantie par hypothèque, faite à un archevêché en vue d'assurer à perpétuité l'institution d'un chapelain dans l'oratoire privé d'un château. Il en est ainsi alors du moins que, l'acte de donation portant expressément que cette institution est le seul motif de la donation, et toutes les clauses dudit acte étant effectivement combinées dans le but d'en faire parvenir l'émolument aux chapelains successifs du château, il est impossible d'envisager lesdites clauses comme constituant de simples prestations mises à la charge de l'archevêché, et de ne pas reconnaître, au contraire, qu'elles ont pour objet direct et presque exclusif la fondation dans une chapelle privée, contrairement à l'art. 11, L. 18 germ. an X, d'un office ecclésiastique, pourvu à perpétuité d'un revenu propre. Peu importe qu'une ordonnance royale ait autorisé l'archevêché à accepter pour lui et ses successeurs la donation en question; cette ordonnance, simple acte de tutelle administrative, n'a point eu à juger si cette donation était valide en soi, et n'a pu statuer à cet égard, une pareille question étant du domaine de l'autorité judiciaire. Et en pareil cas, il ne saurait appartenir aux juges, sous prétexte d'interpréter la donation, d'en dénaturer le sens et l'objet, en se refusant à y voir une libéralité au profit d'une personne incapable de recevoir. — Cass., 24 nov. 1891, de Bosmelet, [S. et P. 92.1.25]

**69.** — Les autorisations de chapelles domestiques ne sont valables que pour la durée de la vie des personnes qui les ont obtenues; s'il s'agit d'établissements publics, l'autorisation est

valable pour un temps déterminé dans le décret même (Circ. 8 oct. 1880).

**70.** — L'accès de l'oratoire particulier ne doit jamais être permis qu'au personnel de l'établissement ou de la maison particulière en vue duquel l'autorisation a été accordée. Régulièrement, le public ne doit pas y être admis. Si certaines exceptions à cette règle ont été tolérées à l'occasion de quelques solennités, pour des chapelles faisant partie d'établissements scolaires de l'État, une circulaire ministérielle du 8 oct. 1880 est venue rappeler que le gouvernement n'entendait pas étendre le bénéfice de cette tolérance aux établissements privés.

**71.** — Il est, d'ailleurs, de jurisprudence constante, dans les projets de décret autorisant l'ouverture d'une chapelle domestique, de prescrire par une disposition spéciale que l'accès n'en sera permis qu'au demandeur et aux personnes de sa maison. Il en résulte que la chapelle perd son titre légal lorsque la personne qui a sollicité l'autorisation de l'ouvrir est décédée (Av. Cons. d'Et., 23 oct. 1888).

**72.** — Les cérémonies de baptême, mariage ou service funèbre, ne peuvent jamais être célébrées dans un oratoire particulier, dans lequel seules des messes peuvent être dites de temps en temps par le curé de la paroisse ou tout au moins sous sa surveillance (Av. Cons. d'Et., 18 juill. 1888).

**73.** — Si le public était admis dans une chapelle domestique ou un oratoire particulier, c'est-à-dire si cet oratoire particulier était transformé en oratoire public contrairement au décret d'autorisation, le bénéficiaire de l'autorisation pourrait s'exposer à se la voir retirer par l'administration.

**74.** — De même, toutes chapelles ou tous oratoires ouverts sans autorisation peuvent être fermés à la diligence du ministère public, des préfets, maires, et généralement de tous les officiers de police (Décr. 22 déc. 1812, art. 8; Circ. 8 oct. 1880 et 4 juill. 1882).

**75.** — Le droit de l'autorité administrative, en cette matière, va-t-il jusqu'à la fermeture matérielle de la chapelle ouverte sans autorisation, par voie d'apposition de scellés? La question a été débattue en 1880, lors de la fermeture des chapelles appartenant aux congrégations dispersées par les décrets du 29 mars, et elle a été diversement résolue.

**76.** — Une double question se posait, une question de compétence et une question de fond. Au point de vue de la compétence, quelques tribunaux ont décidé que les tribunaux civils avaient le pouvoir de statuer sur les demandes en mainlevée des scellés apposés, sur les chapelles, par l'autorité administrative : — Ord. prés. Avignon, 6 juill. 1880, [citée par Auffray et de Crouzaz-Crétet, *Les expulsés devant les tribunaux*] — *Id.* Grenoble, 6 juill. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Bressuire, 4 nov. 1880, sous Cass., 9 déc. 1880, Chap. de Beauchêne, [S. 81.1.281, P. 81.1.660, D. 80.1.473] — *Id.* Valence, 16 nov. 1880, [citée par Auffray et de Crouzaz-Crétet, *op. cit.*] — Trib. Lorient, 25 nov. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Saint-Brieuc, 14 déc. 1880, [*Ibid.*]

Mais ce système a été repoussé par la majorité des cours et tribunaux. — Nancy, 31 juill. 1880, [cité par Auffray et de Crouzaz-Crétet, *op. cit.*] — Amiens, 19 août 1880, [*Ibid.*] — Ord. prés. Trib. Nancy, 2 juill. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Lons-le-Saulnier, 3 juill. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Bourges, 9 juill. 1880, [*Ibid.*] — Ord. prés. Pau, 13 juill. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Nantes, 19 juill. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Quimper, 21 juill. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Toulouse, 2 août 1880, [*Ibid.*] — Trib. Troyes, 11 août 1880, [*Ibid.*] — Ord. prés. Bordeaux, 26 oct. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Saint-Marcellin, 6 nov. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Annecy, 18 nov. 1880, [*Ibid.*] — Ord. prés. Bourges, 22 nov. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Semur, 23 nov. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Thonon, 8 déc. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Seine, 9 déc. 1880, [*Ibid.*] — Ord. prés. Aix, 12 déc. 1880, [*Ibid.*] — *Id.* Amiens, 13 déc. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Agen, 31 déc. 1880, [*Ibid.*] — Trib. Saint-Palais, 12 mars 1881, [*Ibid.*]

Et il a été finalement rejeté par la Cour de cassation, par laquelle il a été jugé que l'acte par lequel le préfet, usant du pouvoir que lui confère l'art. 8, Décr. 22 déc. 1812, opère la fermeture d'une chapelle avec apposition de scellés, constitue un acte administratif qui ne peut être ni contesté, ni contrôlé par l'autorité judiciaire et qui ressort exclusivement à l'autorité administrative; qu'en conséquence, le juge d'instruction saisi par le ministère public d'un plainte en bris de scellés apposés sur une chapelle, en exécution d'un arrêté préfectoral, franchit les limites de sa compétence en refusant d'informer pour ce motif qu'il n'y a dans le bris de scellés ni crime ni délit, en raison de l'illégalité de l'arrêté préfectoral. — Cass., 9 déc. 1880, Chapelle de Beauchêne, [S. 81.1.281, P. 81.1.660, D. 80.1.473]

**77.** — Jugé encore que l'acte de [illegible] échappe à la compétence de l'autorité [illegible] l'engagement pris par les propriétaires de la chapelle de ne plus y exercer le culte. — Nancy, 31 juill. 1880, précité.

**78.** — ... Que le commissaire de police qui, sur l'ordre du préfet, procède à la fermeture d'une chapelle par apposition de scellés, ne fait que prêter son concours à l'exécution de cet acte administratif; qu'en conséquence, l'autorité judiciaire est incompétente pour connaître de l'action dirigée contre lui. — Cass., 26 janv. 1881, Société l'*Union immobilière d'Amiens*, [S. 81.1.305, P. 81.1.748, D. 81.1.49]

**79.** — Cette manière de voir a été admise par le tribunal des conflits, qui a décidé que tant qu'une ancienne chapelle où le culte était célébré sans autorisation, et qui a été fermée par mesure administrative n'a pas été désaffectée complètement et continue d'être garnie de tous les objets mobiliers du culte catholique, l'immeuble conserve son caractère de chapelle. Il en résulte que l'autorité administrative, alors même qu'elle a consenti à la levée des scellés primitivement apposés et qu'elle a remis l'immeuble aux propriétaires, conserve sur cet immeuble les droits de police que lui confèrent les art. 44, L. 18 germ. an X, et 8, Décr. 22 déc. 1812; que l'autorité judiciaire ne peut donc contrôler la manière dont l'autorité administrative exerce ces droits. — Trib. confl., 25 nov. 1882, Lapène, [S. 84.3.64, P. adm. chr., D. 84.3.38] — V. aussi Trib. confl., 15 janv. 1881, Les Carmes, [S. 82.3.37, P. adm. chr.]

**80.** — Au fond, on soutenait que le préfet n'avait d'autre droit que de prendre un arrêté de clôture et de poursuivre les contrevenants à cet arrêté, après signification, mais qu'il ne pouvait pas, en fermant un local privé, de sa propre autorité, priver les propriétaires du droit d'user d'une autre façon de leurs immeubles. Cette opinion n'a pas trouvé faveur devant la Cour de cassation par laquelle il a été jugé que le préfet agit dans l'exercice de ses attributions légales, lorsqu'il fait apposer des scellés sur un immeuble considéré comme chapelle; que cette mesure, tant qu'elle n'est pas rapportée ou modifiée par l'autorité compétente, est obligatoire. Par suite, le propriétaire d'un immeuble qui refuse de se soumettre à la mesure de l'apposition de scellés ordonnée par le préfet sur cet immeuble, et qui se fait justice à lui-même en arrachant les scellés ainsi apposés, commet le délit prévu et réprimé par les art. 249 et 252, C. pén. — Cass., 30 nov. 1882, Bayle, [S. 85.1.138, P. 85.1.295] — Toutefois, le préfet ne pourrait mettre indéfiniment sous scellés l'immeuble où existait la chapelle, alors que le propriétaire aurait manifesté l'intention d'en tirer parti pour un autre usage. Dans ce cas, le maintien prolongé des scellés donnerait lieu à un recours devant la juridiction administrative, seule compétente pour ordonner la mainlevée. — V. le rapport de M. le conseiller Féraud-Giraud, sous Cass., 26 janv. 1881, précité.

**81.** — La fermeture, par l'autorité administrative, de la chapelle ouverte sans autorisation, est d'ailleurs, en l'état de la jurisprudence, la seule sanction de l'art. 44, L. 18 germ. an X, et du décret de 1812.

**82.** — Ainsi, il a été décidé que le propriétaire d'une chapelle non autorisée s'expose uniquement à la fermeture de cet édifice quand il y fait célébrer le culte pour lui-même ou les habitants de sa maison, et qu'il ne commet pas le délit prévu par l'art. 294, C. pén., qui ne punit que la location ou le prêt d'un appartement ou d'une maison devant servir à une association de plus de vingt personnes ou à l'exercice d'un culte. — Nancy, 31 juill. 1880, précité.

**83.** — Jugé, en outre, que la loi du 18 germ. an X et le décret du 22 déc. 1812 ne prononçant pas de peine applicable à la violation de la prohibition d'avoir des chapelles domestiques et des oratoires particuliers sans l'autorisation du gouvernement, ce fait échappe à toute répression, la sanction de l'art. 471, § 15, C. pén., ne pouvant être appliquée. — Cass., 23 oct. 1886, d'Espinassy de Venel, [S. 86.1.493, P. 86.1.1196]

**84.** — Mais il en serait autrement si l'oratoire ou la chapelle était ouvert au public. Dans ce cas, il y aurait lieu à l'application de l'art. 294, C. pén.

**85.** — L'art. 44, L. 18 germ. an X, et le décret du 22 déc. 1812, et par conséquent la nécessité d'une autorisation du gouvernement s'appliquent à toutes les chapelles particulières où l'on se livre à l'exercice du culte.

**86.** — Ainsi, il a été jugé que le fait d'ériger d'une manière permanente, dans un lieu dépendant du logement d'un particulier, un autel sur lequel est placée une statue de saint, entourée de fleurs, d'ex-voto, de tableaux de piété, de flambeaux, d'une lampe et d'un cierge constamment allumés, et d'y réciter des prières en commun, constitue l'exercice du culte. — Dijon, 26 août et 30 déc. 1874, Sauvestre, [D. 76.2.192]

**87.** — On admet, en effet, que l'exercice du culte ne s'entend pas seulement des offices religieux, mais encore des prières adressées devant un autel. — Dalloz, *Rép. suppl.*, v° *Culte*, n. 321.

**88.** — ... Et que la loi du 18 germ. an X et le décret de 1812 atteignent donc jusqu'aux oratoires de dévotion. — Gaudry, t. 1, n. 144.

**89.** — Mais il faut qu'il s'agisse de la célébration permanente du culte ou d'actes de dévotion. S'il ne s'agissait que d'une célébration temporaire, pour un jour déterminé, une messe commémorative par exemple, une autorisation de l'autorité municipale donnée en vertu de l'art. 294, C. pén., suffirait.

**90.** — Aussi existe-t-il dans beaucoup de localités, dans les campagnes principalement, des chapelles dites, *chapelles votives*, *chapelles funéraires*, qui n'ont aucun titre légal et dans lesquelles des cérémonies religieuses sont quelquefois célébrées. Il n'est pas nécessaire d'un décret pour les reconnaître, mais pour chaque cérémonie, une autorisation du maire est indispensable.

**91.** — Les chapelles des établissements publics sont desservies par des aumôniers et chapelains, qui leur sont spécialement attachés; quelques-uns même, tels que les aumôniers de lycées, de collèges, de prisons, ou d'établissements de bienfaisance, reçoivent un traitement sur le budget de l'Etat ou sur celui des départements ou communes.

**92.** — Quant aux chapelles des particuliers, situées d'ordinaire à la campagne, l'office ne peut y être célébré que par des prêtres agréés de l'évêque, qui n'accorde cette permission qu'autant qu'il n'en résulte aucun préjudice pour le service curial (Décr. 22 déc. 1812, art. 6).

**93.** — Et si ces oratoires ont des chapelains qui leur soient particulièrement attachés, ces chapelains ne peuvent administrer les sacrements qu'autant qu'ils ont des pouvoirs spéciaux de l'évêque, et sous l'autorisation et la surveillance du curé.

**94.** — Nulle chapelle, en effet, ne doit échapper à la juridiction de l'ordinaire. Il n'en était point, il est vrai, ainsi autrefois; les curés n'avaient aucun droit de police sur les chapelles privées établies sur les paroisses; et bien plus, les chapelles des ordres religieux, ainsi que l'ordre lui-même, étaient exemptes du pouvoir épiscopal. Notre législation actuelle ne reconnaît plus ces privilèges (L. 18 germin. an X; Décr. 22 déc. 1812, art. 6 et 7).

## Section IV.

### Chapelles d'églises.

**95.** — De tout temps la concession des chapelles dans les églises a été, comme celle des bancs et chaises, une source de revenus pour la fabrique. « C'est aux marguilliers, disait Jousse (*Tr. du gouv. des paroisses*, art. 2, § 3), qu'appartient le droit d'accorder des chapelles... et de percevoir au profit de la fabrique les sommes qui sont données à cet effet. »

**96.** — Il en est encore de même aujourd'hui, et les chapelles sont assimilées en tous points, tant pour les concessions que pour la manière de les perdre, aux bancs et chaises; comme pour ces derniers, la concession perpétuelle ne peut en être consentie qu'en faveur du fondateur ou bienfaiteur : dans tous les autres cas, la concession ne saurait être que temporaire, et suivant les formes employées pour la concession des bancs et chaises. — V. *suprà*, v° *Bancs et chaises dans les églises*.

**97.** — Le décret du 30 déc. 1809, art. 72, porte en effet : « Celui qui a entièrement bâti une église peut retenir la propriété d'un banc ou d'une chapelle pour lui et sa famille tant qu'elle existera. Tout donateur ou bienfaiteur d'une église peut obtenir la concession d'un banc ou d'une chapelle sur l'avis du conseil de fabrique, approuvé par l'évêque et par le ministre des Cultes. »

**98.** — Il faut appliquer ici tous les principes que nous avons développés sur la concession à perpétuité des bancs et chaises. Ainsi : 1° le droit à la chapelle, lors même qu'il est à titre onéreux, est exclusivement personnel. Jugé, en conséquence, que le droit de *séance* que le fondateur d'une chapelle s'y est anciennement réservé, *s'il n'a point un caractère de réalité*, n'ayant pas été constitué inhérent à ses biens, ne peut être réclamé aujourd'hui par l'acquéreur des biens du fondateur. — Cass., 1er févr. 1825, Semont, [S. et P. chr.]; — 7 juill. 1840, de Maulmont, [S. 40.1.597, P. 40.2.193]

**99.** — Jugé également que si le droit de chapelle était invoqué, même par les enfants d'un fondateur, à *titre de patrons*, l'action serait non-recevable, les lois des 12 juill. 1790 et 20 avr. 1791 ayant aboli ce droit, et le décret de 1809 n'ayant reconnu dans le droit de chapelle qu'un droit personnel. — Riom, 26 avr. 1837, sous Cass., 18 juill. 1838, Tissandier, [S. 38.1.698, P. 38.2.405] — *Sic*, Affre, *Tr. de l'adm. temp. des paroisses*, tit. 2, art. 3, § 3, n. 3.

**100.** — L'Etat ayant remis sans condition ni réserve, soit aux évêques, soit aux fabriques, les églises confisquées, les émigrés rentrés en France et amnistiés depuis cette remise n'ont pas recouvré, par la restitution de leurs biens vendus, les droits de servitude, d'usage ou de copropriété qu'ils pouvaient avoir sur ces églises avant la Révolution. — Cass., 6 déc. 1836, de Gallard, [S. 37.1.49, P. 37.1.102]

**101.** — 2° Le droit de chapelle ne s'éteint que par la mort de la famille du propriétaire; il ne peut se perdre par le changement du domicile des fondateurs. — Parlem. Paris, 18 mars 1612. — Arg. Cass., 1er févr. 1825, précité. — *Sic*, Jousse, *loc. cit.*, § 4; Affre, *loc. cit.* — Il en serait différemment s'il s'agissait d'un simple concessionnaire.

**102.** — Les chapelles, comme les églises, tant qu'elles sont consacrées au service divin, ne sauraient être l'objet d'une action possessoire, ni être acquises par prescription (Circ. min. int., 12 avr. 1819; Déc. min. des cultes, 28 juin 1825). — Cass., 1er déc. 1823, de Laurière, [S. et P. chr.]; — 18 juill. 1838, précité. — *Sic*, Henrion de Pansey, *Compét. des juges de paix*, ch. 4; Cormenin, *Quest. de dr. adm.*, t. 3, n. 145; Foucart, *Elém. de dr. publ. et admin.*, t. 3, n. 24; Affre, *loc. cit.*; Bioche et Goujet, *Dict. de proc.*, v° *Action possessoire*, n. 71; Garnier, *Des actions possessoires*, n. 340. — *Contrà*, Carré, *Tr. du gouvern. des paroisses*, n. 299 et 302.

**103.** — Jugé encore qu'une place dans la chapelle d'une église ne peut être l'objet d'une possession exclusive *animo domini*, qu'on puisse acquérir par prescription, et qui, par suite, donne lieu à l'action possessoire. — Cass., 19 avr. 1825, Courcy, [S. et P. chr.]

**104.** — Au surplus, les lois des 12 juill. 1790 et 20 avr. 1791 ayant aboli les droits attachés à la qualité de patron, et le décret du 30 déc. 1809 n'ayant disposé que pour l'avenir, les descendants des anciens fondateurs d'église ne peuvent réclamer la jouissance privilégiée d'aucune chapelle de cette église, soit en vertu d'une longue possession, soit même en vertu de titres. Et surtout la possession dénuée de titres, fût-elle immémoriale, serait absolument insuffisante. — Cass., 18 juill. 1838, précité. — *Sic*, Troplong, *Prescript.*, n. 170 et s.

**105.** — Les anciens auteurs n'étaient pas d'accord sur le point de savoir si le concessionnaire d'une chapelle en avait l'usage exclusif, et pouvait, en conséquence, en garder la clef. L'affirmative sur cette question est généralement admise, en présence de l'art. 72, Décr. 30 déc. 1809, dont les termes ne comportent aucune restriction. Toutefois, Affre (*Admin. tempor. des par.*, p. 91, 6e édit.) admet, avec raison, un cas où l'on pourrait contraindre le concessionnaire à laisser entrer dans sa chapelle d'autres personnes; ce serait celui où la chapelle occuperait un espace trop considérable pour que tous les paroissiens pussent assister aux offices. Les églises sont, en effet, avant tout, destinées au service religieux des paroissiens. — V. également Bost, *Encyclop. des cons. de fabr.*, v° *Chapelle d'église*.

**106.** — Nul doute que la réparation et l'entretien des chapelles concédées ne soient à la charge de ceux qui en jouissent. Sous ce rapport, ils sont assimilés à l'usufruitier, et tenus, à ce titre, des réparations prescrites par l'art. 605, C. civ. L'art. 606 du même Code a défini ce qu'on doit entendre par ces expressions : *réparations d'entretien*; ce sont toutes les réparations autres que celles des gros murs et des voûtes, le rétablissement des poutres et des couvertures entières, et celui des murs de soutènement et de clôture aussi en entier. Ainsi tout ce qui est réparation intérieure doit être fait aux frais du concessionnaire de la chapelle; mais il faut qu'il y ait utilité, nécessité même à la réparation demandée; un travail nouveau et de pur agrément ne pourrait être exigé. — Bost, *loc. cit.*

**107.** — Aux termes de l'art. 1, Décr. 23 prair. an XII, aucune inhumation ne peut avoir lieu, pour l'avenir, dans les chapelles publiques. Les familles qui, en vertu d'anciennes concessions, avaient le droit d'inhumer leurs membres dans une chapelle ne peuvent donc plus l'exercer aujourd'hui, à moins d'une autorisation spéciale. Il semble, dès lors, que lorsqu'une rente a été fondée en faveur d'une fabrique, en échange d'une telle concession, cette rente doit être éteinte. L'art. 1172, C. civ., porte, en effet, que toute condition d'une chose prohibée par la loi est nulle, et rend nulle la condition qui en dépend. Toutefois l'arrêt de la chambre des requêtes du 1er févr. 1825, précité, décide qu'une rente foncière anciennement établie au profit d'une fabrique, pour obtenir un droit d'inhumation dans une chapelle, ne cesse pas d'être due, bien que la sépulture dans l'église soit devenue impossible par l'effet de la prohibition de la loi.

**107** *bis*. — Il a été jugé en Belgique, à cet égard, que l'art. 14, Décr. 23 prair. an XII, qui autorise sous certaines conditions l'inhumation de toute personne dans sa propriété, ne s'applique pas à l'inhumation dans une chapelle privée, cette chapelle fût-elle hors et à la distance légale de l'enceinte d'un village ou d'un bourg, si, à l'époque de l'inhumation, elle était ouverte au public. — Cass. belge, 5 déc. 1881, Cte de Stolberg, [S. 82.3.22, P. 82.2.39]

**108.** — La convention par laquelle un particulier s'engage à construire, à ses frais, une chapelle dans une église, sous la condition d'une concession perpétuelle de cette chapelle, ne peut être considérée comme ayant pour objet un travail public. Dès lors, les contestations qui s'élèvent relativement à l'exécution de cette convention, par exemple, l'action en restitution des dépenses par lui faites, formée par ce particulier après révocation de la concession, ne sont pas de la compétence de l'autorité administrative, mais de celle de l'autorité judiciaire. — Cass., 24 janv. 1871, Comm. et fabr. de Pouzzols, [S. 71.1.138, P. 71.111, D. 75.5.157]

## CHAPITRE.

### Législation.

Concordat du 26 mess. an IX, art. 2; — L. 18 germ. an X (*relative à l'organisation des cultes*), art. 11, 35 et s.; — Décr. 15 vent. an XIII (*relatif aux biens des fabriques, des métropoles, cathédrales et chapitres des anciens diocèses, et aux biens des collégiales*); — Décr. 28 févr. 1810 (*contenant des dispositions relatives aux lois organiques du concordat*), art. 6; — Décr. 6 nov. 1813 (*sur la conservation et administration des biens que possède le clergé dans plusieurs parties de l'empire*); — L. 2 janv. 1817 (*sur les donations et legs aux établissements ecclésiastiques*); — Ord. 2 avr. 1817 (*qui détermine les règles à suivre pour l'acceptation des dons et legs qui peuvent être faits en faveur tant des établissements ecclésiastiques que de tous autres établissements d'utilité publique, en vertu de la loi du 2 janv. 1817 et de l'art. 910 du Code civil*); — Ord. 7 mai 1826 (*qui détermine par qui devront être acceptées les donations faites aux établissements ecclésiastiques, lorsque les personnes désignées par l'ordonnance du 2 avr. 1817 seront elles-mêmes donataires*); — Ord. 25 déc. 1830 (*qui détermine les conditions d'admission aux fonctions d'évêque, vicaire général, chanoine et curé, et de professeur dans les facultés de théologie*); — Ord. 13 mars 1832 (*qui détermine l'époque de jouissance du traitement alloué aux titulaires d'emplois ecclésiastiques, et contient des dispositions sur leur absence temporaire du lieu où ils sont tenus de résider*).

### Bibliographie.

Affre, *Traité de l'administration temporelle des paroisses*, 1845, 4e édit., 1 vol. in-8°, p. 10 et s., 49 et s., 591 et s. — André, *Cours alphabétique et méthodique de droit canon*, 1860, 3e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chapitre*. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chapitre*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1892, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chapitre*. — De Champeaux, *Le droit civil ecclésiastique français*, 2 vol. in-8°, *passim*. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèques*, 1874-1885, 6 vol. in-4°, v° *Chapitre*. — Dabief et Godefroy, *Code ecclésiastique*, 1888, 1 vol. in-16, p. 32 et s. — Dufour, *Traité de la police des cultes*, 1847, 1 vol. in-8°, p. 158, 159, 174 et s., 214, 574, 575, 641. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, n. 126. — Fessard, *Dictionnaire de l'enregistrement et des domaines*, 1844, 2 vol. in-4°, v° *Chapitre*. — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 6e édit., 5 vol. in-4°, v° *Chapitre*. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 466. — Gaudry, *Traité de la législation des cultes et spécialement du culte catholique*, 1854, 3 vol. in-8°, t. 2, p. 187 et s. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1784-1785, 17 vol. in-4°, v° *Chapitre*. — Jeanvrot, *Manuel de la police des cultes*, 1888, 2 fascicules, t. 2, p. 29. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), v° *Chapitre*. — Portalis, *Discours, rapports et travaux inédits sur le concordat de 1801*, 1845, 1 vol. in-8°, p. 70, 262 et s. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), v° *Chapitres religieux*. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livr.), v° *Chapitre*. — Vuillefroy, *Traité de l'administration du culte catholique*, 1842, 1 vol. in-8°, vis *Chapitre*, *Culte*, *Cure*.

### Index alphabétique.



### DIVISION.



### § 1. *Notions générales et historiques.*

**1.** — Le mot *chapitre* a différentes acceptions. Dans son acception la plus générale, il signifie un corps d'ecclésiastiques attachés par leur titre à une église cathédrale, ou, ce qui est la même chose, *un corps de chanoines*. On entend aussi par chapitre le lieu où ces corps d'ecclésiastiques s'assemblent. Enfin, on donne le nom de chapitre à l'assemblée même des ecclésiastiques qui ont droit de se réunir capitulairement. — Denisart, *Rép.*, v° *Chapitre*.

**2.** — Outre les chapitres des cathédrales, sous l'ancien régime, il en existait d'autres qui étaient établis dans de simples paroisses appelées alors *collégiales*. Ces chapitres étaient fondés généralement par les rois ou par les évêques; leur objet principal était de donner plus de pompe aux offices, et des moyens d'existence à un certain nombre d'ecclésiastiques. En 1789, le nombre des églises collégiales était de 481. — Vuillefroy, *Administration du culte catholique*, v° *Chapitre*. — La Révolution supprima les collégiales, et le Concordat ne les rétablit pas. Plus tard cependant on établit un chapitre collégial à Saint-Denis. — V. *infrà*, v° *Chapitre de Saint-Denis*.

**3.** — Dans les ordres religieux comme parmi les chanoines, et peut-être à leur exemple, on a donné le nom de chapitre aux assemblées qui s'y tiennent pour délibérer et statuer sur les affaires spirituelles ou temporelles de la maison ou de l'ordre. Ces chapitres sont de trois sortes : il y a les chapitres particuliers de chaque maison ou monastère, les chapitres provinciaux dans les ordres divisés par province, et enfin les chapitres généraux. — Guyot, *Rép.*, v° *Chapitre*.

**4.** — On distinguait autrefois les chapitres d'hommes et les chapitres de femmes; les uns et les autres étaient *réguliers* ou *séculiers*, et parmi ces derniers, on connaissait les chapitres no-

bles et les chapitres non nobles, mais seulement quant aux hommes, car les chapitres de femmes étaient tous nobles. — V. *suprà*, v° *Chanoinesse*.

**5.** — A la fin du siècle dernier, on comptait en France dix-huit chapitres nobles d'hommes : deux des plus célèbres étaient ceux de Strasbourg et de Lyon; les membres de ce dernier chapitre, dont le roi était à perpétuité le premier chanoine, portaient le titre de comtes de Lyon.

**6.** — Plusieurs chapitres pouvaient être établis dans une même ville; leur rang était déterminé par les titres particuliers de chacun d'eux, mais jamais le chapitre d'une collégiale ne pouvait primer celui de la cathédrale.

**7.** — La plupart des chapitres étaient soumis à la juridiction de l'ordinaire; quelques-uns cependant en étaient affranchis et relevaient directement du Saint-Siège.

**8.** — Les chapitres avaient sur leurs membres juridiction correctionnelle, et droit à leur administrer les sacrements et à les inhumer en quelque lieu qu'ils fûssent. — V. cependant en faveur des droits des curés, Parlem. Toulouse, 11 juill. 1735. — Paris, 9 juill. 1737. — Rennes, 14 mai 1739.

**9.** — Ils pouvaient, en outre, exercer certains droits de juridiction temporelle et spirituelle souvent fort étendus, mais variant suivant les constitutions particulières de chaque chapitre. Leurs délibérations étaient valables prises à trois membres présents, d'où la maxime *tres faciunt capitulum*, confirmée par arrêt contradictoire du parlement de Paris du 18 mars 1767.

**10.** — Les chapitres cathédraux jouissaient de certains droits et privilèges spéciaux, différant, au surplus, suivant que le siège épiscopal se trouvait rempli ou vacant.

**11.** — Au cas où le siège se trouvait rempli, le chapitre n'avait pas, du moins en général, d'action directe sur l'administration du diocèse; si l'on en excepte, en effet, quelques diocèses, où le concours du chapitre était indispensable, dans tous les autres, l'évêque était tenu de prendre l'avis du chapitre, mais non d'y déférer.

**12.** — Au cas, au contraire, où le siège devenait vacant, le chapitre prenait l'administration du diocèse, nommant, à cet effet, les officiaux et vicaires généraux capitulaires. Toutefois, n'étant qu'administrateurs à temps, les chapitres devaient s'abstenir de changements ou innovations considérables. Il importe aussi de remarquer qu'ils n'étaient investis que des droits et privilèges épiscopaux, et non de ceux attachés à la personne de l'évêque. — Parlem. Rennes, 13 juin 1566.

**13.** — Ainsi que nous l'avons dit *suprà*, v° *Chanoine*, les chapitres de toute espèce furent supprimés par le décret de la constitution civile du clergé. Postérieurement, intervinrent d'autres décrets déterminant le sort des anciens membres des chapitres (Décr. 24 juill., 15 août, 15 oct., 10 déc. 1790, 24 juin 1792).

**14.** — Toutefois, en supprimant les chapitres, la constitution civile du clergé avait, d'un autre côté, rétabli quelque chose qui ressemblait assez à ce que furent les chapitres dans leur origine, en décidant que les vicaires des églises cathédrales, les vicaires supérieurs et les directeurs des séminaires formeraient le conseil de l'évêque, et que celui-ci ne pourrait faire aucun acte de juridiction, en ce qui concernerait le gouvernement du diocèse et du séminaire, sans l'avoir consulté.

**15.** — Le Concordat (art. 11), déclare que les évêques « pourront avoir un chapitre dans leur cathédrale sans que le gouvernement s'oblige à les doter ». Tous les évêques ont profité de cette faculté, et il y a un chapitre dans chaque diocèse.

### § 2. *Organisation. — Statuts.*

**16.** — Aux termes des articles organiques, les chapitres ne peuvent être établis qu'avec l'autorisation du gouvernement, tant pour l'établissement lui-même que pour le nombre et le choix des ecclésiastiques destinés à les former (L. 18 germ. an X, art. 35). — V. *suprà*, v° *Chanoine*.

**17.** — Cette autorisation est donnée par décret portant approbation des statuts présentés par l'évêque.

**18.** — Les statuts doivent régler principalement le nombre des chanoines, les conditions nécessaires pour être nommé chanoine, les objets et les formes des délibérations du chapitre, les préséances qui y seront observées et les offices et cérémonies qui seront faits par le chapitre.

**19.** — A titre de renseignement, voici les statuts arrêtés par le chapitre du diocèse de Paris et qui ont servi de modèle à la plupart des statuts arrêtés pour les autres diocèses : « Art. 1. Le chapitre métropolitain se compose de ..... membres et de ..... vicaires généraux de l'archevêque. Art. 2. On ne peut être nommé chanoine sans avoir l'ordre de la prêtrise. Art. 3. Les vicaires généraux dont les pouvoirs seraient révoqués par l'archevêque cessent d'être membres du chapitre. Art. 4. Le curé de la métropole et le directeur du séminaire ont rang parmi les chanoines, quand ils assistent à l'office. Art. 5. Un des vicaires généraux nommés par l'archevêque a le premier rang dans le chœur. Art. 6. Les autres chanoines prennent rang, suivant l'ancienneté de leur ordination, pour la première fois seulement, et dans la suite, suivant la date de leur entrée dans le chapitre. Art. 7. Quand le curé de la métropole et le directeur du séminaire assistent à l'office, ils prennent rang parmi les chanoines, suivant l'ancienneté de leur ordination pour la première fois, et dans la suite, le curé, suivant la date de son institution canonique, et le directeur du séminaire, suivant la date de sa nomination à cette place. Art. 8. Les chanoines ne forment point un corps particulier et ne s'assemblent jamais pour délibérer sans la permission de l'archevêque. Art. 9. L'archevêque préside les assemblées du chapitre, soit par lui-même, soit par l'un de ses vicaires généraux par lui commis à cet effet. Art. 10. Il détermine les matières qui sont mises en discussion et demande l'avis des chanoines, sans être astreint à s'y conformer. Art. 11. Il nomme seul aux différents titres dans la métropole et aux différentes fonctions qui s'y exercent. Art. 12. Les chanoines lui donnent connaissance des abus et ne peuvent, dans aucun cas, les réformer par eux-mêmes. Art. 13. L'archevêque officie toutes les fois qu'il le juge convenable. Les chanoines officient chacun à leur tour; le curé sera pareillement admis à officier à son rang. Art. 14. La grand'messe capitulaire des dimanches et fêtes est la messe paroissiale de la métropole. Art. 15. Les sépultures, baptêmes, mariages, services ordinaires sont faits par le curé ou ses vicaires. Art. 16. L'archevêque seul fixe l'heure, le lieu et le cérémonial des différents offices. »

**20.** — Un chapitre est une corporation, dit Vuillefroy (***Tr. de l'adm. du culte cath.***, v° *Chapitre*, p. 126); or, nulle corporation ne peut exister dans un pays contre la volonté du souverain (Lettre min. 20 avr. 1812). De là il résulte que, d'après lui, le chapitre peut être supprimé par un acte de la même nature que celui qui l'a établi, c'est-à-dire par un décret du pouvoir exécutif. Le même auteur cite un décret du 15 nov. 1811 qui a supprimé les chapitres du département de la Lippe. Dalloz (***Rép.***, v° *Culte*) pense que l'avis de l'évêque serait nécessaire.

**21.** — Le contact perpétuel des deux autorités du chapitre et du curé ayant occasionné dans les cathédrales des conflits quelquefois fâcheux, un décret du 10 mars 1807 approuva une ordonnance du cardinal de Belloy, archevêque de Paris, portant réunion de la cure de l'église métropolitaine de Paris au chapitre.

**22.** — Par une circulaire du 20 mai 1807, le ministre des Cultes, Portalis, prévint les évêques que la cure de l'église métropolitaine de Paris avait été réunie au chapitre, afin de faire cesser les inconvénients et les discussions qu'entraînait l'existence d'une cure indépendante du corps du chapitre; il invitait en même temps les évêques à suivre cet exemple, si les mêmes motifs rendaient l'adoption de cette mesure convenable dans leur diocèse. — Vuillefroy, *Administ. du culte catholique*, v° *Cure*.

**23.** — L'exemple fut suivi presque partout car il n'y a actuellement qu'un petit nombre d'églises cathédrales dans lesquelles la cure n'est pas réunie au chapitre. Ce sont : Bayonne, Beauvais, Carcassonne, Dijon, Evreux, Grenoble, Meaux, Perpignan, Poitiers, Saint-Jean-de-Maurienne en Tarentaise.

**24.** — L'ordonnance épiscopale portant réunion de la cure au chapitre est approuvée par un décret qui augmente le nombre des chanoines d'un autre chanoine qui a le titre et le traitement de curé. On appelle souvent ce chanoine *archiprêtre*, bien qu'officiellement ce titre ne soit pas reconnu.

**25.** — La réunion de la cure au chapitre est instruite et autorisée dans la même forme que l'érection d'une cure. — V. ***infrà***, v° *Cure*.

**26.** — Cette réunion ne pouvait, d'après les anciens usages, être opérée qu'après enquête et audition des parties intéressées. Si l'enquête peut aujourd'hui offrir des inconvénients, il est convenable de prendre au moins l'avis du préfet ou du maire et de mettre le titulaire de la cure à même de s'expliquer par écrit (Av. comité de l'Int. du Cons. d'Et., 22 oct. 1830 et 20 mars 1833). — Vuillefroy, v° *Culte*.

§ 3. *Fonctions. — Administration des biens.*

**27.** — Lorsque le siège épiscopal est occupé, les fonctions du chapitre se réduisent à peu de chose; elles consistent principalement : 1° à délibérer sur les matières qui lui sont soumises par l'évêque; mais les délibérations ne peuvent donner lieu qu'à de simples avis que l'évêque n'est pas tenu de suivre; 2° à célébrer l'office canonical et les autres cérémonies dans lesquelles son assistance est requise.

**28.** — En cas de vacance du siège épiscopal, les fonctions du chapitre acquièrent une grande importance. 1° Il est tenu, sans délai, de donner avis au gouvernement de la vacance du siège et des mesures qui auront été prises pour l'administration du siège vacant (L. 18 germ. an X, art. 37).

**29.** — 2° Il élit les vicaires généraux capitulaires qui doivent administrer le diocèse pendant la vacance du siège et soumet leur nomination à l'agrément du gouvernement (Décr. 28 févr. 1810, art. 6).

**30.** — Mais là s'arrêtent les droits du chapitre. Il ne saurait, sans usurpation de fonctions, s'immiscer dans l'administration du diocèse ou s'adresser au clergé. Jusqu'au jour où les vicaires capitulaires élus par le chapitre sont agréés, c'est le *doyen* du chapitre qui seul représente, aux yeux du gouvernement, l'administration diocésaine.

**31.** — Il convient d'ajouter que les droits du chapitre et du doyen dont il vient d'être parlé ne s'exercent qu'en cas de *vacance* réelle du siège épiscopal, c'est-à-dire au cas de décès du titulaire. Si un siège épiscopal devient vacant par translation du titulaire à un autre siège, il a été établi par le gouvernement, d'accord avec le Saint-Siège, que ce titulaire conserve l'administration de son ancien diocèse jusqu'à la prise de possession de son successeur. Le chapitre n'a donc pas à intervenir dans ce cas. — V. *infrà*, v° *Evêché*.

**32.** — Les chapitres ne pourraient prétendre aujourd'hui avoir le droit d'administrer les derniers sacrements et de donner la sépulture à ceux de leurs membres domiciliés hors de la paroisse (Av. Cons. d'Et., 13 avr. 1840).

**33.** — D'ailleurs, nous avons dit que, même sous l'ancien régime, cette prérogative était contestée dans un grand nombre de diocèses. — Vuillefroy, *Administration du culte catholique*, v° *Chapitre*. — V. *suprà*, n. 8.

**34.** — Nous avons vu (*suprà*, v° *Chanoine*, n. 8 et s.) tout ce qui concerne la nomination, le nombre, le traitement et les droits des chanoines titulaires des églises cathédrales; il ne nous reste maintenant à examiner que les dispositions du décret du 6 nov. 1813, relatives à l'administration des biens des chapitres.

**35.** — Les chapitres étant reconnus par la loi, et leur organisation constituée par des décrets spéciaux, il en résulte qu'ils sont de véritables établissements publics ayant une capacité civile : ils sont donc aptes à recevoir et posséder toute espèce de biens meubles et immeubles en se conformant aux règles tracées par les lois.

**36.** — La dotation des chapitres comprend : 1° les biens et rentes non aliénés des anciens chapitres, qui leur ont été restitués (Décr. 15 vent. an XIII, art. 1).

**37.** — 2° Les allocations accordées sur le budget de l'Etat, et les suppléments qui peuvent être alloués par les conseils généraux; 3° les biens par eux acquis soit à titre onéreux, soit gratuitement. — Vuillefroy, *loc. cit.*, p. 128.

**38.** — L'acceptation des dons et legs est faite par le doyen après autorisation donnée par le gouvernement sur la délibération du chapitre (Décr. 6 nov. 1813; Av. du Comité de législ., 27 avr. 1840; Ord. 2 avr. 1817, art. 3, § 2).

**39.** — A l'époque où parut le décret de 1813, on était sous l'empire de l'arrêté du 18 germ. an XI, qui autorisait les départements à voter des allocations en faveur des établissements diocésains et des chapitres, et à cette époque, il est vrai, les dépenses diocésaines étaient à la charge des départements; depuis, elles sont passées à la charge de l'Etat.

**40.** — Si les chapitres ont la capacité civile, ils ne l'ont que dans les conditions assignées par le Conseil d'Etat à tous les établissements publics, c'est-à-dire que dans la limite exclusive des attributions en vue desquelles ils sont reconnus par la loi.

**41.** — Or, le chapitre, ou *mense capitulaire*, est l'établissement public destiné à améliorer la situation matérielle des chanoines. Toute libéralité faite au nom d'un chapitre qui n'aurait pas exclusivement cette destination, ne serait donc pas autorisée.

**42.** — C'est ainsi, par exemple, qu'un chapitre ne peut recevoir en vue de l'enseignement, ou de l'assistance.

**43.** — Cependant un décret du 26 avr. 1889 a autorisé le chapitre de la cathédrale de Toulouse à accepter un legs universel fait en vue de l'achèvement de la cathédrale de Toulouse.

**44.** — Mais le Conseil d'Etat a décidé que des contrats à titre onéreux pour fondation de messes ne sauraient être passés avec un chapitre cathédral. C'est avec les fabriques seules que ces contrats doivent être passés : « Considérant, dit le Conseil d'Etat, que les chapitres des églises cathédrales sont des établissements publics qui ont été institués uniquement en vue d'améliorer le sort des titulaires qui les composent et qu'il ne rentre pas dans leurs attributions légales de passer avec les particuliers des contrats commutatifs ayant pour objet des services religieux; que ladite mission a été conférée par la loi, dans les églises cathédrales comme dans les autres églises, aux fabriques qui sont les établissements publics institués et qualifiés à cet effet... » (Av. sect. de l'Intérieur et des Cultes, Cons. d'Et., 7 mai 1890).

**45.** — La fondation de messes ne peut être acceptée au nom du chapitre que si, en raison de la disproportion existant entre la valeur des rentes offertes et l'importance des charges, le contrat constitue une véritable donation au profit du chapitre. Dans ce cas, en effet, la fondation en procurant un émolument au chapitre, contribue à l'amélioration de la condition matérielle des chanoines et répond, par conséquent, au but légal de l'établissement. Mais alors il s'agit d'une véritable donation qui doit être passée devant notaire, dans la forme des donations (Av. sect. de l'Intérieur, Cons. d'Et., 7 mai 1880).

**46.** — Si la fondation de messes résulte non d'une donation entre-vifs, mais d'un testament, s'il s'agit, en un mot, d'un legs fait à un chapitre à charge de célébration de messes, ce legs peut, contrairement à la règle ci-dessus, être autorisé au nom du chapitre, quand bien même l'émolument entier en serait absorbé par lesdites messes (Av. Cons. d'Et., 28 janv. 1892).

**47.** — Le Conseil d'Etat a pensé qu'il convenait de faire cette distinction entre les actes entre-vifs et les testaments. Dans le premier cas, en effet, il est loisible au fondateur, encore vivant, de réparer l'erreur qu'il a pu commettre dans le choix de l'intermédiaire chargé des messes. Dans le second cas, au contraire, le gouvernement en réparant l'erreur du fondateur décédé exposerait la fabrique à un procès en revendication et cela paraît d'autant plus inutile qu'il s'agit d'une charge qui, sans rentrer essentiellement dans les limites de la mission légale du chapitre, ne lui est pas absolument étrangère.

**48.** — Le corps de chaque chapitre a, quant à l'administration de ses biens, les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un titulaire de biens de cure, sauf les explications et modifications ci-après (Décr. 6 nov. 1813, tit. 3, art. 49). — V. *infrà*, v° *Cure*.

**49.** — Toute délibération des chapitres, quant à la gestion des biens et à l'administration de ses revenus, n'est valable que si les membres présents forment au moins les quatre cinquièmes du nombre total des chanoines existants (Même décr., art. 50).

**50.** — Toutes ces délibérations relatives à l'administration temporelle doivent être approuvées par l'évêque; en cas de refus de celui-ci, le chapitre en réfère au ministre des Cultes qui prononce (Même décr., art. 61).

**51.** — Un trésorier, choisi dans le sein du chapitre, et nommé pour cinq ans par l'évêque sur une liste de deux candidats présentés par le chapitre et désignés au scrutin, représente le chapitre pour tous les actes d'administration. Ce trésorier, qui peut toujours être changé par le chapitre, peut être réélu constamment aux mêmes fonctions sans interruption (Même décr., art. 51 et 52).

**52.** — Toutefois, le trésorier ne peut intenter ou soutenir un procès, et acquiescer à un désistement, sans délibération du chapitre, laquelle délibération doit être approuvée par le conseil de préfecture (art. 53).

**53.** — Tous les titres, papiers et renseignements concernant la propriété, ainsi que les registres, sommiers et inventaires, sont déposés dans une caisse fermée à trois clés, dont l'une reste aux mains du trésorier; les deux autres sont entre les mains du premier dignitaire et du premier officier. La caisse ne peut être ouverte que sur un avis motivé signé par les trois dépositaires. Le décret renvoie au surplus aux art. 55, 56 et 57 du rè-

glement sur les fabriques (art. 51, 53 et 56). — V. *infrà*, vº *Fabriques*.

**54.** — Au mois de janvier de chaque année, le trésorier rend ses comptes devant une commission nommée par le chapitre. Il est adressé copie au ministre de ce compte, réglé conformément aux art. 82, 83 et 84 du règlement des fabriques (art. 57). — V. *infrà*, vº *Fabrique*.

**55.** — Les maisons et biens ruraux appartenant aux chapitres ne peuvent être loués ou affermés que par adjudications aux enchères, sur un cahier des charges approuvé par délibération du chapitre, à moins que le chapitre n'ait, à la pluralité des quatre cinquièmes des chanoines existants, autorisé le trésorier à traiter de gré à gré, aux conditions exprimées dans sa délibération (art. 54).

**56.** — Une semblable autorisation est nécessaire pour les baux excédant neuf ans, qui doivent toujours être adjugés avec les formalités prescrites relativement aux biens des cures (*Ibid.*).

**57.** — En cas d'insuffisance des revenus de la *mense*, et lorsque les dépenses, par des circonstances extraordinaires, exigent plus de la moitié d'une année du revenu commun, les chapitres peuvent être autorisés par le gouvernement, soit à un emprunt, soit à des ventes, à la charge de former sur les revenus des années suivantes un capital suffisant pour remplacer, soit en fonds de terre, soit autrement, le revenu aliéné (art. 58).

**58.** — Enfin, le décret porte que les chapitres pourront fixer le nombre et les répartitions de la *mense*, et suppléer par leurs délibérations aux cas non prévus par le décret, pourvu qu'ils n'excèdent pas les droits dépendants de la qualité du titulaire (art. 60).

**59** — Les chapitres des cathédrales sont, de même que les simples citoyens, justiciables de l'autorité judiciaire lorsqu'ils agissent comme propriétaires ou comme débiteurs; en conséquence, doit être annulé le conflit qui revendique pour l'autorité administrative la connaissance d'une demande en paiement d'arrérages de rente dirigée contre un chapitre. — Cons. d'Et., 16 sept. 1807, Rochetti. — V. *suprà*, vº *Chanoine*, et *infrà*, vis *Curé*, *Fabrique*.

## CHAPITRE DE SAINT-DENIS.

### Législation.

Décr. 23 juin 1873 (*concernant la réorganisation administrative du chapitre de Saint-Denis*); — Décr. 3 sept. 1879 (*relatif au choix des chanoines du second ordre dans le chapitre de Saint-Denis*); — L. 29 juill. 1881 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1882*); — L. 21 mars 1885 (*portant fixation du budget des dépenses de l'exercice 1885*).

### Bibliographie.

André, *Cours alphabétique et méthodique de droit canon*, 1860, 3e édit., 6 vol. in-8º, vº *Chapitre*, § 6. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1892, 3e édit., 1 vol. in-8º, vº *Chapitre*, § 4. — G. de Champeaux, *Le droit civil ecclésiastique français*, 2 vol. in-8º, t. 2, p. 344, 478, 479, 531, 617 en note. — Gaudry, *Traité de la législation des cultes et spécialement du culte catholique*, 1854, 3 vol. in-8º, t. 2, p. 208 et s. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), vº *Chapitres religieux*, § 2. — Sebire et Carteret, *Encyclopédie du droit*, 20 livr., vº *Chapitre de Saint-Denis*. — Vuillefroy, *Traité de l'administration du culte catholique*, 1842, 1 vol. in-8º, vº *Chapitre*, sect. 2.

### Index alphabétique.



### Division.



### § 1. *Notions générales et historiques.*

**1.** — De temps immémorial, l'abbaye de Saint-Denis fut destinée à servir de sépulture aux rois de France et à leur famille; mais aucun chapitre n'était chargé de veiller sur les tombes, qui se trouvaient confiées à la garde des moines de l'abbaye.

**2.** — Un décret du 16 août 1792 ordonna l'apport à la monnaie de Paris du trésor si considérable de cette église, dont bientôt, en vertu d'un autre décret du 1er août 1793, toutes les tombes furent détruites ou dispersées.

**3.** — L'ancienne abbaye était restée dans cet état complet de dévastation, lorsque intervint le décret du 20 févr. 1806, qui, la destinant à la sépulture impériale et y ordonnant l'érection de chapelles expiatoires des profanations commises, institua pour desservir cette église un chapitre collégial de dix chanoines (art. 2). Telle est l'origine du chapitre de Saint-Denis, qui, suivant les régimes, porta le nom de chapitre impérial, royal, ou national.

**4.** — L'art. 3 portait : « Les chanoines de ce chapitre seront choisis parmi les évêques âgés de plus de soixante ans qui se trouveront hors d'état de continuer l'exercice des fonctions épiscopales. Ils jouiront dans cette retraite des honneurs, prérogatives et traitements attachés à l'épiscopat. Notre grand aumônier sera chef de ce chapitre. »

**5.** — A ces dix chanoines-évêques, qu'elle déclara chanoines de premier ordre, et pour le choix desquels elle ne mit d'autres conditions que d'avoir été titulaires de diocèses en France, l'ordonnance du 23 déc. 1816 ajouta vingt-quatre chanoines de second ordre, lesquels ne pouvaient être pris que parmi ceux qui avaient été employés pendant dix ans, soit dans l'exercice du ministère, soit dans l'administration des diocèses (art. 3). Des clercs furent, en outre, ajoutés au chapitre.

**6.** — Comme sous l'Empire, le grand aumônier, revêtu du titre de primicier, était chef du chapitre (art. 2); c'est à lui qu'il appartenait de présenter au roi les candidats au titre de chanoine de premier et de second ordre, comme aussi à celui de chanoine honoraire, qui pouvait être concédé à quelques ecclésiastiques de second ordre. Il nommait à tous les emplois autres que ceux de chanoines attachés aux offices.

**7.** — Cette ordonnance (art. 7) établissait pour l'entretien du chapitre une subvention annuelle de 250,000 fr. sur le budget des cultes.

**8.** — La révolution de 1830, en supprimant la grande aumônerie, modifia beaucoup cet état de choses; ce fut le roi qui nomma aux emplois de chanoine de premier et de second ordre, et qui conféra de même le titre de chanoine honoraire, sur la présentation du ministre des Cultes, substitué au grand aumônier pour les pouvoirs temporels.

**9.** — Un instant même le chapitre fut menacé dans son existence, la loi du 21 avr. 1832 (art. 8), sur le budget de 1833, ayant déclaré que les membres du chapitre nommés postérieurement à la publication de cette loi n'auraient plus de droit à aucun traitement sur les fonds de l'Etat. Mais le budget de 1838 rétablit le traitement pour tous les membres du chapitre, et les chanoines de premier ordre reçurent du trésor public 8,000 fr. par an, les chanoines du second ordre 2,400 fr. — Toutes les autres dépenses du chapitre étaient à la charge de l'Etat.

**10.** — Toutefois, le budget du chapitre n'atteignit jamais sous le gouvernement de Juillet le chiffre auquel il s'élevait sous la Restauration. En 1842, le chapitre de Saint-Denis se composait de six chanoines-évêques, quatorze chanoines de second ordre dont un chanoine doyen et trois dignitaires. Ce chapitre était placé sous la juridiction de l'ordinaire, c'est-à-dire de l'archevêque de

Paris, par application de l'art. 10, L. 18 germ. an X. — Vuillefroy, v° *Chapitre*, sect. 2.

**11.** — Un décret du 25 mars 1852, rendu d'accord avec l'archevêque de Paris, considérant que la réduction opérée par la loi de finances de 1832 sur les traitements alloués aux canonicats du chapitre de Saint-Denis était un obstacle à la réalisation complète de la pensée du fondateur, statua ainsi qu'il suit : « Le traitement de chacun des six canonicats du premier ordre du chapitre de Saint-Denis est porté à 10,000 fr. Le traitement de chacun des huit canonicats du second ordre est porté à 2,500 fr. (Décr. 25 mars 1852, art. 1).

**12.** — « La cure de la ville de Saint-Denis (Seine) est réunie au chapitre de la basilique; le service paroissial y sera transféré » (Même décret, art. 2).

**13.** — « Celui des chanoines qui sera nommé par l'ordinaire et agréé par nous pour remplir les fonctions de curé prendra le titre de doyen du chapitre du second ordre. Dans le cas où il serait privé de ce titre, il demeurera toujours membre du chapitre » (art. 3).

**14.** — « Les chanoines du second ordre seront expressément tenus à la résidence. Ceux qui s'absenteront sans autorisation subiront une retenue dont la quotité sera déterminée, suivant les cas, par une décision ministérielle » (art. 4).

**15.** — De 1852 à 1885, époque à laquelle il a été virtuellement supprimé (V. *infrà*, n. 32 et s.), le chapitre de Saint-Denis a subi des modifications importantes.

**16.** — Un bref du 31 mars 1857 enregistré par décret du 17 juin suivant érigea canoniquement le chapitre.

**17.** — En 1860, un autre bref pontifical, enregistré par décret du 10 février, institua douze canonicats honoraires du second ordre.

### § 2. *Réorganisation.*

**18.** — Enfin, un décret du 23 juin 1873 réorganisa complètement le chapitre de Saint-Denis dont la constitution canonique venait d'être modifiée, à la demande du gouvernement français, par un bref enregistré à la même date. Voici la disposition essentielle de ce décret.

**19.** — « Le chapitre de Saint-Denis est institué pour desservir la basilique de ce nom et assurer une retraite honorable aux évêques démissionnaires, ainsi qu'aux anciens aumôniers de terre et de mer et des établissements publics (art. 1).

**20.** — « Le chapitre est composé d'un primicier, de chanoines-évêques ou du premier ordre et de chanoines-prêtres ou du second ordre. Chacun de ces deux ordres comptera au plus douze chanoines » (art. 2).

**21.** — « Les membres du chapitre sont nommés par le président de la République sur la proposition du ministre de l'Instruction publique et des Cultes » (art. 3).

**22.** — « Les chanoines du premier ordre sont choisis exclusivement parmi les archevêques et évêques des diocèses de la France ou de ses colonies, dont la démission aura été régulièrement acceptée. Les chanoines du second ordre seront choisis parmi les anciens aumôniers des armées de terre ou de mer et des établissements publics, ayant au moins dix années d'exercice de leurs fonctions » (art. 4).

**23.** — « Le primicier est choisi parmi les chanoines du premier ordre ou les archevêques et évêques en fonctions » (art. 5).

**24.** — « Le primicier, les chanoines-évêques et les chanoines-prêtres reçoivent l'institution canonique conformément au bref donné à Rome le 12 oct. 1872, reçu et publié par décret de ce jour » (art. 6).

**25.** — « Le primicier exerce la juridiction spirituelle et jouit des droits et prérogatives qui lui sont conférés par le bref précité. Il règle le service de l'église et du chapitre et nomme les auxiliaires ecclésiastiques et laïques qui y sont attachés. Il présente à l'approbation du ministre de l'Instruction publique et des Cultes le budget et les comptes de l'église et du chapitre » (art. 7).

**26.** — « Lorsque le primicériat vient à vaquer, soit par suite de décès, soit pour toute autre cause légitime, le chapitre élit dans le délai de huit jours, au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages exprimés, un vicaire capitulaire choisi parmi les chanoines du premier ordre, pour remplir temporairement les fonctions de primicier. Si l'élection n'est pas faite dans le délai fixé, l'archevêque de Paris ou, en cas de vacance de ce siège, l'évêque le plus âgé de la province ecclésiastique de Paris, désigne un membre du chapitre pour remplir les fonctions d'administrateur temporaire. Ces élections ou désignations sont soumises à l'agrément du président de la République » (art. 8).

**27.** — « Les chanoines-évêques conservent les honneurs et les prérogatives attachés à l'épiscopat. Ils ne sont pas astreints à la résidence » (art. 9).

**28.** — « Les chanoines-prêtres sont astreints à la résidence : s'ils n'ont pas justifié, dans les six mois de leur nomination, qu'ils ont fixé leur résidence à Saint-Denis, ils sont réputés démissionnaires et immédiatement remplacés. Ils ne peuvent prendre plus de trois mois de vacances et ne s'absenteront qu'avec l'agrément du primicier, qui en informera le ministre des Cultes. Il sera fait sur le traitement de ceux qui s'absenteraient sans autorisation, une retenue dont la quotité sera réglée, suivant le cas, par une décision ministérielle » (art. 10).

**29.** — Il est bon de relever ici une application de cet article qui prouve que l'obligation de la résidence était réelle pour les chanoines de Saint-Denis. Un arrêté ministériel du 16 janv. 1880 déclara d'office démissionnaire, en raison de ses absences réitérées, un chanoine de deuxième ordre. L'intéressé introduisit contre cette décision un recours à la fois devant la cour de Rome et devant le Conseil d'Etat. Une décision du 3 juin 1880 rejeta le recours canonique et, le 21 du même mois, le chanoine frappé de la mesure se désistait de son recours devant le Conseil d'Etat qui lui en a donné acte le 9 juill. 1880.

**30.** — « Le traitement des chanoines-évêques ou du premier ordre est fixé à 10,000 fr. Le traitement et les droits de présence des chanoines-prêtres ou du second ordre sont fixés à 4,000 fr. Le montant et le mode de répartition des droits de présence sont réglés par décret rendu sur la proposition du primicier et le rapport du ministre de l'Instruction publique et des Cultes. Le trésorier du chapitre est choisi parmi les chanoines du second ordre. Il est nommé par arrêté ministériel et reçoit une indemnité de 600 fr. » (art. 11).

**31.** — « Les chanoines de Saint-Denis ont pour insigne commun aux deux ordres une croix d'or émaillée à huit pointes, dont le centre reproduit, sur les deux faces, le sceau et le contre-sceau de l'ancienne abbaye de l'église de Saint-Denis » (art. 12).

### § 3. *Suppression.*

**32.** — Telle a été l'organisation du chapitre de Saint-Denis jusqu'en 1885. Mais, à cette époque, la loi de finances du 21 mars 1885 supprima, à compter du 1er janvier de la même année, le crédit spécial inscrit au budget des Cultes pour le chapitre de Saint-Denis.

**33.** — Il fut décidé, au cours de la discussion de cette loi, qu'aucune nomination ne serait plus faite dans le chapitre de Saint-Denis et que les titulaires, alors en fonctions, recevraient une pension viagère équivalente à leur traitement sur le crédit du budget des Cultes destiné aux *pensions et secours ecclésiastiques*. Ces pensions ont été concédées par un décret du 24 mars 1885.

**34.** — Depuis cette époque, le crédit spécial au chapitre de Saint-Denis n'ayant jamais été rétabli, ce chapitre a cessé de se recruter et se trouve virtuellement supprimé.

**35.** — Actuellement (1892), le primicier décédé n'a pas été remplacé et il ne reste plus que 2 anciens chanoines de premier ordre, 4 anciens chanoines du second ordre et 7 anciens chanoines honoraires du 2e ordre.

## CHAPITRE DE SAINTE-GENEVIÈVE.

**1.** — Le décret du 20 févr. 1806, dont le titre 1 est relatif à l'église et au chapitre de Saint-Denis, s'occupait dans son titre 2 de l'église Sainte-Geneviève, ou Panthéon, qui était rendue au culte et consacrée à la sépulture des grands dignitaires et des citoyens ayant rendu des services éminents à la patrie (art. 7 et 8).

**2.** — Il n'y eut pas de chapitre collégial établi à Sainte-Geneviève comme à Saint-Denis, mais le chapitre métropolitain augmenté de six membres fut chargé de desservir cette église, et la garde en fut spécialement confiée à un archiprêtre choisi parmi les chanoines (art. 10).

**3.** — Il devait y être officié solennellement le 3 janvier, fête de Sainte-Geneviève; le 15 août, fête de Saint-Napoléon et anniversaire de la conclusion du concordat; le jour des morts et le premier dimanche de décembre, anniversaire du couronnement et de la bataille d'Austerlitz, et toutes les fois qu'il y avait lieu à

des inhumations en exécution du décret. Aucune autre fonction religieuse ne pouvait être exercée dans l'église sans l'approbation de l'empereur (art. 11).

**4.** — Une ordonnance du 12 déc. 1821 affecta l'église Sainte-Geneviève au service permanent du culte et la mit à la disposition de l'archevêque de Paris pour être provisoirement desservie par des prêtres désignés par ce prélat. Il devait être statué ultérieurement sur le service régulier de l'église; mais aucune décision n'intervint à ce sujet.

**5.** — Une ordonnance du 26 août 1830 rendit l'édifice à sa destination primitive qui était d'être affecté à la sépulture des grands hommes, et rapporta le décret du 20 févr. 1806 ainsi que l'ordonnance du 12 déc. 1821.

**6.** — Rendue de nouveau au culte par un décret du 6 déc. 1851, l'église Sainte-Geneviève fut desservie par une communauté de prêtres établie par un décret du 6 avr. 1852.

**7.** — Cette communauté était composée de six membres portant le titre de chapelains et d'un doyen.

**8.** — Le doyen était nommé par l'archevêque de Paris et agréé par le gouvernement. La durée de ses fonctions était de cinq ans, avec faculté de nomination nouvelle au bout des cinq premières années. — Son traitement annuel était de 4,000 fr.

**9.** — Les chapelains étaient nommés au concours pour trois ans seulement. Leur traitement annuel était de 2,500 fr.

**10.** — La loi de finances du 29 juill. 1881 ayant supprimé le crédit affecté au paiement des chapelains de Sainte-Geneviève, ce chapitre cessa de se compléter lors des vacances qui se produisirent, et en 1885 il ne restait plus que trois membres.

**11.** — A cette époque, intervint un décret daté du 26 mai 1885 (*Journal officiel* du 27 mai) qui est ainsi conçu : « Art. 1 : Le Panthéon est rendu à sa destination primitive et légale. Les restes des grands hommes qui ont mérité la reconnaissance nationale y seront déposés. — Art. 2 : La disposition qui précède est applicable aux citoyens à qui une loi aura décerné des funérailles nationales. Un décret du président de la République ordonnera la translation de leurs restes au Panthéon. — Art. 3 : Sont rapportés le décret des 6-12 déc. 1852, le décret du 20 févr. 1806, l'ordonnance du 12 déc. 1821, les décrets des 22 mars 1842 et 26 juill. 1857, ainsi que toutes les dispositions réglementaires contraires au présent décret.

**12.** — En conséquence de ce décret, le Panthéon a cessé d'être affecté au service du culte, et le chapitre qui le desservait antérieurement sous le nom de chapitre de l'église de Sainte-Geneviève a disparu.

## CHARTES (École nationale des).

### Législation.

Ord. 22 févr. 1821 (*portant création de l'école des chartes*); — Ord. 16 juill. 1823 (*fixant la durée des cours*); — Ord. 11 nov. 1829 (*portant réorganisation de l'école*); — Arr. min. int., 29 déc. 1829 (*portant règlement provisoire de l'école*); — Arr. min. int., 13 oct. 1830 (*réunissant les cours de la bibliothèque et des archives*); — Arr. min. int., 13 oct. 1830 (*créant une nouvelle chaire*); — Arr. min. int., 17 nov. 1830 (*portant règlement de l'école*); — Ord. 1er mars 1832 (*relative aux publications de l'école*); — Ord. 31 déc. 1846 (*portant réorganisation de l'école*); — Décr. 18 oct. 1849 (*modifiant l'ordonnance précédente*); — Décr. 14 févr. 1851 (*relatif aux traitements d'expectative des archivistes-paléographes*); — Arr. min. inst. publ., 26 mai 1854 (*approuvant les règlements de l'école*); — Arr. min. inst. publ., 30 sept. 1854 (*relatif aux répétiteurs et professeurs-adjoints*); — Arr. min. inst. publ., 30 nov 1865 (*relatif à l'assiduité aux cours*); — Arr. min. inst. publ., 2 févr. 1866 (*portant règlement pour les thèses*); — Décr. 18 août 1866 (*déterminant le titre des professeurs*); — Décr. 30 janv. 1869 (*portant règlement pour l'enseignement*); — Arr. min. inst. publ., 24 juill. 1872 (*déterminant les conditions d'admission*); — Décr. 29 août 1873 (*relatif aux traitements d'expectative des archivistes-paléographes*); — Arr. min. inst. publ., 19 mars 1881 (*portant règlement pour les examens*); — Arr. min. inst. publ., 12 mai 1882 (*instituant un cours complémentaire*); — Arr. min. inst. publ., 20 nov. 1883 (*relatif aux examens*); — Décr. 22 avr. 1884 (*portant règlement pour la nomination des professeurs*); — Décr. 12 oct. 1885 (*créant une nouvelle chaire*); — Arr. min. inst. publ., 9 déc. 1889 (*relatif aux conditions d'admission*); — Arr. min. inst. publ., 13 nov. 1890 (*relatif aux conditions d'admission*).

### Bibliographie.

Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), vº *Archives*, ch. 4. — *Bibliothèque de l'école des chartes*, Paris, t. 1 (1839) à t. 53 (1892), in-8º, Organe de la Société de l'école des chartes, recueil périodique d'érudition, dont la chronique publie tous les documents et faits concernant l'école. — *Livret de l'école des chartes* (1821-1891), Paris, 1891, in-12.

### Index alphabétique.

DIVISION.



---

§ 1. *Notions historiques.*

**1.** — Les modifications que la Révolution française avait apportées aux institutions de la France, la suppression des ordres religieux, en particulier des bénédictins de la congrégation de Saint-Maur et des anciennes académies, l'abandon des grandes publications historiques entreprises à la fin du XVIIIe siècle sous le patronage du gouvernement, avaient eu pour résultat de faire déserter en France, au commencement du XIXe siècle, les études d'érudition historique. Les sciences auxiliaires de l'histoire qu'avaient cultivées avec tant d'éclat les bénédictins de Saint-Maur, dont la connaissance était indispensable aux jurisconsultes avant les réformes de la Révolution, devenues suspectes comme entachées de féodalité, n'avaient pas trouvé place dans la réorganisation de l'enseignement public. On s'aperçut du dommage lorsque l'Institut national songea à reprendre quelques-uns des travaux de l'ancienne Académie des Inscriptions et, dès les premières années de l'Empire on se préoccupa de renouer la tradition en formant des élèves qui pourraient devenir les auxiliaires des savants de l'ancienne Académie des Inscriptions qui avaient pris place à l'Institut. L'idée première de la création d'une *école des chartes* semble avoir appartenu au baron de Gérando et la proposition en fut faite à l'Empereur, en 1807, dans deux rapports successifs du ministre de l'Intérieur, sur les moyens « d'encourager la culture des lettres ». Napoléon accueillit l'idée de créer une école spéciale d'histoire, et l'on possède des observations dictées par lui à ce sujet, le 19 avr. 1807, au château de Finckenstein. Un projet de décret fut préparé. Les cadres de l'Université impériale étaient trop inflexibles pour qu'on pût songer à y faire entrer le nouvel enseignement; ce fut au collège de France qu'on se proposait de l'annexer. Les événements empêchèrent la réalisation de ce projet.

**2.** — Douze ans plus tard, sous la Restauration, l'instigateur du projet impérial, le baron de Gérando, soumit de nouveau au ministre de l'Intérieur, qui était alors le comte Siméon, son projet, qui cette fois put aboutir, de créer une « école des chartes ». La dénomination choisie était assez singulière et exprimait fort mal ce que l'on voulait faire, mais le temps l'a depuis consacrée. Chose singulière ce n'est ni dans l'Université, ni même dans les services du ministère de l'Instruction publique que l'on plaça ce nouvel établissement d'enseignement, mais dans ceux du ministère de l'Intérieur. Après avoir subi des modifications inspirées par des défiances peu justifiées, le projet de Gérando fut soumis au roi Louis XVIII dans un rapport du comte Siméon qui insistait sur la nécessité de former des jeunes gens à la lecture et à la critique des documents du moyen-âge ainsi qu'à « la science des chartes ». A la suite de ce rapport fut créée une école divisée en deux sections, sans relations entre elles, placée l'une à la Bibliothèque royale sous l'autorité du conservateur des manuscrits, l'autre aux archives du royaume sous la direction du garde général (Ord. 22 févr. 1821). Les élèves, au nombre maximum de douze, recevaient un traitement; ils devaient être choisis parmi les jeunes gens de vingt à vingt-cinq ans nommés par le ministre de l'Intérieur sur la présentation de l'Académie des Inscriptions. Deux professeurs devaient leur apprendre « à lire les divers manuscrits et à expliquer les dialectes français du moyen-âge ».

**3.** — L'ordonnance de 1821 n'avait point fixé la durée de la pension et de l'enseignement; il y fut pourvu par l'ordonnance du 16 juill. 1823, rendue sur la proposition de M. de Corbière qui fixa cette durée à deux années. Mais, pas plus que la précédente, celle-ci ne prenait soin d'ouvrir une carrière aux élèves. Sous cette forme, l'institution n'était pas viable. Aussi la première promotion ne fut-elle pas remplacée. On pourvut cependant au remplacement de l'un des deux professeurs mort en 1824, et au lieu d'élèves, on autorisa les professeurs à admettre à leurs cours des auditeurs bénévoles et sans traitement. L'école semblait destinée à périr et elle tomba, en effet, dans une obscurité complète.

**4.** — Elle fut remise en activité, en 1829, grâce à l'initiative de M. Rives, directeur du personnel au ministère de l'Intérieur. Celui-ci, après avoir consulté le garde général des archives du royaume et l'inspecteur général des bibliothèques, rédigea un projet qui servit de base à un rapport du comte de la Bourdonnaye, ministre de l'Intérieur, suivi de l'ordonnance de Charles X du 11 nov. 1829. Cette ordonnance répartissait les études en deux « cours »; l'un élémentaire comprenait la paléographie; il devait se faire aux archives du royaume et durer un an; le second était destiné « à expliquer aux élèves les divers dialectes du moyen-âge et à les diriger dans la science critique des monuments écrits de cette époque, ainsi que dans le mode d'en constater l'authenticité et d'en vérifier la date »; il devait se faire à la bibliothèque royale et durer deux années. Pour suivre le cours de première année, il suffisait d'avoir dix-huit ans révolus et le diplôme de bachelier ès-lettres. Six élèves au minimum, huit au maximum étaient, à la suite d'un concours, admis à passer en seconde année avec le titre d'élèves pensionnaires; ils recevaient un traitement de 800 fr., et, à l'issue de la troisième année d'études, subissaient un nouvel examen, après lequel ceux qui ien étaient jugés dignes recevaient du ministre de l'Intérieur un brevet d'archiviste-paléographe », titre bizarre et qui rendait aussi mal compte des études faites que le nom même de l'établissement. Ce brevet ouvrait aux élèves quelques perspectives d'avenir; il devait leur assurer, par préférence à tous autres candidats, la moitié des emplois vacants dans les bibliothèques publiques (la bibliothèque royale exceptée), les archives du royaume et les divers dépôts littéraires. Une commission, composée du secrétaire perpétuel et de deux membres de l'Académie des Inscriptions, de trois conservateurs de la bibliothèque royale et du garde général des archives du royaume, était chargée de faire passer les examens et de surveiller l'enseignement. Enfin, une disposition de l'ordonnance avait décidé que, sous la direction de cette commission, les élèves publieraient deux recueils de textes et de travaux intitulés l'un : *Bibliothèque de l'école royale des Chartes*, l'autre *Bibliothèque de l'histoire de France;* mais, sur les réclamations de l'Académie des Inscriptions à laquelle elle portait ombrage, cette décision ne tarda pas à être rapportée (Ord. 1er mars 1832).

**5.** — L'ordonnance de 1829 donna à l'école les moyens de vivre. En dépit de l'insuffisance d'un enseignement à peine organisé, malgré la méfiance inquiète de l'Académie des Inscriptions et l'indifférence du gouvernement, elle réussit même à prospérer. Frustrée d'une partie des avantages qu'on lui avait garantis, étrangère et dès lors un peu suspecte à l'Université, placée dans les attributions de divers ministères, et un moment même dans celles du ministère du Commerce, elle réussit cependant à prospérer et à rendre des services. Elle compta parmi ses premiers élèves des jeunes gens, dont plusieurs sont devenus plus tard des savants éminents qui fondèrent sous le nom de *Bibliothèque de l'école des chartes* un recueil périodique destiné à remplacer les recueils officiels dont la publication avait été décidée par l'ordonnance de 1829. Cette publication conquit rapidement les suffrages de toute l'Europe savante; et grâce au patronage officieux exercé sur elle par la nouvelle société, l'école des chartes, que ses protecteurs naturels semblaient souvent vouloir réduire au rôle d'école purement professionnelle, prit rang dans le haut enseignement et devint une pépinière de savants.

**6.** — Dans les dernières années du règne de Louis-Philippe, l'existence de l'école semblait décidément liée au progrès des sciences historiques, et il devenait nécessaire de réorganiser l'école sur des bases plus larges. Cette réorganisation eut lieu en 1846, grâce surtout à l'intervention d'un savant illustre, Letronne, alors garde général des archives du royaume, qui comprit quels services l'école pouvait rendre au grand établissement qu'il dirigeait, et qui lui offrit un asile dans une partie du rez-de-chaussée du palais de Soubise. De son côté, le ministre de l'Instruction

publique, M. de Salvandy, provoqua la réforme qui fut l'objet de l'ordonnance du 31 déc. 1846, restée longtemps la charte constitutive de l'école, et dont plusieurs dispositions sont toujours en vigueur.

**7.** — Cet acte organisait l'administration de l'école par la création d'un directeur et d'un secrétaire-bibliothécaire-trésorier; il développait l'enseignement en créant trois professeurs titulaires, un répétiteur général sous-directeur des études, et trois répétiteurs ou professeurs auxiliaires. La commission instituée par l'ordonnance de 1829 prenait le titre de conseil de perfectionnement; il devait être composé de huit membres, dont cinq nommés par l'Académie des Inscriptions et trois membres de droit : le garde général des archives, le directeur de la bibliothèque royale et le directeur de l'école ; le président était à la nomination du ministre. L'enseignement était réparti en trois années, et l'école devait compter désormais trois promotions; les élèves devaient avoir moins de vingt-quatre ans, être bacheliers ès-lettres et subir devant le conseil de perfectionnement un examen portant sur l'histoire de France (art. 13 de l'Ord ). Ils étaient « gratuits ou boursiers », mais participaient aux mêmes études, étaient admis aux mêmes concours et participaient aux mêmes droits (art. 15 et 16). A la fin de chaque année, ils passaient un examen (art. 17). Enfin, comme dernière sanction des études, l'ordonnance instituait l'épreuve de la thèse. Les élèves qui avaient subi avec succès les examens à la fin de la troisième année devaient soutenir un « acte public sur un thème imprimé choisi par eux » (art. 17); c'est à la suite de cette soutenance que leur était conféré le diplôme d'archiviste-paléographe auquel était attaché un traitement d'expectative de 600 fr.

**8.** — L'ordonnance de 1846 s'était, en outre, préoccupée d'assurer une carrière aux archivistes-paléographes en leur assurant : 1° le droit de concourir, avec les membres de l'Académie des Inscriptions et les lauréats de la même académie, aux fonctions de professeur et de répétiteur ou professeur auxiliaire à l'école (art. 12 et 19); 2° le droit exclusif aux fonctions de répétiteur général (art. 4 et 12); 3° le droit aux fonctions d'auxiliaire de l'Académie des Inscriptions (art. 19; V. un arrêté du ministre de l'Instruction publique du 9 déc. 1846 portant à six le nombre des auxiliaires de cette académie et décidant que ces fonctions seraient exclusivement réservées aux archivistes-paléographes); 4° le droit aux fonctions d'archiviste départemental (art. 19); 5° le droit aux fonctions d'employé dans les bibliothèques publiques de l'Etat dans la proportion d'une place pour trois vacances (même art.); 6° le droit aux fonctions de bibliothécaire ou d'employé dans les bibliothèques communales, concurremment avec les employés de mairie, les membres de l'Université et les habitants de la ville ayant publié des travaux scientifiques ou littéraires; 7° le droit d'être chargé particulièrement de la publication des *Documents inédits de l'histoire de France* (art. 19); 8° le droit aux fonctions de chef de section et d'employé aux archives du royaume, dans les conditions qui avaient été déterminées par une ordonnance du 5 janv. 1846 sur le service des archives (même art.). Aux termes de cette ordonnance la moitié de tous les emplois vacants était réservée aux archivistes-paléographes, qui pouvaient, en outre, concourir avec les commis-archivistes et les membres de l'Institut pour les emplois de chefs de section (art. 6, 9 et 14).

**9.** — Les principales additions modificatives apportées aux dispositions de l'ordonnance de 1846 ont été les suivantes : un arrêté du 27 juill. 1848 fit participer aux examens le corps enseignant; cette décision, prise à titre temporaire, est devenue une tradition qui s'est conservée et a été consacrée par tous les actes postérieurs;

**10.** — Un décret du 18 oct. 1850 supprime l'examen d'entrée et les bourses de première année;

**11.** — Un décret du 4 févr. 1850 sur le service des archives départementales assure aux élèves de l'école des chartes le droit exclusif aux fonctions d'archiviste des départements;

**12.** — Un décret du 14 févr. 1851 fixe à trois ans la durée du traitement d'expectative des archivistes-paléographes;

**13.** — Un arrêté du ministre de l'Instruction publique du 26 mai 1854 approuve un règlement relatif aux examens, aux compositions et aux thèses, élaboré par le conseil de perfectionnement;

**14.** — Un décret du 30 sept. 1854 substitue au titre de répétiteur celui de professeur adjoint;

**15.** — Le décret du 22 déc. 1856, sur l'organisation des archives de l'Empire, attribue aux archivistes-paléographes concurremment avec les membres de l'Institut, les sous-chefs de sections et les archivistes, le droit d'être nommés aux emplois de chefs de section, concurremment avec les archivistes celui d'être nommés aux emplois de sous-chefs, et concurremment avec les surnuméraires et les archivistes départementaux et communaux celui d'être nommés aux emplois d'archivistes (art. 12);

**16.** — Un décret du 24 juill. 1863 décida que les trois années d'études passées à l'école des chartes entreraient en déduction du stage de cinq ans dans l'enseignement exigé des candidats à l'agrégation d'histoire;

**17.** — Un arrêté du ministre de l'Instruction publique du 30 nov. 1865, prend des mesures pour assurer l'assiduité aux leçons;

**18.** — Un arrêté du ministre de l'Instruction publique, du 2 févr. 1866, réglemente l'épreuve de la thèse;

**19.** — Un décret du 18 août 1866 substitue aux titres de professeurs titulaires et professeurs adjoints ceux de professeurs de première et de deuxième classe.

**20.** — Un décret du 30 janv. 1869, fait une nouvelle répartition des matières de l'enseignement.

**21.** — La loi sur les conseils généraux du 10 août 1871 spécifie le maintien, pour les fonctions d'archivistes départementaux, des droits des archivistes paléographes réglés par le décret du 4 févr. 1850 (art. 45). Il n'est pas inutile d'observer que, par suite d'une erreur matérielle, le texte de la loi tel qu'il a été promulgué porte : « tels qu'ils sont réglés par l'ordonnance de 1833 » au lieu de : « par le décret du 4 févr. 1850 ». Cette erreur a été signalée aux préfets par une circulaire du ministre de l'Intérieur en date du 8 oct. 1871 (*J. off.*, 21 oct.) et l'Assemblée nationale en a ordonné la rectification dans la séance du 12 déc. 1871 (*J. off.*, 13 déc.). — V. *suprà*, v° *Archives*, n. 240 et s.

**22.** — La loi sur le recrutement de l'armée du 27 juill. 1872 déclare dispensés du service militaire les élèves de l'école des chartes à condition de passer dix ans tant à l'école que dans un service public (art. 29). La conséquence de cette dispense fut le rétablissement de l'examen d'entrée et la limitation au maximum de vingt des élèves de première année (Arr. min. de l'Inst. publ., 24 juill. 1872).

**23.** — Le décret du 14 oct. 1872 portant règlement du concours pour la nomination des auditeurs de deuxième classe au Conseil d'Etat, fait figurer le diplôme d'archiviste paléographe au nombre de ceux qui donnent accès au concours (art. 5).

**24.** — Un décret du 29 août 1873 transforme les anciens traitements d'expectative en indemnités temporaires réparties par le conseil de perfectionnement entre les archivistes-paléographes non pourvus d'emploi, qui « pour compléter leurs études seront temporairement chargés de travaux de classement, d'inventaire ou de catalogue dans les divers dépôts d'archives ou de livres manuscrits. »

**25.** — Le décret du 20 nov. 1875, organisant l'école de Rome, met les archivistes-paléographes au nombre des candidats qui peuvent être nommés membres de l'école sur la présentation du conseil de perfectionnement et des professeurs (art. 2).

**26.** — Le décret du 1er mars 1879, réorganisant le service des musées nationaux, place les anciens élèves de l'école des chartes parmi les diverses catégories de candidats entre lesquelles les attachés doivent être choisis de préférence (art. 5).

**27.** — L'arrêté du ministre de l'Instruction publique du 23 août 1879, portant règlement général du service des bibliothèques universitaires, réduit à six mois pour les archivistes-paléographes le stage de deux ans dans une bibliothèque de Faculté exigé des candidats à l'examen professionnel pour le certificat d'aptitude (art. 12).

**28.** — Le décret du 6 avr. 1880, relatif à l'inspection générale des services administratifs du ministère de l'Intérieur, décide que les inspecteurs généraux des archives seront choisis parmi les archivistes-paléographes (art. 1).

**29.** — La loi du 27 févr. 1880, sur le conseil supérieur de l'instruction publique, attribue à l'école des chartes un délégué élu par les membres du conseil de perfectionnement et les professeurs, et choisi parmi eux.

**30.** — Le décret du 10 juill. 1880, sur les conditions d'admission dans les carrières diplomatique et consulaire, modifié par l'art. 1, Décr. 27 avr. 1883, met le diplôme de l'école des chartes au nombre de ceux qui donnent accès au concours.

**31.** — Des arrêtés du ministre de l'Instruction publique du 19

mars 1881 et du 21 nov. 1883 ont à nouveau réglementé les examens.

**32.** — Un arrêté du ministre de l'Instruction publique du 12 mai 1882 institue un cours complémentaire transformé en chaire magistrale par décret du 12 [illegible] 188[illegible].

**33.** — Un décret du 22 avr. 1884 décide que les professeurs seront nommés par décret sur une double liste de présentation de deux candidats formée, l'une par l'assemblée des professeurs et le conseil de perfectionnement, l'autre par l'Académie des Inscriptions.

**34.** — Le décret du 17 juin 1885, portant organisation générale de la Bibliothèque nationale, a exempté les archivistes-paléographes de l'examen d'admission aux emplois de stagiaires (art. 12).

**35.** — Le décret du 7 avr. 1887, portant réorganisation des bibliothèques Sainte-Geneviève, de l'Arsenal et Mazarine, exempte également les archivistes-paléographes de l'examen d'admission aux emplois d'attachés non rétribués (art. 8).

**36.** — Le décret du 14 mai 1887, portant réorganisation des archives nationales, a donné aux archivistes-paléographes accès exclusif à tous les emplois de cet établissement, celui de commis excepté (art. 7).

**37.** — La loi sur le recrutement de l'armée du 15 juill. 1889 a décidé que les élèves de l'école des chartes jouiraient de certaines prérogatives énumérées *infrà*, n. 54.

### § 2. *Organisation de l'école nationale des chartes.*

#### 1° *Organisation administrative.*

**38.** — L'école nationale des chartes, actuellement établie rue des Francs-Bourgeois, 58, dans une maison dépendant du palais des archives, qu'elle a échangée en 1866 contre le local que lui avait d'abord attribué Letronne dans les anciens appartements de la duchesse de Soubise, doit être prochainement transférée dans les bâtiments en construction de la nouvelle Sorbonne.

**39.** — Elle dépend du ministère de l'Instruction publique, direction de l'enseignement supérieur. Elle est administrée par un directeur nommé pour cinq ans par le ministre et choisi parmi les professeurs, et placée sous la surveillance d'un conseil de perfectionnement composé de cinq membres élus par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, et de trois membres de droit : l'administrateur général de la Bibliothèque nationale, le garde général des archives et le directeur de l'école. Le président est à la nomination du ministre.

**40.** — La tenue des registres, la comptabilité, la conservation des archives, de la bibliothèque et des collections sont confiés à un secrétaire qui a le titre de professeur suppléant.

**41.** — Les professeurs, au nombre de huit, sont nommés par décret sur la proposition du ministre, après la présentation à lui faite d'une double liste formée, l'une par le corps des professeurs et le conseil de perfectionnement, l'autre par l'académie des inscriptions.

**42.** — L'école est représentée au conseil supérieur de l'instruction publique par un délégué élu en assemblée des professeurs et des membres du conseil de perfectionnement et choisi parmi eux.

#### 2° *Enseignement.*

**43.** — Les cours sont publics et gratuits. Pour les élèves, l'enseignement est réparti en trois années de la manière suivante : 1° en première année : paléographie, étude des langues romanes, bibliographie et classement des bibliothèques; 2° en deuxième année : diplomatique, histoire des institutions politiques, administratives et judiciaires de la France, étude des sources narratives de l'histoire, classement des archives; 3° histoire du droit civil et du droit canonique, archéologie du moyen-âge, étude des sources de l'histoire. Les cours commencent le 1er novembre et se terminent le 1er juillet.

#### 3° *Conditions d'admission.*

**44.** — Les candidats au titre d'élèves doivent être Français, bacheliers, et âgés de moins de vingt-cinq ans au 31 décembre de l'année qui précède leur admission.

**45.** — Ils sont nommés élèves par arrêté ministériel, sur la présentation du conseil de perfectionnement, au nombre maximum de vingt, à la suite d'un concours composé d'une épreuve écrite et d'une épreuve orale. L'épreuve écrite comprend une version latine et un thème latin, ces deux compositions faites sans le secours d'aucun dictionnaire ni lexique, une composition sur l'histoire et la géographie de la France jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Cette épreuve est éliminatoire. L'épreuve orale comprend l'explication à livre ouvert d'un texte latin, des questions sur l'histoire et la géographie de la France jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Il est, en outre, tenu compte aux candidats de la connaissance de l'allemand, de l'anglais, de l'espagnol ou de l'italien.

**46.** — Outre les élèves nationaux, l'école reçoit aussi des élèves étrangers; ils sont affranchis de toute condition d'âge et exempts du concours d'admission, mais doivent produire un diplôme équivalent à celui de bachelier. Ils ne comptent pas dans le nombre des élèves de l'école, subissent néanmoins tous les examens et l'épreuve de la thèse et peuvent recevoir le diplôme d'archiviste, mais à titre d'étrangers et sans être classés dans les examens; le diplôme ne leur confère aucun des droits attribués aux élèves nationaux.

**47.** — Le registre d'inscription est ouvert chaque année au secrétariat de l'école, du 20 au 25 octobre. Le concours d'admission a lieu dans les cinq jours qui suivent la clôture du registre d'admission.

#### 4° *Régime de l'école. — Examens. — Thèse.*

**48.** — Le régime de l'école est l'externat. Les salles d'études sont ouvertes aux élèves et aux auditeurs autorisés à y travailler par le directeur, de 9 heures du matin à 4 heures depuis le 1er novembre jusqu'à Pâques, et de 9 heures à 5 heures depuis Pâques jusqu'à la clôture des cours.

**49.** — Les élèves sont tenus à l'assiduité aux cours, constatée par un registre de présence, et ils subissent pendant la durée de leurs études des examens semestriels et des examens de fin d'année, qui ont lieu pendant la première quinzaine de juillet.

**50.** — Ces examens portent sur l'ensemble de l'enseignement. Ils ont pour juges le corps des professeurs et le conseil de perfectionnement constitués en jury d'examen. A la fin de chaque année, les résultats des examens semestriels et de ceux de fin d'année sont combinés ensemble, les examens semestriels comptant pour un quart. Sur le vu de ces résultats, le jury d'examen établit le classement des élèves par ordre de mérite et détermine ceux qui seront admis à suivre les cours de l'année suivante ou à subir l'épreuve de la thèse. Le classement résultant des examens de troisième année est réservé pour être combiné avec celui de la thèse de façon à établir le classement de sortie.

**51.** — Les deux premiers élèves sortants de première année et les trois premiers sortants de deuxième année ont droit chacun à une bourse de 600 fr. pour l'année suivante.

**52.** — Au mois de novembre qui suit l'examen de fin de troisième année, chaque élève dépose une thèse sur un sujet librement choisi par lui mais agréé préalablement par le directeur. Les « positions » de ces thèses sont seules imprimées par les candidats; mais elles deviennent souvent des ouvrages de valeur et sont presque toujours publiées plus tard par leurs auteurs. Les thèses sont soutenues en séance publique au mois de janvier qui suit leur dépôt devant le jury formé du corps des professeurs et du conseil de perfectionnement.

**53.** — A la suite de l'épreuve de la thèse, les candidats admis reçoivent du ministre le diplôme d'archiviste-paléographe. Les trois premiers de la promotion reçoivent, en outre, chacun une allocation de 600 fr.

**54.** — Les élèves de l'école des chartes sont, en temps de paix, après un an de présence sous les drapeaux, envoyés en congé sur leur demande jusqu'à l'époque de leur passage dans la réserve; mais ils sont tenus d'accomplir les deux années de services dont ils avaient été dispensés, s'ils n'ont pas obtenu avant l'âge de 26 ans le diplôme d'archiviste-paléographe. En vertu d'une décision du ministre de la Guerre ils peuvent être autorisés, pour ne pas interrompre leurs études, à devancer l'appel et à faire leur année de service militaire après avoir subi l'examen d'entrée et avant de commencer leur première année d'études. Dans le cas où, à ce moment, le conseil de révision ne les reconnaîtrait pas aptes au service militaire, leur année de service serait ajournée jusqu'après la fin de leurs études à l'école.

5° *Droits attachés au diplôme d'archiviste-paléographe.*

**55.** — Le diplôme d'archiviste-paléographe ouvre un certain nombre de carrières et facilite l'accès de certaines autres. Il est exigé : 1° pour les fonctions d'archiviste départemental; 2° pour tous les emplois des archives nationales, celui de commis excepté; 3° pour les chaires de l'école des chartes et les fonctions de secrétaire de l'école; 4° pour les places d'auxiliaires attachés aux travaux de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres; 5° pour les fonctions d'inspecteur général des archives départementales. Il faut observer, toutefois, à propos de ces dernières, qu'elles ont été réunies, en 1882, à celle d'inspecteur général des bibliothèques sans que rien ait été spécifié pour la nomination de ces fonctionnaires.

**56.** — Les archivistes-paléographes ont droit aux fonctions d'employé dans les bibliothèques publiques de l'Etat, dans la proportion d'une place sur trois vacances. Ils sont dispensés des examens d'admission pour le grade de stagiaire à la Bibliothèque nationale, et pour celui d'attaché non rétribué dans les bibliothèques Sainte-Geneviève, de l'Arsenal et Mazarine. — V. *suprà*, v° *Bibliothèque*, n. 175.

**57.** — Le stage de deux ans comme sous-bibliothécaire ou surnuméraire, exigé des candidats qui se présentent aux examens pour l'obtention du certificat d'aptitude au grade de bibliothécaire de l'Université, est réduit à six mois en faveur des archivistes-paléographes.

**58.** — Les bibliothécaires et employés des bibliothèques communales doivent être pris dans certaines catégories de personnes et notamment parmi les archivistes-paléographes.

**59.** — Les attachés aux musées nationaux doivent être choisis de préférence parmi les anciens élèves des grandes écoles de l'Etat, et notamment parmi les archivistes-paléographes.

**60.** — Les membres de l'école française de Rome doivent être choisis parmi les anciens élèves de plusieurs écoles, et en particulier de l'école des chartes, sur la présentation du conseil de perfectionnement et des professeurs.

**61.** — Le diplôme d'archiviste-paléographe permet de se présenter : 1° au concours de l'auditorat de 2e classe au Conseil d'Etat; 2° au concours pour l'admission dans les carrières diplomatique et consulaire.

**62.** — Un crédit de 3,600 fr. est réparti chaque année par le ministre sur la proposition du conseil de perfectionnement entre les archivistes-paléographes non encore pourvus d'emploi et chargés, pour compléter leurs études, de travaux de classement, d'inventaire ou de catalogue dans les dépôts d'archives ou les bibliothèques.

§ 3. *Société de l'école des chartes.*

**63.** — La *Société de l'école des chartes* a été fondée le 24 mars 1839 en vue « d'établir un lien de confraternité et de collaboration entre les élèves de l'école des chartes ». Elle a été reconnue d'utilité publique par décret du 29 août 1854, approuvant ses statuts. Les art. 3 et 5 ont été modifiés en 1882, modification approuvée par décret du 13 avr. 1883.

**64.** — Elle se compose exclusivement : 1° des archivistes-paléographes; 2° des anciens élèves pensionnaires ou boursiers de l'école des chartes, admis par la société sur la présentation de deux membres.

**65.** — Elle publie, depuis 1839, sous le titre de *Bibliothèque de l'école des chartes*, un recueil périodique consacré spécialement à l'histoire et aux sciences auxiliaires de l'histoire et comprenant des travaux de ses membres. Ce recueil est aujourd'hui parvenu à son 53e volume.

§ 4. *Société de secours des anciens élèves de l'école des chartes.*

**66.** — Fondée en 1875 sous le nom d'*Œuvre de secours*, la société a pris son nom actuel en 1890 et a été reconnue comme établissement d'utilité publique par décret du 13 juin 1891. Elle a pour objet de venir en aide aux anciens élèves de l'école qui se trouveraient dans le besoin. Ses ressources se composent de cotisations et de dons.

§ 5. *Etablissements similaires de l'étranger.*

**67.** — Plusieurs pays ont emprunté à la France l'idée d'une école spéciale pour les sciences auxiliaires de l'histoire. L'Italie a organisé sur ce modèle l'enseignement de la paléographie à Turin, à Milan, à Venise, à Naples et à Palerme; il existe aujourd'hui une école de paléographie et de diplomatique auprès de chaque *archivio di stato*. En 1884, a été créée l'école de paléographie et d'histoire comparée du Vatican. L'Espagne a créé à Madrid une école de diplomatique où se recrute le corps des archivistes et des bibliothécaires de l'Etat. Mais c'est à Vienne que se trouve l'institution qui se rapproche le plus de l'école des chartes de Paris. L'*Institut für œsterreichische Geschichtsforschung*, créé en 1854, réorganisé en 1878, est une annexe de la faculté de philosophie de l'Université impériale. Les études y sont réparties en trois années et l'enseignement divisé à peu près comme celui de l'école des chartes, avec ces différences, toutefois, qu'il ne comprend pas certaines sciences enseignées déjà dans d'autres cours de l'Université et, d'autre part, que, outre les matières obligatoires, il comporte un certain nombre de matières facultatives. Les élèves se divisent en membres ordinaires au nombre de six, nommés tous les deux ans au concours et pensionnés par le gouvernement, et en membres ordinaires agréés par les professeurs.

# CHASSE.

## Législation.

C. civ., art. 715; — Décr. 4 août 1789 (*portant abolition du régime féodal*), art. 2 et 3; — L. 3 mai 1844 (*relative à la police de la chasse*); — Ord. 5 mai 1845 (*relative à la gratification accordée aux gendarmes et gardes pour la constatation des infractions à la loi sur la police de la chasse*); — Ord. 20 juin 1845 (*concernant l'adjudication du droit de chasse dans les forêts domaniales*); — Décr. 25 mars 1852 (*sur la décentralisation administrative*), art. 5-17° et 6; — Arr. du ministre des Finances, 3 mai 1852 (*pour l'exécution du décret du 25 mars de la même année*); — Décr. 13 avr. 1861 (*sur la décentralisation administrative*); — Décr. 25 mars 1863 (*sur le recouvrement des fermages de la chasse*, etc.); — Délib. du conseil de l'administration des forêts, 23 mai et 1er juin 1872 (*sur les conditions des adjudications des baux de droits de chasse dans les forêts domaniales*); — L. 20 déc. 1872 (*fixant le budget général de l'exercice 1873*), art. 20 (prix des permis de chasse); — L. 22 janv. 1874 (*modifiant les art. 3 et 9, L. 3 mai 1844, sur la police de la chasse*); — L. 2-5 juin 1875 (*relative à l'établissement de décimes additionnels à divers droits*); — L. 5 avr. 1884 (*sur l'organisation municipale*), art. 90-91.

## Bibliographie.

Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 235 et s., 481 et 482; t. 3, p. 61 et 62; t. 4, p. 470, 769 et 770; t. 8, p. 445. — Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, 1889, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 1327; t. 2, n. 6 et 7, 1355; t. 3, n. 497, 679. — Béquet et Dupré, *Répertoire de droit administratif* (en cours de publication), v° *Chasse*. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chasse*. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, 1878, 2 vol. gr. in-8°, avec 2 supplém., v° *Chasse*. — Blanche et Dutruc, *Etudes sur le Code pénal*, 1888-1891, 2e édit., 7 vol. in-8°, t. 1, p. 3, 5, 106, 114, 586; t. 2, p. 143 et s., 466, 467. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1 vol. gr. in-8°, Paris, 1891, v° *Chasse*. — Bourguignat, *Traité complet de droit rural appliqué*, 1851, 1 vol. in-8°, p. 34, 54, 55, 57, 122, 400, 441, 462 et s., 473 et s., 487. — Boyard, Vasserot, Emion et Crevat, *Nouveau manuel complet des gardes champêtres, gardes particuliers, gardes forestiers, gardes-pêche et gardes-chasse*, 1888, 2e édit., 1 vol. in-18. — Brossard-Marcillac, *Traité de la législation relative aux animaux utiles et nuisibles, aux épizooties*, 1886, 1 vol. in-8°. — Brun de Villeret, *Traité théorique et pratique de la prescription en matière criminelle*, 1863, 1 vol. in-8°, n. 483 et s. — Cère, *Manuel du garde champêtre, forestier ou particulier*, 1853, 1 vol. in-18. — Chauveau, F. Hélie et Villey, *Théorie du Code pénal*, 1887-1888, 6e édit., 6 vol. in-8°, t. 2, n. 738 et s. — Cochet de Savigny et Perrève, *Dictionnaire de la gendarmerie*, 1866, 9e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chasse*. — De Croos, *Code rural*, 1887, 2e édit., 2 vol. in-18, t. 1, n. 388 et s. — — Deffaux, *Guide-manuel général du garde champêtre et du messier*, 1886, 2e édit., 1 vol. in-18. — Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1890, 4e édit., avec supplément, 12 vol. in-8°, v° *Chasse*. — Demolombe, *Cours de Code civil* (31

vol. 9, t. 13, n. 22 et s. — Denizart, *Collection de décisions nouvelles*, 1783-1807, v° *Chasse*. — Dommanget et Ch. Boullay, *Code du garde particulier des bois et forêts, et du garde-pêche*, 1887, 2e édit., 1 vol. in-18. — Dubarry, *Nouveau manuel des gardes champêtres, forestiers*, 1856, 1 vol. in-12. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 1, n. 283 et s., 418, 493, 717. — Duranton, *Cours de droit français*, 1844, 4e édit., 22 vol. in-8°, t. 4, n. 270 et s.; t. 17, n. 82. — Dutruc, *Mémorial du ministère public*, 1871, 2 vol. in-8°, v° *Chasse*. — Duverger, *Manuel des juges d'instruction*, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, p. 212, 223, 322. — Favard de Langlade, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823, 5 vol. in-4°, v° *Chasse*. — Ferrière (G. J. de), *Dictionnaire de droit et de pratique*, 2 vol. in-4°, 1755, v° *Chasse*. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, n. 285 et s. — Fournel, *Les lois rurales de la France*, 1846, 2 vol. in-8°, t. 1, p. 212. — Fuzier-Herman, *C. civ. annoté*, sur l'art. 715. — Garraud, *Traité théorique et pratique du droit pénal français* (en cours de publication), t. 3, n. 201 et s. — Gaudry, *Traité du domaine*, 1862, 3 vol. in-8°, t. 2, p. 80, 260, 581 et 582. — Grégoire (Marcel), *Guide pratique des gardes champêtres et des gardes particuliers*, 1888, 1 vol. in-18. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle*, etc., 17 vol. in-4°, 1784, v° *Chasse*. — Hélie (F.), *Pratique criminelle des cours et tribunaux*, 1877, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 290 et s.; — *Traité de l'instruction criminelle*, 1866-1867, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 320 et s.; t. 6, p. 487. — Hoffmann, *Traité théorique et pratique des questions préjudicielles en matière répressive*, 1865-1870, 3 vol. in-8°, t. 1, n. 24; t. 3, appendice, n. 61 et s. — Huc, *Commentaire théorique et pratique du Code civil* (en cours de publication), t. 4, n. 159, 404. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Chasse*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 6, n. 86, 381; t. 7, n. 146; t. 8, n. 439 et s.; t. 20, n. 467, 635 et s.; t. 25, n. 172. — Lautour, *Code usuel d'audience*, 1887-1890, 2e édit., 2 vol. in-8°, 2e part. (Lois pénales spéciales), v° *Chasse*. — Leloir, *Code des parquets*, 1889, 2 vol. in-18, t. 1, p. 321, 332 et 333; t. 2, p. 8, 11, 17 et s., 395. — Le Poittevin, *Dictionnaire-formulaire des parquets*, 1883-1884, 6 vol. in-8°, v° *Chasse*. — Le Sellyer, *Traité de l'exercice et de l'extinction des actions publique et privée*, 1874, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 181 et s ; t. 2, n. 619. — Massabiau, *Manuel du ministère public*, 1876-1885, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 3800 et s. — Ménerville (de), *Dictionnaire de la législation algérienne*, 2e édit., 3 vol. gr. in-8°, 1866-1892, v° *Chasse*. — Merlin, *Recueil alphabétique des questions de droit*, 4e édit., 8 vol. in-4°, v^is *Chasse, Gibier*; — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v^is *Chasse, Gibier*. — Morgand, *La loi municipale*, 1887-1888, 3e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, p. 15, 16, 53, 285. — Morin, *Répertoire universel et raisonné du droit criminel*, 1851, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chasse*. — Ortolan, *Eléments de droit pénal*, 1885, 5e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 1576, 1732 et s. — Rolland de Villargues, *Les Codes criminels*, 1877, 5e édit., 2 vol. gr. in-8°, t. 2, v° *Chasse*; — *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Chasse*. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), v° *Chasse* (permis de). — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chasse*. — Toullier et Duvergier, *Droit civil français*, 1844-1848, 6e édit., 21 vol. in-8°, t. 4, n. 6 et s. — Vallet et Montagnon, *Manuel des magistrats du parquet*, 1890, 2 vol. in-8°, n. 109, 129, 159, 172, 630 et s , 802, 1194, 1245. — Valserres (de), *Manuel de droit rural et d'économie agricole*, 1846, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 277 et s. — Vincent et Pénaud, *Dictionnaire de droit international privé*, 1887-1889, 1 vol. in-8°, avec 2 suppléments, v° *Chasse*. — Zachariæ, Massé et Vergé, *Le droit civil français*, 1854-1860, 5 vol. in-8°, t. 2, § 294, 308, 332; t. 4, § 629, 699, 701; t. 5, § 859-6°.

R. Souhart, *Bibliographie générale des ouvrages sur la chasse publiés et composés depuis le xve siècle jusqu'à ce jour en toutes les langues*, 1886. — P. Petit, *Quelques additions à la bibliographie générale des ouvrages sur la chasse, la vènerie et la fauconnerie de R. Souhart*, Louviers, 1889.

Baudrain, *Des dégâts causés aux champs par les lapins; Responsabilité des propriétaires et locataires de chasse*, 1886, 1 vol. pet. in-8°. — Baudrillart, *Dictionnaire des chasses, contenant les dispositions réglementaires sur l'exercice de la chasse dans les bois et en plaine*, 1834, 1 vol. in-4°; — *Recueil chronologique des règlements sur les forêts, chasses et pêches*, 1824. — Bellecroix et A. de la Rüe, *Guide pratique du garde-chasse et notions élémentaires sur l'exploitation des bois*, 1886, 1 vol. in-12. — Berriat Saint-Prix (Ch.), *Législation de la chasse et de la louveterie commentée*, 1845, 1 vol. in-8°. — Bertrand, *Loi du 3 mai 1844 sur la police de la chasse, modifiée par la loi du 22 janv. 1874, annotée et commentée*, 1889, broch. in-32. — Berrurier, *Code de la chasse*, 1844, 1 vol. in-32. — Blanc Saint-Bonnet, *Manuel des chasseurs* ou *Code de la chasse*, 1820, 1 vol. in-18. — Boulen (Charles), *Le droit de chasse et la propriété du gibier en France depuis l'origine de la monarchie jusqu'à nos jours*, 1887, 1 vol. in-8°. — Bouquet de la Grye, *Guide du forestier*, 1872, 6e édit., 2 vol. in-18. — Brody, *Vade-mecum du chasseur*, 1840, 1 vol. in-12. — Bruno (L.), *Recueil général et alphabétique des lois et décisions sur la chasse*, 1872, broch. in-18. — Camusat-Busserolles et Franck-Carré, *Code de la police de la chasse*, 1844, 1 vol. in-8°. — *Le carnet de poche de la chasse* (4e année, 1892-1893); (Ce carnet contient : 1° la loi sur la chasse, ainsi que le texte du projet voté par le Sénat, en 1886; 2° la jurisprudence cynégétique). — Championnière, *Manuel du chasseur*, 1844, 1 vol. in-24. — Chardon (C.-E.-R.), *Le droit de chasse français*, 1845, 1 vol. in-8°, Paris et Lyon. — Chatel, *Le droit de suite*, 1875, 1 vol. in-8°. — Chenu (Charles), *Chasse et procès*, 1890, 1 vol. in-18. — Cival (H.), *Loi sur la police de la chasse annotée*, 1852, 1 vol. in-8°. — *Codes de la pêche fluviale et de la chasse*, par un membre du ministère public, 1829, 1 vol. in-8°, Paris et Dijon. — *Code forestier, suivi de l'ordonnance réglementaire du Code de la pêche fluviale et du Code de la chasse*, etc., 2e édit., 1860, 1 vol. in-8°. — Crinon et Vasserot, *Le forestier praticien*, 1852, 1 vol. in-18. — Daguin (Fernand), *De la chasse en droit français*, 1873, 1 vol. in-8°. — De la Rue, *Le lapin*, 1 vol. in-8°. — Drappier, *Du droit de chasse*, 1874, 1 vol. in-8°, Nancy. — Dufour (G.), *La loi sur la chasse. Commentaire abrégé, composé à l'aide de la jurisprudence*, 1851, pet. in-4°, Metz. — Dufour (baron), *La loi sur la chasse expliquée à l'aide de la jurisprudence*, 1863, 2e édit., 1 vol. in-8°, Paris et Metz. — Dunoyer de Noirmont, *La chasse en France depuis les temps les plus reculés jusqu'à la Révolution*, 1887. — Duvergier, *Code de la chasse commenté*, 1844, 1 vol. in-8°. — Espivent de la Villeboisnet, *De la chasse en droit français*, 1872, 1 vol. in-8°. — Frémy, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, en tout temps, sans permis de chasse ni autorisation préfectorale*, 1878, in-8°; — *Des dégâts causés par le gros et le petit gibier. Code de la responsabilité des propriétaires de bois et forêts, locataires de chasse, et de la compétence du juge des référés dans les matières dont la connaissance appartient aux juges de paix et aux tribunaux de commerce*, 1879, in-12. — Gillon et de Villepin, *Nouveau Code des chasses*, 1851, 1 vol. in-18. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *La chasse*, 1882, 2e édit., 1 vol. in-18. — Glouvet (de), *De la loi sur la chasse. Etude*, 1867, broch. in-12. — Grivel (F.), *Interprétation de la règle : « Nul ne peut chasser sans permis »*, 1877, broch. in-8°. — Grivel, *Etude sur la complicité en matière de chasse*, 1882, broch. in-8°. — Henriquez (J.), *Dictionnaire raisonné du droit de chasse* ou *Nouveau Code des chasses*, 1784, 2 vol. in-12; — *Principes généraux de jurisprudence sur les droits de chasse et de pêche*, 1775, 1 vol. in-12. — Herbin de Halle et Chevallier, *Recueil des règlements sur les forêts, la chasse et la pêche*, 1815-1843, 7 vol. in-4°. — Houel (J.), *Code de la chasse*, 1844, 1 vol. in-32. — Jacquinot (Gaston), *Propriétaire et fermier devant la chasse et la pêche*, 1880, 1 vol. in-18. — Jullemier (Lucien), *Des procès de chasse*, 1872, 1 vol. in-18; — *Traité des locations de chasse*, 1887, 3e édit., 1 vol. in-18. — Jullemier et Reullier, *Les lapins, les dommages aux champs, la responsabilité*, 1891, 1 vol. in-18. — Jullien (Ernest), *La chasse, son histoire et sa législation*, 1 vol. in-8°. — Kerchner, *Lois et instructions ministérielles, sur la police de la chasse*, 1886. — Lajoye (Raoul), *Petit dictionnaire de jurisprudence à l'usage des chasseurs*, 1 vol. in-18; — *Quelques questions de chasse*, 1884-1890, 5 sér., 5 fasc. in-8°. — Langlois, *Dictionnaire des chasses contenant l'explication des termes et le précis des règlements sur cette matière*, 1769, 1 vol. in-24. — Launay (F. de), *Nouveau traité du droit de chasse*, 1681. — Lavallée (Joseph), *La chasse à courre en France*, 1859, 2e édit., 1 vol. in-18; — *La chasse à tir en France*, 1857, 3e édit., 1 vol. in-18. — Lavallée et Bertrand, *Vade-mecum*

*du chasseur, loi sur la police de la chasse*, 1844, 2e édit., broch. pet. in-8°. — Leblond (P.), *Code de la chasse et de la louveterie*, 1878, 2 vol. in-18. — Leclerc (J.), *Chasseurs et braconniers*, 1883, 1 broch. in-8°; — *Questions de chasse*, 1885, 1 vol. in-12. — Lecouffe, *L'avocat du chasseur. Petit traité pratique du droit de chasse*, 1889, 1 vol. in-16; — *Propos d'avocat. Chasses réservées*, 1891, 1 vol. in-16. — Leirbag (Ch.), *La chasse doit-elle être un privilège en France? Question soumise aux législateurs qui auront à s'occuper du Code rural*, 1870, 1 vol. in-12. — Lescuyer, *Code du chasseur*, 1881, 1 broch. in-18. — Lespineux, *Traité de la propriété des pigeons*, 1 vol. in-12. — Le Verrier de la Conterie, *Vénerie normande* ou l'*Ecole de la chasse aux chiens courants*. (Cet ouvrage contient un *Traité du droit de suite*), 1778, 1 vol. in-8°, Rouen. — *Loi et instructions ministérielles sur la police de la chasse*, 1875, broch. in-32. — Loiseau et Vergé, *Loi sur la chasse promulguée le 3 mai 1844, avec un commentaire*, etc., 1844, 1 vol. in-32. — Mailhol (de), *Code de la chasse et de la pêche*, 1885, 1 vol. in-18. — Marais, *De la transaction en matière de délits de chasse*, 1868, broch in-8°, Rouen. — Menche de Loisne (A.), *Du droit de chasse en droit français, ancien et moderne*, 1878, 1 vol. in-8°. — Mersans (de), *Manuel du chasseur et des gardes-chasse*, 1821. — Monmartin (A.), *Considérations sur la liberté de la chasse*, 1844, broch. in-8°. — Moré (Paul), *Du droit de chasse et des conditions de son exercice en droit français*, 1879, 1 vol. in-8°. — De Neyremand, *Questions sur la chasse*, 1871, 2e édit., 1 vol. in-18, Colmar, Strasbourg et Paris. — Nicolin, *La loi du 3 mai 1844 sur la police de la chasse*, 1846, broch. in-8°. —iOsmond, *Loi de 1844 sur la chasse*, 1866, 1 vol. in-4°. — Perrève, *Traité des délits et des peines de chasse*, 1845, 1 vol. in-8°, Bourges. — Petit, *Traité complet du droit de chasse*, 1853, 2e édit., 2 vol. in-8°, Douai. — Poullain, *Nouveau Code de la chasse*, 1844, broch. in-8°, Rouen. — Puvis de Chavannes, *De la chasse*, 1875, 1 vol. in-8°. — Quinet, *La nouvelle jurisprudence sur le fait des chasses*, etc., 1688, 2 vol. in-12. — Rabuteau, *Traité des droits de pêche et de chasse*, 1824, 1 vol. in-8°. — Raisson (Horace), *Code de la chasse, suivi du Code de la pêche*, 1829, 1 vol. in-24; — *Recueil chronologique des lois concernant la chasse, la louveterie, la pêche et le port d'armes*, 1821, 1 vol. in-8°. — Rogron, *Code de la chasse*, 1850, 2e édit., 1 vol. in-18. — Rousset (G.), *De la loi sur la police de la chasse*, 1859, broch. in-8°. — Roustan, *Guide pratique du chasseur devant la loi*, 1890, 1 vol. in-18. — Saugrain, *Code des chasses* ou *Nouveau traité du droit des chasses suivant la jurisprudence de l'ordonnance de Louis XIV du mois d'août 1669*, 1753, 3e édit., 2 vol. in-12. — Sorel (Alexandre), *Dommages aux champs causés par le gibier*, 1872, 2e édit., 1 vol. in-18; — *Du droit de suite et de la propriété du gibier, tué, blessé ou poursuivi*, 1878, 2e édit., 1 vol in-18 (Le *Traité du droit de suite*, par Le Verrier de la Conterie, a été inséré à la fin du volume). — Techeney, *Guide du chasseur devant la loi*, 1869, 1 vol. in-16, Bordeaux. — Thibault, *Observations sur la chasse et la pêche*, 1814. — Tournière, *Nouveau guide-manuel des gardes champêtres et forestiers*, 1879, 1 vol. in-18. — Valadon et Zurcher, *Dommages aux champs, dégâts des lapins*, 1889, 1 vol. in-18, — Verhaegen (G.), *Recherches historiques sur le droit de chasse et sur la législation sur la chasse*, 1873, 1 vol. in-18. — Viel (Charles), *Nouveau Code du chasseur*, 1874, broch. in-32. — Villequez (F.-F.), *Du droit du chasseur sur le gibier dans toutes les phases des chasses à tir et à courre*, 1884, 2e édit., 1 vol. in 18; — *Du droit de destruction des animaux malfaisants et nuisibles et de la louveterie*, 1884, 2e édit., 1 vol. in-18.

*Une bourriche de gibier, provenant d'un département où la chasse est encore ouverte, est envoyée dans un département où la chasse est encore également permise. A-t-elle pu être légalement saisie lorsqu'elle traversait un département où la chasse est fermée?* Corresp. des just. de paix, année 1852, t. 2, p. 138. — *L'action en dommages-intérêts peut-elle être intentée par un fermier contre son propriétaire, qui aurait chassé sur les terres affermées sans s'en être formellement réservé le droit?* Corresp. des just. de paix, année 1852, t. 2, p. 140. — *Peut-on régulièrement demander un permis de chasse au maire de la commune qu'on n'habite pas, mais où l'on a un pied-à-terre?* Corresp. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 80. — *La perdrix dite* chanterelle *peut-elle constituer, dans certaines circonstances, l'instrument de chasse dont la loi prohibe la détention?* Le Bouche) : Corresp. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 177. — *Lorsque les habitants d'une commune exercent un droit de chasse dans une forêt particulière, en vertu d'une ancienne concession, peuvent-ils, dans le cas où ils s'y verraient troublés, exercer l'action possessoire?* Corresp. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 323. — *Un préfet a-t-il le droit de prendre un arrêté qui enjoigne à tout chasseur de présenter son permis de chasse à première réquisition de l'agent de l'autorité, et, au cas où il prendrait réellement cet arrêté, le chasseur récalcitrant encourrait-il une peine quelconque?* Corresp. des just. de paix, année 1861, 2e série, t. 8, p. 9. — *Le gibier est-il la propriété du chasseur qui, le premier, l'a lancé, poursuivi et blessé, ou de celui qui, intervenant, le tue et s'en empare?* (Besson) : Corresp. des just. de paix, année 1863, 2e série, t. 10, p. 186. — *Le droit de chasse appartient-il au fermier, alors que les termes du bail ne le lui confèrent pas formellement?* (de Raze) : Corresp. des just. de paix, année 1865, 2e série, t. 12, p. 223, 441. — *Les propriétaires ou fermiers qui, sans permis de chasse et sans autorisation du préfet, tuent, avec des armes à feu ou par tout autre moyen de destruction, les animaux nuisibles ou malfaisants qui viennent ravager leurs récoltes, peuvent-ils être poursuivis pour délit de chasse?* Corresp. des just. de paix, année 1866, 2e série, t. 13, p. 362. — *L'usufruitier peut-il valablement, en vertu des dispositions de l'art. 595. C. civ., renouveler pour neuf années, dans le courant des deux ou trois dernières années du bail actuel, la location de la faculté de chasser sur les immeubles dont il a l'usufruit?* (Pognie) : Corresp. des just. de paix, année 1867, 2e série, t. 14, p. 283. — *Au cas de défaut d'exhibition d'un permis de chasse aux agents de l'autorité, le chasseur récalcitrant qui l'exhibe à l'audience peut-il être condamné aux dépens?* Corresp. des just. de paix, année 1869, 2e série, t. 16, p. 100. — *Le fermier du droit de chasse, en cas de dommage causé par les lapins, peut-il invoquer la force majeure en raison de l'occupation étrangère?* (Neuvéglise) : Corresp. des just. de paix, 1871, 2e série, t. 18, p. 235. — *Du permis de chasse. Quelle est sa durée?* Corresp. des just. de paix, année 1872, 2e série, t. 19, p. 362. — *Compétence au cas de procès-verbal dressé par un garde champêtre contre un chasseur passant sur le terrain d'autrui non dépouillé de ses fruits :* Corresp. des just. de paix, année 1874, 2e série, t. 21, p. 53. — *Chasse avec engins prohibés. Poursuite :* Corresp. des just. de paix, année 1876, 2e série, t. 23, p. 142. — *Rapport de M. Plessier sur une pétition adressée à la Chambre des députés demandant que les lapins soient rangés dans la catégorie des animaux nuisibles :* Corresp. des just. de paix, année 1877, 2e série, t. 24, p. 62. — *Le juge de paix est-il tenu d'ordonner la remise du gibier saisi à un établissement de bienfaisance par cela seul qu'on lui représente un procès-verbal de saisie régulier en la forme? A-t-il au contraire le droit d'examiner si la saisie a été légalement pratiquée?* Corresp. des just. de paix, année 1880, 2e série, t. 27, p. 372. — *Le droit de chasse appartient-il, dans le silence du bail, au propriétaire ou au fermier? Les préfets ont-ils le droit, en ouvrant la chasse, d'excepter les terrains ensemencés? De l'interdiction de chasser avec des chiens lévriers :* J. le Droit, 9 et 10 sept. 1846. — *A propos de la chasse aux petits oiseaux. Un arrêt apocryphe* (A. Sorel) : J. le Droit, 22 mars 1861. — *Notion du droit de chasse. Droit résultant du permis de chasse. Solution de quelques questions usuelles* (L. Deleveau) : J. le Droit, 4-5 sept. 1865. — *Le fermier d'une chasse a-t-il le droit, en cas de privation de jouissance par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, de demander la résiliation du bail ou une diminution proportionnelle du prix, lorsque, par exemple, la chasse n'a pas été ouverte par l'imminence d'une invasion ennemie, ou qu'elle est devenue impossible par l'effet de cette invasion même* (de Neyremand) : J. le Droit, 21 juin 1871. — *Dommages causés aux récoltes par le gibier. La proposition de loi de M. Victor Plessier* (L. Signorino) : J. le Droit, 11, 12, 13 mai 1884. — *La chasse et la jurisprudence de la Cour de cassation :* L'école des communes, année 1884, p. 12. — *Chasse. Législation :* L'école des communes, année 1884, p. 345 et 374; année 1885, p. 23, 56, 86, 121. — *Chasse. Consultations :* L'école des communes, année 1885, p. 152. — *Les sous-préfets et les gardes particuliers* (G. F.) : L'école des communes, année 1892, n. 8, p. 230. — *Les propriétaires peuvent-ils chasser en tout temps dans celles de leurs propriétés qui sont entourées de haies vives?* Gaz. des trib., 1er nov. 1833. — *De la délivrance du permis de chasse par duplicata* (Pascaud) : Gaz. des trib., 23 févr. 1887. — *De la législation sur la chasse* (J. Lavallée) : J. des chasseurs, 7e année, p. 153. — *Transport du gibier en temps de neige* (J. Lavallée) : J. des chasseurs, 9e année, p. 119. — *Le propriétaire qui se promène sans armes sur ses pro-*

*pes terres et qui y laisse ses chiens quêter le gibier peu de temps avant l'ouverture de la chasse, commet-il un délit de chasse?* (A. Sorel) : J. des chasseurs, 19e année, p. 141. — *Le droit de chasse peut-il être constitué à perpétuité, à titre de servitude prédiale, sur un fonds au profit du propriétaire d'un autre fonds?* (A. Sorel) : J. des chasseurs, 20e année, 2e semestre, p. 344. — *De la louveterie en France* (J. Lavallée) : J. des chasseurs, 21e année, 2e semestre, p. 23. — *Le colportage de lapins déclarés animaux nuisibles et dont la destruction a été autorisée, conformément aux dispositions de la loi de 1844 (art. 9), est-il permis avant l'ouverture et après la fermeture de la chasse ordinaire?* (E. Legentil) : J. des chasseurs, 21e année, 2e semestre, p. 136. — *Du transport des animaux nuisibles en temps prohibé* (E. Legentil) : J. des chasseurs, 22e année, 1er semestre, p. 390. — *Responsabilité pour dégâts causés par le gibier* : J. des communes, année 1872, p. 7. — *Bail de chasse. Guerre. Interruption de jouissance. Paiement du fermage* : J. des communes, année 1872, p. 10. — *Modifications de la loi du 3 mai 1844 sur la chasse (loi du 22 janv. 1874)* : J. des communes, année 1874, p. 42. — *Chasse. Récolte ravagée par les lapins sortant d'un bois voisin. Dommages. Pièges* : J. des communes, année 187[illegible], p. 248. — *Chasse. Autorité municipale. Interdiction. Location* : J. des communes, année 1878, p. 220. — *Questions diverses concernant la saisie et la confiscation des armes pour délits de chasse* : J. du dr. crim., année 1861, p. 129. — *Loi du 12 août 1870 sur la chasse* : J. du dr. crim., année 1871, p. 165. — *Questions relatives au traqueur condamné comme coauteur d'un fait de chasse et assimilé à un chasseur* : J. du dr. crim., année 1872, p. 353. — *Un tiers ne peut-il chasser sur un terrain appartenant à plusieurs copropriétaires qu'avec le consentement de tous les communistes?* J. du dr. crim., années 1875-1876, p. 193. — *Des lieutenants de louveterie : à quelles conditions ils peuvent chasser sur les bois des particuliers* : J. du dr. crim., année 1881, p. 289. — *Du colportage et de la vente du gibier. Revue de jurisprudence* (P. Auger) : J. du dr. crim., année 1882, p. 5. — *De l'étendue du droit du préfet en matière de destruction d'animaux nuisibles* (Auger) : J. du dr. crim., année 1883, p. 5. — *Les étrangers et les indigènes musulmans peuvent-ils obtenir, en Algérie, des permis de chasse?* (Hugues) : J. de jurispr., année 1880, p. 251. — *Le tribunal correctionnel saisi, par citation, d'un délit de chasse* sans permis, *peut-il, dans le cas où les débats de l'audience établissent que le fait de chasse a été de plus accompli en* temps prohibé *et la* nuit, *relever cette double circonstance et appliquer au prévenu non seulement l'art. 11-1°, L. 3 mai 1844, mais encore l'art. 12-1° et 2° de la même loi?* J. du min. publ., année 1870, p. 23. — *Chasse. Engins prohibés. Temps de neige. Peine applicable. Maximum. Cumul* : J. du min. publ., année 1876, t. 19, p. 61. — *Délits de chasse. Prévenus mineurs de seize ans. Application de l'art. 69, C. pén. Minimum de la peine* (Bruas) : J. du min. publ., année 1880, t. 23, p. 125. — *Chasse. Enclos. Chemin public. Temps prohibé* : J. du min. publ., année 1883, t. 26, p. 156. — *Le copropriétaire d'un terrain indivis qui s'est fait céder par quelques-uns des autres copropriétaires leur droit de chasse sur ce terrain, est-il fondé à demander le partage du droit de chasse commun contre ceux des copropriétaires qui n'ont pas concouru à la cession?* J. du min. publ., année 1884, t. 27, p. 177. — *La loi sur la chasse devant le Sénat* (Ch. Bertheau) : J. la Loi, 31 déc. 1886 et 10 avr. 1887. — *Du droit de chasse dans un enclos attenant à une habitation* : Lois nouvelles analysées et expliquées, janv. 1887, 4e part., p. 1. — *Projet de modification de la loi du 3 mai 1844 sur la chasse* : Rev. gén. d'admin., mai-août 1881, p. 293. — *La loi sur la police de la chasse et l'inviolabilité du domicile* (Art. Desjardins) : Rev. crit. de législ. et de jurispr., t. 19, p. 352. — *Le droit du préfet de fixer par un arrêté l'époque de l'ouverture et de la clôture de la chasse n'est-il pas limité par le droit résultant, pour le chasseur, de l'obtention du permis de chasse; le préfet peut-il ouvrir la chasse à courre sans ouvrir la chasse à tir?* (Guyho) : Rev. prat., t. 34, p. 253.

Enregistrement et timbre. — Championnière et Rigaud, *Traité des droits d'enregistrement*, 1851, 2e édit., 6 vol. in-8°, t. 4, n. 3592. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèque*, 1874-1885, 6 vol. in-4°, vis *Chasse, Permis de chasse*. — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 1879, 5e édit., 6 vol. in-4°, vis *Chasse, Permis de chasse*.

Législation comparée. — Allemagne. — *Loi d'Alsace-Lorraine du 7 février 1881 sur l'exercice du droit de chasse* [illegible] (F. Daguin) : Ann. de lég. étr., 11e année, p. [illegible]. — *Loi d'Alsace-Lorraine, du 7 mai 1883, sur la police de la chasse* (traduction par F. Daguin) : Ann. de lég. étr., 13e année, p. 310. — *Loi saxonne du 22 juillet 1876, fixant les époques de l'année où la chasse est prohibée* (traduction par F. Daguin : Ann. de lég. étr., 6e année, p. 280. — [illegible], *Das Jagdgesetz des Königreichs Württemberg vom 27 oktober 1855*, [illegible], 1872. — [illegible], *Die preussische Jagdgesetze und jagdpolizeilische Verordnungen erläutert*, Posen, 1878. — [illegible], *Das Wildschadengesetz vom 11 Juli 1891*, 1892, 1 vol. pet. in-18, Berlin. — Bodemeyer, *Das hannoversche Jagdrecht und denen wunchenswerthe Reformen*, 1864, in-8°, Göttingen. — Bose, *Landbuch der Jagd und Fortsgesetzkunde des Königreichs Sachsen*, 1857, 1 vol. in-8, [illegible]. — Brater (C.), *Die neuen Bayerischen Jagdgesetze vom 30 märz, 15 juin und 25 Juli 1850, mit Erläuterungen*, 1853, Erlangen. — Daguin (Fernand), *Loi du grand-duché de Bade sur la chasse (29 avr. 1886)*, traduite et annotée, 1888, broch. in-8°. — Dalcke (A.), *Das Preussische Jagdrecht*, 1888, 2e édit., 1 vol. pet. in-8°, Breslau. — Droop (G.), *Jagdgesetze für die Provinz Hannover*, 1883, Osnabrück. — Einsiedel, *Sächsische Gesetzgebung über Jagd und Fischerei*, 1880, Leipzig. — *Das Elsass-Lothringische Jagdgesetze* (texte allemand avec la traduction française et des notes), 1881, broch. in-18, Strasburg. — *Das Elsass-Lothringische Jagdpolizeigesetz* (texte allemand avec la traduction française et des notes), 1883, broch. in-18, Strasburg. — Fessmann (S.), *Die Jagdgesetze für das Königreich Bayern, mit Erläuterungen*, 1880, broch in-32, Ansbach. — *Das Forst und Jagdwesen im Königreich Bayern*, 1862, 1 vol. in-8°, Bamberg. — *Gesetz betreffend die Aufhebung des Jagdrechts auf fremden Grund und boden in dem Kurfürstliche Hessen, vom 1 märz 1873*, 1873, Kiel. — Graner (F.), *Forstgesetzgebung und Forstverwaltung (I Theil, 8e Abschnitt : Die Jagdgesetzgebung)*, 1892, 1 vol. in-8°, Tübingen. — Haller (A.), *Die im Grossherzogthum Hessen dermalen gültige Jagdstrafgesetzgebung*, 1884, 3e édit., broch. in-8°, Darmstadt. — Halley (A.), *Die Gesetze und Verordnungen über Jagd und Vogelschutz in Elsass-Lothringen*, 1890, broch. in-18, Strasburg. — Holtgreven, *Das Wildschadengesetz vom 11 Juli 1891, mit Kommentar*, 1892, 1 vol. in-12, Berlin. — Holtzendorff (F. von), *Rechtslexicon*, v° *Jagdrecht*, 1875, 2e édit., 2 vol. in-8°, Leipzig. — Huber (Emil), *Die Jagdgesetze Elsass-Lothringens* (avec un supplément contenant le texte de la loi du 7 févr. 1881), 1881, 1 vol. in-8°, Strasburg. — Ickstatt, *Gründliche Abhandlung von dem Jagdrechten*, 1749, Nuremberg. — Koch, *Das preussische Wildschadengesetz nebst Jagdpolizeiordnung*, etc., 1891, broch. in-8°, Kelmich. — Hohli (P.), *Die preussischen Jagdgesetze mit Kommentar in Anmerkungen*, 1891, 2e édit., pet. in-8°, Berlin. — Kollmann (A.), *Preussens Jagdgesetze*, 1888, 1 vol. in-18, Düsseldorf. — Kylburg (A.), *Handbuch der preussischen Forst und Jagdgesetze*, etc. 1873, gr. in-8°, Berlin. — Mansfeld, *Die Forst-Jagd und Fischerei-Strafgesetze des Herzogthums Braunschweig*, Brunswick. — Neubauer, *Zusammenstellungen des in Deutschland geltenden Rechts betreffend Forstrecht, Jagdrecht, Fischereirecht, Deich und Liebrecht*, 1880, Berlin. — Oppermann, *Das Jagdpolizeigesetz vom 7 märz 1876*, 1876, Berlin. — Rissmann, *Das Königlich-Sächsische Gesetz die Ausübung der Jagd betreffend vom 1 dezember 1864... mit Erläuterungen*, 1882, broch. in-18, Dresde. — S. (A. v.), *Unsere Jagdgesetzlichen und Jagdpolizeilichen Bestimmungen und deren Mängel*, 1884, broch. pet. in-8°, Munich. — *Sämmtliche Jagdgesetze für die K. Preussischen Staaten, vom allgemeinen Landrecht an bis auf die neuere Gesetzgebung*, 1874, 2e édit., 1 vol. in-18, Berlin. — Schenkel (K.), *Das badische Jagdrecht*, 1886, broch. in-8°, Tauberbischofsheim. — Wagner (von), *Das Jagdwesen im Württemberg*, 1876, in-8°, Tübingen. — Wagner, *Die preussische Jagdgesetzgebung*, 1883, 1 vol. in-8°, Berlin. — Warnkönig (Th.-A.) *Die grossherzoglichen badischen Gesetze über die Ausübung der Jagd und Fischerei*, 1876, broch. in-18, Fribourg-en-Brisgau. — Wischmann (Fr.), *Jagdrecht und Wildschaden in Mecklenburg-Schwerin*, 1886, 1 vol. in-8°, Rostock. — Wolf, *Hannoversche Jagdgesetzgebung*, 1859, Hanovre.

Autriche-Hongrie. — *Loi hongroise sur la chasse (L. 20 de 1883)* (traduction par F. Daguin), *Ann. de lég. étr.*, 13e année, p. 381. — *Loi hongroise sur la taxe des armes et la taxe de chasse (L. 23 de 1883)* (analyse par F. Daguin) : *Ann. de lég. étr.*, 13e année, p. 392. — Anders (von), *Das Jagd-und Fischereirecht mit*

*besondere Beziehung auf das Deutsche Recht*, 1884, Innsbruck. — Exterde (Ernest, baron), *Sammlung der wichtigeren œsterreichischen Gesetze, Verordnungen und Erlasse im Jagdwesen und Vogelschutz*, 1877, 1 vol. in-8°, Vienne. — Frauenfeld (von), *Die Grundlagen des Vogelschutzgesetze*, 1871, broch. in-8°, Vienne. — *Gesetze fur das Konigreich Bohmen; X. Jagdgesetz vom 1 Juni 1866*, 1875, Prague. — *Die Jagd-und Feldschutzgesetze fur Bukowina*, 1876, Prague. — *Die Jagd-und Feldschutzgesetze für das Herzogthum Schlesien*, 1876, Prague. — *Die Jagd-und Feldschutzgesetze fur die markgrafsche Mahren*, 1876, Prague. — *Jagdgesetz vom Jahre 1872*, 1872, broch. gr. in-8°, Buda-Pest. — Smoler, *Historische Blicke auf das Forst-und Jagdwesen, seine Gesetzgebung*, etc., 1847, Prague. — *Taschenausgabe der œsterreichischen Gesetze*, t. 8 : *Das Forstgesetz, Jagdgesetz*, etc., 1875, 1 vol. in-18, Vienne. — Wessely, *Œsterreichs Jagdrecht*, 1890, broch. gr. in-8°, Vienne. — Wintersperger, *Die osterreichische Gesetze betreffend Jagd-und Fischereirecht*, 1878, Vienne.

Belgique. — *Loi belge du 28 février 1882 sur la chasse* (texte annoté par F. Daguin) : *Ann. de lég. étr.*, 12e année, p. 739. — Beeckman (Alphonse), *Traité du droit de chasse en Belgique*, 1886, 1 vol. in-4°, Bruxelles. — Bonjean (R.), *Code de la chasse*, 1846, 1 vol. in-8°, Liège; — *Complément du Code de la chasse*, 1848, 1 vol. in-8°, Liège; — *2e complément du Code de la chasse*, 1853, 1 vol. in-8°, Liège. — Bosquet (A.), *Dissertatio inaugularis juridica de jure venandi*, 1824, broch. in-8°, Louvain. — Devigne, *Loi belge sur la chasse expliquée*, 1882, Gand. — Faider (Amédée), *Histoire du droit de chasse et de la législation sur la chasse en Belgique, en France, en Angleterre, en Allemagne, en Italie et en Hollande*, 1877, 1 vol. in-8°, Bruxelles. — Fooz (de), *Le droit administratif belge : De la police administrative en Belgique*, p. 397-472, 1859-1866, 4 vol. in-8°, t. 3, Tournai et Paris. — Gislain (F.), *Des conflits entre chasseurs, fermiers et propriétaires*, 1864, 1 vol. in-12, Namur. — *Le chasseur prud'homme*, 1855, 1 vol. in-8°, Namur. — Jamar (Lucien), *Répertoire général de la jurisprudence belge (1814 à 1880)*, v° *Chasse*, 1882-1884, 10 vol. in-8°, Bruxelles. — *Loi sur la chasse du 28 février 1882*, 1882, broch. in-32, Gand. — *Nouveau Code de la chasse*, 1882, 1 vol. in-32, Bruxelles. — Servais (J.), *Loi du 28 février 1882 sur la chasse expliquée*, 1882, 1 vol. in-8°, Bruxelles. — Rolland de Tomenlow (A. de Woetmont), *Chasseurs et braconniers devant la loi de 1882*, 1882, 1 vol. in-8°, Bruxelles. — Verbrugghe, *Traité de police rurale, forestière, de chasse et de pêche*, 1888, 1 vol. in-8°, Bruxelles.

Espagne. — *Ley de caza decretada en 10 de Enero de 1879, anotada y comentada*, 1879, 1 broch., Guadalajara. — *Loi espagnole du 10 janv. 1879 sur la chasse* (analyse par F. Daguin) : *Ann. de lég. étr.*, 9e année, p. 426. — Abella (F.), *Manual del derecho de caza*, 1882, 1 vol. in-18, Madrid. — Alcubilla (M.-M.), *Diccionario de la administracion española*, 1886-1888, 16 vol. in-8°, Madrid, v° *Caza y pesca*. — De Argulloly Maspons, *La caza Derechos y deberes del propietario y del cazador*, 1867, 1 vol. Barcelone. — Badia (Joaquin), *De la caza y su legislacion*, 1879, 1 vol. in-4°, Madrid. — Castellá, *Nueva legislacion sobre caza*, 1879, 1 broch. — Cornas y Rodriguez, *Tratado juridico de caza y pesca*, 1 vol. — *Ley de caza*, edicion oficial, 1879, broch., Madrid.

Grande-Bretagne. — *Acte anglais du 7 sept. 1880 destiné à assurer plus efficacement la protection des possesseurs de terres contre les dégâts causés à leurs moissons par les lièvres et les lapins* (traduction par M. A. Payen) : *Ann. de lég. étr.*, 10e année, p. 32. — Evans (G.), *Game laws of Scotland and Ireland.* — *Law in force in the colonies as to trespass and also as to preservation of game*, 1871, broch. in-f°, Londres. — Locke (J.), *Treatise on the game laws of England and Wales, The fifth edition in wich are introduced the game laws of Scotland and Ireland*, by Gilmore Evans, 1866, 1 vol. in-18, Londres. — Longfield (R.), *The game laws of Ireland*, 1868, 1 vol. in-12, Dublin. — Neville, *Game laws of England*, 1884, 1 vol. in-18, Londres. — Oke, *English game laws*, 1877, London. — *Reports from the (british) representatives abroad on the laws and regulations relative to the protection of game and to trespass*, 1871, broch. in-f°, Londres. — *Reports from the select committee on the game laws of the United Kingdom*, 1872-1873, 2 vol. in-f°, Londres. — Tomlins, *The law dictionary*, 1835, 2 vol. in-4°, Londres, v° *Game*.

Italie. — Ambrosini, *Il diritto di caccia e il diritto di proprietá*, 1879, broch. in-8°, Bologne. — Clementini e Mariotti, *Digesto italiano*, v° *Caccia*. — Ercolani, *Della caccia e della pesca*, Codogno. — *Istruzioni sulla caccia*, broch. — Landucci, *Enciclopedia giuridica italiana*, v° *Caccia*. — Martinélli (A.), *La legislazione italiana sulla caccia annotata*, 1890, 1 vol. in-8°, Turin. — Novara, *Leggi e regolamenti sulla caccia*, 1875, 1 vol. pet. in-18, Turin. — Pacifici-Mazzoni, *Repertorio generale di giurisprudenza civile, penale, commerciale ed administrativa del Regno*, 1876-1879, 3 vol. in-4°, Turin, v° *Caccia*. — *Raccolta delle leggi, decreti e regolamenti vigenti sulla caccia e porto d'armi nel regno d'Italia*, 1874, broch. in-18, Brescia. — Priora (Alberto), *Cenno sulla condizione giuridica degli animali appartenenti a specie selvagge, e liberamente vaganti nelle grandi bandite de caccia. Giurisprudenza italiana*, 1884, part. 4, p. 171. — Cutrona (Simonelli), *Sul diritto di caccia bandita. Monitore dei pretori*, 1878, p. 218. — Pitari, *Diritto di caccia nei fondi altrui. Monitore dei Pretori*, 1879, p. 65. — Formenti (E.), *Le l'esercizio della caccia vagante con reti senza licenza in tempo proibito violi una o piu disposizioni di legge. Monitore dei Pretori*, 1890, vol. 16, n. 48.

Luxembourg (Grand-duché de). — Daguin (Fernand), *Loi du grand-duché de Luxembourg sur la chasse (19 mai 1885)*, annotée, 1887, broch. in-8°, Paris. — Keucker (J.-J.), *Code de la chasse du grand-duché de Luxembourg*, 1854, 1 vol. in-8°, Luxembourg.

Pays-Bas. — Brants (J.-R.), *De afschaffing der Jachtwet*, 1872, Amsterdam. — Gens (A.-J. de), *Jachtrecht en Jachtwet (Academisch prœfschrift)*, 1871, 1 br. in-8°, Rotterdam. — Gratama (S.), *Wet tot regeling der Jacht en Visscherij*, 1891, 2e édit., 1 vol. in-8°, Schoonhoven. — Oldenhuis Gratama (L.), *Het Wetsontwerp tot intrekking der bijzondere bescherming dusoer aan de Jagt en het jagtbedrijf verleend*, 1874, 1 br. in-8°, La Haye. — Hoog, *De venatione et jure venationis in provinciis septentrionalibus Hollandiæ*, 1828. — Houten (J.-B. van), *Eenige beschonwingen over het Jachtrecht* (thèse académique), 1891, Amsterdam. — Schuurmann (L.-N.), *Wet van den 13 junii 1857, tot regeling der Jagt en Visscherij, met aanteekeningen en alphabetisch Register*, 1878, 4e édit., broch. in-8°, allongé, Zwolle. — *Berigten van Gemengden aard. Voorstel van wet van de heeren Oldenhuis Gratama, Idzerda en van Kerkwijk tot intrekking van de bijzordere bescherming van de jagt en het jagtbedrijf* (séance de la seconde chambre des Etats-Généraux du 31 oct. 1873), Themis, 1873, p. 582.— *Berigten van Gemengden aard. Woorstel van wet van de heeren Oldenhuis Gratama, Idjerda en van Kerkwijk tot intrekking van de bijzondere bescherming van de jagt en het jagtbedrijf (17 déc. 1874)*, Themis, 1875, p. 205. — *Voorstel van wet van de heeren Oldenhuis Gratama, Idzerda en van Kerkwijk tot intrekking van de bijzondere bescherming van de jagt en het jagt bedrijf*, Themis, 1875, p. 366.— Ruys van Beerenbroek. *Is wijziging van de wetgeving omtrent de jacht wenschelijk? Zoo ja, welke?* (Praeadvis). *Handelingen der nederlandsche juristen-vereeniging*, 1892, p. 95. — Sickesz, *Is wijziging van de wetgeving omtrent de jacht wenschelijk? Zoo ja, welke?* (Praeadvis). *Handelingen der nederlandsche juristen-vereeniging*, 1892, p. 1.

Pérou. — García Calderon (F.), *Diccionario de la legislacion peruana*, vis *Animales*, *Caza*, *Pajuros et Vicuñas*, 1879, 2 vol. gr. in-4°, Lima et Paris.

Portugal. — Ribeiro (Joze-Silvestre), *Resoluçóes do Conselho d'Estado*, t. 16 : Résolution du Conseil d'Etat du 13 avr. 1857 : cette résolution contient l'historique de la législation portugaise en matière de chasse.

Suède. — Skogsvasemlet, *Skogs-Styrelsens underdaniga berättelse angående Skogs-och jägkäsendet i Sverige intill år 1870, Forêts. Rapport de l'administration des forêts sur les forêts et la chasse en Suède, jusqu'en 1870*, 1879, 1 vol. in-4°, Stockholm. — Uppström (W.), *Sveriges Rikes Lag (Lois du royaume de Suède)*, p. 514 : loi sur la chasse annotée, 1892, 1 vol. pet. in-8°, Stockholm.

Index alphabétique.

## DIVISION.

# TITRE I.

## NOTIONS PRÉLIMINAIRES ET HISTORIQUES.

**1.** — Dans son acception la plus étendue, le mot *chasse* signifie l'acte de l'homme qui recherche et poursuit, dans le but de s'en rendre maître, les animaux terrestres, de quelque espèce que ce soit, vivant à l'état de liberté naturelle. Mais, au point de vue juridique, la chasse est l'action de tuer, de capturer ou de rechercher et poursuivre, en vue de se les approprier, certaines espèces de mammifères et les oiseaux vivant à l'état sauvage. La chasse peut être pratiquée de diverses manières. La chasse à courre est celle dans laquelle l'animal est poursuivi par des chiens et pris de force. La chasse à tir s'exerce au moyen d'armes de jet, soit à l'affût, soit à l'aide de chiens courants qui forcent le gibier à passer à portée du chasseur ou à l'aide de chiens d'arrêt qui lui indiquent où il est gîté. La capture du gibier peut encore avoir lieu à l'aide d'oiseaux de proie dressés à cet usage ou au moyen de pièges ou de filets. — V., sur les divers modes de chasse, E. Blaze, *Le chasseur au chien courant; Le chasseur au chien d'arrêt; Le chasseur aux filets;* J. Lavallée, *La chasse à tir en France; La chasse à courre en France*, etc.

**2.** — On appelle gibier (du latin *cibaria* aliments, ou *cibus* nourriture) les animaux sauvages dont la chair sert d'aliment à l'homme (Merlin, *Rép.*, v° *Gibier*). Par extension, on a donné ce nom à tous les animaux que l'homme est plus particulièrement dans l'usage de chasser. — V. *infrà*, n. 372 et s.

**3.** — La chasse est, avec la pêche, un des plus anciens exercices auxquels les hommes se soient livrés. A l'époque primitive, les habitants de la terre, avant de devenir pasteurs, puis cultivateurs, ont commencé par demander aux animaux sauvages et aux poissons les ressources dont ils avaient besoin pour leur nourriture et leurs vêtements. Plus tard, lorsqu'ils eurent domestiqué certaines espèces et qu'ils se furent fixés au sol pour le cultiver, la chasse qui, à l'origine, s'était imposée à eux comme une nécessité, devint pour eux un plaisir, mais un plaisir utile, puisqu'elle contribuait à augmenter le nombre des produits servant à leur alimentation. Aussi tous les peuples de l'antiquité furent-ils grands amateurs de chasse. — V. Xénophon, *Cynégétique;* Arrien, *De venatione;* Tacite, *Germania*, § 15; César, *De bello gallico*, lib. 6, § 21, etc.

**4.** — « La chasse, comme la guerre, dit Buffon (*Histoire naturelle; Le Cerf*), a son art et sa jurisprudence ». Toutefois, ce n'est qu'à une époque relativement récente, lorsque la densité de la population s'est accrue et que la majeure partie des terres a été l'objet d'une appropriation privée, que le législateur s'est préoccupé de soumettre le droit de chasse à des règles positives. Auparavant, le besoin d'une réglementation ne se faisait point sentir, car les chasseurs pouvaient se donner libre carrière dans les immenses forêts et sur les vastes étendues de terres incultes (landes, steppes, bruyères) qui couvraient alors le sol, sans risquer de causer des dommages aux cultures ni de se gêner les uns les autres. En revanche, l'intervention du législateur a dû être réclamée de bonne heure, pour mettre fin aux différends qui pouvaient s'élever au sujet de la propriété des animaux tués ou capturés. A cet égard, on trouve déjà, dans le Manara-Dharma-Sastra, la plus ancienne loi de l'Inde (XIV$^e$ siècle avant J.-C.), une disposition curieuse ainsi conçue : « Les sages qui connaissent les temps anciens ont décidé que le champ cultivé est la propriété de celui qui, le premier, en a coupé le bois pour le défricher, et la gazelle, celle du chasseur qui l'a blessée mortellement ». — *Lois de Manou*, traduites par A. Loiseleur-Deslongchamps, Paris, in-8°, 1833, liv. 9, v. 44, p. 322.

**5.** — Les lois romaines laissaient à la chasse une entière liberté. La faculté de chasser n'était pas considérée par elles comme un droit spécial, accessoire du droit de propriété. Le gibier, étant *res nullius*, appartenait à celui qui s'en était emparé le premier, soit sur son fonds, soit sur le fonds d'autrui. C'est ce que Gaius déclare en termes exprès : « *Omnia igitur animalia, quæ terra, mari, cœlo capiuntur, id est, feræ bestiæ, volucres, pisces, capientium fiunt* » (Dig., lib. 41, tit. 1, *De adquirendo rerum dominio*, l. 1, § 1); et il ajoute : « *Nec interest, quod ad feras bestias et volucres, utrum in suo fundo quisque capiat an in alieno* » (Dig., *ibid.*, l. 3, § 1). Néanmoins, tout propriétaire pouvait s'opposer à ce

qu'un étranger pénétrât sur son fonds pour y chasser : « *Plane*, dit encore Gaius, *qui in alienum fundum ingreditur, venandi aucupandive gratia potest a domino, si is providerit, jure prohiberi ne ingrederetur* (Dig., *ibid.*, l. 3, § 1) ; il est à remarquer que le pouvoir ainsi reconnu au propriétaire dérivait, non d'une conception particulière du droit de chasse envisagé comme une dépendance du droit de propriété, mais du principe plus général en vertu duquel le propriétaire d'un fonds était maître d'en interdire l'accès à qui bon lui semblait. — V. Dig., lib. 8, tit. 3, *De servitutibus prædiorum rusticorum*, l. 16.

**6.** — Autrefois, en France, dans les premiers temps de la monarchie, la chasse était considérée comme l'exercice d'un droit naturel et permise à chacun sur ses terres. On ne trouve dans les lois des barbares et dans les capitulaires des rois francs aucune disposition qui l'interdise à certaines classes ou catégories de personnes, si l'on excepte, toutefois, les membres du clergé (Capitul. de Charlemagne de l'an 769. — Baluze, *Capitul. regum francorum*, t. 1, p. 191. — Capitul. de l'an 802, *ibid.*, t. 1, p. 369); encore l'interdiction, en ce qui concerne ces derniers, est-elle uniquement fondée sur des considérations de décence et sur les règles de la discipline ecclésiastique, que l'autorité séculière se croyait dans l'obligation de faire respecter. En revanche, des pénalités sont édictées, dès cette époque, contre ceux qui s'emparent du gibier blessé par un autre chasseur ou des animaux forcés par les chiens ou tombés dans les filets d'autrui. — V. *Lex salica*, cap. 35, *De venationibus*, art. 4 et 5; *Lois des Lombards*, capitul. 1, lois 317, 318 et 319.

**7.** — Le droit de chasse paraît donc avoir été envisagé, à l'époque mérovingienne et à l'époque carolingienne, comme un attribut de la propriété. Mais, peu à peu, les rois d'abord, les grands seigneurs ensuite, passionnés pour la chasse et désireux de voir le gibier se multiplier, se réservèrent des espaces de terrain plus ou moins considérables, sur lesquels ils s'arrogèrent le droit exclusif de chasser. Ces territoires de chasse, qui comprenaient des bois, des cultures, quelquefois même des rivières et des étangs, prirent le nom de *forêts* (*foreste, foresta*). Lorsque l'étendue en était limitée à un espace restreint, on les qualifiait de garennes (*garenna id est parva forestis*). Bientôt, les deux mots devinrent synonymes, et l'on put appliquer indifféremment aux réserves de chasse l'expression de domaines constitués en forêts ou en garennes. De nombreuses ordonnances, depuis Charlemagne jusqu'à Charles VII, prohibèrent sévèrement la chasse dans les forêts ou garennes du roi et des seigneurs (V. notamment capitulaire 5 de l'an 819. — D. Bouquet, *Recueil des histor. des Gaules et de la France*, t. 6, p. 427; *Etablissements de Saint-Louis*, chap. 150; Beaumanoir, *Coutumes de Beauvoisis*, ch. 30). — Un capitulaire de Charles-le-Chauve va jusqu'à désigner des bois dans lesquels nul, en dehors du roi, ne pourra chasser, fût-ce même un de ses fils. — Baluze, *op. cit.*, t. 2, p. 268. — V. Championnière, *Manuel du chasseur*, introduction, p. 16 et s.

**8.** — Sauf sur ces terrains mis en réserve, la chasse continua à être libre jusqu'au xiv[e] siècle. Aucune distinction n'était faite, à ce point de vue, entre les nobles et les roturiers. « Personnes non nobles, disent les anciennes instructions sur le fait des chasses (attribuées à Charles IV), peuvent chasser partout hors garennes, à chiens, à lièvres et connils, à levriers ou chiens courants, ou à chiens, à oiseaux ou à bâtons ». — Saugrain, *Code des chasses*, t. 1, p. 99.

**9.** — Mais l'ordonnance de Charles VI, du mois de janvier 1396, apporta à cet état de choses une grave modification en interdisant expressément la chasse aux non-nobles autres que les ecclésiastiques et les bourgeois vivant de leurs possessions et rentes. « Aucune personne non-noble de notre royaume, dit cette ordonnance, s'il n'est à ce privilégié ou s'il n'a aveu ou expresse commission à ce, de par personne qui la puisse ou doive donner, ou s'il n'est personne d'église, à qui toutefois, par raison de lignage ou autrement, se doive compter, ou s'il n'est bourgeois vivant de ses possessions et rentes, ne se exhardie de chasser, ne tendre à grosses bêtes, ne oiseaux en garenne ne dehors, ne d'avoir et tenir, pour ce faire, chiens, furons, cordes, lacs, filets, ne autres harnois ». — Henriquez, *Nouveau Code des chasses*, t. 2, p. 3.

**10.** — La défense de chasser faite aux non-nobles autres que les bourgeois fut renouvelée, en 1451, par Charles VII, « attendu, dit l'ordonnance, que les artisans et laboureurs délaissent leurs labourages et mestiers, et à la fin deviennent les aucuns par leurs dictes jolivetés, larrons, murdriers, espieux de chemins et meinent mauvaise vie ». — V. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. 9, p. 177.

**11.** — Du reste, ces défenses réitérées de chasser faites aux non-nobles furent loin d'être rigoureusement respectées, antérieurement au xvii[e] siècle. En fait, il arrivait souvent aux roturiers de chasser. Dans certaines localités, ils y étaient invités par le seigneur féodal lui-même, qui concédait le droit de chasse aux habitants, gracieusement ou moyennant une part du gibier capturé. On lit dans la charte d'affranchissement concédée, le 30 janv. 1511, par l'abbé du couvent de Flavigny, aux habitants de Saint-Germain-la-Feuille (aujourd'hui commune du département de la Côte-d'Or) : « Pourront aussi, iceulx habitans, hager et tendre filletz pour chasser toutes bestes, tant rousses que noires et aultres, en rendant de chascune beste rousse ou noire la moictié à mon le dict abbé, deans vingt-quatre heures après la prinse d'icelle en nostre salle abbatial dudict Flavigny, et ce à peine de soixante-cinq solz et pour chascune fois ». — V. Garnier, *Chartes de communes et d'affranchissements en Bourgogne*, t. 3, p. 9. — Les habitants d'autres villages compris aujourd'hui dans le département de la Côte-d'Or, avaient également le droit de chasse sur le territoire; on peut citer, notamment, Fleury. — V. Garnier, *op. cit.*, t. 3, p. 501; Coulmier-le-Sec, *ibid.*, p. 522, etc.

**12.** — En résumé, la chasse qui, primitivement, n'était autre chose que l'exercice d'un droit naturel, dont chacun, quel que fût son rang, pouvait jouir librement sur son propre domaine, se transforma, avec le temps, en un attribut de la souveraineté. Les rois élevèrent la prétention d'en disposer à leur convenance, et ils voulurent que nul ne pût en jouir sans une délégation de leur part. Ils furent soutenus dans leur entreprise par les légistes qui, sur ce point comme sur tant d'autres, s'efforcèrent de grandir et d'étendre l'autorité royale au détriment des franchises locales et des droits particuliers. Au xvi[e] siècle, la transformation est achevée. La chasse est devenue un droit régalien, et il est admis qu'on ne peut chasser sans la licence du roi. Cette doctrine a été très-nettement formulée, deux siècles plus tard, par Pothier. « C'est au roi, dit ce jurisconsulte (*Traité du droit de propriété*, n. 32), à qui le droit de chasse appartient dans son royaume; sa qualité de souverain lui donne le droit de s'emparer, primitivement à tous autres, des choses qui n'appartiennent à personne, tels que sont les animaux sauvages. Les seigneurs et tous ceux qui ont le droit de chasse, ne le tiennent que de sa permission, et il peut mettre à cette permission telles restrictions et modifications que bon lui semble. »

**13.** — C'est en vertu du pouvoir que la royauté s'était ainsi attribué, que François I[er], dans son ordonnance du 6 août 1533, défendit d'une façon absolue la chasse aux roturiers et révoqua tous les privilèges contraires qui avaient pu être accordés par lui ou ses prédécesseurs, ainsi que toutes les concessions qui avaient pu être faites, antérieurement, par les seigneurs et nobles. Les termes de l'ordonnance sont formels : « Avons inhibé et défendu, inhibons et défendons à toutes gens, de quelque état, qualité ou condition qu'elles soient, réservé les nobles, de chasser, ne prendre bêtes rousses, noires, ne gibier, en quelque sorte, manière ou moyen que ce soit, tant ès-forêts, garennes, buissons et autres terres cultivées et à cultiver, sur les peines contenues en nos dites ordonnances, nonobstant les privilèges donnés, tant par nous que par nos prédécesseurs, en quelque manière que ce soit ». — Henriquez, *op. cit.*, t. 2, p. 14.

**14.** — Cette interdiction fut prononcée, de nouveau, par une ordonnance de Henri III, du 10 déc. 1581; l'art. 1 porte qu'il est très-expressément défendu à tous les sujets du royaume, généralement quelconques, de quelque état et condition qu'ils soient, de tirer ou faire tirer, en quelque lieu que ce soit, aux bêtes fauves, rousses et noires, et au gibier; mais l'art. 2 ajoute : « N'entendons toutefois défendre l'honneste plaisir et exercice de notre noblesse ès cas et ainsi qu'il lui est toléré et permis par nos dites ordonnances » (Henriquez, *ibid.*, t. 2, p. 28). Les pénalités sont empreintes d'une sévérité inouïe : « Et quant aux roturiers et non-nobles, dit l'art. 3, nous leur faisons défense, *sur peine de la hart*, de contrevenir à nosdites ordonnances, ni de s'entremettre du fait des chasses, en aucune sorte que ce soit. »

**15.** — Les ordonnances de janvier 1600 et de juin 1601, reproduisent les dispositions de celles de 1396 à l'égard des rotu-

riers; elles contiennent, en outre, défense à toutes personnes, nobles et autres, de poursuivre, dans leurs bois, les cerfs, biches et faons, sans une autorisation expresse, ce gibier étant spécialement réservé au roi. — V. Henriquez, *op. cit.*, t. 2, p. 39 et 63.

**16.** — Enfin, parut, le 13 août 1669, la célèbre ordonnance des eaux et forêts, dont le titre 30 contenait, sur la chasse, des dispositions qui demeurèrent en vigueur jusqu'en 1789. Cette ordonnance consacra le principe, déjà admis précédemment, d'après lequel le roi est maître absolu du droit de chasse dans tout le royaume et peut, suivant son bon plaisir, le concéder ou le refuser à certaines catégories de personnes, et en subordonner l'exercice aux conditions qu'il lui convient d'imposer. — V. Saugrain, *op. cit.*, t. 1, p. 6; Pothier, *Du droit de propriété*, n. 32.

**17.** — Sous l'empire de l'ordonnance, la chasse pouvait être considérée : 1° comme une faculté personnelle accordée à certaines classes de personnes et refusée à d'autres; 2° comme un droit réel, attaché à tel ou tel domaine, à telle ou telle seigneurie.

**18.** — Le droit de chasse, considéré comme une espèce de droit réel, était annexé à la seigneurie et à la haute justice. Les seigneurs et possesseurs de fiefs avaient le droit de chasser dans toute l'étendue de leurs fiefs, aussi bien sur les terres dont ils avaient conservé l'exploitation que sur celles qu'ils avaient données à cens; en effet, il était admis que le seigneur, par le contrat d'accensement, se dépouillait des droits utiles, mais non des droits honorifiques, au nombre desquels la chasse était rangée.

**19.** — Le seigneur pouvait user du droit de chasse comme il le trouvait bon, par lui-même, par ses enfants ou par ses domestiques; sa présence suffisait pour conférer la faculté de chasser à tous ceux qui l'accompagnaient. Primitivement, le seigneur suzerain avait la faculté de chasser sur les fiefs relevant de lui. On allait même jusqu'à lui reconnaître le droit d'interdire la chasse à son vassal. « Le seigneur peut, dit Charondas Lecaron (*Réponses de droit français*, liv. 4, Rép. 82), défendre la chasse à son vassal, et celui-ci est tenu de se conformer à sa volonté, à cause du respect qu'il doit avoir pour son suzerain ». Mais, dans le dernier état du droit, on admettait généralement que le seigneur du fief dominant ne pouvait chasser sur le fief servant, que s'il était en même temps haut justicier. — En ce sens, Saugrain, *op. cit.*, t. 1, p. 460; Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 382. — *Contrà*, Denizart, *Collect. de décis. nouv.*, v° *Chasse*, n. 11; Pocquet de Livonière, *Traité des fiefs*, p. 627.

**20.** — Le seigneur haut justicier avait le droit de chasser dans toute l'étendue de sa haute justice (Ord. de 1669, tit. 30, art. 26); ce droit lui était accordé par honneur, en considération de la puissance publique dont il était revêtu; aussi, étant regardé comme purement honorifique, il était personnel et incommunicable; il suivait de là que le seigneur haut justicier ne pouvait user qu'en personne du droit de chasser sur les terres du ressort de sa haute justice, à la différence du seigneur féodal qui pouvait communiquer son droit à ses enfants, à ses domestiques, à ses amis. — Guyot, *Répertoire de jurisprudence*, v° *Chasse*, t. 3, p. 293; Denizart, *op. cit.*, v° *Chasse*, § 3.

**21.** — D'ailleurs, plusieurs restrictions limitaient la faculté accordée par le roi à la noblesse. Il était défendu, d'une manière absolue, de chasser : 1° dans les forêts, buissons, garennes et plaines du roi, à moins d'une permission expresse (Ord. de 1669, art. 13); 2° dans l'étendue des capitaineries royales, c'est-à-dire sur les terres qui, bien que ne faisant pas partie des domaines du roi, avaient été frappées par lui, à son profit, d'une sorte de servitude personnelle et exclusive de chasse (art. 20); 3° dans l'espace d'une lieue au delà des plaisirs du roi, à toute espèce de gibier (art. 15); 4° dans les trois lieues, aux chevreuils et bêtes noires, sangliers (art. 14); 5° à tir, en quelque lieu que ce fût, aux cerfs, biches et faons; 6° au gibier de plumes, à tir, dans un rayon de trois lieues autour des plaisirs du roi (art. 15); 7° sur les terres ensemencées lorsque le blé était en tuyau, et dans les vignes, depuis le 1er mai de chaque année, jusqu'après la vendange (art. 18).

**22.** — En outre, la chasse au chien d'arrêt était théoriquement interdite, comme trop meurtrière et comme n'ayant d'autre but que de détruire le gibier pour en tirer profit. « Et d'autant, dit l'ordonnance du 27 sept. 1607 (art. 6), que la chasse au chien couchant fait qu'il ne se trouve presque plus de perdrix et de cailles, avons, conformément aux précédentes ordonnances des rois nos prédécesseurs et de nous, totalement interdit ladite chasse à tous, de quelques qualités et conditions qu'ils soient, ni d'avoir à nourrir et dresser chiens couchants ». Cette défense fut reproduite, en termes exprès, par l'ordonnance de 1669 (tit. 30, art. 16); mais elle ne fut jamais respectée, et la chasse au chien d'arrêt, loin d'être abandonnée, devint, au contraire, au XVIIIe siècle, d'un usage général. — Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 135.

**23.** — La chasse aux petits oiseaux était, en principe, permise à toutes personnes, c'est-à-dire, aux roturiers comme aux nobles. Elle se pratiquait au moyen de filets, sauterelles, lacs ou gluaux, et avait pour objet la capture des grives, merles, alouettes, rouges-gorges, chardonnerets, pinsons, et autres menus oiseaux. Parfois cependant, elle était interdite par les règlements locaux. C'est ainsi qu'un arrêt de règlement du parlement de Grenoble, du 20 sept. 1718, avait fait défense à toutes personnes de chasser aux petits oiseaux, de quelque manière que ce fût, à peine de 100 livres d'amende. Une ordonnance du duc de Lorraine, de janvier 1729, avait pareillement défendu de faire des pipées et de prendre des nids de grives, sous peine de 100 fr. d'amende. Dans le ressort de la Table de marbre de Paris, il était défendu de tendre aux petits oiseaux, dans les terres et possessions du domaine de la couronne, sans une permission du roi ou du maître particulier des eaux et forêts de Paris ou de son lieutenant, et dans les fiefs et seigneuries des gentilshommes et hauts-justiciers, sans l'autorisation de ceux-ci (Règlement de la Table de marbre, du 13 avr. 1600, art. 1). — V. Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 130; Pothier, *Traité du droit de propriété*, n. 56.

**24.** — En ce qui touche à la pénalité, l'ordonnance de 1669 apporta des adoucissements notables à la rigueur des ordonnances antérieures. Elle défendit de condamner au dernier supplice pour délit de chasse, quel qu'il fût, à moins que ce délit ne fût connexe à un crime méritant la peine de mort (art. 2). Le roturier coupable d'avoir chassé sans être seigneur féodal ou haut-justicier, encourt, pour la première fois, une amende de 100 livres, pour la seconde, une amende du double; en cas de seconde récidive, il peut même être condamné à être attaché à un carcan pendant trois heures, et banni durant trois années du ressort de la maîtrise des eaux et forêts dans le ressort de laquelle le délit a été commis (art. 18). Si le délinquant a fait usage d'engins prohibés, il est condamné, pour la première fois, au fouet et à trente livres d'amende; pour la seconde, à être fustigé, flétri et banni pendant cinq ans du ressort de la maîtrise (art. 12). Les délits commis dans les plaisirs du roi sont punis d'une amende de 1,500 livres, si le coupable est de race noble; s'il est roturier, les peines sont celles de l'ordonnance de 1601, à l'exception, toutefois, de la peine de mort (art. 13).

**25.** — Un point sujet à controverse était celui de savoir si le chasseur pouvait poursuivre et tuer ou capturer sur le fonds d'autrui le gibier lancé sur son propre fonds. Autrement dit, le droit de suite existait-il? Il semble que ce prétendu droit de suite fut plutôt une tolérance qu'un véritable droit. Il est, à la vérité, formellement reconnu par la coutume du comté de Bourgogne, qui s'exprime en ces termes (ch. 18, § 105) : « La beste mate de la chasse d'aucun ayant droit et pouvoir de faire chasser ne peut poursuivre en autre justice ou seigneurie ». Mais les tribunaux, pour la plupart, refusaient de l'admettre, et de bons auteurs partageaient, sur ce point, l'opinion des magistrats. « Nous croyons, dit Guyot (*op. cit.*, v° *Chasse*), qu'on peut établir pour principe que le gentilhomme qui fait lever du gibier dans sa haute-justice, ne peut le suivre sur les terres où il n'a aucun droit, que pour rompre ses chiens et non pour y tuer ce gibier ». Cependant, l'existence de ce droit était admise par quelques jurisconsultes et veneurs, qui, en général, du reste, ne le reconnaissaient qu'aux chasseurs chassant noblement, c'est-à-dire à courre, à cor et à cris. — V., dans le même sens que Guyot : Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 392; Boutaric, *Traité des droits seigneuriaux*, p. 43. — *Contrà*, Bouhier, *Œuvres*, t. 2, ch. 74, n. 20 et s.; Lebret, *Traité de la souveraineté*, ch. 1; Le Verrier de la Conterie, *Vénerie normande* ou l'*Ecole de la chasse aux chiens courants* (2e édit.); *Traité du droit de suite;* Pecquet, *Lois forestières de la France*, p. 10.

**26.** — Enfin, il reste à dire un mot des garennes. Nous avons vu (*suprà*, n. 7) ce qu'était à l'origine la *garenne*. Aux derniers siècles de la monarchie, les garennes ne sont plus que des

bois peuplés de lapins. On distingue les garennes en garennes ouvertes et en garennes fermées de murs ou de fossés pleins d'eau. Ces dernières peuvent être établies librement; mais les premières ne peuvent subsister qu'autant que l'existence en est fondée sur des titres ou sur une possession suffisante : « Nul, dit l'ordonnance de 1669 (tit. 30, art. 19), ne pourra établir garenne à l'avenir, s'il n'en a le droit par ses noms et dénombrements, possession ou aucuns titres suffisans, à peine de 500 livres d'amende, et, en outre, d'être la garenne détruite et ruinée à ses dépens ». Ces mesures restrictives étaient justifiées par les dommages que pouvait causer aux cultures la trop grande multiplication des lapins. D'ailleurs, les animaux qui peuplaient les garennes étant considérés, en quelque sorte, comme appartenant au propriétaire du sol, avant toute capture, les braconniers qui s'en emparaient étaient punis comme voleurs ». Nul, dit la coutume d'Orléans (art. 167), ne peut chasser et prendre lapins ou connils ès garennes et buissons d'autruy, par quelque façon et engins que ce soit, sur peine d'en être tenu comme de larcin ». — V. Coutume de Nivernais, tit. 18, art. 16; Coutume d'Etampes, art. 183, etc.

**27.** — Le droit de chasse étant tenu pour un droit honorifique, octroyé par le roi aux seigneurs et possesseurs de fiefs *ad oblectamentum et non ad quæstum*, il suivait de là que ce droit ne pouvait être affermé. Le bail à ferme qu'un seigneur aurait consenti de son droit de chasse sur son fief était un contrat nul qui ne produisait aucune obligation civile. Toutefois, si le droit de chasse ne pouvait, séparément et directement, faire l'objet d'un contrat de louage, il était loisible au bailleur d'un fonds de terre d'accorder au locataire, à la condition, bien entendu, qu'il fût gentilhomme, le droit de chasser sur l'immeuble amodié. — V. Pothier, *Traité du contrat de louage*, 1re part., ch. 2, n. 16 et 17; Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 109.

**28.** — En revanche, la chasse dans les garennes à lapins étant réputée objet de lucre et de revenu, il était permis de la donner à bail, indépendamment de la location du fonds lui-même. — V. Henriquez, *op. cit.*, p. 111.

**29.** — L'ordonnance de 1669 demeura le Code de la chasse jusqu'à la Révolution. A cette époque, le droit de chasse recouvra son véritable caractère; il cessa d'être une faveur dispensée par le souverain et fut, de nouveau, classé parmi les attributs de la propriété. Le décret des 4-11 août 1789, dans son art. 3, s'exprime en ces termes : « Le droit exclusif de la chasse et des garennes ouvertes est aboli, et tout propriétaire a le droit de détruire et faire détruire, seulement sur ses possessions, toute espèce de gibier, sauf à se conformer aux lois de police qui pourraient être faites relativement à la sûreté publique. Toutes capitaineries, même royales, et toutes réserves de chasse, sous quelque dénomination que ce soit, sont pareillement abolies, et il sera pourvu, par des moyens compatibles avec le respect dû aux propriétés et à la liberté, à la conservation des plaisirs personnels du roi. M. le président sera chargé de demander au roi le rappel des galériens et des bannis pour simple fait de chasse, l'élargissement des prisonniers actuellement détenus, et l'abolition des procédures existant à cet égard. »

**30.** — La loi de 1789, en rattachant le droit de chasse au droit de la propriété, avait négligé d'en réglementer l'exercice. La liberté absolue qu'elle consacrait, succédant à un régime de contrainte, devint immédiatement la source d'abus et de désordres graves; la violation journalière de la propriété d'autrui, le ravage des récoltes et la destruction inconsidérée du gibier donnèrent lieu à des plaintes nombreuses auxquelles l'Assemblée constituante se hâta de couper court en votant la loi des 28-30 avr. 1790, qui ne devait, suivant son préambule, être que provisoire et qui, cependant, resta en vigueur pendant plus de cinquante années.

**31.** — Cette loi défendit de chasser sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, à peine de 20 livres d'amende envers la commune du lieu, et d'une indemnité de 10 livres envers le propriétaire des fruits, sans préjudice de dommages-intérêts plus considérables, s'il y avait lieu (art. 1). L'amende et l'indemnité étaient augmentées lorsqu'il s'agissait d'un délit commis sur un terrain clos (art. 2). Les peines devaient être doublées en cas de récidive, triplées s'il survenait une troisième contravention dans la même année (art. 3). En outre, les départements furent invités, dans l'intérêt de la conservation des biens de la terre, à fixer l'époque de l'année où la chasse serait libre; en dehors de cette période, il fut défendu de chasser sur les terrains non clos, même aux propriétaires de ces terrains (art. 1); toutefois, la loi autorisait le propriétaire ou possesseur, autre que le simple usager, à chasser ou faire chasser, même pendant le temps où la chasse était fermée, dans ses bois et forêts, mais à la condition de ne point employer de chiens courants (art. 14). Enfin, il fut permis aux propriétaires ou possesseurs de chasser ou faire chasser, en tout temps, sur leurs lacs et étangs, et dans leurs possessions séparées des héritages d'autrui par des murs ou des haies vives (art. 13).

**32.** — Un décret du 11 juill. 1810 vint, dans un but fiscal, imposer une condition nouvelle pour l'exercice de la chasse, en instituant des permis de port d'armes de chasse. Ces permis, valables pour une année, étaient délivrés par l'administration de l'enregistrement : le coût en était de 30 francs. Mais le décret de 1810 ne contenait aucune sanction pénale; aussi la plupart des chasseurs jugèrent-ils inutile de se munir d'un permis. Ce fut alors qu'intervint un décret du 4 mai 1812, qui rendit obligatoire la possession du permis de port d'armes. Il fut interdit désormais de chasser sans permis; en cas de contravention, le délinquant était passible d'une amende de 30 à 60 francs pour la première fois, de 60 à 200 francs en cas de récidive, avec faculté pour le tribunal, dans ce dernier cas, de prononcer, en outre, un emprisonnement de six jours à un mois.

**33.** — Malgré tout, la législation présentait de nombreuses lacunes. Le braconnage était insuffisamment réprimé; la chasse sur le terrain d'autrui, de nuit, en bande, à main armée, à l'aide de filets, traîneaux, tirasses, n'était l'objet d'aucune disposition spéciale, de sorte que le braconnier le plus dangereux n'encourait, comme le chasseur honnête qui, par mégarde, avait mis de jour le pied sur un champ appartenant à autrui, qu'une simple amende de 20 francs. L'enlèvement des œufs et couvées n'était pas visé. Enfin, aucune pénalité n'atteignait le recel et le colportage du gibier en temps prohibé.

**34.** — En présence de ce fâcheux état de choses, les chasseurs, les propriétaires et les fermiers firent à plusieurs reprises, entendre leurs doléances. Les conseils généraux émirent des vœux; des pétitions furent signées; enfin, le gouvernement se détermina à présenter un projet de loi sur la police de la chasse. Ce projet qui, notablement amendé, devint la loi du 3 mai 1844, fut déposé, le 17 avr. 1843, par M. Martin (du Nord), alors ministre de la Justice, sur le bureau de la Chambre des pairs. Voici comment, le présentant, le garde des sceaux signalait les vices de la législation existante et l'esprit de celle qu'il entendait lui substituer : « Les abus de la chasse excitent depuis longtemps de vives et nombreuses réclamations. Ces abus ont été signalés dans des pétitions adressées aux Chambres et renvoyées par elles au gouvernement. Les conseils généraux, en les déplorant chaque année, les attribuent à l'insuffisance de nos lois, et demandent qu'une législation plus forte et plus efficace vienne enfin y mettre un terme. Il est impossible de méconnaître ce qu'il y a de juste dans ces réclamations. Nos anciennes lois sur la chasse étaient trop sévères. Celles qui nous régissent ne le sont point assez. Avant la Révolution de 1789, le droit de chasse était un droit féodal. Il était protégé par une législation dont la rigueur était excessive. La loi du 11 août 1789 a aboli le privilège de la chasse, et proclamé le principe que tout propriétaire a la faculté de détruire le gibier sur ses terres. Le droit de chasse, accordé d'une manière illimitée, a amené des désordres que la loi du 28 avr. 1790 a voulu faire cesser. Elle se ressent de l'époque où elle a été rendue. On avait encore présent le souvenir des peines beaucoup trop rigoureuses prononcées par les édits sur la chasse; on tomba dans l'excès opposé. La loi de 1790 ne prononça contre les braconniers que des peines légères. Le décret du 11 juill. 1810, en créant le port d'arme de chasse; celui du 4 mai 1812, en punissant d'une amende de 50 à 60 fr. la chasse sans ce permis, n'ont pas remédié à l'insuffisance de cette loi. La législation nouvelle est inefficace. Le braconnage est devenu une industrie. Les désordres qu'il cause augmentent de plus en plus. Un tel état de choses a dû exciter la sollicitude du gouvernement, et c'est pour satisfaire à un besoin aujourd'hui bien reconnu et bien constaté, pour répondre à un vœu public fortement exprimé, que nous avons préparé le projet de loi que nous venons soumettre à vos délibérations. Préserver le gibier d'une destruction complète et prochaine, protéger la propriété et l'agriculture, qui n'ont pas de plus grands fléaux que les abus dont nous voulons tarir la source, tels sont les deux motifs principaux qui ont dicté les dispositions de ce projet. Mais ces deux graves intérêts ne sont pas les seuls qui y

trouveront des garanties : la répression du braconnage aura pour résultat de faire perdre à une classe nombreuse de la société, des habitudes d'oisiveté et de désordres qui conduisent à des délits de tout genre, et trop souvent même à des crimes. »

**35.** — La loi du 3 mai 1844, actuellement encore en vigueur, a consacré, de nouveau, les principes posés en 1789, quant à la jouissance du droit de chasse. Elle a déterminé les conditions de temps, de lieux, de procédés, auxquelles l'exercice de ce droit est soumis. Elle a transformé le permis de port d'armes de chasse en permis de chasse, et a déclaré obligatoire la possession d'un permis de ce genre pour quiconque veut se livrer à la recherche et à la poursuite du gibier. Comme sanction de ses diverses prescriptions, elle a établi une pénalité graduée, depuis l'amende de 16 fr., jusqu'à l'emprisonnement de quatre ans. Enfin, elle a désigné les personnes ayant qualité pour constater ou poursuivre les délits.

**36.** — Des diverses dispositions législatives antérieures, la loi du 3 mai 1844 n'a formellement et explicitement abrogé que la loi des 28-30 avr. 1790, ainsi que les décrets du 11 juill. 1810 et du 4 mai 1812. A l'égard des autres lois, arrêtés, décrets et ordonnances intervenues sur les matières qu'elle règle, la même loi les a déclarés abrogés en tout ce qu'ils peuvent avoir de contraire à ses propres dispositions. Nous examinerons, sur chaque point spécial, dans quelle mesure ces textes anciens sont ou ne sont plus applicables aujourd'hui.

**37.** — Dès à présent, il y a lieu de noter que les lois et règlements concernant la louveterie ont été maintenus en vigueur. Ce maintien résulte d'une déclaration formelle faite par M. Franck-Carré, rapporteur de la loi à la Chambre des pairs. — V. Gillon et de Villepin, *Nouveau Code des chasseurs*, p. 3691. — V. *infrà*, v° *Destruction d'animaux malfaisants et nuisibles.*

**38.** — On remarquera, d'ailleurs, que la loi de 1844 règle tout ce qui concerne l'exercice de la chasse, non seulement sur les propriétés particulières, mais encore dans les bois des communes et dans les forêts de l'Etat. Elle réglait, de même, sur un grand nombre de points, la chasse dans le domaine de la couronne. — V. *infrà*, n. 179 et s., 1995 et 1996.

**39.** — Depuis sa promulgation, la loi sur la police de la chasse n'a été modifiée qu'une fois, en 1874. Les modifications ont porté sur les art. 3 et 9. Elles ont eu pour objet de permettre aux préfets d'ouvrir et de fermer, à des époques distinctes, la chasse à tir et la chasse à courre, pour lesquelles, auparavant, la date d'ouverture et de fermeture devait être la même, et de consacrer, pour ces mêmes fonctionnaires, le droit de dresser la liste des espèces d'oiseaux de passage dont ils entendent autoriser la chasse à l'aide de procédés ou de moyens exceptionnels (L. 22 janv. 1874).

**40.** — Des critiques ont été fréquemment adressées à la loi sur la police de la chasse. Les uns estiment que les permis de chasse ne sont pas suffisamment à la portée des petites bourses; d'autres pensent, avec raison, qu'il conviendrait d'édicter des mesures plus rigoureuses contre les braconniers de profession et les recéleurs de gibier. Enfin, tout le monde est d'accord pour reconnaître que le texte contient de nombreuses imperfections de détail qu'il y aurait lieu de faire disparaître. Plusieurs propositions de loi, à ce sujet, ont été déposées à la Chambre des députés en 1881 et en 1882; ces propositions ont fait, en 1883, l'objet d'un rapport général, suivi du projet de la commission (V. *Journal officiel*, Chambre, annexe, 1883, p. 1216). De son côté, le Sénat a élaboré un projet qu'il a voté en 1886 (1re délibération, 1er, 5 et 8 juin 1886; 2e délibération, 16, 18, 20, 22 et 23 novembre); ce projet a été transmis à la Chambre des députés le 24 nov. 1886. Les principales réformes consistent, outre quelques modifications secondaires, pour la plupart acceptables, dans la suppression du droit d'appréciation que la loi de 1844 laisse au préfet en ce qui concerne la délivrance d'un permis à certaines catégories de personnes, dans l'aggravation de la pénalité qui frappe le délit de chasse sans permis, et dans la faculté accordée aux tribunaux d'admettre des circonstances atténuantes, en cas de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. En somme, la loi de 1844 est maintenue dans ses grandes lignes, et il est à présumer que, quel que soit le sort du projet sénatorial, le législateur ne s'écartera pas des principes généraux qu'elle a posés. — V. le texte du projet de loi voté par le Sénat dans l'ouvrage de Chenu, *Chasse et procès*, p. 246.

# TITRE II.

## DE LA CHASSE ENVISAGÉE AU POINT DE VUE DU DROIT ACTUEL.

## CHAPITRE I.

### DU DROIT DE CHASSE.

### Section I.

**Nature du droit de chasse. — De la jouissance et de l'exercice du droit de chasse.**

§ 1. *Du droit de chasse au point de vue réel.*

**41.** — Le droit de chasse, c'est-à-dire le droit de se livrer à la recherche, à la poursuite et à la capture du gibier, est généralement considéré, depuis la Révolution, comme faisant partie des droits utiles attachés à la possession du sol; il est compris au nombre des attributs de la propriété, et, à ce titre, la jouissance en est dévolue au propriétaire foncier ou à ses ayants-droit. On a prétendu, il est vrai, que cette attribution du droit de chasse au propriétaire foncier était contraire au droit naturel, et que la faculté de poursuivre les animaux sauvages, alors qu'ils sont en état de liberté naturelle, devait appartenir à tous (V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *La chasse*, 2e édit., n. 1). Mais il suffit de réfléchir un instant pour se convaincre qu'une telle opinion repose sur une confusion entre le droit personnel et le droit réel de chasse. Sans doute, il est exact de dire qu'en vertu du droit naturel, chacun doit pouvoir s'emparer librement du gibier, tant qu'il vit à l'état sauvage et qu'il n'a été l'objet d'aucune appropriation privée; on ne comprendrait plus, aujourd'hui, que certaines classes de personnes fussent comme autrefois favorisées, à ce point de vue, au détriment des autres; mais, il ne faut pas oublier un principe non moins positif de droit naturel, d'après lequel le propriétaire d'un fonds est investi d'un droit privatif sur sa chose et doit être admis à en tirer, à l'exclusion de tous autres, les profits et les avantages qu'elle est susceptible de procurer. Si donc le droit de chasser appartient personnellent à tous, nul ne peut l'exercer au préjudice et contre le gré du propriétaire du sol. Telle est la doctrine, parfaitement conforme au droit naturel, que le législateur de 1789 et celui de 1844 ont successivement consacrée.

**42.** — De ce que le droit de chasse est un attribut de la propriété, il faut en conclure que le législateur ne pourrait, sans violer les principes fondamentaux du droit naturel, le supprimer, le retirer au propriétaire foncier ou le confirmer au profit de l'Etat ou de la commune. Il lui appartient seulement d'en réglementer l'exercice, par mesure de police, dans le but de garantir la sécurité publique, de protéger les biens de la terre et d'empêcher la destruction du gibier, qui forme, au point de vue économique, une des sources de la richesse du pays.

**43.** — Le propriétaire a donc la plénitude du droit de chasse sur les immeubles qu'il possède. Si la propriété est indivise entre plusieurs propriétaires, chacun des communistes a le droit de chasser sur la totalité des biens indivis. Ce point est admis par tous les auteurs. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 194; Gillon et Villepin, p. 44, n. 10; Petit, t. 1, p. 300, n. 119; Perrève, p. 198, n. 2; Cival, p. 6, n. 3.

**44.** — On ne saurait, d'ailleurs, contester aux communistes la faculté de se cantonner au point de vue de la chasse, c'est-à-dire de partager, en vertu d'un accord amiable, le domaine indivis en autant de cantons qu'il existe de copropriétaires, et d'attribuer à chacun d'eux le droit exclusif de chasse sur un de ces cantons. Les propriétaires de domaines différents dont les terres sont enclavées les unes dans les autres peuvent également s'entendre pour se cantonner entre eux. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 35; Houël, *Code de la chasse*, n. 6.

**45.** — Les chemins privés (chemins de desserte, chemins d'exploitation, lignes), qui traversent un domaine, lui sont incorporés en quelque sorte et ne forment qu'un tout avec lui; ils sont donc, en ce qui touche à la jouissance et à l'exercice du droit de chasse, dans la situation du domaine lui-même; nul

ne peut y chasser en dehors du propriétaire et de ses ayants-droit. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 23.

**46.** — Mais que décider s'il s'agit d'un chemin privé séparant deux héritages? Si le chemin est établi en entier sur le sol de l'un des héritages, auquel il sert de limite, il n'est pas douteux qu'il faille attribuer le droit de chasse sur ce chemin au propriétaire sur le terrain duquel il est construit, et à lui seul. S'il est établi par moitié sur chaque propriété, la rigueur des principes devrait conduire à refuser à chacun des riverains le droit de faire acte de chasse sur la moitié qui ne lui appartient pas. Mais quand un chemin est ainsi à cheval sur deux fonds, il est à présumer que les propriétaires riverains ou leurs auteurs, en le créant, ont eu en vue de faciliter l'accès ou la desserte de leurs propriétés respectives et de le faire servir à l'usage commun; on est donc fondé à soutenir que cette voie de communication peut être utilisée, pour la chasse, par chacun d'eux, et qu'il est permis à l'un comme à l'autre de tirer, sur toute sa largeur, les pièces de gibier qui le traversent. On doit d'autant plus volontiers admettre cette solution qu'il serait, la plupart du temps, impossible, dans la pratique, aux chasseurs de se rendre compte des points précis par lesquels devrait passer la ligne de démarcation. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 234, n. 99. — V., pour l'exercice de la chasse sur les chemins publics, *infrà*, n. 180 et s.

**47.** — Aux termes de l'art. 1, L. 3 mai 1844, la faculté de chasser appartient non seulement au propriétaire foncier, mais encore à ses ayants-droit et aux personnes autorisées par lui. Que faut-il entendre par ayants-droit? Cette expression comprend incontestablement l'usufruitier. L'usufruit, en effet, est un droit réel, temporaire ou viager, qui autorise l'usufruitier à user et à jouir momentanément de la chose grevée, comme le propriétaire lui-même, à la charge d'en conserver la substance (C. civ., art. 578). L'usufruitier est donc pleinement substitué au propriétaire, quant à la jouissance de l'immeuble grevé; il s'ensuit que le droit de chasse lui appartient à l'exclusion de ce dernier, puisqu'il est appelé à bénéficier de tous les avantages, quels qu'ils soient, qui dérivent de l'usage régulier et normal de la chose. Du reste, les auteurs, à l'unanimité, se prononcent en ce sens. — Proudhon, *Traité des droits d'usufruit*, t. 3, p. 65; Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, t. 2, p. 482, § 230; Huc, *Comment. théor. et prat. du Code civil*, t. 4, n. 159, p. 202; Petit, *Traité complet du droit de chasse*, 2e édit., t. 1, p. 303; Gillon et Villepin, *Nouveau Code des chasses*, p. 45; Perrève, p. 177, n. 5; Leblond, *Code de la chasse*, n. 3; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *La chasse*, 2e édit., n. 58. — V. toutefois, Championnière, *Manuel du chasseur*, p. 12.

**48.** — A l'inverse, le simple usager n'a pas le droit de chasse, à moins que le titre constitutif de l'usage ne le lui concède expressément. Ses droits, en effet, sont rigoureusement circonscrit s. Il ne peut prétendre qu'à une part des fruits déterminée, sauf stipulations particulières, d'après ses besoins et ceux de sa famille; or, le gibier n'est pas un fruit du fonds, et l'on ne voit pas d'ailleurs comment il serait possible de déterminer la mesure dans laquelle la chasse devrait être permise à l'usager pour pourvoir à ses besoins. La loi sur la chasse des 28-30 avr. 1790, dans son art. 14, l'excluait en termes formels; il est certain que l'intention des rédacteurs de la loi de 1844 n'a pas été d'innover à cet égard. — Metz, 26 févr. 1850, Commune de Vitry, [S. 51.2.257, P. 51.1.5, D. 50.2.124] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 53; Petit, t. 1, p. 300; Chardon, *Le droit de chasse français*, p. 125; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 55; Leblond, n. 4; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 57.

**49.** — L'usager ne saurait pas davantage acquérir un tel droit au moyen de la prescription. — Même arrêt.

**50.** — Il a été jugé que le droit de jouir d'une forêt et de l'exploiter n'emportait pas le droit de chasser, alors surtout que la convention remontait à une époque où le droit de chasse ne pouvait, comme attribué exclusivement aux seigneurs et aux possesseurs de fiefs, être exercé par l'usager. — Même arrêt.

**51.** — Le bénéficiaire d'un droit d'habitation, dont la jouissance s'étend au jardin ou au parc attenant à la maison qu'il occupe, a-t-il le droit de chasser dans cet enclos? Quelques auteurs se prononcent dans le sens de l'affirmative. On est conduit, dit-on, à cette solution par l'interprétation raisonnable du titre constitutif du droit d'habitation; autrement, le droit de chasse ne pourrait être exercé par personne, car le propriétaire, à qui on devrait l'attribuer, dans l'opinion contraire, ne saurait en profiter sans violer le domicile de l'usager, ce qui ne lui est pas permis. Cet argument ne nous paraît pas décisif, car on peut citer de nombreux exemples dans lesquels une personne a la jouissance d'un droit sans en avoir l'exercice. En somme, le droit d'habitation ne confère au bénéficiaire que la faculté d'occuper les locaux qui en font l'objet et de les utiliser pour son logement et celui de sa famille; le bénéficiaire peut circuler dans l'enclos appartenant aux bâtiments dont il a l'usage et s'y promener, mais il ne peut pas y chasser. Le droit de chasse appartient au propriétaire; celui-ci, sans doute, ne peut pas exercer son droit, puisqu'il ne lui est pas permis de pénétrer dans l'enclos; du moins, a-t-il la possibilité d'en tirer parti en le cédant, moyennant finance, à l'usager lui-même. — V. toutefois Gillon et Villepin, p. 53; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 56.

**52.** — Les considérations qui nous font refuser le droit de chasse à l'usager nous déterminent à le refuser également à l'antichrésiste. L'antichrèse est un contrat par lequel un débiteur ou un tiers livre un immeuble à un créancier, afin qu'il en perçoive les fruits, mais à la charge de les imputer soit sur les intérêts, soit, en cas d'excédant, sur le capital, soit sur le capital seulement, s'il ne lui est pas dû d'intérêts. Le produit de la chasse n'étant pas un fruit de l'immeuble, l'antichrésiste ne saurait en revendiquer la jouissance. Comment, d'ailleurs, lui serait-il possible d'imputer le bénéfice qu'il en retirerait sur les intérêts de la somme due ou sur le capital? Cependant, si la chasse était louée, il semble que l'antichrésiste devrait être admis à toucher le prix de la location, car alors ce prix pourrait être considéré comme usufruit du fonds et serait facilement imputable sur le montant de la dette ou sur les intérêts. — Championnière, p. 15; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 57, et *Traité des locat. de chasse*, p. 14; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 53. — *Contrà*, Gillon et Villepin, p. 45; Leblond, p. 6.

**53.** — En cas de location d'un fonds de terre, le droit de chasse appartient-il au propriétaire ou au fermier? Si le bail contient une réserve formelle en faveur du bailleur ou une cession explicite au profit du fermier, il est évident qu'aucune difficulté ne peut s'élever; la clause du contrat doit être rigoureusement exécutée. Mais, en cas de silence du bail, quelle solution convient-il d'adopter? Sur ce point, la plus grande divergence règne parmi les auteurs. Dans une première opinion, on déclare que le droit de chasse appartient au propriétaire seul; dans un autre système, on l'attribue exclusivement au fermier. Les partisans d'une opinion intermédiaire veulent que le bailleur et le fermier puissent chasser concurremment; quelques auteurs décident qu'il faut distinguer suivant la nature des biens loués; d'autres enfin, soutiennent qu'il faut rechercher, dans le silence du bail, quelle a été l'intention des parties et résoudre la question en fait, suivant les circonstances. Nous allons indiquer successivement les arguments que l'on a fait valoir en faveur de ces quatre systèmes.

**54.** — En faveur du premier système, on fait remarquer que les produits de la chasse ne sont point des fruits du fonds, que le contrat de bail à ferme concède seulement au fermier la jouissance des fruits ou des produits utiles de la terre et que le gibier ne peut être classé parmi ces fruits ou produits, puisqu'il n'est pas attaché au sol et qu'il n'appartient à personne; on ajoute que la chasse est un exercice d'agrément, un droit voluptuaire, que le propriétaire est censé s'être tacitement réservé. On fait remarquer aussi combien il serait choquant de reconnaître au fermier la faculté d'interdire au bailleur de chasser sur ses propres terres. Enfin, on invoque la loi des 28-30 avr. 1790 combinée avec la loi de 1844 : « La loi du 30 avr. 1790, dit en substance la Cour de cassation, en consacrant l'abolition du droit de chasse, en tant qu'affecté à une certaine classe de personnes ou à une certaine nature de propriétés, ne l'a, par aucune disposition, identifié avec le fait de la jouissance, à quelque titre que cette jouissance soit exercée; les art. 1, 13 et 14 ne font mention que du propriétaire ou possesseur; si, en les dénommant itérativement dans son art. 15, elle ajoute que cet article se rapporte même au fermier, c'est uniquement pour l'autoriser à détruire le gibier dévastateur et à repousser les bêtes fauves, exception fondée sur ce qu'il appartient au propriétaire des fruits de s'en assurer la conservation; or, la loi du 3 mai 1844 n'a pas, à l'égard du fermier, introduit un droit nouveau; aux termes de son art. 1, § 2, sanctionné par l'art. 11, § 1 et 3, le fait de chasse n'est légitime qu'autant qu'il a lieu du consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit; mais le sens du mot ayants-droit ressort manifestement, soit de l'ensemble de cet article, soit des diverses dispositions qui s'y rattachent; notamment dans son art. 9, la loi nouvelle

qui, ainsi que la législation antérieure, a distingué le fermier du possesseur, n'a, comme cette législation, attribué au premier, en matière de chasse, que la faculté de repousser ou de détruire les animaux nuisibles (V. *suprà*, n. 1140 et s.); dès lors, l'ayant-droit dont il s'agit dans l'art. 1 n'est autre que celui qui représente le propriétaire, soit par délégation spéciale, soit en vertu d'une concession expresse, soit à titre universel; sous ces divers rapports, on ne saurait voir, dans l'attribution légale conférée à ce tiers, comme dans le droit qui en est la source, qu'une conséquence virtuelle de la seule qualité de propriétaire; d'où il suit que la faculté de chasser ou de faire chasser doit, à défaut de stipulations contraires, être inhérente au droit de propriété ». — Cass., 4 juill. 1845, Pellegrin, [S. 45.1.774, P. 45.2.297, D. 45.1.351]

**55.** — L'arrêt de cassation qui vient d'être partiellement reproduit n'a fait que confirmer des arrêts antérieurs, et a été suivi de nombreux arrêts consacrant la même doctrine. La jurisprudence, aujourd'hui, paraît absolument fixée en ce sens, et la plupart des auteurs partagent, sur ce point, l'opinion de la Cour suprême. — Cass., 13 nov. 1818, Selves, [S. et P. chr.]; — 12 juin 1828, Moreau, [S. et P. chr.]; — 5 avr. 1866, Philip, [S. 66.1.412, P. 66.1099, D. 66 1.411] — Paris, 19 mars 1812, de Bonneval, [S. et P. chr.] — Angers, 14 août 1826, de Monty, [S. et P. chr.] — Paris, 8 janv. 1836, Detourbet, [P. chr.] — Grenoble, 19 mars 1846, Min. pub., [S. 46.2.468, P. 46.2.504, D. 46.2.183] — Rouen, 22 mars 1861, Mutel, [S. 61.2.406, P. 61.1047] — Riom, 21 déc. 1864, Berger, [S. 65.2.270, P. 65. 1033, D. 65.2.24] — Caen, 6 déc. 1871, Prodhomme, [S. 72.2. 198, P. 72.819, D. 72.5.68] — *Sic*, Aubry et Rau, 4e édit., t. 4, p. 470, § 365; Gillon et Villepin, p. 53; Petit, t. 1, p. 306 et s.; Loiseau et Vergé, *Loi sur la chasse annotée*, p. 17; Championnière, p. 14; Berriat Saint-Prix, *Législation de la chasse et de la louveterie commentée*, p. 133; Leblond, n. 5; de Neyremand, *Questions sur la chasse*, 2e édit., p. 297; Perrève, *Traité des délits et des peines de chasse*, p. 180; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 58; Jacquinot, *Propriétaire et fermier devant la chasse et la pêche*, p. 13; de Fooz, *Le droit administratif belge*, t. 3, p. 404.

**56.** — Cependant, l'opinion d'après laquelle le droit de chasse doit, lorsque le bail est muet à cet égard, être considéré comme appartenant au fermier, a trouvé des défenseurs. On a fait observer que le fermier avait, à moins de stipulations contraires, la jouissance pleine et entière du fonds affermé; or le droit de jouir d'une chose comprend le droit de profiter de tous les produits et avantages de cette chose, et la chasse doit incontestablement être rangée parmi les avantages qu'on peut retirer d'un fonds. L'objection tirée de ce que le gibier n'étant pas un produit du sol, mais appartenant au premier occupant, on ne concevrait pas comment le propriétaire pourrait le céder au fermier en même temps que la jouissance du fonds, est sans valeur, car ce n'est pas le droit sur le gibier que l'on entend attribuer au preneur, mais le droit de le rechercher et de le poursuivre, ce qui est tout différent. Dire, comme on le fait dans le premier système, que la loi des 28-30 avr. 1790 a tranché la question en faveur du propriétaire, et que la loi du 3 mai 1844 a confirmé implicitement cette décision, est une inexactitude. L'art. de la loi de 1790 suppose précisément que le droit de chasse appartient au fermier, car, en fixant l'indemnité que doit payer celui qui chasse sur le terrain d'autrui sans son consentement, il déclare que cette indemnité doit être versée, non au propriétaire du terrain, mais au propriétaire des fruits. — Chardon, p. 125 et s.; Houël, n. 20; Duvergier, *Louage*, t. 1, p. 73; Laurent, *Principes de droit civil*, t. 25, n. 172.

**57.** — Dans un troisième système, qui, d'ailleurs, n'a jamais été sérieusement suivi, on soutient que la chasse peut être exercée concurremment par le propriétaire et par le fermier. Le promoteur de ce système, Duranton, se fonde sur l'intention présumée des parties. « Tout doit porter à penser, dit-il, surtout s'il s'agit d'une propriété d'une certaine étendue, que le bailleur est censé s'être réservé, pour lui et les siens, la faculté de chasser, mais sans pour cela avoir nécessairement entendu l'interdire au fermier ». — Duranton, *Cours de droit français*, t. 4, p. 240, n. 286.

**58.** — Proudhon propose une distinction qu'il est permis de trouver aussi quelque peu arbitraire. Il pense qu'il convient d'accorder le droit de chasse au propriétaire, si les terres comprises dans le bail consistent en bois, buissons ou friches, et au fermier s'il s'agit de terrains mis en culture. « Dans le premier cas, dit-il, nous croyons que le fermier ne pourrait invoquer le droit de chasse pour lui, attendu que ce droit n'aurait rien de commun ni avec les fruits du fonds baillé à ferme, ni avec la garantie de la perception. Dans le second cas, au contraire, nous estimons qu'on ne devrait pas refuser le droit de chasse au fermier, parce qu'en le lui refusant, on le priverait de ses garanties pour la perception des fruits de la terre amodiée, lesquels fruits pourront être dévastés ou endommagés, soit par le gibier, soit même par des chasses intempestivement exercées par le propriétaire. — Proudhon, *Traité du domaine de propriété*, t. 1, n. 382.

**59.** — Quelques auteurs enfin pensent qu'on doit rechercher, dans le silence du bail, quelle a été l'intention des parties, et résoudre la question en fait, selon les circonstances. S'il s'agit, par exemple, d'une propriété de luxe, comprenant un parc, des garennes, des étangs, la chasse sera censée comprise dans la location du domaine. Il en sera de même si le bail porte sur un fonds dont la chasse forme le principal profit, *cujus fructus in ipsa venatione constat*. A l'inverse, si une terre est louée spécialement en vue de la culture, le fermier ne sera pas considéré comme investi du droit de chasse. Mais, dans le cas où il est impossible de déterminer exactement l'intention des contractants, on s'en tient à la doctrine consacrée par la jurisprudence. — Marcadé, *Explic. théor. et prat. du Code civil*, sur l'art. 1720, n. 1, p. 442 et 443; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 50; Espivent de la Villeboisnet, p. 97.

**60.** — Il a été fait application de la règle posée par les partisans de cette dernière opinion, dans une espèce où il s'agissait de la location d'une maison d'habitation et d'un parc y attenant, le tout clos de murs. On a jugé que cette location comprenait le droit de chasse au profit du locataire et que la réserve faite par le bailleur pour lui-même, de la faculté de chasser à des époques déterminées n'impliquait pas nécessairement l'interdiction, pour le locataire, d'user du droit de chasse que lui assurait l'état des lieux. — Paris, 17 août 1846, d'Incourt, [P. 46.2.556]

**61.** — Il a été jugé, également, que bien qu'en général, et en l'absence de toute stipulation écrite dans le bail, le droit de chasse soit présumé réservé au propriétaire à l'exclusion du fermier, cette présomption peut être déclarée inapplicable par interprétation de la commune intention des parties; et, spécialement, qu'elle fléchit dans le cas où le droit de chasse, exercé soit par le propriétaire, soit par des tiers qu'il se substituerait, serait, à raison de la disposition des lieux, tellement incommode ou onéreux pour le fermier, qu'il ne serait pas possible d'admettre que celui-ci eût entendu s'obliger à le subir. — Rouen, 22 mars 1861, précité.

**62.** — Quelle que soit l'opinion que l'on professe, en théorie, sur cette question controversée, il est évident que, dans l'état actuel de la jurisprudence, on ne saurait contester utilement, devant les tribunaux, au propriétaire le droit exclusif de chasse, lorsque le bail ne contient aucune clause à ce sujet.

**63.** — En tous cas, si la question peut se poser à l'égard du fermier ordinaire, il en est autrement à l'égard du colon partiaire ou métayer. La loi du 18 juill. 1889, sur le Code rural (tit. 4, *Bail à colonat partiaire*), a coupé court, en ce qui le concerne, à toute controverse, en décidant (art. 3), que les droits de chasse et de pêche resteraient au propriétaire. « Ces droits, a dit le rapporteur à la Chambre des députés, ont donné lieu à des difficultés lorsqu'il s'agissait du bail à ferme, mais ne paraissent pas avoir donné naissance à des contestations dans le cas de colonat partiaire; néanmoins, le Sénat a cru devoir prévenir toute discussion à cet égard en consacrant l'usage général en cette matière, qui est que les droits de chasse et de pêche restent au propriétaire, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une stipulation contraire, auquel cas la convention réglerait la situation des parties. »

**64.** — Du reste, on ne peut dénier au fermier le droit de détruire ou de repousser les animaux sauvages qui portent dommage à ses récoltes. — V. *infrà*, n. 1140 et s., et vo *Destruction d'animaux malfaisants et nuisibles*.

**65.** — On ne saurait pas davantage lui contester le droit de protéger ses récoltes contre les incursions du gibier en entourant de palissades ou de grillages les pièces ensemencées, à moins que le bail ne lui interdise formellement de le faire. La faculté de clore ainsi lui appartiendrait, selon nous, alors même que le bailleur se serait réservé expressément le droit de chasse, et bien que ces clôtures fussent de nature à gêner la libre circulation des chasseurs. La réserve du droit de chasse, en effet, n'implique pas la faculté de fouler les terres ensemencées de

manière à causer un préjudice au fermier; le propriétaire d'un domaine loué, qui s'est réservé expressément le droit de chasse, sans stipuler, d'ailleurs, qu'il ne devrait aucune indemnité au preneur pour les dégâts causés par le passage des chiens et des chasseurs, peut être actionné civilement par celui-ci, s'il endommage ses cultures; la jurisprudence va même au delà, et décide, qu'en pareil cas, le bailleur commet une contravention de police art. 471-13°. — Cass., 4 juill. 1845, Pellegrin, [S. 45.1.774, P. 45.2.297]; — 2 avr. 1883, Pillon de Saint-Philbert, [S. 83.1.331, P. 83.1.793]; — 9 mai 1884, Jullien, [S. 86.1.89, P. 86.1.181, D. 84.5.52] — Trib. corr. Pontoise, 23 nov. 1880, Chéron, [*Rép. forest.*, t. 10, n. 87] — Quoi qu'il en soit, il ne nous paraît pas douteux que le fermier puisse, en l'absence de conventions contraires, empêcher le bailleur de passer, pour l'exercice de son droit de chasse, sur les terres ensemencées, lorsqu'il peut en résulter pour lui un dommage quelconque; à plus forte raison, doit-on lui permettre de prendre les dispositions nécessaires pour mettre ses récoltes à l'abri des atteintes du gibier.

**66.** — Néanmoins, cette opinion n'est pas partagée par tous les tribunaux. Il a été jugé, en effet, que le fermier, lorsque le bailleur s'est expressément réservé le droit de chasse pour en jouir par lui-même ou par autrui, ne peut accorder aucun obstacle à la jouissance complète de ce droit, et que, notamment, il ne peut, dans le but de garantir ses récoltes des atteintes du gibier, établir autour des pièces louées des grillages faisant obstacle au passage du gibier et à la libre circulation des chasseurs. — Trib. Melun, 5 mars 1886, Bouley, [S. 87.2.93, P. 87.1.474]

**67.** — On peut rapprocher de cette décision un arrêt de la cour d'appel de Paris qui refuse au fermier le droit d'établir des grillages autour des champs loués, lorsqu'il a été stipulé dans le bail qu'il ne pourrait pas mettre obstacle à l'exercice du droit de chasse du bailleur. — Paris, 26 mars 1878, *Gaz. des trib.*, 3 avr. 1878]

**68.** — Dans tous les cas, la faculté de clore les terres ensemencées n'existe que dans la mesure où la clôture est nécessaire pour assurer la protection des récoltes. Ainsi, le fermier, bien qu'ayant le droit de placer des palissades ou des grillages pour défendre son bien contre les incursions des animaux sauvages, ne peut le faire qu'à la condition d'établir des portes battantes, depuis l'enlèvement des graines jusqu'à l'époque de l'ensemencement, afin de permettre au propriétaire du droit de chasse de circuler librement. — Trib. Melun, 25 janv. 1877, [*Gaz. des trib.*, 5 et 6 mars 1877]

**69.** — Il est de toute évidence que le propriétaire d'un bien rural, qui l'a donné à ferme en retenant pour lui le droit de chasse, peut passer, en chassant, sur les terres affermées; mais il doit éviter de traverser les champs couverts de leurs fruits, s'il peut en résulter un préjudice pour le fermier, à moins qu'une disposition formelle de bail ne l'autorise à fouler même les terres emblavées. S'il ne respecte pas les récoltes, il s'expose à des poursuites, de la part du fermier; mais on n'est pas d'accord sur les moyens dont ce dernier dispose pour empêcher le passage abusif. Sans doute, il ne saurait être question d'action correctionnelle pour délit de chasse dans les récoltes, puisque, par hypothèse, le droit de chasse appartient exclusivement au bailleur. La Cour de cassation décide (Cass., 9 mai 1884, précité), que le fait constitue une contravention de police et qu'on doit appliquer, selon les cas, l'art. 471-13° ou l'art. 475-9°, C. pén., la rétention du droit de chasse n'emportant pas, par elle-même, réserve d'un droit de passage aussi étendu; l'art. 471-13° punit d'une amende de 1 fr. à 5 fr. ceux qui, n'étant ni propriétaires, ni usufruitiers, ni locataires, ni fermiers, ni jouissant d'un terrain ou d'un droit de passage, ou qui n'étant agents ni préposés d'aucune de ces personnes, entrent ou passent sur ce terrain ou sur partie de ce terrain, s'il est préparé ou ensemencé; l'art. 475-9° permet d'infliger une amende de 6 à 10 fr. à ceux qui, n'étant propriétaires, usufruitiers, ni jouissant d'un terrain ou d'un droit de passage, y sont entrés et y ont passé dans le temps où ce terrain était chargé de graines en tuyau, de raisins ou autres fruits mûrs ou voisins de la maturité. La décision de la Cour suprême nous paraît difficile à accepter, car elle aboutirait à rendre à peu près illusoire la réserve inscrite dans le bail; en effet, si le bailleur ne pouvait passer ni sur les terres ensemencées, ni même sur les terres simplement préparées sans commettre une contravention, autant vaudrait dire qu'il lui est interdit de chasser. D'ailleurs, il convient de le remarquer, le texte même du Code pénal répugne à une pareille application, car, si les art. 471-13° et 475-9° punissent le passage sur les terres préparées, ensemencées ou couvertes de leurs fruits, ils font une exception en faveur du propriétaire et de l'usufruitier, qu'ils assimilent entièrement au locataire ou au fermier. Ce n'est pas à dire pour cela que le bailleur puisse impunément saccager les récoltes du fermier; assurément, si le droit de chasse lui appartient, soit en vertu d'une réserve expresse, soit autrement, il n'encourt aucune peine, s'il foule, en chassant, les terres préparées, ensemencées ou couvertes de leurs récoltes; mais, s'il cause un dommage quelconque aux cultures, il est tenu de le réparer et peut être actionné civilement par le propriétaire des fruits, en vertu de l'art. 1382, C. civ. — V., en ce sens, la note de M. Villey, sous Cass., 9 mai 1884, [S. 86.1.89, P. 86.1.181]

**70.** — Le propriétaire d'un domaine rural loué, qui jouit du droit de chasse sur ce domaine, soit qu'il se le soit expressément réservé, soit qu'on le lui reconnaisse dans le silence du bail, peut-il, malgré l'opposition du fermier, disposer dans les champs de la ferme des appareils destinés à entraver le braconnage ou des pièges propres à capturer les animaux sauvages qui détruisent le gibier? L'affirmative ne nous semble pas douteuse. Dans certains pays, notamment dans les pays de plaine qui environnent Paris, il est d'usage de planter dans les champs, de distance en distance, des branches d'épine, afin d'empêcher les braconniers, qui opèrent nuitamment, de traîner des filets pour s'emparer des perdreaux; le fermier est censé connaître cette coutume et ne peut s'opposer à l'épinage. Il ne pourrait pas davantage empêcher le bailleur de faire placer, dans les terres louées, des poteaux munis de fer pour prendre des oiseaux de proie. Mais il va de soi que le propriétaire est tenu, dans les deux cas, d'indemniser le fermier si l'installation des poteaux ou la plantation des épines n'a pu se faire sans lui causer quelque dommage. — Paris, 11 juill. 1867, Tasselin, [S. 68.2.148, P. 68.684, D. 67.2.174] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1431; Leblond, t. 1, p. 12, n. 8.

**71.** — Pour que le propriétaire soit autorisé à faire planter des épines dans les champs affermés, contre le gré du fermier, il faut que l'usage d'épiner les terres soit établi dans le pays d'une manière incontestable. C'est ce qui a été reconnu par un jugement décidant qu'un « locataire de chasse ne peut astreindre le fermier des terres à lui maintenir une autorisation verbale de planter des poteaux, à pièges et des épines contre le braconnage, alors surtout que cette autorisation a été donnée sans indemnité et que l'épinage n'est pas permis par les usages locaux. Cette autorisation ne peut être considérée que comme une simple tolérance, un prêt à usage ou un commodat pouvant être retiré par celui qui l'a consenti. Le refus du locataire d'obtempérer à la réquisition du fermier peut motiver une demande en dommages-intérêts ». — Trib. paix Chevreuse, [cité par R. Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 4e série, p. 34] — Quoi qu'il en soit, et afin de couper court à toute difficulté, il sera plus prudent, de la part des bailleurs qui désireront se réserver la faculté d'épiner leurs champs, d'insérer dans les baux une disposition formelle à ce sujet.

**72.** — Si les droits du fermier en matière de chasse peuvent être discutés, il ne saurait en être de même de ceux de l'emphytéote. Le bail emphytéotique crée au profit du preneur un droit réel, qui peut être hypothéqué et même vendu. Aussi longtemps que dure le bail, l'emphytéote est pour ainsi dire substitué au propriétaire; il possède, au sens propre du mot, et peut exercer les actions possessoires. Il est donc un véritable ayant-droit du propriétaire, et l'on doit lui reconnaître le droit de chasse à l'exclusion de ce dernier. — Troplong, *Du louage*, t. 1, n. 38; Gillon et Villepin, p. 45; Berriat Saint-Prix, p. 129 et s.; Perrève, p. 176; Leblond, t. 1, p. 6, n. 3; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 54; Gauvain, *Législation rurale*, n. 370; Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 25.

**73.** — Depuis quelques années, l'élevage des perdreaux et surtout celui des faisans se pratique sur une vaste échelle dans la plupart des chasses des environs de Paris et dans bon nombre de grandes chasses de province. Or, les œufs de fourmis constituent, pour les faisandeaux, un aliment précieux ou, pour mieux dire, indispensable. Il est donc extrêmement important de savoir si ces œufs appartiennent au propriétaire du sol, autrement dit si celui-ci a seul le droit de les recueillir et peut s'opposer à ce que d'autres que lui les enlèvent. Sur ce point, les avis sont partagés. Les uns voient dans les œufs de fourmis une chose qui n'a pas de maître, une *res nullius*, comme le gibier, et soutiennent qu'ils

appartiennent au premier occupant et que leur enlèvement même non autorisé ne peut donner lieu à l'application d'aucune peine (V. Sorel : *Journal des chasseurs*, 1866, p. 216). D'autres les considèrent comme étant de nature à enrichir la terre par l'apport de principes minéraux; à ce titre, ils en interdisent l'enlèvement à d'autres qu'au propriétaire foncier et sont disposés à reconnaître dans le fait de les recueillir indûment le délit forestier d'enlèvement d'engrais, puni par l'art. 144, C. for. Les défenseurs de cette opinion font remarquer, en outre, qu'ils sont d'autant mieux fondés à réclamer l'application de l'article précité, qu'avec les larves de fourmis, on ramasse nécessairement des fruits, du gazon, des détritus végétaux. Ce système est celui de la jurisprudence — Paris, 3 janv. 1866, Guerigny, [S. 67.2.253, P. 67.232, D. 66.2.193]; — 30 nov. 1872, Roulbault, [S. 72.2.261, P. 72.1057, D. 73.2.47] — Orléans, 17 janv. 1893, Poulard et Bouquillon, [*Gaz. des trib.* du 21 janvier] — Trib. de simple police de l'Isle-Adam, 6 nov. 1891, Aubin, Dumont et autres, [S. et P. 92.2.156] — *Sic*, Jullemier, *Tr. des locat. de chasse*, p. 53 et s.; Leblond, n. 331.

**74.** — Ni l'une ni l'autre de ces deux opinions ne nous paraît acceptable. Les œufs de fourmis ne sont pas, quoi qu'on dise, *res nullius*, comme les animaux sauvages, à qui l'on impose cette qualité parce qu'ils n'ont pas d'attache fixe au sol, et qu'ils vivent aujourd'hui sur un fonds, demain sur un autre. D'autre part, il est difficile de les considérer comme réellement susceptibles de fournir un engrais forestier. Vainement prétendrait-on qu'en les enlevant, on emporte, du même coup, des détritus végétaux; l'argument devient sans valeur, si l'on se trouve en présence d'un délinquant ayant pris le soin de cribler les œufs pour laisser de côté tous les débris d'arbres ou de plantes, car, cette opération faite, il est impossible de soutenir sérieusement que les œufs, par eux-mêmes, ont quelque importance au point de vue de l'amélioration du terrain. Il faut, à notre avis, raisonner tout autrement. Nous pensons que les œufs de fourmis appartiennent exclusivement à celui qui possède le fond sur lequel ils ont été déposés, en vertu de ce principe que tout ce qui s'agrège à un immeuble devient, *hic et nunc*, par voie d'accession, la propriété de celui qui le possède (C. civ., art. 547). La fourmilière est incorporée au sol et ne fait qu'un avec lui. Les éléments qui le composent sont, par suite, acquis au propriétaire du terrain, au même titre que le seraient des rayons de miel déposés par des abeilles sans maître dans le creux d'un arbre ou dans les interstices d'un mur; quiconque s'en emparerait, sans autorisation, serait passible des peines portées contre le vol par le Code pénal et s'exposerait, en outre, à une action civile en dommages-intérêts. — En ce sens, Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 5e sér., p. 83.

### § 2. *Du droit de chasse au point de vue personnel.*

**75.** — La recherche et la poursuite du gibier ne sont que l'exercice d'un droit naturel. Toute personne doit donc être admise à s'y livrer, à moins qu'elle ne soit l'objet d'une exception formelle, inscrite dans la loi. Cependant, comme la faculté de chasser est subordonnée, en France, à la possession d'un permis de chasse, l'application du principe qui vient d'être énoncé se trouve forcément limitée par les dispositions légales qui rendent impossible, dans certains cas, l'obtention de ce permis. — V. *infrà*, n. 684 et s.

**76.** — C'est ainsi que les mineurs de seize ans, les interdits, les gardes champêtres ou forestiers des communes et des établissements publics, les gardes-forestiers de l'Etat, les gardes-pêche sont privés de l'exercice du droit de chasse, par suite de l'impossibilité où ils se trouvent d'obtenir un permis.

**77.** — Il est interdit aux agents forestiers de tout grade de chasser, sous quelque prétexte que ce soit, dans les bois soumis au régime forestier situés dans leur circonscription. A cet égard, la destruction des animaux nuisibles ou du gibier surabondant n'est pas considérée comme un fait de chasse, quand elle s'effectue dans les conditions réglementaires (Circ. de l'administration des forêts du 30 oct. 1867).

**78.** — Antérieurement à la Révolution, la chasse était défendue aux ecclésiastiques par la loi civile. Cette prohibition était fondée sur les dispositions du droit canonique. Les conciles avaient, en effet, à plusieurs reprises, déclaré l'exercice de la chasse incompatible avec la profession religieuse. « *Et cum ratis compertum sit*, avait dit le concile de Lyon (cap. 16, n. 2), *huic paci ex venatione detrimentum offerri, videant clerici vocationem suam et caveant ne contristent in se spiritum sanctum; quia non in commotione Dominus* ». « *Venationem*, avait dit à son tour le quatrième concile général de Latran (sect. 15), *et aucupationem universis clericis interdicimus; undè, nec canes, nec arma, ad aucupandum habere præsumant* ». Enfin, le concile de Trente (sect. 24, cap. 12), s'était exprimé en ces termes : « *Ab illicitis venationibus, aucupiis, choreis, tabernis lusibusque abstineant (clerici)* ». On soutenait, il est vrai, que la défense ne concernait que la chasse bruyante faite à l'aide de faucons et la chasse avec armes et chiens courants ou chasse à cor et à cris (*venatio clamorosa*); mais le pouvoir séculier s'était montré plus rigoureux que les canonistes, et les ordonnances royales n'avaient admis aucune distinction entre les divers genres de chasse. L'ordonnance de janvier 1600, notamment, dans son art. 21, avait formellement interdit la chasse aux ecclésiastiques, comme contraire à la décence de leur profession et à l'obligation où ils sont de vaquer au service divin. Cet article n'ayant point été abrogé par l'ordonnance de 1669 (du moins, la jurisprudence en avait décidé ainsi), les ecclésiastiques nobles n'avaient d'autre ressource que de commettre un chasseur pour exercer leur droit sur leurs terres. — V. Henriquez, *op. cit.*, t. 1, p. 184 et s.

**79.** — L'interdiction dont il s'agit n'ayant point été confirmée par la loi des 4-11 août 1789, non plus que par celle du 3 mai 1844, il faut en conclure que les ecclésiastiques sont, aujourd'hui, au point de vue de la chasse, placés sur le même pied que les autres citoyens, sauf à eux à se conformer, s'ils le jugent convenable, aux prescriptions des conciles et aux règlements édictés, sur cette matière, par l'autorité diocésaine. — Gillon et Villepin, p. 151; Petit, t. 1, p. 297; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 40; Leblond, t. 1, p. 110. — V. également *Prælectiones juris canonici habitæ in seminario Sancti Sulpitii* (3e édit.), t. 2, p. 50. — V. *infrà*, n. 683.

**80.** — Les femmes n'étant l'objet d'aucune exclusion légale ont incontestablement le droit de chasser. Celles qui sont majeures et célibataires n'ont besoin d'aucune autorisation pour se livrer à cet exercice; les filles mineures doivent être autorisées par les personnes sous la puissance desquelles elles sont placées (pères, mères ou tuteurs). A l'égard des femmes mariées, la question de savoir si et dans quels cas elles peuvent se passer de l'autorisation maritale, sera examinée *infrà*, n. 627. — Petit, t. 1, p. 297; Gillon et Villepin, p. 152; Championnière, p. 51; Leblond, t. 1, p. 108. — V. aussi *infrà*, n. 682.

## Section II.

### Cession du droit de chasse.

### § 1. *Qui peut céder le droit de chasse.*

**81.** — Le droit de propriété comprend non seulement le droit de jouir de la chose possédée, mais encore celui d'en disposer et de transmettre à des tiers, en totalité ou en partie, le bénéfice des profits et des avantages attachés à cette possession. La chasse doit incontestablement être rangée parmi les profits que l'on peut tirer de la jouissance du sol; le droit de l'exercer est donc un attribut de la propriété, et, à ce titre, il peut très-valablement en être détaché. Du reste, la légitimité d'une transmission de ce genre est implicitement reconnue par l'art. 1, § 2, L. 3 mai 1844, qui déclare licite la chasse sur le terrain d'autrui pratiquée avec le consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit; une pareille disposition suppose nécessairement que le droit de chasse a pu être valablement cédé.

**82.** — Mais avant d'examiner si la cession peut avoir lieu à titre onéreux comme à titre gratuit, si elle peut revêtir un caractère perpétuel ou seulement un caractère temporaire, il convient de se demander qui peut la consentir. Cette question a son importance, car le cessionnaire à qui le droit de chasse aurait été transmis par une personne qui n'aurait pas qualité pour le céder, ne pourrait chasser sur les terres désignées au contrat, sans s'exposer à des poursuites pour infraction à la loi de 1844. Vainement exciperait-il de son erreur touchant la qualité du cédant; la bonne foi, d'après la jurisprudence, ne pouvant être invoquée en matière de délits de chasse, les poursuites aboutiraient infailliblement à une condamnation. La prudence commande donc de

vérifier, avant de conclure une convention relativement à la transmission du droit de chasse, si le propriétaire ou possesseur apparent se trouve bien dans les conditions requises pour pouvoir le concéder.

**83.** — Le propriétaire d'un fonds, pourvu du reste qu'il ne soit frappé d'aucune incapacité légale, a incontestablement qualité pour céder le droit de chasse sur ce fonds. Mais lorsque la propriété appartient par indivis à plusieurs personnes, on peut se demander si chacune d'elles est autorisée à opérer cette cession sans l'assentiment des autres copropriétaires. La négative ne nous paraît pas douteuse. Nul, en effet, n'a la faculté de chasser sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire (L. 3 mai 1844, art. 1). Le cessionnaire, dans l'hypothèse prévue, ne remplirait donc pas le vœu de la loi; car, il se heurterait au défaut de consentement, sinon de tous les propriétaires, du moins d'une partie d'entre eux. En outre, le cédant, en louant ou en accordant gratuitement le droit de chasse sur les terres indivises, excéderait les limites du mandat tacite que les communistes sont censés se donner réciproquement pour l'administration des biens communs. Il ne lui serait pas plus loisible de consentir cette cession sans l'agrément des copropriétaires, qu'il ne lui serait permis de donner à bail ces mêmes terres sans leur consentement. — Cass., 19 juin 1875, Chevallier-Piat, S. 75.1.328, P. 75.771, D. 77.1.237] — Grenoble, 26 mai 1878, *Répert. des eaux et forêts*, 1878-1879, p. 141] — Trib. Bourg, 29 mai 1878, [*Id.*, p. 177] — *Sic*, F. Daguin, p. 137; Ch. Chenu, *Chasse et procès*, p. 85. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 198 et 199.

**84.** — L'usufruitier est, au point de vue de la jouissance et de l'exercice du droit de chasse, substitué au propriétaire; c'est un ayant-droit dans toute la force du terme (V. *suprà*, n. 47); il est donc en situation de céder son droit s'il le juge à propos. La cession peut être consentie purement et simplement sans limitation de durée et moyennant une somme une fois payée; dans ce cas, le droit du cessionnaire s'éteint à la mort de l'usufruitier ou à l'époque où l'usufruit prend fin. La simple permission de chasser, accordée par l'usufruitier, cesse pareillement de produire ses effets lorsque l'une des deux hypothèses précitées vient à se réaliser. L'usufruitier peut, s'il le préfère, affermer la chasse; les baux ne peuvent être conclus que pour une période de neuf années; mais il lui est loisible de les renouveler, dans le cours des trois années qui en précèdent l'expiration. En admettant qu'il vienne à mourir dans l'intervalle, le propriétaire est tenu de respecter les baux qu'il a ainsi consentis ou renouvelés. Quant à ceux dont le renouvellement a eu lieu plus de trois ans avant l'époque de leur expiration, ils ne subsistent qu'autant que leur exécution a commencé avant l'extinction de l'usufruit C. civ., art. 595, 1429 et 1430). — Jullemier, *Tr. des locat. de chasse*, p. 14.

**85.** — L'usager et l'antichrésiste ne possèdent pas le droit de chasse sur les immeubles faisant l'objet de l'usage ou de l'antichrèse (V. *suprà*, n. 48 et s., 52); il ne peut donc être question pour eux de les céder. — Jullemier, *Tr. des locat. de chasse*, p. 13 et 14.

**86.** — Il en est autrement de l'emphytéote, qui est, comme l'usufruitier, un véritable ayant-droit du propriétaire. L'emphytéote peut céder le droit de chasse pour la durée du bail emphytéotique; il peut également le louer ou donner des permissions qui sont révoquées de plein droit à l'expiration du bail.

**87.** — En cas de vente d'un immeuble aux enchères publiques, l'administrateur judiciaire, chargé de le gérer après l'adjudication et pendant les délais de la surenchère, a qualité pour consentir un bail de chasse, même pour une durée excédant celle de son administration, pourvu qu'il n'engage pas l'avenir pour un temps trop prolongé. Il peut, par exemple, louer l'immeuble pour une saison de chasse; mais on ne saurait lui reconnaître le droit de passer un bail de plus longue durée, même un bail de trois années. — Trib. Seine, 5 oct. 1849, [J. *le Droit*, 10 oct. 1849] — *Sic*, Gillon et Villepin, 2e supplément, n. 28.

### § 2. *Cession perpétuelle.*

**88.** — La question de savoir si le propriétaire d'un fonds peut aliéner le droit de chasse à perpétuité et le détacher à jamais de son héritage est vivement controversée. A coup sûr, si l'aliénation était faite au profit d'une personne et de ses héritiers ou ayants-cause, le contrat devrait être déclaré nul, car il aurait pour objet d'établir une servitude sur un fonds au profit d'une personne, ce qui est formellement interdit par la loi (C. civ., art. 686). Telle n'est pas cependant l'opinion de M. Laurent. Il estime qu'une pareille convention serait parfaitement licite, notamment si elle intervenait entre le vendeur et l'acquéreur d'un immeuble, le premier se réservant à perpétuité et droit de chasse sur l'immeuble vendu, pour lui, ses héritiers le ayants-cause. Cet auteur ne considère pas qu'il s'agisse, en pareil cas, de l'établissement d'un droit féodal, car, d'après lui, ce qui constituait le droit féodal de chasse, c'était le fait d'appartenir à des seigneurs à titre de seigneurie, sur les terres de leurs vassaux, lesquels n'avaient pas le droit de chasser; tandis que, dans l'espèce, l'acheteur qui consent à cette réserve perpétuelle, use de son droit en cédant le droit de chasse moyennant l'équivalent, c'est-à-dire moyennant une diminution du prix d'acquisition. En somme, l'acheteur et le vendeur traitent d'égal à égal, et le premier touche le prix de sa renonciation. D'ailleurs, il est permis de concéder une partie des fruits d'un fonds à titre de servitude personnelle (usufruit, usage, habitation); pourquoi ne pourrait-on pas céder, au même titre, le droit de chasse, qui est un des modes d'user ou de jouir de la propriété. — Laurent, *Principes de droit civil*, t. 6, n. 86, p. 113.

**89.** — M. Laurent semble avoir oublié que les trois servitudes personnelles qu'il cite, l'usufruit, l'usage et l'habitation, n'ont été admises qu'à raison de leur caractère temporaire. Son opinion, qui est en contradiction formelle avec le texte même du Code civil, avait pourtant été adoptée déjà, antérieurement, par la cour d'Amiens, qui avait déclaré valable et obligatoire, pour les tiers acquéreurs ultérieurs, la clause par laquelle un propriétaire, en vendant un immeuble, s'était réservé sur le fonds vendu le droit de chasse à perpétuité pour lui, ses héritiers et ayants-cause, une telle réserve ne pouvant être considérée comme présentant, soit le caractère du droit de chasse supprimé par les lois abolitives de la féodalité, soit celui d'une servitude personnelle prohibée par le Code civil. — Amiens, 2 déc. 1835, Bezaunes, [S. 36.2.198, P. chr.]

**90.** — Mais si la validité de la cession perpétuelle du droit de chasse, faite à titre personnel, nous paraît impossible à admettre, nous devons reconnaître qu'on a présenté des arguments plus sérieux en faveur de la convention par laquelle le propriétaire d'un immeuble détacherait à perpétuité le droit de chasse de sa propriété, au profit d'un fonds voisin.

**91.** — De bons auteurs pensent que, dans ce cas, le droit de chasse est séparé de la propriété à titre de servitude réelle et que cette séparation est, dès lors, parfaitement licite. Ils font remarquer que la servitude est un droit réel établi sur un héritage pour l'utilité ou l'usage d'un héritage appartenant à un autre propriétaire (C. civ., art. 637). Or, à supposer que le droit de chasse grevant le fonds servant n'augmente pas les profits utiles qu'on peut retirer du fonds dominant (ce qui peut se discuter, si l'on considère les prix souvent élevés qu'atteignent, aujourd'hui, les locations de chasse), il est incontestable qu'il accroît sérieusement les agréments que celui-ci est susceptible d'offrir à son propriétaire, et que, par suite, il lui donne une valeur supérieure, car il est bien certain que, grâce au droit de chasse en dépendant, le domaine au profit duquel il est détaché pourra se vendre ou se louer plus avantageusement. Pourquoi, s'il en est ainsi, lui refuser ce caractère de droit réel établi au profit d'un immeuble, qui lui confère une existence légale? — Favard de Langlade, *Répertoire*, v° *Chasse;* Toullier, *Droit civil français*, t. 4, p. 14, n. 19; Laurent, *Principes de droit civil*, t. 7, p. 169, n. 146; Gillon et Villepin, p. 52; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 62; de Neymerand, p. 268.

**92.** — Néanmoins, on admet généralement que, même dans cette hypothèse, la cession perpétuelle du droit de chasse constitue une servitude personnelle, comme telle prohibée par l'art. 686, C. civ. En effet, une pareille cession ne donne aucune facilité de plus pour l'usage, l'exploitation ou le service du fonds; l'habitation n'en devient pas plus commode, la culture des terres pas plus aisée ni plus avantageuse. En réalité, un contrat de ce genre, dissimule sous les apparences mensongères d'une servitude réelle, la personnalité du service imposé à l'héritage servant; c'est uniquement pour le plaisir et l'agrément individuel du propriétaire du fonds dominant que la concession est faite.

**93.** — On dit, il est vrai, que la chasse donne une plus-value au fonds; cela est vrai, sans doute, mais cette plus-value ne suffit pas pour changer la nature de la servitude, car elle se produirait alors même que les terres grevées du droit de chasse seraient fort éloignées, situées, par exemple, dans une autre commune; et,

dans ce cas, on ne saurait prétendre que la chasse a été cédée pour l'usage et l'utilité d'un domaine distant peut-être de plusieurs kilomètres. En somme, pour qu'une servitude soit réelle, il faut que la charge imposée à l'un des héritages en faveur de l'autre ne puisse pas se concevoir indépendamment de ces héritages (Demolombe, *Traité des servitudes*, t. 2, p. 679); or, cette condition fait défaut dans le cas qui nous occupe. — Marcadé, *Explication du Code civil*, t. 2, p. 625, n. 646; Aubry et Rau, t. 3, p. 62, § 247; Demante et Colmet de Santerre, *Cours analytique de Code civil*, t. 2, p. 599, n. 541 *bis*-III; Championnière, p. 16; Petit, p. 338 et s.; Chardon, p. 121; Leblond, p. 13 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 6; Chenu, p. 87; Alexandre Sorel, *Le droit de chasse peut-il être constitué à perpétuité, à titre de servitude prédiale, sur un fonds au profit des propriétaires d'un autre fonds?* (*Journal des chasseurs*, 20e année, 2e sem., p. 354); Baudry-Lacantinerie, *Précis de dr. civ.*, 4e édit., t. 1, p. 940, n. 1552; Vigié, *Cours élém. de dr. civ.*, t. 1, p. 590 *in fine*, n. 1036; Jullemier, *Tr. des locations de chasse*, p. 24. — V. au surplus Fuzier-Herman, *C. civ. annoté*, sur l'art. 637, n. 34, et sur l'art. 686, n. 7.

**94.** — Ce dernier système a pour lui l'appui de la jurisprudence. La Cour suprême a jugé que la concession d'un droit de chasse, au profit des propriétaires successifs d'un domaine sur les fonds voisins, ne saurait constituer une servitude réelle, mais seulement une servitude personnelle prohibée par l'art. 686, C. civ. — Cass., 9 janv. 1891, Dubois, [S. 91.1.489, P. 91.1.1167, D. 91.2.233]

**95.** — ... Qu'en conséquence, le prévenu d'un délit de chasse, poursuivi par le concessionnaire, peut invoquer la nullité de cette concession pour obtenir son acquittement. — Même arrêt.

**96.** — ... Que la stipulation insérée dans un acte de partage d'immeubles indivis, et par laquelle chacun des copartageants se réserve, pour lui et ses successeurs à perpétuité, le droit de chasse sur les immeubles non compris dans son lot, doit être déclarée nulle et de nul effet, comme contraire aux lois abolitives du régime féodal et comme constituant une servitude personnelle. — Paris, 26 juin 1890, Ravelet, [S. 91.2.230, P. 91.1.1228, D. 91.2.233]

**97.** — ... Qu'en conséquence, l'ayant-cause de l'un des copartageants, actionné en dommages-intérêts par un ayant-cause de l'autre copartageant pour avoir chassé sur les terres appartenant à celui-ci, et provenant dudit partage, ne saurait se prévaloir de la stipulation ci-dessus rappelée, qui est nulle et de nul effet. — Même arrêt.

**98.** — Antérieurement, on avait annulé déjà, comme entachée de féodalité, la concession de droits de chasse sur un étang, accordée anciennement par un seigneur aux habitants d'une commune, à la charge de payer les droits seigneuriaux accoutumés. — Cass., 4 avr. 1865, Préfet de l'Hérault, [S. 65.1.455, P. 65.1188, D. 66.1.29]; — 28 mai 1873, Commune de Mauguio, [S. 74.1.80, P. 74.165, D. 73.1.365]

**99.** — Du reste, lorsque l'origine de la concession présente un caractère féodal, peu importe que la jouissance du concessionnaire ait duré plus de trente ans; s'il n'est pas justifié que le titre de la possession a été interverti, la prétention du bénéficiaire de continuer à profiter des avantages dont la source est ainsi viciée, ne saurait être admise. — Cass., 28 mai 1873, précité.

**100.** — Cependant, il a été jugé que la concession du droit de chasse dans une forêt, faite par d'anciens seigneurs aux habitants d'une commune, antérieurement aux ordonnances (notamment à celles de 1533 et de 1669) qui ont réservé exclusivement ce droit aux nobles et aux roturiers possédant un fief, n'a pas été annulée, mais seulement paralysée dans ses effets par ces mêmes ordonnances, en sorte qu'elle a repris toute sa force et toute son efficacité depuis la loi du 4 août 1789, abolitive des privilèges et spécialement du droit exclusif de chasse. Une telle concession n'ayant rien de féodal, n'a pas été elle-même comprise dans cette abolition : étant faite à tous les habitants d'une commune et non à un particulier et à ses successeurs, elle ne constitue pas une servitude personnelle prohibée par l'art. 686, C. civ., mais bien une servitude réelle parfaitement valable. — Cass., 4 janv. 1860, Thierry-Delanoue, [S. 60.1.743, P. 60.299, D. 60.1.14]

**101.** — La Cour de cassation a également validé la clause par laquelle une commune avait cédé à des particuliers, à titre onéreux, les droits de pêche et de chasse, pour eux et leurs descendants, sur la superficie générale des biens communaux, tant qu'ils ne seraient point aliénés ou partagés. Elle n'a vu, dans le droit ainsi concédé, ni un démembrement perpétuel de la propriété, ni une servitude personnelle prohibée par l'art. 686, C. civ.; elle n'y a pas vu davantage une disposition entachée de féodalité. Elle a, par suite, déclaré une telle clause parfaitement licite et obligatoire. D'ailleurs, cette cession des droits de pêche et de chasse est absolue et exclusive de toute participation de la part de la commune dans les droits cédés. Elle comprend, pour les concessionnaires, la faculté de transmettre eux-mêmes, par bail ou cession à des tiers, l'exercice des droits concédés, tant que ces droits existent sur leur tête. Le bénéfice n'en est pas restreint aux descendants nés ou conçus lors de la conclusion du contrat; il profite également aux descendants à naître, mais non aux héritiers qui n'auraient pas la qualité de descendants. Dans le cas où les droits de pêche et de chasse seraient cédés à plusieurs concessionnaires et à leurs descendants, ces droits seraient indivisibles; en conséquence, le décès de l'un des concessionnaires, sans descendants, les laisse subsister dans leur entier, au profit des autres concessionnaires. — Cass., 13 déc. 1869, Commune de Miribel, [S. 70.1.129, P. 70.295, D. 71.1.49] — Lyon, 3 mars 1869, Même partie, [*Ibid.*]

**102.** — En résumé, la doctrine de la Cour suprême est fondée sur une double distinction : si la concession n'est pas rigoureusement perpétuelle et si elle peut être résolue, à un moment donné, comme dans l'espèce précédente où elle pouvait prendre fin en cas de vente ou de partage des biens grevés, elle ne présente pas un caractère illicite. Si la concession est perpétuelle, il faut examiner au profit de qui elle est établie; est-elle faite à un particulier et à ses successeurs? elle est nulle; intéresse-t-elle une collectivité, les habitants d'un village par exemple? elle est valable. Cette dernière distinction nous paraît quelque peu subtile, et nous serions portés à penser que, dans l'un comme dans l'autre cas, la cession doit être déclarée nulle.

**103.** — Quelle que soit, d'ailleurs, la nature du droit de chasse concédé anciennement aux habitants d'une commune sur un domaine, s'il s'étend à la totalité du produit que la chasse peut donner, le propriétaire ne serait admis à proposer le cantonnement qu'autant que cette mesure présenterait des avantages de nature à compenser la restriction du droit des habitants. — Bordeaux, 17 mars 1847, Balguerie, [S. 49.2.281, D. 47.4.68]

**104.** — Quant à la tolérance, même immémoriale, dont aurait fait preuve une commune, en laissant tous ses habitants, *ut singuli*, chasser sur les terres communales, elle ne suffirait pas pour conférer légalement à ceux-ci le droit de chasse. Il faudrait voir uniquement, dans cette tolérance, une autorisation tacite de chasser, comme telle essentiellement révocable (V. *infrà*, n. 118). — Cass., 5 avr. 1866, Philip, [S. 66.1.412, P. 66.1099, D. 66.1.411]

§ 3. *Cession temporaire.*

**105.** — Si le droit de chasse ne peut être aliéné à perpétuité, nous pensons qu'il peut valablement être concédé à un tiers pour un laps de temps déterminé. La concession, dans ce cas, peut avoir lieu à titre gratuit ou à titre onéreux, être opérée pour un certain nombre d'années, de mois ou de jours, ou pour la durée de la vie du bénéficiaire. La jurisprudence a même admis la validité d'une cession, en principe perpétuelle, pourvu qu'elle fût affectée d'une modalité laissant entrevoir l'éventualité d'une résolution possible du droit du cessionnaire par suite de la réalisation d'un événement futur et incertain (V. *suprà*, n. 101 et 102). Enfin, au lieu d'être l'objet d'une concession, le droit de chasse peut être l'objet d'une rétention à titre temporaire, ce qui a lieu lorsqu'un propriétaire, en aliénant un domaine, se réserve la chasse sa vie durant ou jusqu'à une époque fixée par le contrat. — Cass., 10 janv. 1893, Lhotte, [*Gaz. des trib.*, du 15 janvier] — Amiens, 13 août 1890, Lhotte et Tiéfaine, [S. 91.2.248, P. 91.1.1367] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 5.

**106.** — Demolombe (*Traité des servitudes*, t. 2, n. 686, p. 184) est d'avis que le droit de chasse peut être établi à titre d'usage irrégulier, de manière à grever, au profit d'une personne déterminée et pendant sa vie, le fonds servant d'une charge réelle qui le suivra dans les mains de tout tiers détenteur. — En ce sens, Aubry et Rau, t. 3, p. 62, § 247.

**107.** — Tout en reconnaissant que la convention par la-

quelle un propriétaire cède à une tierce personne, pour la durée de son existence ou pour un temps déterminé, le droit de chasse sur un fonds, n'est contraire à aucune disposition légale, on peut voir dans un contrat de ce genre la constitution d'un usufruit irrégulier plutôt qu'une sorte de droit d'usage. L'usage, en effet, consiste dans la faculté pour l'usager de se servir de la chose et d'en percevoir les fruits jusqu'à concurrence de ses besoins et de ceux de sa famille. Chasser, ce n'est pas recueillir les fruits d'un immeuble, c'est jouir d'un des avantages, d'un des agréments qu'il peut procurer. La situation du concessionnaire se rapproche donc plus de la situation de l'usufruitier que de celle de l'usager. Cette remarque n'est pas sans intérêt pratique, car si la cession crée simplement un droit d'usage, le cessionnaire ne pourra ni céder, ni louer son droit à un tiers (C. civ., art. 631); il pourra le faire, au contraire, si on le considère comme un usufruitier partiaire (C. civ., art. 595). — *Contrà*, Bruxelles, 20 janv. 1877, *Pasicr.*, 77.2.75.

**108.** — Dans une autre opinion, la réserve du droit de chasse pendant un temps limité, faite par le vendeur d'un fonds rural, à son profit, serait un contrat *sui generis;* il ne faudrait y voir, ni une servitude réelle, ni une servitude personnelle ayant un caractère féodal. Elle ne constituerait pas davantage un usufruit ou un droit d'usage irrégulier. Une pareille réserve ne conférerait à celui qui l'a stipulée qu'un droit personnel de créance contre l'acquéreur du fonds vendu. En conséquence, elle ne serait pas opposable aux acquéreurs subséquents du fonds, à moins qu'ils n'aient pris, au moment de la signature du contrat, l'engagement d'exécuter l'obligation contractée à cet égard par leur auteur. — Amiens, 13 août 1890, précité.

**109.** — Enfin, on peut voir dans la cession du droit de chasse consentie pour la durée de la vie du cessionnaire ou pour un laps de temps déterminé, un bail à longue durée. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'en se réservant dans l'acte de vente pour lui et ses ayants-cause pendant cinquante ans la faculté de chasser sur les terres vendues, le propriétaire vendeur a stipulé, dans la cause, un véritable bail obligeant tous les détenteurs successifs des immeubles objets de la cession. — Cass., 10 janv. 1893, précité. — Si l'on adopte cette opinion, on doit appliquer à la convention les règles relatives aux locations de chasse (V. *infrà*, n. 111 et s.).

**110.** — La cession à titre gratuit diffère de la simple permission, en ce que, par la cession, le cédant se dépouille entièrement de son droit, tandis que, par la permission, il se borne à y associer le permissionnaire. Le cessionnaire ayant la plénitude du droit de chasse, peut en jouir comme bon lui semble, en user et en abuser, le louer ou le céder. Le permissionnaire, au contraire, n'a qu'un droit purement personnel, qu'il lui est impossible de communiquer à qui que ce soit. La cession ne peut être révoquée et ne prend fin qu'à l'époque fixée par la convention ou lors de l'arrivée de l'événement que les parties ont prévu; la permission, à l'inverse, est essentiellement révocable. D'ailleurs, la cession peut être faite par l'un quelconque des modes usités pour les dispositions à titre gratuit, c'est-à-dire par donation ou par testament. — V. *infrà*, n. 150 et s.

### § 4. *Location.*

**111.** — La cession à titre onéreux du droit de chasse ne doit pas être confondue avec la location de ce même droit. La cession est consentie moyennant l'acquittement d'un prix une fois payé, tandis que la location suppose, en général, le paiement de fermages périodiques. Le cessionnaire a un droit réel, qui lui permet d'intenter directement toutes actions contre les tiers pour faire reconnaître et respecter son droit. Le locataire, au contraire, n'est qu'un créancier de jouissance; en cas de trouble occasionné par un acte juridique, il ne peut que mettre son bailleur en cause. Si le propriétaire du fonds grevé de la servitude personnelle de chasse vient y chasser indûment, il peut être poursuivi correctionnellement par le cessionnaire; le locataire, en pareil cas, à notre avis du moins, n'a contre le bailleur qu'une action civile en dommages-intérêts. — V. *infrà*, n. 1414 et s.

**112.** — Le droit de chasse peut être affermé conjointement avec le fonds sur lequel il est appelé à s'exercer; il peut aussi être loué séparément. Les auteurs et la jurisprudence sont d'accord sur ce point. Il en était autrement dans notre ancien droit; on n'admettait pas, sous l'ancien régime, que la chasse pût être louée, parce que cet exercice était réputé noble et permis seulement aux seigneurs féodaux ou hauts-justiciers pour leur plaisir et leur distraction *(ad delectamentum et non ad quaestum)*; le droit de chasse avait alors un caractère purement honorifique, ce qui explique l'interdiction d'en tirer un profit pécuniaire quelconque. Mais depuis 1789, la chasse est considérée comme un des avantages utiles du fonds; rien ne s'oppose donc à ce que le propriétaire, à qui la jouissance en est attribuée comme une dépendance de son droit de propriété, en cède l'exercice à un tiers pour une période déterminée, moyennant un prix de location convenu. Quant au contrat lui-même, il peut, comme toutes les locations en général, être constaté soit par un acte passé par devant notaire, soit par un acte sous signatures privées, ou résulter d'un simple accord verbal. — Metz, 1er mars 1854, Poncelet, [D. 54.2.266] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 3, p. 62, § 247, note 6 et t. 4, p. 470, § 365; Championnière, p. 17; Chenu, p. 88 et s.; Gillon et Villepin, p. 50, n. 20; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 62; *Traité des locations de chasse*, p. 2 et s.; Leblond, n. 10; de Neyremand, p. 266; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 5.

**113.** — Il est loisible aux parties d'affecter le bail de telles modalités ou réserves qu'elles jugent convenables. Ainsi le bailleur peut stipuler qu'il continuera personnellement à chasser sur les terres louées, concurremment avec l'amodiataire; il lui est également permis de se réserver, à l'exclusion de ce dernier, la chasse de certaines espèces de gibier, ou de louer la chasse de certaines espèces (du grand gibier par exemple) à une personne, et celle des autres espèces à une autre. On peut aussi convenir que la chasse sera au cours de chaque année, exercée successivement par des locataires différents, qu'un des preneurs, par exemple, chassera pendant la saison d'hiver, et l'autre, pendant la saison d'été. — Dijon, 12 janv. 1883, Vincent, *Recueil du ressort de la cour d'appel de Dijon*, 1883, p. 86.

**114.** — Lorsque les contractants consignent leurs engagements respectifs dans un acte sous signatures privées, il est nécessaire que cet acte soit rédigé en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct (C. civ., art. 1325). — V. *suprà*, v° *Acte sous seing privé*, n. 145 et *infrà*, v° *Double écrit*. — Toutefois, la nullité résultant du défaut d'accomplissement de cette formalité n'étant opposable que par les parties contractantes, le tiers poursuivi par le locataire du droit de chasse pour avoir chassé sans droit sur le terrain loué, ne pourrait exciper, pour obtenir son acquittement, de ce que l'acte de location n'aurait pas été fait en autant d'originaux que l'exigeait la loi. — Rouen, 8 févr. 1877, [cité par Leblond, *Code de la chasse*, n. 26] — Rennes, 1er mai 1878, de Pennelé, [S. 79.2.197, P. 79.833, D. 78.2.225]

**115.** — Si le bailleur amodie successivement la chasse sur les mêmes terres à plusieurs personnes, et que l'un des baux seulement acquière date certaine, c'est au locataire désigné dans ce bail que le droit de chasse appartient. Mais que décider, lorsqu'on se trouve en présence de deux ou plusieurs baux ayant tous acquis date certaine? Il faut s'en référer aux principes généraux admis en matière de louage. Dans l'opinion la plus communément reçue, le droit du preneur étant purement personnel, c'est à celui qui s'est mis le premier en possession que les droits résultant de la location doivent être attribués, à l'exclusion des locataires moins diligents, qui n'ont d'autre ressource que d'intenter au bailleur une action en dommages-intérêts. — V. *suprà*, v° *Bail* [en général], n. 991 et s.

**116.** — Toutefois, la solution serait différente s'il s'agissait de baux de plus de dix-huit ans; de pareils baux devant être transcrits, aux termes de la loi du 23 mars 1855, en cas de concurrence entre deux locataires de chasse ayant loué les mêmes terres, la préférence devrait être accordée à celui qui aurait fait transcrire son acte le premier.

**117.** — Suivant une autre opinion, il n'y a pas lieu de distinguer entre les baux de plus de dix-huit ans et ceux de moindre durée. Quel que soit le temps pour lequel ils ont été conclus, tout dépend de l'ordre dans lequel ils ont acquis date certaine. Les plus anciens sont préférés aux plus récents. S'il s'agit d'actes sous seings privés, qui n'acquièrent date certaine à l'égard des tiers qu'à partir du jour de leur enregistrement (C. civ., art. 1328), c'est le locataire qui, le premier, a fait enregistrer son bail qui doit être considéré comme le véritable concessionnaire. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 220; Leblond, n. 26.

**118.** — Dans ce dernier système, la priorité est facile à dé-

terminer lorsque les baux faits sous signatures privées ont été enregistrés à des dates différentes; mais la décision présente quelque difficulté lorsque ces mêmes baux l'ont été à une date unique. En effet, l'enregistrement des actes sous seings privés fixe bien le jour, mais non le moment de la journée où cette formalité a été accomplie; il en résulte que plusieurs baux de chasse enregistrés le même jour ont tous la même date certaine. Comment, dès lors, établir un ordre entre les locataires? On décide, dans ce cas, que la priorité doit appartenir, en l'absence de toute autre circonstance décisive, à celui qui a pris possession le premier, alors surtout qu'il n'y a pas eu de protestation immédiate de la part des autres intéressés; sauf, bien entendu, le recours du ou des locataires évincés contre le bailleur. — Douai, 3 août 1870, Lemaître, [S. 70.2.273, P. 70.1073, D. 71.2.115]

**119.** — En admettant que le bail de chasse n'ait pas été enregistré, l'individu poursuivi par le locataire de la chasse pour avoir chassé sans autorisation sur les terres affermées, et qui n'excipe d'aucun droit en contradiction avec celui du locataire, n'est pas admis à se prévaloir du défaut d'enregistrement. Il suffit, pour qu'une condamnation puisse être prononcée contre lui, à la requête de ce dernier, que l'existence du bail, au moment du délit, soit établie d'une manière quelconque, et la preuve peut résulter des simples circonstances. — Cass., 13 déc. 1855, Pridoux, [S. 56.1.185, P. 57.43, D. 56.1.144]; — 16 juill. 1869, [S. 70.1.93, P. 70.186] — Metz, 1er mars 1854, Poncelet, [S. 56.2.31, P. 55.2.364]; — 12 févr. 1857, [D. 58.2.128] — Angers, 27 janv. 1873, Lemercier, [S. 73.2.178, P. 73.723, D. 73.2.51] — Rouen, 22 févr. 1878, F..., [S. 79.2.260, P. 79.1026, D. 80.2.164] — Rennes, 1er mai 1878, de Pennelé, [S. 79.2.197, P. 79.832, D 78.2.225] — Trib. Tonnerre, 22 janv. 1892, Roncin, [J. *la Loi*, 25 nov. 1892] — *Sic*, Jullemier, *Traité des locations de chasse*, p. 28 et 29; Leblond, n. 26; Chenu, p. 93.

**120.** — Mais le locataire serait sans qualité pour poursuivre la répression des faits de chasse commis sur les terres affermées par une personne qui aurait acquis ces terres postérieurement à la conclusion du bail de la chasse, mais alors que ce bail n'avait pas encore acquis date certaine. — Cass., 16 juill. 1869, de Guerne, [S. 70.1.93, P. 70.186, D. 69.1.535]

**121.** — Le droit de chasser sur un domaine peut être loué conjointement à plusieurs personnes; il peut aussi, conformément à la pratique suivie pour la location des bois de l'Etat et des communes, être cédé à un adjudicataire, avec faculté pour lui de s'adjoindre un ou plusieurs cofermiers. Les rapports entre les colocataires et le propriétaire, entre les colocataires entre eux, ou entre l'adjudicataire et les cofermiers, sont régis par les dispositions du Code civil concernant le louage de choses.

**122.** — Toutefois, les amodiataires sont libres de conclure entre eux, quant au mode de jouir de la chasse, telles conventions que bon leur semble. Ces conventions sont obligatoires et lient les parties. Ainsi, l'adjudicataire du droit de chasse dans une forêt peut convenir avec les cofermiers que ceux-ci ne chasseront qu'un nombre de fois déterminé par semaine, qu'ils n'emmèneront avec eux que des personnes étrangères à la localité, qu'ils ne se feront accompagner que par un nombre limité d'invités, qu'ils respecteront certaines espèces de gibier, telles, par exemple, que cerfs, biches, faisans, etc.; une pareille convention est parfaitement valable, et si les cofermiers négligent de s'y conformer, l'adjudicataire est en droit de leur réclamer des dommages-intérêts et même de leur intenter une action en résiliation. — Trib. Langres, 30 janv. 1889, Duchesne de Lamotte, [S. 89.2.94, P. 89.1.603]

**123.** — Le locataire de la chasse est pleinement subrogé aux droits du bailleur, à moins de clauses restrictives insérées dans l'acte de location. Il peut donc user de la chasse comme il l'entend, se faire accompagner du nombre d'amis ou d'auxiliaires qu'il lui plaît, employer tous les modes et procédés de chasse autorisés par la loi, enfin se livrer à une destruction plus ou moins complète du gibier, sans que, pour ces faits, le propriétaire soit fondé à lui réclamer des dommages-intérêts ou à demander la résiliation du contrat. Généralement, toutefois, dans les baux de chasse, il est d'usage d'insérer une clause fixant le nombre de chasseurs que le locataire est autorisé à s'adjoindre. — Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 40 et s.

**124.** — Les règles édictées par le Code civil en matière de louage de choses doivent, en principe, s'appliquer à ce genre de louage. Ainsi, nous admettons sans difficulté que le preneur peut céder son droit au bail ou sous-louer sans le consentement du bailleur (C. civ., art. 1717), à moins qu'il ne se soit interdit de le faire par une clause formelle, insérée dans l'acte, ou qu'il ne résulte des circonstances que le bail a été uniquement consenti en considération de la personne du locataire et pour lui seul. En effet, la location de chasse, comme toutes les locations en général, est, jusqu'à preuve du contraire, faite principalement en vue du revenu qu'elle est susceptible de procurer au bailleur; il n'y a donc aucun motif plausible pour ne pas s'en tenir, en ce qui la concerne, aux règles ordinaires, si ce n'est lorsque ces règles sont en opposition manifeste avec la nature ou l'esprit de la convention. — De Neyremand, p. 266; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 15; Leblond, n. 15.

**125.** — Lorsqu'une disposition expresse du bail interdit au locataire de céder ou de rétrocéder le droit de chasse, l'interdiction s'applique à tous les modes de cession, quels qu'ils soient, car les termes dans lesquels elle est conçue sont absolus et généraux. Par suite, le locataire ne peut ni sous-louer, ni même accorder des permissions de chasse sur les terres comprises dans la location. — Cass., 16 juin 1848, Grand, [S. 48.1.635, P. 48.2.496, D. 48.1.136]; — 18 août 1849, Schwind, [S. 49.1.780, P. 50.2.405, D. 49.1.233] — *Sic*, Leblond, n. 16. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 20.

**126.** — Mais si les parties se sont bornées à stipuler que le locataire n'aurait pas le droit de sous-louer, ce dernier conserve la faculté d'accorder des permissions individuelles et gratuites à des tiers. En effet, dans ce cas, l'interdiction est spéciale à un mode de concession, la sous-location, et elle ne saurait être étendue aux autres, telles que l'autorisation gratuite de chasser, sans violer les termes mêmes de la convention. — Rouen, 27 janv. 1857, Ve Lane, [cité par Leblond, n. 17]

**127.** — Quand le bailleur, sans interdire absolument la sous-location, a fait insérer dans le bail une clause par laquelle il s'est réservé d'agréer le cessionnaire que le preneur pourrait se substituer éventuellement, une telle condition indique suffisamment, à notre avis, que le propriétaire a loué surtout *intuitu personæ*. Nous serions donc disposés à admettre que dans ce cas, il peut refuser d'accepter tout sous-locataire, présenté par le preneur, qui ne lui conviendrait pas, sans avoir à déduire les motifs de son refus, et sans que les tribunaux puissent être appelés à apprécier si le refus est fondé ou non. Toutefois, nous n'irions pas jusqu'à dénier au locataire le droit d'accorder des permissions gratuites sans le consentement du propriétaire. — V. *suprà*, vo *Bail* (en général), n. 1826. — M. Leblond (n. 19), reconnaît aux tribunaux le droit d'intervenir et de valider la sous-location, si les motifs du refus ne leur paraissent pas suffisamment sérieux.

**128.** — Il est d'usage de stipuler, dans les baux de chasse, que le ou les preneurs ne pourront se faire accompagner que d'un nombre limité d'invités. Quelle est la sanction d'une pareille stipulation? Il est évident qu'il ne faut pas la chercher dans l'application de la loi du 3 mai 1844. Si le preneur s'adjoint un nombre de fusils supérieur à celui que fixe le bail, il est clair que les chasseurs ne sauraient être poursuivis pour délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire; car, aux yeux de la loi, le locataire est l'ayant-cause de ce dernier, et son agrément suffit pour couvrir les personnes qui chassent avec lui; d'ailleurs, il serait matériellement impossible de distinguer, parmi les invités, ceux qui devraient être considérés comme compris dans le nombre réglementaire, et ceux qu'il conviendrait de regarder comme en dehors de ce nombre. En pareil cas, le bailleur n'a donc d'autre ressource que de réclamer une indemnité au preneur et de demander, éventuellement, la résiliation du bail pour inexécution des conditions. — Pour le cas où l'interdiction résulte d'un cahier des charges imposé à un adjudicataire du droit de chasse dans les bois de l'Etat, des communes ou des établissements publics, V. *infrà*, n. 1443 et s.

**129.** — Aux termes de l'art. 1743, C. civ., la vente d'un immeuble loué résout le contrat de louage, à moins que le bail ne soit authentique ou n'ait acquis date certaine antérieurement à l'aliénation; dans ces deux cas encore, la résolution s'impose, lorsque le bailleur s'est réservé, par le contrat de bail, le droit d'expulser le fermier. On s'est demandé si la règle posée par l'art. 1743 était applicable aux locations de chasse. Quelques auteurs l'ont soutenu, prétendant que les termes de cet article étaient généraux et que ses rédacteurs n'avaient jamais songé à faire une distinction entre les différentes choses susceptibles

d'être louées. — V. Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 36; P. Moré, p. 96; Menche de Loisne, p. 201. — M. Menche de Loisne admet cependant que la question est discutable.

**130.** — Il nous est impossible de partager cette opinion. Le locataire, en effet, n'est qu'un créancier de jouissance : il n'a pas un *jus ad rem*; il en résulte qu'en principe, le droit de l'acheteur doit primer le sien. On en décidait ainsi déjà en droit romain; l'acquéreur d'un bien loué pouvait expulser le fermier, à moins que cet acquéreur n'eût pris, au moment de son acquisition, l'engagement de respecter le bail (*Cod.*, *De locat. et cond.*, lib. 4, tit. 65, l. 9); notre ancienne jurisprudence avait confirmé, sur ce point, la décision de la loi *ad emptorem*, sauf quelques exceptions fondées sur l'équité (V. Pothier, *Traité du contrat de louage*, n. 288 et s.), et notre droit intermédiaire consacrait la même règle, lorsqu'il s'agissait d'un domaine urbain ou d'un domaine rural loué pour plus de six années. Si les rédacteurs du Code civil ont cru devoir écarter le principe admis en cette matière, principe qui n'a rien d'arbitraire et qui est fondé sur la nature même des contrats en concurrence, ils l'ont fait dans un but d'utilité générale; ils ont pensé que les industriels et les agriculteurs n'oseraient tenter aucune entreprise importante, ni se livrer à aucune amélioration sérieuse, s'ils étaient constamment menacés de l'éventualité d'une éviction, et ils se sont préoccupés de leur donner une garantie de stabilité, indispensable à une administration prévoyante en même temps que progressive. Mais ces considérations, qui ont pu déterminer le législateur à édicter des règles exceptionnelles relativement à la location d'une exploitation rurale ou d'un bâtiment, perdent toute leur valeur en présence d'un bail de chasse, dont l'objet unique est de procurer au preneur un plaisir et un amusement. Il est certain qu'en insérant dans le Code l'art. 1743, on n'a jamais songé qu'il pourrait, un jour, être invoqué par un fermier de chasse; la place qu'il occupe dans une section ayant pour titre : *Des règles communes aux baux des maisons et des biens ruraux*, indique clairement que la portée doit en être restreinte à ces deux sortes de louage. En somme, ce texte déroge au droit commun, cela est incontestable; il convient donc d'en limiter l'application aux deux cas qu'il prévoit expressément : bail d'une maison, bail d'un bien rural. Dès lors, nous pensons que l'acquéreur d'un immeuble dont la chasse a été louée antérieurement, peut évincer le locataire, alors même que le bail aurait été dressé en la forme authentique, ou aurait acquis date certaine avant l'aliénation. Quoi qu'il en soit, on ne peut que conseiller aux propriétaires qui louent la chasse sur leurs terres, d'insérer dans le bail une clause portant que la location sera résolue en cas d'aliénation des immeubles loués, cette clause devant couper court à toute difficulté. — Douai, 10 févr. 1890, Dallongeville, [S. et P. 92.2.113] — *Sic*, F. Daguin, p. 131; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, p. 307, note. — V. également la note de M. Villey, sous Cass., 10 mai 1884, [S. 86.1.186]

**131.** — Il n'est pas douteux, du reste, que le locataire évincé ait droit à des dommages-intérêts, sauf lorsqu'il a été stipulé dans le bail que la résolution pour cause de vente des immeubles loués ne donnerait lieu à aucune indemnité. Le bailleur, en effet, qui néglige, lors de l'aliénation, de réserver le droit du fermier de la chasse, commet évidemment une faute qui cause à ce dernier un préjudice dont il est dû réparation. Les frais faits pour le peuplement de la chasse, pour la conservation du gibier et éventuellement pour la création d'une installation destinée aux chasseurs, entrent en ligne de compte pour le calcul de la somme qui doit être allouée de ce chef par les tribunaux.

**132.** — Il va de soi que le bail du droit de chasse consenti par le propriétaire est, en cas de vente de l'immeuble, opposable à l'acquéreur lorsque l'existence et le maintien de ce bail ont fait l'objet d'une stipulation spéciale dans le contrat de vente. Et, en pareil cas, l'acquéreur tenu de respecter le bail consenti par le précédent propriétaire, ne peut autoriser un tiers à chasser sur le terrain dont la chasse est louée. — Douai, 10 févr. 1890, précité. — Sur le point de savoir si le bénéficiaire de la permission peut, dans ce cas, être poursuivi pour délit de chasse, V. *infrà*, n. 1418 et s.

**133.** — Le propriétaire qui afferme la chasse sur ses terres est tenu de faire jouir le preneur des biens loués dans l'état où ils se trouvent au moment de la conclusion du contrat (C. civ., art. 1723); autrement dit, il ne lui est pas loisible de modifier l'état des lieux au cours du bail, de manière à changer les conditions dans lesquelles la chasse peut s'exercer. Dans le cas, par exemple, où l'immeuble loué consisterait en un étang ou en un bois, le propriétaire manquerait à ses obligations s'il faisait dessécher l'étang ou défricher ce bois. En effet, l'intention du preneur, dans la première de ces deux hypothèses, est d'acquérir le droit de chasse sur une étendue d'eau, et, dans la seconde, sur un terrain boisé; la substitution d'une prairie à l'étang ou d'une plaine à un massif forestier est de nature à lui causer un préjudice en lui enlevant le genre d'agrément sur lequel il pouvait légitimement compter, la chasse en plaine différant, comme procédés et comme résultats, de la chasse au marais et de la chasse au bois. A supposer que le bailleur opère des changements de cette nature, le preneur peut demander la résiliation du contrat (C. civ., art. 1741), et même des dommages-intérêts. — Trib. Amiens, 7 mars 1867, Borel de Brétizel et Thélu, [cité par de Neyremand, p. 275] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 21; Leblond, n. 16; Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 55.

**134.** — Par application de ce principe, un propriétaire a été condamné, envers le fermier de la chasse, au paiement d'une indemnité, pour avoir fait détruire par le feu, sur le domaine loué, des fourrés d'herbes et d'épines d'une grande étendue, servant de retraite aux lapins, et ce, bien qu'il eût, dans le bail, fait réserve à son profit de tous les droits inhérents à la propriété. — Trib. civ. d'Abbeville, de T..., [jugement rapporté sans indication de date dans le *Journal des chasseurs*, 22e année, 2e semestre, p. 362]

**135.** — Il y aurait lieu de donner une solution différente, s'il s'agissait de modifications résultant de la nature même des choses et qui devaient être prévues lors de la location. Ainsi, le preneur ne serait pas admis à se plaindre d'une coupe faite par le bailleur dans un bois taillis, conformément à l'usage ou en suivant l'aménagement régulier du massif forestier. Par une raison identique, nous pensons que le fermier de chasse ne pourrait pas astreindre le propriétaire du sol à conserver la même nature ou la même proportion d'assolements. D'ailleurs, le propriétaire peut toujours se réserver, par une disposition expresse du bail, la faculté d'opérer, à son gré, des changements dans sa propriété. En pareil cas, la convention tient lieu de loi aux parties. — Trib. Seine, 19 juin 1875, Bonhomme, [*Gaz. des trib.*, 2 juill. 1875] — *Sic*, Leblond, n. 21.

**136.** — Le fermier de la chasse qui, par un cas fortuit ou de force majeure, se trouve privé, en totalité ou en partie, de la jouissance de son droit, peut, dans le premier cas, demander la résiliation du bail, et dans le second une diminution proportionnelle du prix (C. civ., art. 1722). Par privation de jouissance, il faut entendre l'empêchement de chasser et non la diminution ou la destruction totale du gibier provenant d'un cas fortuit, comme une inondation qui refoulerait les animaux sauvages, ou un froid excessif qui détruirait les portées. En effet, ce que le propriétaire a garanti au fermier, ce n'est pas le gibier existant sur ses terres; c'est simplement la faculté de le poursuivre. Dès lors que le preneur a pu chasser sans obstacles, le bailleur a rempli son engagement. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 22; Leblond, n. 22; Chenu, p. 96; de Neyremand, p. 288.

**137.** — Il faut considérer comme un cas fortuit justifiant de la part du locataire une demande en résiliation ou, tout au moins, une demande en diminution proportionnelle du prix de location, l'empêchement de chasser résultant de la suspension de l'exercice du droit de chasse prononcée par l'autorité publique, à raison de l'état de guerre et de l'occupation étrangère, ainsi que le fait s'est produit en 1870 (Décr. 13 sept. 1870, prohibant la chasse sur toute l'étendue du territoire national). Il importe peu qu'il ait été stipulé dans le bail que la chasse ne pourrait s'exercer qu'aux époques et sous les réserves déterminées par les arrêtés préfectoraux, une telle clause ne se référant qu'aux arrêtés pris en exécution des art. 3 et 9, L. 3 mai 1844. Vainement, objecterait-on, que le droit de chasse est un droit purement aléatoire, soumis au bon plaisir de l'administration. Il ne faut pas perdre de vue que ce droit est un attribut de la propriété, dont l'administration peut, à la vérité, réglementer l'exercice, mais qu'elle ne peut supprimer, sans que cette suppression ne revête le caractère d'un fait anormal, suffisant pour constituer le cas fortuit. — Paris, 25 nov. 1873, Legras de la Boissière, [J. *le Droit*, 5 et 6 janv. 1874]; — 1er mai 1875, Aguado, [D. 75.2.204] — Trib. Douai, 20 déc. 1871, de Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.2.280, P. 71.870, D. 71.3.111] — Trib. Lyon, 31 janv. 1872, Commune de Néron, [D. 72.3.6] — Trib.

Remiremont, 19 déc. 1872, Martin et Flageollet, [S. 73.2.23, P. 73.110, D. 73.3.64]

**138.** — D'ailleurs, le droit à une indemnité est ouvert, en pareille circonstance, alors même que le fermier se serait interdit toute réclamation pour diminution de jouissance provenant de cas fortuits, car les parties, en insérant une telle clause dans le bail, doivent toujours être présumées avoir prévu seulement les cas fortuits susceptibles d'altérer les fruits de la chose louée et non ceux affectant sa substance même. Or, dans l'espèce, il s'agit non d'une diminution de jouissance, mais d'une privation totale du droit conféré par le bail. — Trib. Douai, 20 déc. 1871, précité.

**139.** — Le bailleur ne saurait, pour repousser la demande en dommages-intérêts formulée contre lui par le locataire de la chasse, prétendre que celui-ci a été indemnisé de la privation qu'il a subie par la quantité de gibier qu'il a tué antérieurement. Le système de compensation établi par l'art. 1769, C. civ., entre les bonnes et les mauvaises années de location, est inapplicable aux baux de chasse. — Même jugement.

**140.** — Conformément aux principes qui viennent d'être posés, une diminution de prix a été accordée au locataire d'un bois qui avait été partiellement détruit par un incendie. — Trib. paix de Boos, 17 févr. 1877, Bocquet, [rapporté par Leblond, t. 1, p. 28]

**141.** — Le bail de chasse, lorsqu'il a été rédigé par écrit, prend fin, de plein droit et sans qu'il soit nécessaire de donner congé, à l'expiration du terme fixé par les parties dans le contrat (C. civ., art. 1737). S'il s'agit d'un bail verbal, chacun des contractants peut donner congé à l'autre, en observant les délais fixés par l'usage des lieux (C. civ., art. 1736). Toutefois, il convient d'appliquer ici l'art. 1774, C. civ., et de décider que, dans tous les cas, le bail de la chasse d'un fonds rural, fait sans écrit, doit être présumé consenti pour une année de chasse. — Chenu, p. 97.

**142.** — Le bail conclu pour une ou plusieurs années de chasse, doit, à moins d'indications contraires et précises insérées dans l'acte, être considéré comme fait pour une ou plusieurs périodes de trois cent soixante-cinq jours et non pour une ou plusieurs années commençant à l'ouverture et finissant à la fermeture de la chasse. En effet, les préfets ont le pouvoir d'autoriser, après la clôture, la destruction des animaux malfaisants et nuisibles, ainsi que la chasse des oiseaux de passage, sauf de la caille et du gibier d'eau (V. *infrà*, n. 517 et s.); dans la plupart des départements, la capture du lapin à l'aide de furets et de bourses est, notamment, permise en tout temps. On doit admettre, jusqu'à preuve du contraire, qu'il est entré dans la pensée du locataire, au moment de la conclusion du contrat, de profiter éventuellement des avantages résultant de ces autorisations préfectorales. On ne saurait donc limiter pour lui l'année de chasse à la période comprise entre l'ouverture et la fermeture. — Jullemier, *Traité des locations de chasse*, p. 68. — Il a cependant été décidé, en sens contraire, que la possession d'une action de chasse, déclarée valable pour un an, et délivrée au cours d'une année de chasse, n'est pas valable pour une année entière, et cesse d'avoir son effet dès l'ouverture suivante. — Trib. Montmédy, 2 déc. 1892, Thierry. — Mais il nous paraît difficile, sauf circonstances spéciales de nature à donner à l'intention présumée des parties une interprétation différente, d'ériger une pareille solution en thèse générale.

**143.** — Lorsqu'à l'expiration du bail, le locataire est resté en possession et a continué à chasser, sans opposition de la part du propriétaire, il s'opère, à son profit, une tacite reconduction, et un nouveau bail court pour la durée d'une nouvelle année de chasse, conformément aux art. 1776 et 1774 C. civ. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 26; Chenu, p. 97; de Neyremand, p. 270.

**144.** — Le locataire est tenu de payer le prix de sa location aux époques convenues. Ce prix est dû intégralement, sauf en cas de privation de jouissance résultant, soit du fait du bailleur, soit d'un cas fortuit (V. *suprà*, n. 136 et 137). Il peut, du reste, consister, soit en une somme d'argent, soit en une redevance en nature, c'est-à-dire dans la remise d'un certain nombre de pièces de gibier. Le fait de stipuler, dans un bail, que le prix sera payable en gibier n'enlève pas à cette convention le caractère d'un contrat de louage réel et sérieux. — Rouen, 2 janv. 1865, Zuinguet, [rapporté par Leblond, n. 27]. — V. Aubry et Rau, t. 4, § 363, p. 464.

**145.** — La location du droit de chasse emporte, à moins de conventions contraires, indépendamment de la substitution du preneur au bailleur, quant à l'exercice de ce droit, la faculté pour le premier de prendre toutes les mesures conservatoires propres à lui assurer la jouissance de la chasse aussi complète que possible, notamment la faculté d'épiner aux mêmes conditions que le propriétaire qu'il représente. — V. *suprà*, n. 70 et 71.

**146.** — Le locataire de la chasse a-t-il, à défaut de stipulations spéciales consignées dans le bail, droit aux œufs de fourmis existant sur le domaine loué? Cette question présente de l'intérêt dans les chasses où l'on élève du faisan, car les œufs de fourmis sont la nourriture préférée des faisandeaux. Elle ne saurait se poser, si l'on admet que ces œufs sont *res nullius* et peuvent être enlevés par le premier venu, sans qu'aucune autorisation du propriétaire soit nécessaire; dans ce cas, en effet, il faut admettre que le locataire a, autant que tout autre, le droit de les recueillir et de se les approprier. Mais si l'on se range à l'opinion dominante et qu'on les envisage comme un accessoire du fonds, dont l'enlèvement non autorisé constitue, soit un délit forestier, soit un vol (V. *suprà*, n. 73 et 74 ), la solution est plus délicate à donner. Il s'agit, en effet, d'apprécier quelle a pu être l'intention des parties. Certains auteurs pensent que le locataire, en louant la chasse, s'est implicitement fait attribuer la faculté de recueillir les œufs de fourmis, en vertu de l'adage : *accessorium sequitur principale*, ces œufs étant indispensables pour entretenir la chasse suffisamment garnie de gibier. Il y aurait là une sorte de convention tacite : « Quand on loue une chasse, dit-on dans cette opinion, pour y tuer des faisans, quand on la paie en conséquence, c'est qu'on sait que le aisan s'y plaît et qu'il y trouve sa nourriture. Laissez faire en sorte que le faisan n'y trouve plus sa vie, il émigrera, et, dès lors, l'état même de la chasse louée se modifiera ». — Jullemier, *Traité des locations de chasse*, p. 55.

**147.** — Mais on peut dire, en sens contraire, que la location de chasse ne comporte, en principe, que la cession du droit de rechercher et de s'approprier le gibier; elle ne s'étend pas à la jouissance des divers fruits et produits du sol, à moins de stipulations formelles. S'il en était autrement, il faudrait aller jusqu'à reconnaître au fermier de la chasse le pouvoir de s'opposer à ce que le bailleur récoltât les fruits sauvages que produisent ses bois, sous prétexte qu'ils servent à la nourriture du gibier. Il semble plus conforme aux données du contrat de refuser au locataire, en l'absence de toute convention, le droit d'enlever les œufs de fourmis. Au surplus, les contestations seront facilement évitées si l'on prend soin d'insérer dans les baux une clause formelle à ce sujet. — En ce sens, note sous trib. de simple police de l'Isle-Adam, 6 nov. 1891, [S. et P. 92.2.156]

**148.** — Il est admis par la jurisprudence (V. *suprà*, n. 65), que le propriétaire d'un bien rural qui l'a affermé en se réservant le droit de chasse, commet une contravention de simple police, s'il vient à passer, en chassant, sur les terres louées, alors qu'elles sont préparées, ensemencées ou chargées de leurs récoltes. Il est clair que ce propriétaire ne peut céder, à cet égard, plus de droits qu'il n'en a. Si donc il loue la chasse des terres précédemment affermées, le preneur ne peut prétendre tenir du bail le droit de passer sur les champs ensemencés ou chargés de leurs fruits; sans doute, ce preneur n'encourt pas, pour avoir foulé, en action de chasse, les terres emblavées, les peines portées par l'art. 11-2°, L. 3 mai 1844, contre le délit de chasse sur le terrain d'autrui non dépouillé de ses fruits; mais il s'expose à être condamné à une amende en vertu des art. 471 ou 475, C. pén. — Cass., 2 avr. 1881, Pillon de Saint-Philbert, [S. 83.1.331, P. 83.1.793, D. 81.1.279]; — 29 févr. 1884, Moreau, [S. 85.1.463, P. 85.1.1100] — *Sic*, Camusat-Busseroles et Franck-Carré, *Code de la police de la chasse*, p. 116; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 779 et 780; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 138.

**149.** — Mais si, contrairement à la doctrine de la Cour suprême, on pense que le propriétaire peut passer, sans commettre ni délit ni contravention, sur les terres non dépouillées, cultivées par le fermier, il faut en décider autant du locataire de la chasse, car celui-ci se trouve, par le fait de la location, mis aux lieu et place du propriétaire lui-même. Du reste, les partisans de ce système ne font aucune difficulté pour reconnaître que si l'auteur du dommage échappe à toute action pénale, il n'en est pas moins civilement responsable envers le fermier lésé. — Leblond, t. 1, n. 215.

### § 5. *Permission de chasser.*

**150.** — Il importe de distinguer la cession ou la location du droit de chasse, de la simple permission de chasser accordée à

un tiers par l'ayant-droit à la chasse. Dans la première hypothèse, le propriétaire aliène son droit; dans la seconde, il ne fait que tolérer qu'un autre que lui en use et en profite passagèrement. Il résulte de là que les droits et obligations des parties ne sont pas les mêmes dans l'un et l'autre cas. La cession ou la location transfère au cessionnaire ou au locataire, à moins de restrictions ou de réserves, le droit absolu de chasser sur le fonds qui fait l'objet du contrat, pendant toute la durée du temps convenu; elle lui confère, en outre, à moins de stipulations contraires, le pouvoir de transmettre ou de céder son droit et celui de poursuivre devant les tribunaux correctionnels ceux qui y porteraient atteinte en chassant indûment. Il n'en est pas ainsi du permissionnaire; son droit, à moins qu'il n'ait été expressément déclaré transmissible, est incessible et de plus essentiellement révocable. Le bénéficiaire n'est nullement qualifié pour traduire en justice ceux qui commettraient des délits de chasse sur les terres auxquelles s'applique la permission. Si le propriétaire vient à aliéner le domaine ou à en louer la chasse, le permissionnaire ne peut opposer à l'acquéreur ou au locataire l'autorisation obtenue antérieurement. Enfin, à moins que la permission n'ait été accordée en termes généraux et sans limitation de durée, le permissionnaire est tenu, chaque fois qu'il veut chasser, d'en demander le renouvellement. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 29; Chenu, p. 98; Leblond, n. 216; Petit, t. 1, p. 331.

**151.** — La permission est, en général et sauf exception résultant d'une déclaration précise, rigoureusement personnelle. C'est donc à bon droit qu'il a été décidé que l'autorisation de chasser, accordée au fermier d'un bien rural par le propriétaire en possession du droit de chasse en vertu d'une réserve expresse, devait se restreindre à la personne même du bénéficiaire, sans pouvoir être étendue à ses amis ou à ses enfants. — Trib. Rambouillet, 22 févr. 1877, Roussillon, [S. 77.2.154, P. 77.875] — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 30, en note.

**152.** — Il faut assimiler à une simple permission la réserve du droit de chasse faite au profit d'un tiers, à titre personnel, dans le bail d'une chasse, en ce sens que le droit ainsi réservé n'est susceptible d'aucune transmission, et à supposer que ce tiers ait, néanmoins, cédé son droit, le cessionnaire ne pourrait en user sans s'exposer à des poursuites correctionnelles. Il en serait ainsi alors même que le locataire de la chasse l'aurait par tolérance laissé chasser pendant quelque temps en vertu de la cession faite. Toutefois, cette tolérance équivalant à une permission tacite (V. *infrà*, n. 156), des poursuites ne pourraient être intentées qu'après un avis donné à l'intéressé du changement survenu dans les intentions du locataire. — Paris, 12 déc. 1867, Pascon, [S. 68.2.225, P. 68.857]

**153.** — En principe, la permission de chasse est donnée gratuitement; cependant, elle peut être accordée à la charge par le bénéficiaire de procurer certains avantages minimes au concédant ou aux personnes à son service, par exemple, à la condition de lui fournir quelques pièces de gibier ou de remettre une gratification à ses gardes. Il est parfois difficile de distinguer la permission concédée à titre onéreux de la location. C'est aux tribunaux qu'il appartient de faire cette distinction d'après les circonstances et l'intention présumée des parties. Si l'avantage stipulé est de peu d'importance, il ne faut voir dans la concession qu'une simple permission; si, au contraire, le bénéfice retiré par le propriétaire est, à peu de chose près, l'équivalent de la valeur de la chasse, la concession présente le caractère d'une véritable location. — V. Chenu, p. 98.

**154.** — Le propriétaire d'un fonds peut permettre à qui bon lui semble de chasser sur ce fonds. Mais si la propriété est indivise entre plusieurs personnes, l'autorisation ne peut valablement émaner que de l'ensemble des copropriétaires. Quelques auteurs, il est vrai, contestent cette solution; ils prétendent que chaque communiste ayant le droit de chasser sur le domaine commun, est libre d'en jouir par lui-même ou de se substituer, dans cette jouissance, telle personne qu'il lui plaît. Mais on répond que chaque propriétaire ayant un droit égal sur la totalité du terrain commun, le tiers qui se contenterait de l'autorisation d'un seul d'entre eux, chasserait forcément sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire et contreviendrait à l'art. 1, L. 3 mai 1844. Il faut ajouter que, permettre à un des copropriétaires de faire participer ainsi des tiers à sa jouissance au détriment des autres, ce serait l'autoriser à porter atteinte aux droits de ceux-ci et à diminuer les avantages que chacun d'eux est en droit de retirer de la chose possédée en commun. — Cass., 19 juin 1875, Chevallier-Piat, [S. 75.1.328, P. 75.771, D. 77.1.237] — Rouen, 21 févr. 1862, Lem..., [S. 62.2.468, P. 63.400, D. 62.5.53] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 11; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 58; Leblond, n. 337; de Neyremand, p. 416, n. 2. — *Contrà*, Bourges, 21 janv. 1875, Chevallier, [S. 75.2.207, P. 75.823, D. 77.1.237] (arrêt cassé par arrêt du 19 juin 1875, précité). — Championnière, p. 19; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 196 et 197.

**155.** — L'autorisation de chasser peut être donnée verbalement ou par écrit. Elle peut être expresse ou tacite. L'autorisation expresse résulte soit d'une déclaration verbale, soit d'un acte écrit. Aucune forme spéciale n'est requise pour la délivrance d'une permission écrite. Le consentement de l'ayant-droit à la chasse peut être constaté au moyen, soit d'un acte notarié, soit d'un acte sous signatures privées, soit enfin d'une note manuscrite ou d'une simple lettre missive. Cet acte n'ayant point un caractère synallagmatique, puisque le permissionnaire n'offre rien en échange de la faveur qui lui est faite, il s'ensuit qu'il n'est pas nécessaire qu'il soit rédigé en autant d'originaux qu'il y a de parties intéressées. L'autorisation tacite peut résulter du consentement tacite. C'est ce qui a été formellement reconnu, au cours de la discussion de l'art. 1, L. 3 mai 1844, à la Chambre des députés. L'autorisation peut s'induire de ce fait, par exemple, que le propriétaire a laissé, pendant un temps plus ou moins long, un ami chasser sur ses terres, sans lui faire d'observations, ni de remontrances. Lorsque deux propriétaires ont, sans y former opposition, réciproquement chassé sur les terres l'un de l'autre, il s'établit également entre eux un accord tacite, aux termes duquel ils sont censés s'être donné une autorisation mutuelle qui persiste jusqu'à ce que l'un d'eux l'ait révoquée. — Paris, 9 mars 1892, [*Gaz. des trib.*, 9 avr. 1892] — Il appartient aux tribunaux de décider, d'après les éléments de preuve existant dans chaque affaire, si le consentement a ou n'a pas été donné. — Cass., 12 juin 1846, Desprez, [S. 46.1.855, D. 46.4.64] — Trib. corr. Compiègne, 26 déc. 1882, de T..., [D. 83.5.57] — *Sic*, Championnière, p. 94; Berriat Saint-Prix, p. 12; Gillon et Villepin, p. 12, n. 8; Petit, t. 1, p. 331; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 59; Leblond, n. 206; Chenu, p. 98.

**156.** — En un mot, il suffit que le permissionnaire puisse prouver, le cas échéant, que la permission lui a été réellement accordée. D'ailleurs, tous les moyens de preuve sont admis. En effet, la loi du 3 mai 1844 n'a pas indiqué de quelle matière le consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit devait être prouvé devant les tribunaux correctionnels; il en résulte qu'on doit s'en tenir aux règles ordinaires. — Cass., 12 juin 1846, Desprez, [S. 46.1.855, P. 49.1.553, D. 46 4.64]; — 3 mars 1854, de Beauséjour, [S. 54 1.399, P. 56.1.58]; — 2 janv. 1862, Abadie, [D. 62.1.400] — *Sic*, Leblond, n. 200; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 203; Chenu, p. 98, n. 12.

**157.** — Le meilleur mode de preuve consiste assurément dans la production d'une pièce écrite, signée soit du propriétaire ou de ses ayants-droit, soit d'un représentant attitré ou d'un mandataire spécial. Cet écrit, du reste, n'a pas besoin d'être revêtu de formes particulières; il suffit que l'authenticité n'en puisse être révoquée en doute. — Cass., 3 mars 1854, précité.

**158.** — Mais, en thèse générale, un écrit n'est pas indispensable pour constater le consentement (V. toutefois Houël, n. 141). Il en serait autrement, toutefois, et le consentement ne pourrait être prouvé que par écrit, dans le cas où le propriétaire, ayant cédé son droit de chasse, aurait imposé, comme condition au cessionnaire de ne délivrer que des permissions écrites. — Grenoble, 12 mai 1864, Némoz-Morel, [D. *Rép.*, *Suppl.*, v° *Chasse*, n. 545] — *Sic*, Chenu, p. 99. — La preuve écrite serait également exigible dans le cas où un propriétaire, ayant donné à bail le droit de chasse sur ses terres, se serait réservé la faculté de chasser, pour lui-même et pour les personnes munies d'une autorisation expresse, libellée par écrit et signée de lui. En pareil cas, l'individu surpris en action de chasse sur les terres faisant l'objet du bail, ne pourrait échapper à une condamnation en alléguant que le bailleur lui aurait donné une permission verbale. — V. Amiens, 19 févr. 1885, T.., [*Recueil d'Amiens*, 1885.68]

**159.** — A défaut de preuve écrite ou d'aveu du propriétaire ou de ses ayants-droit, il est permis de recourir à la preuve testimoniale. Si des personnes dignes de foi affirment avoir entendu le propriétaire ou ses ayants-droit accorder verbalement l'autorisation de chasse, le prévenu peut invoquer leur témoignage en sa faveur et obtenir son acquittement, si les déposi-

tions paraissent au tribunal concluantes et sincères. — Douai, 25 nov. 1844, G..., [D. 45.4.81]

**160.** — A défaut d'autres moyens de preuve, le prévenu a la ressource de lui déférer le serment sur le point de savoir si le propriétaire a donné ou non son consentement. Le propriétaire ou l'ayant-droit, de son côté, peut référer le serment à l'inculpé et lui demander de jurer qu'effectivement il a bien obtenu la prétendue permission. — Paris, 14 mai 1828, [*Courrier des tribunaux,* 15 mai 1828] — *Sic,* Lavallée et Bertrand, p. 40; Houël, n. 142; Berriat Saint-Prix, p. 130; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 204.

**161.** — La permission est, de sa nature, essentiellement révocable; il s'ensuit que celui qui l'a accordée peut la retirer quand bon lui semble, et sans avoir de motifs à invoquer à l'appui de sa détermination; il est tenu seulement de signifier le retrait de l'autorisation au permissionnaire d'une façon suffisamment claire et précise, et de manière à pouvoir justifier que cette signification a eu lieu. Au surplus, l'avis du changement survenu dans les intentions du concédant peut être notifié à l'intéressé en une forme quelconque; il peut notamment l'être par simple lettre missive ou même verbalement. — Chenu, p. 99.

**162.** — La révocation n'a pas besoin d'être expresse; il suffit que le concédant ait manifesté, à cet égard, sa volonté d'une manière non équivoque. Ainsi le fait, de la part du locataire d'une chasse, d'accorder une permission à un tiers à titre personnel et gratuit, puis de céder son bail sans réserver le droit du permissionnaire, rend de plein droit la permission caduque. — Dijon, 15 juin 1873, Dauvé, [S. 73.2.280, P. 73.1216]

**163.** — La mort du concédant ne révoque pas, par elle-même et *de plano,* la permission de chasse. Le bénéficiaire peut donc continuer à en user, après cet événement, tant que les héritiers du défunt ne lui ont pas signifié le retrait de l'autorisation. — Cass., 30 nov. 1860, de Portes, [D. 61.1.500] — C'est, du reste, aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier si la révocation du consentement a eu lieu d'une façon suffisamment claire et précise. Un permissionnaire, à qui le concédant aurait laissé ignorer la conclusion d'un bail de chasse consenti ultérieurement, et qui aurait continué à chasser sur les terres de celui-ci, malgré la défense de chasser qui lui aurait été faite par le garde du locataire, pourrait être acquitté, si le tribunal reconnaissait que l'agent avait manqué de clarté, et que le prévenu avait pu supposer que la défense qui lui avait été signifiée s'appliquait, non aux terres sur lesquelles il avait été autorisé précédemment à chasser, mais exclusivement à celles dont le maître du garde était propriétaire. — Trib. corr. Compiègne, 26 déc. 1882, de T..., [D. 83.5.57]

**163 *bis.*** — Sur les personnes qui ont qualité pour accorder des permissions de chasse, V. *infrà,* n. 809 et s.

**164.** — L'invitation de chasse a beaucoup de rapports avec la permission. Cependant, elle en diffère en ce que l'invité prend part à la chasse en compagnie de l'ayant-droit, tandis que le permissionnaire peut chasser seul et en son absence. Il ne faut pas, toutefois, exagérer cette distinction. Sans doute, en principe, l'invité doit accompagner son hôte; mais il n'est pas obligé de le suivre pas à pas. Dans certaines chasses, par exemple, dans la chasse au bois, faite à l'aide de chiens courants, la plupart du temps les invités sont dispersés afin de mieux garder les fuites et souvent il arrive qu'ils sont fort éloignés de la personne qui les a conviés.

**165.** — Du reste, cette distinction n'offre guère d'intérêt pratique qu'autant qu'il s'agit d'une chasse louée. Si, en effet, le propriétaire est libre de se faire accompagner par autant d'invités qu'il lui plaît, et peut, à son gré, sortir avec eux ou les laisser seuls parcourir la plaine et les bois, il n'en est pas de même du locataire de chasse. A moins que le bail ne l'autorise formellement à accorder des permissions, il lui est interdit d'en délivrer; il doit accompagner ses invités et se conformer, quant à leur nombre, aux stipulations du contrat. Cependant, il ne faut pas aller jusqu'à dire qu'il ne puisse les abandonner pendant quelques instants, pourvu que son absence ne soit pas de trop longue durée. Assurément, il est tenu de demeurer en leur compagnie pendant un laps de temps suffisant pour qu'il soit évident qu'il n'a pas voulu frauder les dispositions du bail; mais si, à un moment donné, ses affaires ou toute autre circonstance l'obligent à regagner la maison, il lui est loisible de laisser ses invités terminer seuls la partie. C'est là une question de mesure. — V. Chenu, p. 99, n. 13.

Section III.

### Sociétés de chasse.

**166.** — Rien ne s'oppose à ce que deux ou plusieurs particuliers s'associent pour chasser sur leurs terres mises en commun ou pour louer ensemble une chasse et en jouir suivant des conditions arrêtées entre eux. La Cour de cassation a décidé qu'une association de ce genre, lorsqu'elle a été régulièrement constatée par un écrit, constitue une société civile (C. civ., art. 1832), bien qu'elle n'ait été contractée que dans un but de pur agrément; qu'en conséquence, cette société civile doit être considérée comme une personne juridique, qui peut ester en justice par l'entremise de son comité d'administration, sans qu'on puisse lui opposer la règle que nul, en France, ne plaide par procureur, ni lui appliquer les dispositions pénales concernant les sociétés non autorisées. — Cass., 18 nov. 1865, Leroux, [S. 66.1.415, P. 66.1104, D. 66.1.455] — Orléans, 19 nov. 1887, [J. *le Droit,* 27 nov. 1887] — *Sic,* de Neyremand, p. 74; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 25; Leblond, n. 338; Chenu, p. 90. — Mais ce système n'est pas universellement admis. Dans une autre opinion, les sociétés commerciales et les sociétés civiles reconnues d'utilité publique jouiraient seules de la personnalité civile leur permettant d'agir en justice dans la personne de leurs administrateurs. — V. Lyon-Caen, note sous Cass., 25 mai 1887, [S. 88.1.161, P. 88.1.380] — Ce système a été appliqué aux sociétés de chasse par un jugement du tribunal de Langres aux termes duquel, en admettant qu'une association formée entre chasseurs qui ont loué en commun la chasse d'un domaine puisse constituer une société civile, le président de l'association ne peut ester en justice au nom de l'association, par ce motif que les sociétés civiles ne forment pas des personnes morales ayant une personnalité distincte de la personnalité individuelle des associés. — Trib. Langres, 9 nov. 1887, Jacquinot, [S. 88.2.119, P. 88.1.590] — Une pareille association ne pourrait, notamment, ester en justice pour poursuivre la répression des délits de chasse commis sur les terres dont la chasse a été louée à ses membres. — Même jugement.

**166 *bis.*** — Une association de chasseurs ne pourrait être admise à former un syndicat professionnel. La loi du 21 mars 1884 ne s'appliquant qu'à ceux qui appartiennent, soit comme patrons, soit comme ouvriers ou salariés, à l'industrie, au commerce ou à l'agriculture, une telle association n'ayant à défendre aucun intérêt économique de ce genre, ne peut régulièrement former un syndicat professionnel ayant la personnalité civile et les immunités qui s'y rattachent. — Même jugement.

**167.** — Une société de chasseurs est une association formée dans un but d'amusement et de plaisir; elle peut avoir indirectement pour objet la réalisation de bénéfices par la vente de la totalité ou de partie du gibier tué; mais elle ne fait pas, à proprement parler, d'actes de commerce, et n'a pas le caractère commercial, alors même qu'elle adopterait une autre forme que la forme civile. Une société qui, par exemple, serait constituée au moyen d'actions émises par le fermier de la chasse, n'en serait pas moins une société civile, et le tribunal de commerce n'aurait aucunement qualité pour trancher les difficultés pouvant s'élever entre les actionnaires et le fermier au sujet de l'interprétation de l'acte d'association ou de la résiliation des engagements réciproquement contractés. — Trib. comm. Seine, 9 oct. 1855, Carié et autres, [*Journal des chasseurs,* 20e année, p. 71]

**168.** — Lorsque les actions d'une société de chasse sont remises en blanc à une personne afin qu'elle en dispose en faveur d'amis, elles doivent être considérées comme des actions au porteur. La délivrance de titres ne contenant l'indication d'aucun nom exclut, de la part de ceux qui l'ont faite, toute pensée d'attribuer à ces titres un caractère personnel. Il s'ensuit que le détenteur des actions peut en faire profiter qui bon lui semble, sans avoir à s'assurer, auparavant, de l'agrément des autres sociétaires; il peut les confier successivement à des personnes différentes, et ceux qui les ont délivrées ne peuvent exiger que des noms y soient inscrits une fois pour toutes. — Paris, 20 nov. 1857, Perrin et autres, [*Journal des chasseurs,* 22e année, 1er semestre, p. 150]

**169.** — On a soutenu que les baux de chasse consentis à une société de chasse, à la différence de ceux consentis à une personne déterminée, étaient toujours faits en considération des personnes composant la société; d'où cette conséquence que les

sociétaires ne pourraient être admis à se substituer d'autres locataires ou à céder les droits de l'un d'entre eux à une tierce personne sans le consentement du bailleur. Cette assertion ne parait rien moins que fondée. S'il était permis de dire qu'un bail est fait *intuitu personæ*, ce serait plutôt celui qui est consenti à un particulier que celui qui intéresse une personne morale, une collectivité d'individus. Dans ce dernier cas, le nombre des parties engagées autorise à penser que ce ne sont point leurs qualités personnelles qui ont déterminé le bailleur a souscrire un contrat. Dès lors qu'on reconnait au locataire particulier le droit de sous-louer, en l'absence de convention contraire (V. ci-dessus, n. 124), *à fortiori* doit-on reconnaître ce même droit aux sociétés constituées en vue de la chasse. — De Neyremand, p. 266, n. 3.

**170.** — Mais si l'agrément du bailleur, dans le silence du bail, n'est pas nécessaire à la société pour sous-louer, cette sous-location ne peut avoir lieu que du consentement unanime des associés. Il en est de même de la cession qu'un des sociétaires voudrait faire de son action ou de son intérêt; cette cession, pour être valable, aurait besoin d'être approuvée par les autres coassociés (C. civ., art. 1861). La question s'est posée à propos de l'adjudicataire d'un droit de chasse dans une forêt communale, qui s'était adjoint un tiers comme associé solidaire et qui prétendait pouvoir céder son bail sans le consentement de ce dernier. La Cour de cassation a décidé que les parties étaient liées entre elles par un contrat d'association, dans la conclusion duquel l'*intuitus personæ* avait joué un rôle capital, et, qu'en conséquence, l'un des associés ne pouvait céder son droit sans l'assentiment de l'autre. Vainement prétendait-on que le cahier des charges ayant servi à l'adjudication permettait à l'adjudicataire de céder son droit sans autres formalités que l'agrément de l'administration; cette clause devait être considérée comme réglant les rapports de l'adjudicataire avec l'administration, mais non ceux des locataires entre eux. D'ailleurs, le cahier des charges portait que le colocataire ne pourrait transmettre son droit sans l'agrément de l'adjudicataire, et cette disposition impliquait un droit réciproque en faveur du cofermier. — Cass., 24 avr. 1876 et Dijon, 28 juin 1875, Pihan, [S. 77.1.6, P. 77.7]

**171.** — Il en serait ainsi, à bien plus forte raison, s'il avait été stipulé dans l'acte de société que chacun des associés ne pourrait céder son droit, qu'à la condition de faire agréer le cessionnaire par ses coassociés; une telle clause devrait s'appliquer strictement, et les coassociés qui refuseraient leur agrément à la personne présentée par le cédant ne pourraient pas être mis en demeure de faire connaître les motifs de leur refus. — Rouen, 13 janv. 1863, [*Recueil de Rouen*, 1863, p. 257] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 25.

**172.** — Il a été jugé que le droit de chasse, consenti à une société par un propriétaire, n'était pas concédé aux divers membres de la société en leur nom privé, et que, par suite, si l'un des sociétaires se retirait de l'association, il ne conservait plus le droit de chasse, eût-il même signé le bail comme président de la société. — Cass., 24 juin 1882, [*Gaz. des trib.*, 1er juill. 1882]

**173.** — D'ailleurs, il convient de remarquer que la location d'un droit de chasse par plusieurs particuliers agissant conjointement n'implique pas nécessairement l'existence d'une société de chasse. De ce qu'un certain nombre de personnes se sont entendues pour louer ensemble la chasse d'une plaine ou d'un bois, il ne s'ensuit pas forcément qu'elles aient eu l'intention de se lier par un contrat de société. Pour que des colocataires soient considérés comme associés, il faut qu'un acte écrit constate leur volonté de mettre la chasse en commun et d'en partager les profits (C. civ., art. 1832 et 1834); s'il n'y a pas eu d'acte dressé, mais qu'il existe un commencement de preuve par écrit, ou si l'acte a été perdu ou qu'il ait été impossible de se procurer un écrit constatant la convention, la preuve de la constitution de la société peut aussi résulter des circonstances, des témoignages recueillis ou de l'aveu des parties. L'intérêt de la distinction entre la location consentie à plusieurs preneurs conjointement et la location conclue au profit d'une société de chasse, est facile à saisir; s'agit-il d'une location faite conjointement? Il y a lieu d'appliquer les règles du louage (V. *suprà*, n. 111 et s.). Se trouve-t-on en présence d'une association de chasseurs? On doit s'en référer aux règles du contrat de société pour déterminer les obligations et les droits réciproques des contractants.

**174.** — A défaut d'acte de société régulièrement dressé, c'est aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier souverainement si les cofermiers d'une chasse sont ou non associés. On a donc pu très-légitimement décider que la convention par laquelle le locataire d'un droit de chasse avait admis un tiers à la participation de son droit, moyennant le paiement annuel d'une somme déterminée, ne créait pas une association entre les parties, mais constituait un contrat *sui generis*, une sorte de traité à forfait, dont le tiers participant ne pouvait se prévaloir pour s'immiscer dans la gestion du droit de chasse; ce qui, du reste, ne faisait pas obstacle à l'introduction d'une action en réduction de prix ou en dommages-intérêts, pour le cas où une atteinte serait portée à la jouissance de ce tiers par l'admission d'un nombre excessif de participants au même droit. — Lyon, 4 juin 1880, Grellet, [*Jurisprud. de la cour de Lyon*, 1880, p. 29[illegible]] — Ledru et Worms, *Journal des sociétés commerciales*, t. 2, p. 623.

**175.** — Les membres d'une société de chasse, qui ont acquis leurs actions à condition qu'ils auraient le droit exclusif de chasser dans une localité déterminée, et spécialement qu'un tiers désigné par eux ne pourrait y pénétrer, sont fondés, en cas d'inexécution de ces conditions, à demander le remboursement du prix de leurs actions et des dommages-intérêts. — Trib. Seine, 4 juin 1892, Soupeaux, [J. *le Droit*, des 25-26 juill. 1892]

**176.** — La société de chasse, comme toute autre société, prend fin au terme convenu. Elle peut être dissoute auparavant, si l'un des associés manque à ses engagements ou s'il survient d'autres justes motifs de dissolution (C. civ., art. 1871). Parmi ces justes motifs, il faut ranger, évidemment, des dissentiments graves survenus entre les associés, et ayant revêtu un caractère tel que tout accord entre eux soit devenu impossible. Au surplus, pleine liberté d'appréciation est laissée, dans l'espèce, aux tribunaux. — Orléans, 19 nov. 1887, [J. *le Droit*, 27 nov. 1887] — *Sic*, Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 4e série, p. 37; Chenu, p. 91.

**177.** — La dissolution de la société n'empêcherait pas, du reste, en cas de location de chasse, les associés de rester tenus vis-à-vis du bailleur dans les termes du contrat passé avec lui, sauf à eux à solliciter la résiliation amiable du bail ou à céder leurs droits à des tiers.

**178.** — Le partage du gibier tué dans les chasses auxquelles prennent part collectivement les membres d'une société de chasseurs, peut donner lieu à quelques difficultés. La plupart du temps, l'acte de société contient à ce sujet des dispositions précises; tantôt, les produits de la chasse sont mis en commun pour être partagés par tête; tantôt, chacun conserve ce qu'il a tué; tantôt enfin, après un prélèvement opéré par chaque chasseur sur le gibier qu'il a tué, le surplus est réparti entre les associés. Quelles que soient les conventions intervenues entre les sociétaires, elles tiennent lieu de loi aux parties. Mais si rien n'a été prévu dans les statuts, il faut poser en principe que les pièces abattues doivent être partagées par portions égales entre tous les associés.

## Section IV.

### Chasse sur les domaines de l'Etat, des communes et des établissements publics.

#### § 1. *Domaine de l'Etat.*

**179.** — Le domaine de l'Etat se divise en domaine public et en domaine privé. Le premier comprend les choses qui sont livrées à l'usage public et celles qui, sans être abandonnées à cet usage, sont affectées, directement et en elles-mêmes, à un service d'utilité générale (Aubry et Rau, t. 2, p. 38, § 169); il est constitué principalement par les routes nationales, les rues et places dont l'entretien est à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les canaux et leurs francs-bords, les ports, hâvres et rades, les rivages de la mer et les chemins de fer. Le second comprend l'ensemble des biens qui appartiennent à l'Etat à titre de propriété privée, et notamment les îles et îlots des cours d'eau navigables ou flottables, les lais et relais de la mer, les terres cultivables possédées par l'Etat et les forêts nationales. Il importe de distinguer avec soin ces deux domaines, car ils sont régis, au point de vue de la chasse, par des règles différentes. En principe, nous pensons que la chasse est permise à toute personne (sauf à se conformer aux lois et à respecter les règlements de police édictés par l'autorité compétente) sur les biens composant le domaine public; l'Etat ne peut, à notre avis, accorder aucune permission de chasse

particulière sur les biens qui le composent, ni affermer la chasse de ces biens, car ils doivent rester consacrés à l'usage et à l'utilité de tous. Par contre, l'Etat ayant la disposition de son domaine privé, peut en céder ou en louer la chasse comme le ferait un particulier pour les biens dont il est le propriétaire. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 240.

**180.** — Conformément au principe qui vient d'être posé, on admet généralement que tout chasseur, muni d'un permis de chasse, peut, sans avoir besoin d'aucune autorisation spéciale, chasser sur les routes nationales, pendant le temps où la chasse est ouverte, à la seule condition de ne pas gêner la circulation et de n'entraver en rien le service des ponts et chaussées. L'autorité administrative a, du reste, le droit d'interdire la chasse sur les routes par mesure de police et dans un but de sécurité publique. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 241; Rogron, p. 30. — V. aussi Jullemier, p. 120.

**181.** — Villequez (*Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 225) est d'un avis opposé; d'après lui, si les chemins publics sont destinés à l'usage de tous, c'est uniquement au point de vue de la circulation; l'usage des chemins consiste à passer dessus à pied, à cheval ou en voiture, mais non à y tirer des coups de fusil. A cela, on peut répondre que les routes nationales ont été rangées par l'art. 538, C. civ., dans le domaine public de l'Etat, et qu'aucune parcelle de ce domaine ne peut être concédée à un particulier, à quelque titre que ce soit, pour son avantage personnel et exclusif. Les routes sont établies dans l'intérêt et pour la commodité de tous; chacun est en droit de s'en servir dans toutes les circonstances où elles peuvent lui être utiles; or, s'il est incontestable que leur usage ordinaire est d'être employées à la circulation, il n'en est pas moins vrai de dire qu'elles peuvent, accidentellement, être de quelque utilité pour la chasse, sans quoi la question ne se poserait pas.

**182.** — On s'est préoccupé de savoir si le droit de chasse sur un chemin public bordant ou traversant des propriétés privées pouvait être exercé par toute personne munie d'un permis, ou s'il devait être considéré comme appartenant exclusivement et indivisément aux riverains. Quelques auteurs font, à cet égard, une distinction : si la voie de communication traverse un domaine, ils décident que nul ne peut y chasser, sinon le propriétaire de ce domaine; si elle sépare deux héritages, ils admettent chacun des propriétaires riverains à y faire acte de chasse, à l'exclusion des chasseurs étrangers. Il en résulte que, si le chemin sépare un domaine où la chasse est réservée, de terres sur lesquelles la chasse est commune, il est loisible à qui que ce soit de tirer ou de capturer le gibier sur le chemin en question. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 223 et s.; de Neyremand, p. 203, n. 9; Leblond, n. 210.

**183.** — La cour de Dijon s'est prononcée en ce sens. Elle a jugé que le fait de tirer un lièvre sur un chemin traversant un bois dans lequel le tireur n'avait pas le droit de chasse, devait être considéré comme un acte de chasse commis dans ce bois, et constituait, dans l'espèce, le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. — Dijon, 29 janv. 1862.

**184.** — Ce système nous paraît peu juridique. Ses partisans font valoir en sa faveur les considérations suivantes : ils soutiennent qu'un chemin traversant une forêt ou un domaine fait corps avec cette propriété, et ils ajoutent qu'autoriser le premier venu à tirer une pièce de gibier au passage d'une route, alors que la chasse est réservée sur les héritages riverains, serait favoriser le braconnage. On est peu touché par le premier de ces arguments, si l'on considère que les routes nationales sont établies dans l'intérêt de la circulation générale et non pour l'usage spécial de chacune des propriétés qu'elles traversent; quant au second, il relève du sentiment plus que du droit. Assurément, on peut regretter que la loi française ne contienne pas des dispositions analogues à celles qu'on remarque dans l'art. 3 de la loi belge sur la chasse, du 28 févr. 1882, aux termes duquel il est interdit de chasser sur les chemins publics à tout autre qu'au propriétaire riverain ou à ses ayants-droit (V. *Ann. de lég. étr.*, 12e année, p. 742); mais, en l'absence de texte précis, il convient de s'en tenir aux principes, et de reconnaître que, quelles que soient les circonstances, les voies publiques de communication restent, à tous les points de vue, même à celui de la chasse, d'un usage commun à tous. — Colmar, 24 avr. 1886, précité. — Trib. Charolles, 4 janv. 1862, Letiévant, [cité par Villequez, n. 3] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 249.

**185.** — Ce n'est pas à dire, pour cela, qu'un chasseur, en tous cas indélicat, puisse se poster sur un chemin public et y tirer impunément sur une pièce de gibier levée ou poursuivie par les chiens d'un propriétaire riverain. Ce chasseur, à la vérité, ne tombe pas sous le coup des dispositions pénales de la loi du 3 mai 1844; mais il peut être actionné civilement par le maître des chiens, en restitution de la pièce abattue, si l'animal était sur ses fins, ou, dans les autres cas, en dommages-intérêts, soit à raison d'un quasi-contrat, soit à raison d'un quasi-délit.

**186.** — D'ailleurs, le chasseur ainsi posté sur un chemin public longeant une propriété sur laquelle il n'a pas le droit de chasser, commettrait le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire si, au lieu de tirer sur un animal levé ou poursuivi par le propriétaire riverain, il faisait feu sur une pièce de gibier rabattue par une personne à son service ou de sa compagnie, ou lancée par un chien lui appartenant. L'acte de chasse, en effet, comprend l'ensemble des opérations qui amènent la mort de l'animal poursuivi; dans l'espèce, s'il est certain que l'acte s'est continué et a été consommé sur un terrain public, il n'en est pas moins vrai qu'il a commencé sur un terrain où le chasseur n'avait aucun droit, ce qui suffit pour le constituer en faute. — Cass., 15 déc. 1870, Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.1.39, P. 71.62, D. 70.1.447] — Angers, 27 janv. 1873, Lemercier, [S. 73.2.178, P. 73.723, D. 73.2.51]

**187.** — On peut se demander si la location du droit de chasse dans un bois de l'Etat s'étend aux chemins et routes qui le traversent. Il faut faire à cet égard une distinction. S'il s'agit de chemins publics, de routes nationales, la solution sera celle qui a été donnée dans les espèces précédentes. Si, au contraire, les chemins sont des chemins forestiers ou de desserte, établis pour le service de l'administration ou la vidange des coupes lignes, sentiers, voies charretières, etc.), ils ne font qu'un avec le bois lui-même et doivent être compris dans la location.

**188.** — Certains auteurs vont plus loin et estiment que les chemins, quels qu'ils soient, publics ou non, étant une dépendance des forêts qu'ils traversent, doivent toujours être réputés compris dans la location de chasse et, par suite, être exclusivement réservés aux locataires de ces forêts, sans qu'il y ait lieu de distinguer si le bail en fait ou non mention. — De Neyremand, p. 206; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 224 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 246. — Mais, en ce qui touche aux chemins publics, l'opinion contraire nous paraît l'emporter pour les raisons qui ont été exposées *suprà*, n. 179 et s. En somme, nous pensons qu'il faut s'en tenir à la distinction faite au no précédent.

**189.** — Ce qui vient d'être dit des routes nationales doit être étendu aux routes départementales, qui font partie du domaine public des départements, et aux chemins vicinaux, qui dépendent du domaine public des communes.

**190.** — En ce qui concerne les cours d'eau, il faut distinguer ceux qui sont navigables ou flottables de ceux qui ne le sont pas. La question de savoir si l'on peut chasser sur les premiers, sans une autorisation ou une concession de l'Etat, est vivement controversée. Dans le sens de la négative, on invoque les art. 538 et 560, C. civ.; ces articles, dit-on, confèrent à l'Etat la propriété des cours d'eau navigables ou flottables; or, la chasse est un attribut de la propriété; c'est donc à l'Etat, en sa qualité de propriétaire, qu'il appartient de disposer du droit de poursuivre le gibier sur ces cours d'eau, et nul ne peut se livrer à cette poursuite sans son consentement. En fait, l'Etat s'attribue le droit de louer la chasse sur ces fleuves et rivières; conformément au décret du 29 avr. 1862, c'est l'administration des ponts et chaussées, aux lieu et place de l'administration des forêts, qui est chargée de ce soin; un décret du 25 mars 1863 a substitué l'administration des contributions indirectes à l'administration des domaines pour le recouvrement des fermages (V. anal. *suprà*, vo *Bac*, n. 126). — Metz, 5 mars 1845, N..., [J. *le Droit*, 25 mars 1845] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 179; de Neyremand, p. 339; Petit, t. 1, p. 300, n. 121; Leblond, n. 132, p. 141.

**191.** — La cour de Caen a implicitement reconnu à l'Etat le droit de disposer de la chasse sur les cours d'eau navigables ou flottables, par un arrêt portant condamnation, pour chasse sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, d'un individu qui, sans y être autorisé, avait posé sur une rivière dont les droits de chasse et de pêche avaient été loués par l'Etat, des canards ou appelants destinés à attirer le gibier d'eau. — Caen, 23 févr. 1876, Amand, [*Rec. de Rouen et de Caen*, 1876, 2e part., p. 253]

**192.** — Néanmoins, la solution contraire est plus conforme aux principes. Il n'est pas exact, en effet, de dire que l'Etat soit propriétaire des choses qui composent son domaine public. Ces choses ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'un véritable droit de propriété ; elles ne sont dans le patrimoine de personne (Aubry et Rau, t. 2, p. 38, § 169) ; l'usage en est commun à l'ensemble des citoyens et les autorités administratives excéderaient leurs pouvoirs en faisant, quant à cet usage, des concessions privilégiées, dont l'effet serait de restreindre l'exercice d'une faculté qui appartient à l'universalité des habitants. — Caen, 21 août 1866, Commune de Langrune et Roussel, [S. 67.2.256, P. 67.924] — En réalité, l'Etat est gardien et non propriétaire du domaine public, et cela est si vrai que ce domaine est frappé d'inaliénabilité et d'indisponibilité. L'Etat n'étant pas propriétaire, au vrai sens du mot, des cours d'eau dépendant du domaine public, il faut en conclure qu'il n'a pas plus la faculté de disposer du droit de chasse sur ces cours d'eau, qu'il n'a celle de disposer de la propriété elle-même, puisque la chasse n'est qu'un attribut de la propriété. Par suite, il faut admettre que toute personne munie d'un permis de chasse peut librement chasser sur ces cours d'eau, pendant le temps où la chasse est ouverte. — Perrève, p. 274 ; Championnière, p. 61 ; Rogron, p. 29 et 131 ; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 256.

**193.** — Quant aux îles, îlots et atterrissements qui se forment dans le lit des fleuves et des rivières navigables ou flottables, ils appartiennent à l'Etat, s'il n'y a titre ou prescription contraire (C. civ., art. 560) et font partie de son domaine privé. D'où cette conséquence que nul ne peut y chasser sans une autorisation des représentants du gouvernement, et que rien ne s'oppose à ce que le droit de chasse sur leur étendue soit loué au profit du Trésor.

**194.** — Les riverains des fleuves et rivières navigables ou flottables sont tenus de laisser sur le bord de ces cours d'eau un chemin de halage ou un marchepied à la disposition du public; mais, cette obligation ne créant qu'une simple servitude de passage, ils conservent le droit exclusif de chasse sur le sol de ce chemin ou de ce marchepied. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 242.

**195.** — La plupart des canaux navigables et leurs francs-bords font partie du domaine public (V. *suprà*, v° *Canal*, n. 44); il y a lieu, par suite, de leur appliquer la règle commune et de décider que tout le monde peut y chasser, sauf le droit pour l'administration de prendre des arrêtés de police à l'effet d'assurer la sécurité du personnel employé dans la batellerie, et d'empêcher que les chasseurs ne gênent la circulation. La chasse peut même, dans un but d'intérêt général, y être absolument interdite.

**196.** — Quant aux canaux qui, par exception, n'auraient pas le caractère de propriété domaniale (V. *suprà*, v° *Canal*, n. 148 et s.), la chasse n'y pourrait être exercée sans l'agrément du concessionnaire.

**197.** — A l'égard des rivières qui ne sont ni navigables, ni flottables, aucune controverse ne s'est élevée. On est d'accord pour reconnaître que le droit de chasse sur ces rivières appartient aux propriétaires riverains, chacun d'eux ayant la faculté de l'exercer sur la moitié de la largeur du cours d'eau qui borde sa propriété. En effet, les riverains, bien que n'ayant pas la propriété du cours d'eau lui-même, ont sur lui un droit de jouissance incontestable, notamment au point de vue de l'usage de l'eau (C. civ., art. 644) et au point de vue de la pêche (L. 15 avr. 1829, art. 2); il paraît naturel de leur attribuer également, par analogie, le droit de chasse. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 261 ; de Neyremand, p. 339.

**198** — Le domaine public de l'Etat comprend encore les rivages de la mer, les ports, hâvres et rades (C. civ., art. 538); il comprend également les étangs salés, formés par la mer. Sur ces dépendances maritimes du territoire national, la chasse peut s'exercer librement, sous la réserve des mesures générales de police prises par l'administration dans l'intérêt de la sécurité publique et de la navigation. — Sur l'étendue du rivage de la mer, V. ce mot.

**199.** — Il ne faut pas confondre avec le rivage, les lais et relais de la mer. Les lais sont les alluvions formées, à la limite des terres, par les sables et autres matières solides que la mer dépose sur ses bords; les relais sont les terrains que l'eau abandonne en se retirant. Les lais et relais de la mer sont compris dans le domaine privé de l'Etat; ils sont donc susceptibles d'être affermés par l'administration, qui peut aussi délivrer des permissions spéciales pour y chasser. Le plus souvent, en fait, en vertu d'une tolérance immémoriale, la chasse y demeure libre.

**200.** — Les chemins de fer sont rangés parmi les dépendances du domaine public. Les compagnies concessionnaires, dans l'opinion la plus généralement admise, n'ont sur le sol des lignes qu'elles ont construites et qu'elles exploitent comme entrepreneurs d'un service public, aucun droit de propriété, ni même aucun droit d'usufruit ou d'emphytéose. — Cass., 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911, D. 61.1.225] — *Sic*, Ducrocq, *Cours de droit administratif*, t. 2, n. 945. — V. *infrà*, v° *Chemin de fer*. — Néanmoins, et bien qu'elles ne soient ni propriétaires, ni usufruitières des terrains sur lesquels sont établies les voies ferrées, elles ont sur ces terrains un droit de jouissance plénière et absolue, d'où cette conséquence que le droit de chasse leur appartient et que nul ne peut chasser sur les lignes de leur réseau et leurs dépendances sans leur autorisation. — Trib. Melun, 16 déc. 1885, [*J. le Droit*, 2 sept. 1886] — V. *infrà*, n. 1063.

**201.** — Les biens appartenant à l'Etat qui ne sont pas affectés à un service ou à un usage public, composent son domaine privé; l'Etat ne les détient pas seulement à titre de conservation et de garde; il en est propriétaire. Ces biens sont susceptibles d'être aliénés, cédés ou loués, et sont prescriptibles, exactement comme ceux qui forment le patrimoine des particuliers. On range, notamment, dans le domaine privé de l'Etat outre les îles, îlots et atterrissements des cours d'eau navigables ou flottables et les lais et relais de la mer, les fermes et les domaines ruraux appartenant à l'Etat, enfin les forêts nationales. — V. *suprà*, v° *Bail administratif*, n. 22 et 23.

**202.** — L'Etat, ainsi que tout propriétaire foncier, a la jouissance exclusive du droit de chasse sur les biens composant son domaine privé. Il peut disposer de ce droit, comme le ferait un particulier, en le louant ou en accordant des permissions de chasse particulières. — V., à l'égard des îles et îlots existant au milieu des cours d'eau navigables ou flottables, *suprà*, n. 193, et, en ce qui concerne les lais et relais de la mer, *suprà*, n. 199.

**203.** — Pendant longtemps, les forêts et bois de l'Etat ne furent l'objet d'aucune amodiation; un arrêté du Directoire exécutif, du 28 vend. an V, avait même interdit à toute personne, sans distinction, d'y chasser. Cependant, le gouvernement s'attribua le droit d'accorder aux particuliers des permissions de chasse, qui étaient délivrées par le grand veneur (Règl. 20 août 1814, relatif aux chasses dans les forêts et bois de l'Etat, art. 5). La loi de finances du 21 avr. 1832 (art. 5) prescrivit d'affermer et de mettre en adjudication le droit de chasse dans les forêts. Une ordonnance du 24 juill. 1832 assura l'exécution de cette loi. Mais, l'année suivante, l'obligation d'affermer fut transformée en une simple faculté par une loi du 24 avr. 1833, art. 5). Enfin, une dernière ordonnance du 12 juill. 1845, encore en vigueur aujourd'hui, rétablit l'obligation : « à l'avenir, dit-elle dans son art. 1, le droit de chasse dans les forêts domaniales sera affermé, soit par adjudication aux enchères et à l'extinction des feux, soit par adjudication au rabais, soit enfin sur soumissions cachetées, suivant que les circonstances l'exigeront » (V. *suprà*, v° *Bail administratif*, n. 59). Les baux peuvent être consentis pour une durée de neuf années (Ord. 12 juill. 1845, art. 2); les conditions imposées aux fermiers sont fixées par un cahier des charges, approuvé par le ministre des Finances (aujourd'hui, par le ministre de l'Agriculture, les forêts ayant été placées sous la dépendance de ce haut fonctionnaire); ce cahier des charges doit contenir les dispositions nécessaires à l'effet d'assurer la destruction des animaux nuisibles, tant dans l'intérêt de la conservation des forêts qu'en vue de préserver de tout dommage les propriétés particulières (*ibid.*, art. 3). Les fermiers de la chasse, ainsi que leurs associés, sont tenus de concourir aux chasses et battues qui sont ordonnées par les préfets pour la destruction des animaux nuisibles (*ibid.*, art. 4).

**204.** — C'est au préfet ou à son délégué qu'il appartient de procéder à l'adjudication du droit de chasse dans les forêts nationales, à la diligence du conservateur des forêts et en présence du directeur des domaines ou de son délégué. Le cahier des charges est dressé, aujourd'hui, conformément au modèle délibéré par le conseil des forêts, le 29 juin 1889, et approuvé par décision du ministre de l'Agriculture, du 5 juillet de la même année. Les forêts sont affermées en bloc ou par lots. Les baux sont, en général, consentis pour neuf années (Cahier des charges, art. 1), sans garantie de contenance (art. 2). Le droit de chasser

à tir et le droit de chasser à courre peuvent être adjugés séparément et à différentes personnes dans la même forêt (art. 5). Chaque adjudicataire est tenu de donner, dans les cinq jours qui suivent l'adjudication, une caution solvable et un certificateur de caution, qui s'obligent solidairement avec lui (art. 8). Lorsque la chasse à courre et la chasse à tir sont louées séparément sur le même lot, l'adjudicataire de la première n'a droit qu'au grand gibier, c'est-à-dire aux cerfs, biches, daims, chevreuils, sangliers et loups (art. 15). Les adjudicataires peuvent s'adjoindre des cofermiers; le nombre de ces derniers est en rapport avec l'étendue des bois (art. 12); chacun d'eux peut se faire accompagner à la chasse par trois invités ou les autoriser à chasser isolément, au moyen d'une permission écrite, revêtue de l'approbation de l'inspecteur des forêts (art. 17). La responsabilité des adjudicataires à l'égard des propriétaires des héritages riverains est formellement stipulée, en cas de dommages causés à ces héritages par les lapins, les animaux nuisibles et toute espèce de gibier (art. 22). Une clause spéciale interdit aux adjudicataires d'introduire des lapins dans les bois amodiés (art. 21). Quant aux formes de l'adjudication, elles sont celles de toutes les adjudications publiques.

**205.** — Lorsque, pour une raison quelconque, les enchères n'ont pu avoir lieu dans les conditions ordinaires, ou lorsqu'elles n'ont pas abouti à une adjudication, des permissions annuelles, dites *licences*, peuvent être délivrées, moyennant une redevance en argent, par le directeur général des forêts, sur la proposition des conservateurs. Le montant de la redevance doit être versé à la caisse du receveur des domaines, dans la circonscription duquel sont situés les bois (Déc. min. fin., 28 nov. 1863; Circ. adm. forest., 30 oct. 1867, art. 2).

**206.** — A moins que le cahier des charges ne stipule formellement le contraire, la location d'une forêt domaniale comprend, non seulement le terrain boisé de la forêt, mais encore ses dépendances, telles que friches, bruyères, plantations, défrichements, jusqu'aux bornes qui servent à fixer les limites du domaine de l'Etat et des propriétés voisines. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 263.

**207.** — Nul, en dehors des fermiers et cofermiers de la chasse et de leurs invités, ne peut chasser dans les bois qui font l'objet de l'amodiation. A cet égard, les agents forestiers n'ont pas plus de droits que les tiers, sauf en ce qui concerne les battues ordonnées pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles. — V. *suprà*, n. 77.

**208.** — Les règles ordinaires qui régissent le contrat de louage de choses s'appliquent aux baux de chasse consentis par l'Etat, dans la mesure où il n'y a pas été dérogé par des règlements spéciaux émanés des autorités administratives ou par les clauses du cahier des charges ayant servi à l'adjudication.

**209.** — Le bail du droit de chasse dans une forêt domaniale n'a pas le caractère d'un acte administratif, mais constitue un contrat de droit commun; en conséquence, les contestations auxquelles son exécution peut donner lieu entre l'administration et l'adjudicataire sont de la compétence de l'autorité judiciaire et non de celle de l'autorité administrative. Il en est ainsi de l'action formée par l'adjudicataire contre l'Etat à raison de la privation totale ou simplement partielle de jouissance, quel que soit le caractère des faits ayant causé cette privation, dès lors que l'action est fondée sur l'inexécution, de la part de l'Etat, des obligations résultant du bail. — Cass., 23 juin 1887, l'Etat, [S. 88.1.358, P. 88.1.889, D. 89.1.72] — Trib. confl., 29 nov. 1884, Jacquinot, [S. 86.3.41, P. adm. chr., D. 85.3.50] — Cons. d'Et., 13 juin 1890, Cahen d'Anvers, [S. et P. 92.3.112] — V. *suprà*, v° *Bail administratif*, n. 175 et s.

**210.** — Spécialement, c'est aux tribunaux ordinaires et non au ministre de la Guerre, sauf recours au Conseil d'Etat, qu'il appartient de statuer sur l'action intentée contre l'Etat par l'adjudicataire du droit de chasse en vue d'obtenir la résiliation du bail ou tout au moins la réduction du prix pour l'avenir, avec dommages-intérêts pour le passé, à raison de la privation totale ou partielle de la jouissance résultant des manœuvres et tirs exécutés dans la forêt amodiée par la garnison d'une ville voisine. En pareil cas, le trouble dont se plaint l'adjudicataire provenant du fait de l'Etat bailleur et ayant été causé par lui dans l'intérêt de ses services, ne saurait être considéré comme une voie de fait émanant d'un tiers dans les termes de l'art. 1725, C. civ., voie de fait non opposable à l'Etat comme bailleur, mais donnant lieu à une action de l'adjudicataire contre l'Etat, auteur du trouble, en tant que puissance publique. — Cass., 23 juin 1887, précité. — V. *suprà*, v° *Bail administratif*, n. 206.

**211.** — Dans l'espèce, si l'autorité judiciaire estime que le trouble apporté à la jouissance de l'adjudicataire n'est pas assez grave pour entraîner, soit la résiliation du bail, soit une réduction du fermage pour l'avenir, elle peut accorder à l'adjudicataire des dommages-intérêts à la charge de l'Etat pour le trouble apporté dans le passé à la jouissance de cet adjudicataire. — Dijon, 12 nov. 1886, Jacquinot, [S. 87.2.20, P. 87.1.205]

**212.** — D'une façon générale, c'est aux tribunaux ordinaires et non au ministre de l'Agriculture, sauf recours au Conseil d'Etat, qu'il appartient d'interpréter le cahier des charges du bail pour déterminer les droits et les obligations respectives de l'Etat et du locataire de la chasse. — Cons. d'Et., 13 juin 1890, Cahen d'Anvers, [S. et P. 92.3.112]

**213.** — Les terrains non boisés (cultures, friches, etc.), faisant partie du domaine privé de l'Etat et non compris dans le périmètre des forêts, peuvent également être amodiés au point de vue de la chasse. La gestion de ces propriétés étant confiée, en général, à l'administration des domaines, c'est à cette administration qu'il appartient de provoquer la mise en adjudication ou de délivrer des permissions ou licences de chasse.

**214.** — De l'avis de quelques auteurs, la chasse sur les terrains affectés aux exercices militaires, tels que champs de manœuvre, champs de tir, etc., est à la disposition de l'administration militaire, maîtresse de la circulation sur ces terrains. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 240 *bis*, suppl., p. 411; Ch. Tissier, *Chasse illustrée*, 27 août 1881.

§ 2. *Domaine des communes.*

**215.** — Le domaine des communes se divise, comme celui de l'Etat, en domaine public et en domaine privé. La chasse sur les biens dépendant du domaine public, tels que les chemins vicinaux, est libre et ne saurait être ni cédée, ni louée à des particuliers par le conseil municipal, car ces biens ne peuvent être détournés de l'usage commun auquel ils sont destinés; sauf le droit, pour l'autorité municipale, d'interdire la chasse sur ces chemins, dans l'intérêt de la sécurité publique. — V. *suprà*, n. 180 et s.

**216.** — L'application de ce principe conduit à décider que les chemins vicinaux traversant des bois communaux amodiés ne doivent pas être considérés comme compris dans la location. Il faut même aller jusqu'à dire que les chemins dont il s'agit ne peuvent être attribués à l'adjudicataire par une clause du cahier des charges (V. *suprà*, n. 187 et s.). Cependant, l'opinion contraire a trouvé des défenseurs qui ne voient aucun inconvénient à ce qu'il soit stipulé, dans le bail d'une chasse communale, que le fermier aura le droit exclusif de chasse sur les chemins vicinaux et ruraux traversant les terrains dont la chasse lui est louée et qu'il exercera ce droit jusqu'au milieu du chemin, lorsque celui-ci borne les terrains compris dans son lot. — *J. des maires*, févr. 1890, p. 41.

**217.** — Quoi qu'il en soit, aucune difficulté ne s'élève à propos des chemins non vicinaux, tels que lignes, chemins de desserte, etc., servant à l'exploitation des terres, au passage des bestiaux ou à la vidange des coupes. Ces chemins peuvent valablement être compris dans la location des terres ou bois qu'ils traversent ou bordent. Nous pensons même qu'en cas de silence du bail, ils doivent être réputés compris dans la location. — V. *suprà*, n. 187.

**218.** — Il va de soi que les habitants de la commune ne sont pas autorisés à chasser, en tant que particuliers, sur les terres dépendant du domaine privé communal. Le droit de chasse sur ces immeubles appartient, en effet, non aux habitants pris isolément, mais à la commune considérée comme personne morale. — Gillon et Villepin, 2e suppl., n. 10.

**219.** — On s'était demandé, autrefois, si l'arrêté du 28 vend. an V, interdisant la chasse dans les forêts nationales à tous les particuliers sans distinction, devait être étendu aux bois des communes. La jurisprudence avait consacré l'affirmative, se fondant sur ce que l'art. 1, Arr. gouvern., 19 vent. an X, avait assimilé, sans aucune restriction et sous tous les rapports, l'administration des bois communaux à celle des bois nationaux. — Cass., 21 prair. an XI, N..., [S. et P. chr.]; — 28 janv. 1808, Forêts, [S. et P. chr.] — Cependant, un décret impérial du 25 prair. an

XIII avait formellement autorisé les maires à affermer le droit de chasse dans ces bois. Aujourd'hui, la question ne saurait se poser, depuis que la location de la chasse dans les bois de l'État a été non-seulement autorisée, mais prescrite par les lois et ordonnances. — V. *suprà*, n. 203.

**220.** — Les communes sont donc autorisées à disposer du droit de chasse sur les propriétés communales. Cette faculté s'étend-elle aux terrains en montagne sur lesquels des travaux de restauration sont rendus nécessaires par la dégradation du sol? Sous l'empire de la loi du 28 juill. 1860, sur le reboisement, et de la loi du 8 juin 1864, sur le gazonnement, il avait été décidé que la chasse était interdite sur ces propriétés et que l'interdiction commençait à partir de la mise en état de défense des terrains, alors même qu'aucun travail n'eût été exécuté par l'administration forestière. Mais une loi du 4 avr. 1882, relative à la restauration et à la conservation des terrains en montagne, a abrogé les deux lois précitées. Elle divise les terrains en montagne à restaurer en deux catégories : ceux dont l'Etat acquiert la propriété par voie d'expropriation, pour y exécuter les travaux jugés nécessaires, et ceux dont les communes, les établissements publics ou les particuliers conservent la propriété, mais à la charge d'y effectuer les travaux prescrits par l'administration. Le droit de chasse s'exerce sur les premiers conformément aux règles qui régissent la chasse dans les forêts domaniales, et sur les seconds, conformément aux dispositions relatives à la chasse dans les bois communaux ou sur les propriétés des particuliers, suivant le cas. Quant aux terrains en montagne qu'il importe seulement de préserver des dégradations et qui sont mis en défense (L. 4 avr. 1882, art. 7 à 11) ou sur lesquels le pacage a été soumis à une réglementation administrative (*Ibid.*, art. 12 à 15), ils ne cessent pas d'appartenir aux communes et la chasse peut s'y exercer dans les mêmes conditions que sur les autres propriétés communales.

**221.** — Aucune disposition de loi n'interdit aux communes de concéder, à titre gratuit, le droit de chasse sur les immeubles leur appartenant. Mais il est évident que, si la chasse est susceptible d'être louée et d'augmenter ainsi les ressources de la caisse municipale, il serait contraire aux règles d'une bonne gestion de renoncer aux profits qu'il serait possible de réaliser en l'amodiant. Dans tous les cas, une concession de ce genre n'est régulière qu'autant que les formes administratives ont été observées. Ainsi, le maire n'aurait pas qualité pour accorder une pareille faveur; les autorisations qu'il donnerait verbalement ou par écrit, à l'effet de chasser sur les immeubles communaux, notamment dans les bois, serait sans valeur et ne suffirait pas pour mettre le permissionnaire à l'abri des poursuites de l'administration forestière. Celui-ci ne pourrait échapper à une condamnation qu'à la condition de justifier que l'autorité chargée de la gestion des intérêts municipaux a consenti à la concession. — Cass , 5 févr. 1848, Badaroux, [S. 48.1.408, P. 48.1.673, D. 48. 1.79]; — 4 mai 1855, Lanusse, [S. 56.1.468, P. 56.2.59, D. 56. 1.80] — Chambéry, 22 déc. 1881, d'Amour, [J. *le Droit*, 5 juill. 1882] — V. Gillon et Villepin, 2e suppl., n. 29; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 270 *bis*, suppl., p. 411; *L'Ecole des communes*, 1890, n. 9, p. 280.

**222.** — Ce consentement ne peut résulter que d'une délibération du conseil municipal, prise régulièrement et autorisant la généralité des habitants ou nommément tel ou tel particulier, à se livrer à la chasse sur l'ensemble des propriétés de la commune ou sur une propriété déterminée, dépendant du domaine privé communal (L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale, art. 61). Encore faut-il, suivant nous, que cette délibération ait été revêtue de l'approbation du préfet pour devenir exécutoire. L'autorité préfectorale, en effet, a pour mission, aux termes de l'art. 68-9o et 10o, L. 5 avr. 1884, de contrôler la gestion des intérêts financiers de la commune, et toute délibération qui, sans avoir le caractère d'une ouverture de crédit, constitue néanmoins un appauvrissement pour elle, a besoin d'être approuvée. On conçoit, du reste, que les concessions gratuites doivent être l'exception, et qu'elles ne doivent être autorisées que si l'impossibilité d'amodier la chasse est parfaitement démontrée. — Cass., 13 sept 1850, Barciet de la Busquette, [D. 51.5.75]; — 4 mai 1855, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 273; Leblond, n. 202; *L'école des communes*, 1885, n. 6, p. 181.

**223.** — D'ailleurs, c'est à l'autorité administrative, et non aux tribunaux ordinaires à apprécier si la délibération du conseil municipal est ou non valable. En conséquence, les individus trouvés chassant sur les propriétés communales en vertu de l'autorisation qui leur a été concédée en cette forme, échappent aux poursuites correctionnelles, tant que l'annulation de l'acte qui leur sert de titre n'a point été prononcée par l'autorité compétente. — Cass., 13 sept. 1850, précité.

**224.** — La tolérance, même immémoriale, dont aurait fait preuve une commune en laissant tous ses habitants, *ut singuli*, chasser sur les terres ou bois de la commune, ne saurait suppleer une autorisation régulière et ne suffirait pas à conférer légalement le droit de chasse aux habitants. — Cass., 5 avr. 1866, Philip, [S. 66.1.412, P. 66.1099, D. 66 1.411] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 272; de Neyremand, p. 80, n. 2.

**225.** — La distinction faite par Perrève (p. 254) entre les bois de la commune, à l'égard desquels le maire ne pourrait délivrer des permissions de chasse, et les terrains communaux ordinaires, à l'égard desquels il le pourrait, ne repose sur aucun fondement et ne saurait être admise. — De Neyremand, p. 80, n. 1; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 274.

**226.** — En général, les communes afferment le droit de chasse sur leurs immeubles ruraux et forestiers; cette location, principalement celle des bois, est, pour beaucoup d'entre elles, la source de revenus importants, qui viennent grossir utilement le budget des recettes. On s'est demandé, à ce propos, si les communes étaient restées soumises aux dispositions de l'art. 1, Décr. 25 prair. an XIII, qui confiait aux maires le soin d'affermer le droit de chasse, à la charge de faire approuver la mise en ferme par le préfet et par le ministre de l'Intérieur. Mais la Cour de cassation a jugé que le décret avait été virtuellement abrogé par les art. 10, 11 et 17, L. 18 juill. 1837, qui, en réglant les attributions respectives des maires et des conseils municipaux, ont, en ce qui concerne les baux à ferme des propriétés communales, introduit un régime nouveau. La loi du 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale, n'ayant fait que confirmer et étendre, à cet égard, les principes posés par la loi de 1837, il faut en conclure que le décret du 25 prair. an XIII est bien définitivement abrogé. — Cass., 5 févr. 1848, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 268; Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 109. — *Contrà*, Perrève, p. 257; Rogron, *Appendice*, sect. 8, p. 480.

**227.** — Ce sont, par suite, les conseils mnnicipaux qui règlent par leurs délibérations les conditions des baux de chasse. Lorsque le bail doit être consenti pour une durée supérieure à dix-huit ans, la délibération qui fixe ces conditions n'est exécutoire qu'après avoir été approuvée par l'autorité préfectorale (L. 5 avr. 1884, art. 68-1o). Du reste, le plus souvent, la durée des baux de chasse communaux est de six ou de neuf années. Dans ce cas, la délibération qui approuve les clauses du cahier des charges et qui règle les conditions de l'adjudication, est exécutoire un mois après son dépôt à la préfecture ou à la sous-préfecture; le préfet est maître d'abréger ce délai par un arrêté (*Ibid.*, art. 68-2o).

**228.** — La location de la chasse sur les propriétés immobilières de la commune est assimilée à la location de ces propriétés elles-mêmes, faite au point de vue de la culture ou de l'utilisation de leurs produits naturels. Il s'ensuit que l'initiative de la mise en ferme de la chasse n'appartient qu'au conseil municipal; les agents forestiers, notamment, seraient sans droit pour en provoquer l'amodiation (Déc. min. Int., 1865, n. 1).

**229.** — Le bail de la chasse est passé, soit devant un notaire, soit, en la forme administrative, devant le maire de la commune (V. *suprà*, vo *Bail administratif*), soit enfin au moyen d'un acte sous signatures privées, dans lequel le maire intervient en qualité de représentant de la bailleresse. Il peut être conclu soit de gré à gré, soit à la suite d'une adjudication aux enchères publiques ou par voie de soumissions cachetées. En principe, la mise en ferme de la chasse des biens communaux doit avoir lieu par adjudication publique (Circ. min. Int., 5 mai 1852); mais l'amodiation peut être faite à l'amiable, si ce mode de location paraît devoir être plus avantageux pour la commune ou que la mise aux enchères ne paraisse pas devoir donner des résultats satisfaisants. Dans tous les cas, la commune est représentée par le maire, qui stipule au nom de celle-ci (L. 5 avr. 1884, art. 90-6o). Si l'on a recours à une adjudication administrative, le maire procède à cet acte avec l'assistance de deux membres du conseil municipal désignés d'avance par le conseil, ou, à défaut de cette désignation, appelés dans l'ordre du tableau; le receveur municipal est invité

à assister à l'adjudciation (L. 5 avr. 1884. art. 89), mais son absence n'empêche pas la validité des opérations. Les conditions de la location ont été préalablement consignées dans un cahier des charges approuvé par le conseil municipal. L'adjudication, sauf les cas d'urgence, doit être précédée, au moins un mois à l'avance, de l'affichage d'un avis indiquant : 1° l'objet de l'adjudication et la mise à prix; 2° le lieu où l'on pourra prendre connaissance du cahier des charges; 3° l'autorité chargée de procéder à l'adjudication; 4° les jour, lieu et heure fixés pour l'opération. L'adjudication est, en outre, annoncée dans la commune, à son de caisse ou de trompe, à deux reprises et à quinze jours d'intervalle.

**230.** — Le bail passé par devant notaire présente cet avantage sur le bail passé en la forme administrative, qu'il est susceptible d'exécution parée, c'est-à-dire immédiate, en vertu de l'acte lui-même. A supposer que le fermier de la chasse refuse de verser le montant de son loyer dans la caisse municipale, si le bail est notarié, on peut le contraindre à opérer ce versement par toutes les voies d'exécution autorisées par la loi, sur la simple production du contrat; si le bail est fait en la forme administrative, le recouvrement n'en peut être poursuivi qu'au moyen d'un état dressé par le maire et rendu exécutoire par le préfet ou par le sous-préfet (L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale, art. 154). — V. F. Grélot, *Loi du 5 avr. 1884, sur l'organisat. municip., commentée et annotée* (2e édit.), p. 203.

**231.** — Les maires et adjoints ne peuvent prendre à bail, pour leur compte, le droit de chasse sur les terres appartenant à leurs communes respectives. Il est admis, en effet, que l'art. 1596, C. civ., qui interdit aux administrateurs des biens des communes et des établissements publics, à peine de nullité du contrat, de se rendre, par eux-mêmes ou par personnes interposées, adjudicataires de ces biens, s'ils viennent à être mis en vente, est également applicable aux amodiations (Circ. min. Int., 24 août 1838). — F. Grélot, p. 203.

**232.** — Les receveurs municipaux ne peuvent pas davantage se rendre adjudicataires de la chasse des immeubles appartenant aux communes dont les fonds sont confiés à leur gestion, à raison des obligations qui leur sont imposées au point de vue du recouvrement des fermages dûs aux communes par l'arrêté consulaire du 19 vend. an XII, relatif aux poursuites à exercer par eux pour la recette et la perception des revenus communaux. — Félix Grélot, *op. cit.*, p. 203; Block, *Dictionnaire de l'administration française*, v° *Organisation communale*, n. 320.

**233.** — La faculté de surenchérir, garantie aux tiers par la loi en matière d'aliénation d'immeubles, ne s'étend pas aux baux à ferme. En cas d'adjudication du droit de chasse dans les forêts communales, aucune surenchère ne peut donc être reçue, à moins que le droit de surenchérir n'ait été formellement réservé par une clause spéciale du cahier des charges. En fait, une clause de cette nature a peu de chance d'être jamais insérée dans un cahier des charges, car elle aurait certainement pour effet d'écarter les amateurs sérieux. — V. *L'école des communes*, 1865, p. 160.

**234.** — En thèse générale, les règles concernant le louage des choses, énoncées dans le Code civil, régissent, sauf clauses contraires insérées dans le bail, la location de la chasse des biens des communes. L'art. 1722, notamment, lui est applicable, et les adjudicataires de la chasse dans une forêt communale, qui ont été privés de la jouissance de leur droit pendant un temps plus ou moins long, par suite d'un cas fortuit, tel, par exemple, qu'un arrêté préfectoral interdisant la chasse à raison de l'état de guerre, sont en droit de réclamer une diminution de leur fermage. — V. *suprà*, n. 136 et 137. — V. *L'école des communes*, 1885, n. 6, p. 182.

**235.** — Si la commune peut réserver, céder ou affermer le droit de chasse sur ses biens patrimoniaux, elle ne peut, à aucun titre, procéder de même à l'égard des propriétés privées, même prises dans leur ensemble, à moins que les propriétaires ne donnent leur consentement à une mesure de ce genre. Depuis quelques années, un certain nombre de conseils municipaux s'arrogent le droit de réserver la chasse sur le territoire de leur commune aux habitants ou aux personnes qui prennent leur permis de chasse dans cette commune; d'autres ne permettent de chasser sur leur finage que moyennant le versement préalable d'une certaine cotisation à la caisse municipale. De pareilles délibérations sont de tout point illégales, et elles devraient, ainsi que les arrêtés pris par les maires pour en assurer l'exécution, être annulées par le Conseil d'Etat comme entachées d'excès de pouvoirs, dans le cas où le préfet n'aurait pas pris lui-même l'initiative de leur annulation, conformément aux art. 63, 65 et 95, L. 5 avr. 1884. Il faut reconnaître, du reste, que les préfets ont fréquemment annulé les délibérations et arrêtés pris dans ces conditions, en se fondant sur ce que les conseils municipaux étaient sortis des limites de leurs attributions en voulant se substituer aux propriétaires, auxquels seuls appartient le droit d'autoriser ou d'interdire la chasse sur leurs propriétés respectives. — Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 17; Grey et Chapuzot, *Répertoire à l'usage des maires, adjoints*, etc., *du département de la Côte-d'Or*, v° *Chasse*, p. 18; *L'école des communes*, 1885, n. 6, p. 181.

**236.** — Dans certains départements, l'usage s'est tellement répandu de disposer ainsi de la chasse sur le territoire communal, que les préfets ont cru devoir inviter les municipalités à renoncer à une pratique attentatoire aux droits des propriétaires. En 1879, la préfecture de la Haute-Loire a fait publier dans les journaux du département l'avis suivant : « C'est par suite d'un abus de pouvoir qu'un certain nombre de municipalités du département de la Haute-Loire font annoncer l'interdiction de la chasse sur le territoire de leurs communes. Les délibérations des conseils municipaux ou les arrêtés des maires prononçant cette interdiction, doivent être réputés nuls et de nul l'effet. Les délibérations des conseils municipaux sont prises, en effet, en violation de la loi, et les arrêtés des maires excèdent la compétence de ces magistrats : 1° parce qu'ils portent sur le territoire entier de la commune et non pas sur les propriétés communales seulement; 2° parce que plusieurs d'entre eux, édictant une défense permanente, doivent être soumis, ce qui n'a pas eu lieu, à l'autorisation préfectorale ».

**237.** — Mais rien ne s'oppose à ce que, dans une localité, l'ensemble des propriétaires ou quelques-uns d'entre eux s'entendent pour transférer à la commune le droit de chasse sur leurs domaines respectifs, soit par une série d'actes individuels, soit par un acte collectif. La cession régulièrement acceptée par le conseil municipal, celui-ci peut valablement ordonner la mise en adjudication du droit de chasse sur les biens qui ont fait l'objet de la cession. — V. *L'école des communes*, 1891, p. 284.

**238.** — Le maire, de son côté, comme préposé à la police rurale, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 91, L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale, peut, dans le but de sauvegarder les récoltes et de protéger les travailleurs contre les accidents pouvant résulter de l'emploi des armes à feu, prendre des arrêtés pour interdire temporairement la chasse sur les terres non dépouillées de leurs fruits, en fixant, par exemple, le terme de cette interdiction à l'époque où les produits du sol seront enlevés. Il avait été jugé déjà, sous l'empire de la loi du 18 juill. 1837, qu'un arrêté municipal défendant de chasser dans les vignes ou à une certaine distance des vignes jusqu'à l'époque de la clôture des vendanges et de l'ouverture du grappillage, était parfaitement légal et obligatoire, un tel arrêté ne devant pas être considéré comme ayant statué sur l'exercice du droit de chasse, mais bien comme ayant eu pour objet de préserver les récoltes et d'assurer la sûreté des campagnes et des populations. — Cass., 4 sept. 1847, Saulin, [S. 48.1.409, P. 48.2.47, D. 47.4.32]; — 6 févr. 1858, Perrot, [S. 58.1.333, P. 58.226, D. 58.1.342]; — 2 juill. 1858, Perrot, [S. 58.1.701, P. 59.99, D. 58.1.342]

**239.** — Mais les pouvoirs des municipalités ne vont pas jusqu'à leur permettre d'interdire la chasse, d'une façon absolue et en tout temps, soit sur le territoire entier de la commune, soit sur certaines catégories de terres, sous prétexte de sauvegarder les récoltes et de prévenir les accidents. Le ministre de l'Intérieur l'a formellement reconnu dans une affaire portée devant le Conseil d'Etat, en 1886. Le maire de Wassy (Haute-Marne) avait pris, le 3 nov. 1884, un arrêté par lequel la chasse était interdite dans les vignes, en toute saison et dans toute l'étendue du finage. Cet arrêté ayant été annulé par un arrêté du préfet de la Haute-Marne, du 8 nov. suivant, le maire s'est pourvu devant le Conseil d'Etat. Le ministre de l'Intérieur a conclu très-nettement au rejet du pourvoi. Il a fait observer que, si les maires ont le droit et le devoir de prendre les mesures propres à assurer la sécurité publique, ce droit est renfermé néanmoins dans certaines limites; qu'en interdisant la chasse dans les vignes d'une manière permanente, le maire de Wassy avait outrepassé ses pouvoirs, attendu que les maires ont seulement, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, le droit d'interdire la

chasse dans les vignes jusqu'à l'achèvement des vendanges; que, d'ailleurs, la loi du 3 mai 1844 avait placé la chasse exclusivement dans les attributions des préfets et que les maires ne peuvent que rappeler les habitants à l'observation soit de la loi, soit des arrêtés préfectoraux, sans pouvoir prendre eux-mêmes des dispositions à ce sujet. Le Conseil d'Etat, il est vrai, n'a pas eu à se prononcer sur la valeur de ces arguments, car, sans statuer sur le fond même de la question, il a rejeté la requête du maire de Wassy par application de la règle d'après laquelle aucun recours contentieux n'est admis, de la part d'un fonctionnaire, contre une décision par laquelle son supérieur hiérarchique a annulé un acte émané de lui. — Cons. d'Et., 29 janv. 1886, Maire de Wassy, S. 87.3.46, P. adm. chr. — Il n'en est pas moins vrai que l'opinion du ministre doit être considérée comme l'expression de la véritable doctrine. — *Journ. des maires*, 1891, n. 9, p. 179.

**240.** — Dans certaines communes, les propriétaires se forment en syndicat en vue d'amodier la chasse sur leurs terres ou d'accorder des permissions de chasse moyennant une rétribution déterminée. Cette opération est parfaitement régulière et le syndicat est en droit d'interdire la chasse sur les terrains mis en commun à toute personne autre que les locataires et les permissionnaires. Généralement, l'un des propriétaires syndiqués est chargé de percevoir les loyers et les cotisations, et de répartir le montant des sommes encaissées entre les intéressés, au prorata de l'étendue de leurs propriétés respectives. — Jullemier, *Traité des locat. de chasse*, p. 18.

### § 3. *Propriété des établissements publics.*

**241.** — Le droit de chasse sur les propriétés des établissements publics peut être loué avec les propriétés elles-mêmes ou séparément. Les conditions des baux, lorsque la durée de ceux-ci ne dépasse pas dix-huit ans, sont arrêtées par la commission administrative de l'établissement, sous la réserve du droit du préfet de prononcer, dans les trente jours, l'annulation de la délibération; pour les baux d'une durée plus longue, l'approbation préfectorale est indispensable (L. 7 août 1851, art. 8; Décr. 30 déc. 1809, art. 60). — V. *suprà*, v° *Assistance publique*, n. 1837 et s.

**242.** — La commission administrative d'un hospice ayant capacité pour régler les conditions d'un bail de chasse, le contrat est parfait entre les parties du jour où la commission a accepté les propositions du locataire et non pas seulement du jour de la signature du bail. Vainement objecterait-on que l'administration a, pendant un délai de trente jours, en vertu de l'art. 8, L. 7 août 1851, le droit d'annuler la délibération approuvant la conclusion du bail; celle-ci, étant exécutoire du jour où elle est prise, produit immédiatement tous ses effets, sauf la résiliation du contrat, dans le cas où le préfet userait de son droit d'annulation. — Rouen, 22 févr. 1878, F..., [S. 79.1.260, P. 79.1026, D. 80.2.164]

### § 4. *Bois des particuliers, dans lesquels l'Etat, des communes ou des établissements publics possèdent des droits indivis.*

**243.** — Les propriétés boisées dans lesquelles l'Etat, des communes ou des établissements publics ont des droits indivis avec des particuliers, sont soumises au régime forestier, et toutes les dispositions du Code forestier relatives à la conservation et à la régie de ces bois, ainsi qu'à la poursuite des délits et contraventions qui y sont commis leur sont applicables (C. for., art. 1-6° et 113). Les particuliers, copropriétaires, ont la jouissance du droit de chasse sur ces propriétés indivises, cela n'est pas doutenx; mais en ont-ils l'exercice? La négative a été soutenue. « Nous pensons, dit Chardon (p. 157), que les propriétaires de bois indivis ne peuvent y chasser ni y faire chasser. L'Etat est leur représentant légal et a seul le droit d'affermer le droit de chasse. Les faits de chasse, on le sait, causent souvent des dommages fort considérables aux bois et forêts; ce serait donc mal interpréter la loi que d'admettre que ces faits nuisibles à leur conservation qu'elle a voulu protéger, puissent avoir lieu licitement de la part des particuliers ou de celle de leurs ayants-droit. Ainsi, les propriétaires de bois indivis avec les différents domaines ne peuvent y chasser ni y faire chasser. »

**244.** — On peut répondre à cette argumentation, que l'exercice du droit de chasse, sauf les restrictions admises par mesure de police, est lié intimement à la possession du sol. Celui qui possède des bois par indivis avec l'État n'en est pas moins propriétaire de ces bois, et il faudrait un texte précis pour lui ôter ce qui n'est, en somme, que l'apanage de son titre. Or, si le Code forestier soumet les immeubles au régime forestier, il ne le fait qu'en ce qui touche leur conservation, leur régie et la poursuite des délits et contraventions (C. for., art. 113); il ne parle, ni du passage dans ces bois, ni de la jouissance du sol à d'autres points de vue qu'à celui de la production forestière. Ce silence indique assez qu'on n'a pas entendu déroger sur ce point au droit commun. Dire que les faits de chasse causent fréquemment des dégâts dans les forêts et que l'État copropriétaire a pour mission de veiller à ce que la propriété commune ne souffre aucun dommage, n'est pas sérieux, car, si cela était vrai, l'État devrait s'abstenir soigneusement d'affermer le droit de chasse dans les bois dont il est l'unique possesseur. En résumé, le propriétaire d'un bois indivis avec l'État est dans la même situation qu'un copropriétaire ordinaire, et il doit avoir, comme celui-ci, le droit de chasser sur les biens en état d'indivision (V. *suprà*, n. 43 et 44).

**245.** — Dans le cas où la chasse dans les bois indivis a été affermée, le prix du bail doit être partagé entre les intéressés proportionnellement à l'étendue de leurs droits respectifs dans l'immeuble. — Chardon, p. 157.

## Section V.

### De l'acte de chasse et des faits qui le constituent.

### § 1. *Généralités.*

**246.** — Le législateur n'a pas jugé à propos de définir l'*acte de chasse*. Il en résulte qu'on est forcé de suppléer à son silence, en recherchant quels peuvent être les éléments de cet acte. Chasser c'est tuer, capturer, ou rechercher et poursuivre, avec l'intention ou la possibilité de les capturer ou de les tuer, les oiseaux ou certaines espèces de mammifères vivant à l'état sauvage et portant la qualification de gibier (V. *suprà*, n. 1 et 2, et *infrà*, n. 372 et s.). Partant de là, il y a fait de chasse lorsqu'on prend, qu'on tue ou qu'on poursuit, avec la volonté de s'en emparer, un oiseau ou un mammifère réputé gibier, quels que soient, d'ailleurs, le moyen, l'arme ou le procédé employé. Il est indifférent que l'acte soit commis avec ou sans chiens, à l'aide de fusils de chasse ou à l'aide de fusils de précision, carabines de salon, pistolets, arbalètes, arcs, frondes, bâtons, pièges, filets, lacets, collets, etc., ou même simplement au moyen du jet d'une pierre.

**247.** — La première condition pour qu'un acte soit réputé fait de chasse est que l'animal sur lequel il s'exerce se trouve à l'état de liberté naturelle. Poursuivre, tuer ou capturer des animaux domestiques ou domestiqués constitue, suivant les circonstances, le délit de vol ou de meurtre d'animaux domestiques, et entraîne l'application des peines portées par le Code pénal (V. *suprà*, v° *Animaux*, n. 190 et s., 206 et s.). — Championnière, p. 7; Houël, *Code de la chasse*, n. 9; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 62.

**248.** — Cependant, il peut se faire qu'un animal domestiqué échappe à la surveillance de son maître et retourne à l'état sauvage; dans ce cas, il recouvre la qualité de gibier. Mais la question de savoir quand un animal doit être réputé avoir repris sa condition originaire est parfois difficile à résoudre. En général, tant qu'il existe des probabilités pour que le maître rentre en possession de la bête échappée, on doit la considérer comme n'yant point perdu son caractère d'animal privé. On a donc pu très-légitimement décider qu'un individu, en blessant à coups de pierre et de bâton un faisan perché sur un toit, qu'il savait être échappé d'une volière voisine, n'avait pas commis un délit de chasse, mais s'était rendu coupable de la contravention prévue et punie par l'art. 479-1°, C. pén. (détérioration de la propriété mobilière d'autrui). — Amiens, 9 mars 1882, Datz, [S. 84.2.126, P. 84.1.635, D. 82.2.152]

**249.** — Une autre condition est nécessaire pour qu'il y ait fait de chasse : il faut que l'animal soit vivant. Ce qui constitue le caractère essentiel du gibier, c'est la faculté qu'il a de se mouvoir, de se transporter d'un fonds sur un autre; cette mobilité a même pour conséquence de le faire considérer comme *res nullius*. A partir du moment où un animal a perdu la vie, c'est-à-dire où il n'est plus en état de courir ni de voler, il devient un objet quelconque, une chose inanimée, dont la pro-

priété peut être soumise à des contestations, mais qui cesse de rentrer dans la catégorie du gibier *chassable*. Par suite, celui qui s'en empare ne fait pas acte de chasse. Il en est ainsi, par exemple, du gibier tué par un chasseur que ramasse le porte-carnier qui l'accompagne, ou de l'animal trouvé mort dans la campagne par un passant qui s'en empare. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 112; Chenu, p. 12.

**250.** — Ces considérations conduisent à reconnaître qu'il n'y a pas fait de chasse de la part d'un individu qui s'approprie un lièvre qu'un chien vient de prendre et qu'il est en train de dévorer, à moins que cet individu n'ait excité le chien à la poursuite de l'animal et ne se soit ainsi associé à son action. — Rouen, 12 nov. 1880, Turlure, [D. 82.5.69]

**251.** — Mais la prise de possession d'une pièce de gibier morte revêt le caractère d'un acte de chasse, lorsque l'occupant a participé, d'une manière quelconque, aux opérations ou aux incidents qui ont amené la mort de l'animal. Ainsi, il y a fait de chasse de la part du propriétaire d'un chien qui s'empare d'un animal pris par ce chien, après avoir excité celui-ci à le poursuivre. Il en serait de même, à supposer que les excitations fussent imputables à un tiers, si le maître était accouru sur les lieux avant la capture de la bête, non pour rompre son chien, mais pour se joindre à la poursuite et profiter de la prise. — Caen, 27 janv. 1879, [*Rec. de Caen*, 1880, p. 19]

**252.** — La participation n'a pas besoin d'être effective ni directe; l'intention de l'agent, manifestée même après l'événement, suffit pour l'établir. Qu'un chien se mette, à l'insu de son maître, à la poursuite d'une pièce de gibier et cause sa mort, par exemple en la poussant dans un étang ou dans une mare, où elle se noie et où un tiers s'en empare, si le maître du chien revendique l'animal, il doit être réputé, *ex post facto*, s'être associé à la poursuite, car il faut conclure de sa revendication qu'il entend, bien que rétrospectivement, faire sien l'acte de son chien; autrement, en effet, il n'aurait aucunement qualité pour réclamer la pièce de gibier au tiers possesseur, qui pourrait lui opposer son titre de premier occupant. Si donc l'animal avait été lancé sur un fonds où le maître du chien n'avait pas le droit de chasse, celui-ci pourrait, à bon droit, être poursuivi pour délit de chasse sur le terrain d'autrui. — Trib. corr. Nevers, 8 oct. 1867, [cité par de Neyremand, p. 216, n. 14] — *Sic*, Leblond, n. 189. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 110 et 111.

**253.** — Du principe formulé ci-dessus, il résulte qu'on ne fait pas acte de chasse en s'appropriant un quadrupède mort, pris dans un collet, ou un oiseau mort, pris dans un lacet, à moins qu'on n'ait posé soi-même l'engin, qu'on ne l'ait fait poser par un tiers ou qu'on n'agisse, en le levant, pour le compte d'autrui. Néanmoins, il est bon, en pareille circonstance, d'agir avec prudence, car les appareils en question sont des engins prohibés, et si l'on venait à être surpris par un garde, on pourrait avoir quelque peine à se disculper. Jusqu'à preuve du contraire, en effet, l'individu qui lève un collet ou un lacet, doit être présumé l'avoir posé ou fait poser. — Cass. belg., 2 avr. 1877, [*Pasicr.*, 77.1.182] — Namur, 10 mai 1872, [*Pasicr.*, 72.3.214] — Liège, 17 févr. 1877, [*Pasicr.*, 77.2.145] — Trib. Bruxelles, 4 janv. 1849, [cité par Jamar, *Rép. gén. de la jurisprudence belge*, v° *Chasse*, n. 40]

**254.** — Il faut voir un acte de chasse non-seulement dans la capture ou dans le meurtre d'une pièce de gibier, mais encore dans sa recherche ou dans sa poursuite, lorsque l'une ou l'autre de ces opérations a pour objet ou peut avoir pour conséquence de procurer, sous une forme ou sous une autre, l'appréhension de l'animal recherché ou poursuivi. Peu importe, d'ailleurs, que ce dernier résultat soit atteint ou non; il suffit qu'il puisse l'être.

**255.** — Du reste, il n'y a pas lieu de prendre en considération l'intention de la personne en cause ou le mobile auquel elle a obéi; on est en présence d'un acte de chasse dès lors que le fait matériel de la recherche, de la capture ou de la mort du gibier vient à se réaliser. Ainsi, l'on doit considérer comme chassant le naturaliste qui tire sur un oiseau pour en enrichir sa collection, ou le propriétaire qui fait panneauter le gibier dans ses bois pour le repeuplement d'un parc. Le but scientifique, dans un cas, le but de conservation et de multiplication, dans l'autre, n'enlèvent pas à l'acte son caractère intrinsèque. — Dijon, 28 nov. 1845, Robert du Gardier, [P. 48.2.413, D. 46.2.5] — *Sic*, de Neyremand, p. 245, n. 30.

**256.** — Il faut en dire autant du fait du chasseur qui, avant l'ouverture, se promène à travers champs, en compagnie de son chien d'arrêt, alors même qu'il serait sans armes et que son seul désir serait de faire quêter ce chien et de le mettre en haleine, ou de se rendre compte du gibier qui peut exister dans la campagne. Quoi qu'il soit évident que ce chasseur ne se propose pas de capturer du gibier, et qu'il ait uniquement en vue d'exercer son chien ou de se renseigner sur l'état de la plaine, il n'en commet pas moins le délit de chasse en temps prohibé. — Cass., 17 févr. 1853, Perrot, [S. 53.1.669, P. 54.1.423, D. 53.5.74] — Trib. corr. Hâvre, 14 nov. 1854, de Tournior, [*Journal des chasseurs*, 19e année, p. 47] — Liège, 20 nov. 1856, [*Pasicr.*, 1857.2.214] — *Contrà*, Trib. corr. Seine, 21 oct. 1853, Seurat, [*Journal des chasseurs*, 17e année, p. 82]

**257.** — Quelques auteurs trouvent cette solution rigoureuse; ils estiment que la recherche du gibier ne constitue pas un acte de chasse, lorsqu'on n'en fait pas un moyen de capture ou de destruction; que, par exemple, il est impossible, sauf dans des circonstances exceptionnelles, de considérer comme chassant le promeneur qui s'amuse à laisser ou à faire quêter, dans les champs proches du chemin qu'il suit, le chien d'arrêt qui l'accompagne. On peut répondre que si la capture du gibier, dans cette hypothèse, n'entre pas directement dans les vues du promeneur ou du chasseur, il n'en est pas moins vrai qu'elle peut se réaliser. Assurément, un chien d'arrêt ne prend pas, d'ordinaire, les lièvres à la course, ni les perdrix au vol; cependant, il n'est pas sans exemple qu'un chien de cette espèce s'empare d'un levraut, parfois même d'un grand lièvre endormi au gîte, ou de perdreaux sortant de leur coquille; fort souvent, dans les champs d'herbes épaisses ou dans des buissons touffus, des cailles se laissent prendre ainsi, au moment où elles cherchent à s'envoler. La quête est donc susceptible de servir de point de départ à la capture ou du meurtre du gibier; et comme telle, c'est avec raison qu'on la considère comme un acte de chasse. — Gillon et Villepin, p. 38; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 104; Leblond, n. 183; Chenu, p. 7, n. 3; note de M. Lathailhède, sous Douai, 28 déc. 1852, [S. 52.2.315] — Nancy, 7 déc. 1844, Nimsgern, [cité par la *Gazette des tribunaux*, 30 janv. 1845]; — 24 déc. 1844, Maginel, [*Ibid.*] — *Contrà*, Douai, 20 oct. et 28 déc. 1852, Lengrand, [S. 53.2.315, P. 53.1.186, D. 53.2.245] (arrêt cassé par Cass., 17 févr. 1853, précité) — Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 18; de Neyremand, p. 186, n. 3.

**258.** — Toutefois, si l'intention ne doit pas entrer en ligne de compte, il n'en est pas de même de la volonté. Là où ce dernier élément fait défaut, il est impossible de voir un fait de chasse. Il est de principe, en effet, que, si l'imputabilité matérielle d'un acte est indépendante de la pensée qui en a guidé l'auteur, elle doit être écartée lorsque la liberté a été violentée ou la volonté absente. Cela a été formellement reconnu, spécialement en ce qui concerne les délits de chasse, dans la discussion de la loi du 3 mai 1844. A la séance du 19 février, le rapporteur à la Chambre des députés a déclaré que son opinion, partagée par la commission, était « qu'en matière de chasse, l'intention ne peut être présentée comme une excuse; *que le juge devra sans doute rechercher si le fait a été le résultat de la volonté de celui auquel il sera imputé;* mais qu'il ne recherchera pas s'il y a eu *intention* de commettre ou de ne pas commettre un délit, le fait seul constituant la contravention ». Cette distinction entre l'intention et la volonté peut paraître subtile, mais elle n'en est pas moins fondée sur la nature même de l'homme, être créé pour agir volontairement et d'après les données de la raison. Quelques exemples suffiront pour faire comprendre ce qu'il faut entendre par un acte non volontaire : une personne, en s'exerçant au tir à la cible, tue un lièvre d'une balle égarée; un faucheur, en coupant une prairie artificielle, décapite, ainsi qu'il arrive trop souvent, une perdrix couvant ses œufs; un chien échappant à la surveillance dont il est l'objet, lance, à l'insu de son maître, un animal quelconque dans un bois voisin; un chien d'arrêt promené en laisse, brise le lien qui l'attache et s'élance à la poursuite d'un lièvre, malgré les cris et les rappels du promeneur; à ces divers actes, la volonté n'a aucune part; on ne saurait donc les regarder comme des faits de chasse. — Cass., 9 déc. 1859, Carbonnel, [S. 60.1.189, P. 60.823, D. 60.1.114]; — 16 nov. 1866, Genty, [S. 67.1.344, P. 67.902, D. 67.1.87]; — 6 déc. 1867, Ravacley, [S. 68.1.138, P. 68.310, D. 67.1.512]; — 23 janv. 1873, Pillon de Saint-Philbert, [S. 73.1.344, P. 73.829, D. 73.1.162] — Bourges, 9 juin 1882, Lacour, [S. 83.2.83, P. 83.1.462] — Chenu, p. 10, n. 4, et p. 202; Leblond, n. 291.

**259.** — Conformément à cette doctrine, la cour de Pau a acquitté deux jeunes gens inculpés de délit de chasse et poursuivis à raison de ce que des chiens d'arrêt qui les accompagnaient à la promenade et dont l'un, même, était trop jeune pour servir d'auxiliaire à un chasseur, avaient pénétré dans un champ, d'ailleurs dépouillé de ses récoltes; il était établi, dans l'espèce, que les chiens étaient entrés dans le champ spontanément et à l'insu des prévenus. — Pau, 28 août 1857, Bavaut, D. 57.2.218

**260.** — On peut dire également qu'il n'y a point délit de chasse de la part du maître d'un chien de chasse qui parcourt la campagne en s'abandonnant à son instinct, quand le maître n'a concouru personnellement à ce fait par aucun acte de sa volonté, soit en suivant son chien ou en le faisant suivre afin de s'approprier le gibier poursuivi, sauf d'ailleurs toute responsabilité civile à raison du dommage que le chien a pu causer. — Cass., 21 juill. 1855, Lamacq, [S. 55.1.846, P. 56.1.323, D. 55.1.363]

**261.** — Ce n'est point non plus une action volontaire que celle d'une personne qui, instinctivement et machinalement, met la main sur une pièce de gibier qui se présente à sa portée. Cette personne ne fait pas acte de chasse en saisissant l'animal, pourvu que, le premier moment de surprise passé, elle lui rende spontanément la liberté. Il a été jugé, en ce sens, qu'aucun délit n'était imputable à un cultivateur qui, après avoir saisi instinctivement un jeune levraut passant auprès de lui, l'avait relâché sur-le-champ, de son propre mouvement. — Nancy, 7 août 1871, Nicolas, D. 71.2.104 — *Sic*, Leblond, n. 191.

**262.** — Mais ce serait aller trop loin que de refuser, avec la cour de Bordeaux, de voir un acte de chasse dans le fait d'un homme qui, appelé par des voisins, tire *occasionnellement* un lièvre, au moment où il passe devant sa porte; ou, avec la cour de Douai, dans le fait d'un moissonneur qui, trouvant par hasard une pièce de gibier dans des récoltes, l'appréhende par un mouvement *plus instinctif que volontaire*, et le remet, sans même en connaître l'espèce, à des enfants qui l'entourent. En effet, dans l'un comme dans l'autre cas, le meurtre ou la capture du gibier résulte d'une opération raisonnée de l'agent. Ce caractère de volonté libre n'est pas effacé, dans la première espèce, par la nature accidentelle de l'événement; il ne l'est pas davantage, dans la seconde, par la nature instinctive de l'acte, car si un premier mouvement involontaire a pu porter le moissonneur à se saisir du gibier, c'est par suite d'une détermination réfléchie qu'il l'a remis aux enfants groupés autour de lui. — V. Bordeaux, 20 mars 1844, Darroman, [S. 45.2.528, D. 45.4.68] — Douai, 17 nov. 1880, Delonnelle, [S. 81.2.35, P. 81.1.210, D. 82.5.68] — En faveur de notre opinion, Trib. Rouen, 26 janv. 1848, [*Gaz. des trib.*, 28 janv. 1848] — Gillon et Villepin, p. 38, 2e suppl., p. 2; Petit, t. 1, p. 1; Cival, p. 57, n. 14; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 65.

**263.** — On peut, pour le même motif, critiquer également un jugement d'acquittement rendu par le tribunal correctionnel de Mamers en faveur d'un garde national qui, pour décharger son fusil, avant un service, avait pris pour but un oiseau. Il est difficile d'admettre, avec le tribunal, que ce fait constitue un exercice de tir et non un acte de chasse. — Trib. corr. Mamers, 21 déc. 1870, Thuleau, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 64]

**264.** — Dans tous les cas, il est évident qu'il n'y a pas fait de chasse, lorsque la capture ou le meurtre du gibier est impossible à réaliser au moyen du procédé mis en usage. Ainsi, il faudrait se garder de considérer comme chassant, une personne isolée qui, sans armes, poursuivrait un lièvre à la course; un enfant qui battrait la plaine, armé d'un fusil de fer blanc; un individu qui parcourrait la campagne, sans armes, alors même qu'il ferait lever le gibier. Toutefois, dans cette dernière hypothèse, si la promenade était effectuée intentionnellement, dans le but de nuire aux propriétaires du sol, en troublant leur chasse et en effarouchant le gibier, elle pourrait donner lieu à une action civile en dommages-intérêts.

**265.** — Tels sont les principes généraux dont il convient de s'inspirer pour la détermination des faits qui constituent l'acte de chasse. Les circonstances antérieures, concomitantes et postérieures jouent ici un rôle considérable, et l'on conçoit qu'elles doivent peser d'un grand poids dans la balance. C'est en recherchant, dans chaque affaire, les conditions dans lesquelles l'acte s'est accompli, en s'enquérant de la réputation et des habitudes de l'agent et en tenant compte des usages généraux et des coutumes locales, que les tribunaux parviennent à apprécier à leur juste valeur les faits qui leur sont soumis. Les décisions rendues en cette matière étant, la plupart du temps, des décisions d'espèces, il n'est pas inutile, après avoir posé les règles fondamentales, d'ailleurs peu nombreuses, d'indiquer les solutions admises par la jurisprudence, dans chaque cas particulier. Tel sera l'objet du paragraphe suivant.

### § 2. *Faits de chasse.*

**266.** — Il y a fait de chasse de la part de l'individu qui, placé à l'intérieur d'une cabane de feuillage, servant d'abri ou de poste au chasseur pour épier et abattre des oiseaux ou des animaux sauvages, tire des coups de fusil sur le gibier qui passe à sa portée. — Cass., 7 mars 1823, Castellant, [S. et P. chr.]; — 20 juin 1823, Denery, [S. et P. chr.]

**267.** — Peu importe, du reste, que les coups de fusil soient tirés d'une baraque disposée spécialement pour servir d'affût, ou d'une construction quelconque, par exemple, d'une maison habitée. Ce qui caractérise le fait de chasse, ce n'est point le lieu d'où il s'accomplit, mais bien la destruction ou la tentative de destruction du gibier. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 123. — *Contrà*, Lavallée et Bertrand, p. 29 et 30.

**268.** — Tirer, dans l'intérieur d'une ville, sur un oiseau, même étranger au pays, constitue un acte de chasse, alors même que le fait a été accompli sans intention de chasser, pour obéir à un sentiment de curiosité ou dans un but scientifique. — Cass., 6 mars 1857, Méric, [S. 57.1.710, P. 58.133, D. 57.1.179] — *Sic*, Perrève, p. 200, n. 12.

**269.** — Il faut en dire autant du fait de tirer des hirondelles dans le but de s'exercer au tir, quand bien même le tireur n'obéirait à aucune pensée de lucre, et n'aurait nullement l'intention d'utiliser les oiseaux tués. — Petit, t. 1, p. 86. — *Contrà*, Bruxelles, 7 nov. 1822, [*Pasicr.*, 1822, p. 273] — Liège, 5 juill. 1833, [*Pasicr.*, 1833, p. 190]

**270.** — Un seul coup de fusil tiré sur une corneille ou sur un oiseau de proie suffit pour constituer un acte de chasse et pour autoriser le propriétaire, sans la permission duquel le fait s'est accompli, à intenter une action judiciaire. — Cass., 13 nov. 1818, Selves, [S. et P. chr.]; — 5 nov. 1842, Drillaud, [S. 43.1.75, P. 43.1.713]

**271.** — La forme et la nature de l'arme dont on se sert pour frapper le gibier sont indifférentes dès lors qu'il y a possibilité de l'atteindre. Ainsi, on doit considérer comme chassant celui qui tire sur des oiseaux à l'aide d'une sarbacane ou d'une arbalète, ou qui poursuit des animaux ou des oiseaux à coups de bâton ou de pierres. Dans cette dernière hypothèse cependant, il importe de distinguer : si un animal ou un oiseau a été mis à mort, aucun doute n'est possible; mais si la poursuite n'a donné encore aucun résultat, l'hésitation est permise, car il faut que la recherche du gibier soit sérieuse et susceptible d'aboutir, pour qu'elle constitue un acte de chasse. Tout, dans ce cas, dépend des circonstances. Se trouve-t-on en présence d'un individu qui, par manière de passetemps, jette des pierres ou un bâton aux animaux sauvages qu'il rencontre, sans avoir chance de les toucher? Il paraît impossible de voir en lui un chasseur. Au contraire, s'agit-il d'un braconnier de profession qui réussit généralement à atteindre ainsi ce qu'il vise, ou d'un homme adroit, accoutumé à pratiquer ce genre de divertissement? Il faut décider que, pour l'un comme pour l'autre, poursuivre le gibier c'est chasser. En Algérie, les indigènes se servent avec une grande habileté de bâtons qu'ils tiennent à la main et qu'ils lancent avec succès sur certains animaux sauvages; il est incontestable qu'un Arabe se livrant, dans la campagne, à cet exercice, doit être réputé en action de chasse. On ne peut donc qu'approuver un jugement qui a condamné pour délit de chasse un braconnier surpris au moment où il poursuivait des faisans à coups de pierres, et pour lequel il était notoire que ce genre de chasse était très-productif. — Trib. Valenciennes, 9 oct. 1844, [cité dans le *Journ. des Débats*, 9 oct. 1844] — *Sic*, de Neyremand, n. 22 *bis*, p. 237; Leblond, n. 193; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 78 et 79; Perrève, p. 259, n. 2.

**272.** — Il a été jugé qu'il y avait fait de chasse de la part d'un passant qui avait tué avec une canne un lièvre au moment où cet animal traversait une route poursuivi par des chasseurs. — Trib. Epinal, 3 oct. 1862, A..., [S. 68.1.138, P. 68.310, *ad notam*]; — et de la part d'un cultivateur qui, revenant d'étendre du fumier, avait lancé sa fourche contre un lièvre et

l'avait tué. — Trib. Villefranche, [*Courrier du Bas-Rhin*, 21 nov. 1866] — V. aussi Trib. Bruxelles, 20 sept. 1856, [cité par Jamar, *Répertoire*, v° *Chasse*, n. 51] — De Neyremand, p. 207.

**273.** — Mais il ne faudrait pas aller jusqu'à imputer, comme l'a fait le tribunal de Tours, un acte de chasse à un individu trouvé en plaine, tenant un échalas et suivant les traces d'un lièvre sur la terre couverte de neige, alors surtout que les agents qui l'ont surpris déclareraient ne l'avoir pas vu chercher du gibier, mais avoir seulement constaté qu'il se promenait tranquillement, son bâton à la main. Le bâton, en effet, n'est pas, par lui-même, une arme dangereuse pour les animaux sauvages; il ne devient un instrument de chasse qu'autant qu'il en est fait usage pour assommer le gibier; or, rien dans l'espèce ne démontrait qu'il dût en être ainsi. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 155. — *Contrà*, Trib. corr. Tours, 6 juin 1845, [cité par Petit, t. 1, p. 10]

**274.** — Il ne suffit pas d'être rencontré en pleine campagne, porteur d'une arme à feu, voire d'un fusil de chasse, pour être considéré comme faisant acte de chasse, car il n'est pas interdit de porter des armes à feu, de formes et de dimensions permises, pour sa défense personnelle, non seulement lorsqu'on suit les routes et chemins, mais encore lorsqu'on parcourt les champs et les bois, et l'on ne peut pas être présumé chasser, si rien ne démontre qu'on a l'intention de rechercher et de poursuivre le gibier. Il en serait autrement s'il résultait clairement des circonstances que le porteur de l'arme était sur le point de s'en servir. Mais, à cet égard, les tribunaux ne doivent pas se contenter de présomptions vagues ou générales; il faut que l'intention soit évidente et manifestée par des attitudes ou des gestes ne laissant place à aucun doute. — Angers, 2 févr. 1880, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 80] — *Sic*, Championnière, p. 82; Cival, p. 56, n. 10; Petit, t. 1, p. 12, n. 11.

**275.** — L'attitude indique, le plus souvent, si l'on est ou non en action de chasse; mais la définition de l'attitude de chasse est assez dificile à donner. La décision dépend d'une foule de circonstances : de la démarche du chasseur, de la manière dont il tient son arme, de la façon dont il inspecte le terrain; parfois, la conviction du tribunal sera, en partie, déterminée par la réputation dont il jouit. Un individu surpris marchant en zigzag dans la campagne ou doucement le long d'un bois, dans la posture de quelqu'un qui épie, est évidemment en action de chasse s'il tient à la main un fusil chargé et armé. A l'inverse, un chasseur qui suit un chemin, même particulier, portant en bandoulière son fusil déchargé ou désarmé, et tenant ses chiens couplés ou en laisse, ou qui, dans le même appareil, traverse un champ, en marchant droit devant lui, sans avoir l'air de se préoccuper du gibier, n'est assurément pas en attitude de chasse. Mais, à côté de ces deux hypothèses où le doute n'est pas possible, on pourrait en imaginer une foule d'autres où l'appréciation serait moins facile. Il faut, en pareil cas, s'en remettre à la sagacité des juges du soin de trouver la solution la plus équitable. Les décisions d'espèces, sur ce point, sont nombreuses.

**276.** — Il a été décidé, en fait, qu'un garde-champêtre, aperçu, le long d'un champ, tenant un fusil abattu dans la main gauche, n'était pas en attitude de chasse, ce garde étant dans l'usage de porter une arme à feu pour sa défense personnelle, et sa présence au bord du champ s'expliquant par les devoirs de surveillance qui lui étaient imposés. — Cass., 5 déc. 1839, Michaux, [P. 43.1.650] — *Sic*, Cival, p. 56, n. 11; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 81; Petit, t. 1, p. 14, n. 14.

**277.** — Serait-on trouvé au milieu des champs ou des bois, muni d'un attirail complet de chasse (fusil, gibecière, cartouchière), serait-on même accompagné d'un chien, ces circonstances ne sauraient, à elles seules, déterminer les tribunaux à considérer le porteur des engins comme chassant, s'il était démontré, d'autre part, qu'il ne songeait point à se livrer à cet exercice, mais qu'il transportait, par exemple, des armes ou du gibier pour le compte d'autrui. — Cass., 1er oct. 1846, [*Gaz. des trib.*, 2 oct. 1846] — *Sic*, Gillon et Villepin, 2e suppl., n. 238; Cival, p. 56, n. 12; Chardon, p. 13.

**278.** — De même, le simple fait par un chasseur de traverser, avec un fusil et un chien, un champ appartenant à autrui pour gagner un terrain non gardé où du gibier s'est remisé, ne constitue pas l'action de chasse sur ce champ, et l'arrêt qui constate souverainement ces circonstances motive suffisamment le relaxe du prévenu. — Cass., 20 oct. 1892, Gagnerault, [*Gaz. des trib.*, 30 oct. 1892, J. *la Loi*, 26 oct. 1892, J. *le Droit*, 3 nov. 1892]

**279.** — Par contre, l'hésitation ne serait pas permise s'il s'agissait d'un individu rencontré, la nuit, dans le chemin de bornage d'une forêt ou le long d'un champ, marchant doucement, en regardant de chaque côté de lui, et porteur d'un fusil à deux coups armé des deux côtés. — Cass., 22 janv. 1829, Jullemier, [S. et P. chr.]

**280.** — On ne pourrait pas davantage mettre en doute l'intention d'un individu trouvé sur une pièce de terre, armé d'un fusil tenu de la main droite à la poignée, l'arme reposant sur l'avant-bras gauche, suivant la méthode des chasseurs. Il n'est pas nécessaire, en effet, pour qu'on soit en action de chasse, d'être accompagné d'un chien et de faire lever ou de tirer du gibier; il suffit qu'on soit manifestement à la recherche de celui-ci et prêt à le tirer à l'occasion. — Douai, 19 févr. 1841, [cité par Petit, t. 1, p. 15, n. 15]

**281.** — Est en attitude de chasse la personne qui, accompagnée d'un domestique menant un chien en laisse, suit les traces récentes d'un lièvre, en tenant de la main droite un fusil armé, appuyé sur l'avant-bras gauche. — Douai, 16 juill. 1841, [cité par Petit, t. 1, p. 16, n. 16]

**282.** — On peut en dire autant d'un chasseur aperçu dans la plaine, montant et descendant des champs plantés de pommes de terre, de maïs et de trèfle, avec les soins et l'attention d'un homme qui recherche du gibier, et tenant à la main un fusil double chargé et armé. — Colmar, 2 oct. 1866, Jœrger, [cité par de Neyremand, p. 236]

**283.** — ... Ou d'un individu surpris au petit jour dans un champ, posté précisément à un endroit où les chevreuils ont l'habitude de passer et ayant à sa portée un fusil double, chargé et armé; l'intention de cet individu de se livrer à la chasse à l'affût serait plus évidente encore s'il s'était enfui à l'approche du garde. — Caen, 18 août 1875, Rousseau, [D. 78.5.90]

**284.** — Le fait de chasse est également indéniable de la part d'un enfant qui, accompagnant son père à la chasse et précédé d'un chien, parcourt pendant quelques instants une pièce de terre en portant son fusil et en se tenant prêt à tirer. — Rouen, 11 nov. 1875, [J. *le Droit*, 9 janv. 1876]

**285.** — Mais il nous est impossible de partager l'opinion du tribunal correctionnel de Nogent-le-Rotrou, et de considérer comme étant en action de chasse un individu trouvé le 17 mai, à six heures du soir, dans un bois, loin de tout chemin, dans un endroit fréquenté par le gibier et propice à l'affût, porteur d'un fusil démonté et caché dans un sac. Sans doute, dans l'espèce, le prévenu était peu intéressant, et son intention était évidemment coupable, car, à la vue du garde, il avait fui, abandonnant sur le terrain le sac contenant son fusil; mais si le projet de chasser formé par lui était incontestable, il n'en est pas moins vrai qu'il ne chassait pas encore, puisque l'arme dont il était nanti était démontée et dissimulée dans une enveloppe de toile, c'est-à-dire hors d'état de servir immédiatement à faire feu sur le gibier. — Trib. corr. de Nogent-le-Rotrou, 17 juin 1874, [J. *le Droit*, 3 et 4 août 1874] — Leblond, n. 196, t. 1, p. 201.

**286.** — Ce n'est pas chasser que de repousser par la force les attaques d'un animal dangereux qui menace les personnes ou les choses. On peut donc, sans être réputé faire action de chasse, tuer un sanglier qui charge une personne de façon à mettre ses jours en danger, tuer un loup au moment où il se rue sur un troupeau de moutons, ou un renard qui emporte une poule. De même, n'est pas considéré comme chassant le propriétaire qui, au temps des semailles, tire sur des bandes de corbeaux ou de pigeons venant s'abattre sur ses champs ensemencés. — Rouen, 7 août 1862, Lemarchand, [S. 70.2.297, P. 70.1098, *ad notam*, D. 64.2.152] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 108 et 109; Petit, t. 1, p. 84. — V. *infrà*, n. 1148, 1200 et s.

**287.** — La Cour de cassation a jugé que le fait de se promener sans armes dans la campagne, en faisant ou en laissant quêter un chien d'arrêt en liberté, constituait un acte de chasse; les motifs qui ont dicté cette décision ont été exposés, *suprà*, n. 256 et 257. La cour d'appel de Poitiers est allée plus loin; elle a condamné pour délit de chasse un individu qui conduisait à travers champs deux chiens couplés et tenus en laisse dans le but unique de les faire quêter et de les habituer ainsi à la recherche du gibier. Il paraît difficile de justifier, en droit, une pareille condamnation. Il est certain que, dans l'espèce, les chiens, étant retenus par leur maître, ne pouvaient causer aucun dommage au gibier; un des éléments constitutifs du fait de chasse, la possibilité de la capture, faisait donc absolument défaut. On pouvait

craindre, il est vrai, que ces chiens, tout couplés qu'ils fussent, ne commissent quelques dégâts dans les cultures; mais si leur passage sur des terres ensemencées ou chargées de récoltes pouvait donner lieu à l'application des art. 471 et 475, C. pén., on ne voit pas à quel titre il pouvait justifier le recours à la loi du 3 mai 1844. — Poitiers, 10 nov. 1882, Pantaléon, [S. 83.2.88, P. 83.1.470, D. 82.5.72]

**288.** — Nous sommes ainsi amenés à nous demander si la personne qui quête le gibier à trait de limier, c'est-à-dire qui suit la piste des animaux sauvages à l'aide d'un chien limier tenu en laisse, doit être considérée comme faisant acte de chasse encore bien que la quête ne soit pas suivie de la poursuite et de la capture de l'animal recherché. La Cour de cassation décide la question pour l'affirmative. Cette quête, dit-elle, sert de point de départ à la chasse aux chiens courants; dans la chasse à courre notamment, c'est l'acte le plus important de la journée, car de la manière dont le bois est fait et dont l'animal est détourné, dépend le succès de l'attaque et de la poursuite. La recherche du gibier à trait de limier est donc, en réalité, l'acte initial de la chasse et ne fait qu'un avec elle. — Cass., 4 janv. 1878, de Champigny, [S. 78.1.190, P. 78.444, D. 78.1.334] — Orléans, 20 mai 1878, Lepère et de Séguin-Pazzis, [S. 78.2.138, P. 78.593, D. 78.5.91] — *Sic*, J. Lavallée, *La chasse à courre en France*, p. 7. — Cette opinion n'est pas universellement admise; sans doute, la personne qui fait le bois à trait de limier a un rôle important à remplir; mais fait-elle un acte de chasse ou un simple acte préparatoire? A coup sûr, elle ne peut à elle seule capturer le gibier puisque le limier est, on le sait, tenu en laisse; ne peut-elle pas plutôt être assimilée à la personne qui voudrait signaler au chasseur la remise de telle ou telle compagnie de perdrix? — Dijon, 19 nov. 1862, de Saint-J..., [S. 63.2.86, P. 63.677, D. 63.2.173] — Villequez, *Du droit de destruct. des animaux malfais. et nuis.*, n. 122; Leblond, n. 182. — V. également Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 106 et 107.

**289.** — Si l'on peut concevoir quelque doute sur la nature de l'acte que commet une personne qui conduit en laisse des chiens d'arrêt ou un limier, il n'est pas permis d'hésiter, lorsqu'il s'agit de chiens courants laissés en liberté. En effet, ces chiens chassent pour leur compte et ceux mêmes qui ne font pas partie d'une meute destinée à la chasse à courre, sont parfaitement en état, dans certaines circonstances favorables, d'atteindre et de saisir le gibier qu'ils poursuivent. Lors donc que des chiens de cette espèce sont conduits non couplés, qu'ils quêtent ou lancent un animal, sans que la personne qui les accompagne les rappelle ou fasse aucun effort pour les retenir ou pour les rompre, le fait de chasse est incontestable. — Rouen, 17 juin 1831, de Biville, [D. 40.2.193] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 23, n. 38; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 20; Leblond, n. 184.

**290.** — A plus forte raison en est-il ainsi lorsque le maître des chiens les a découplés sur la lisière d'un bois ou les a excités à lancer en les appuyant; peu importe, d'ailleurs, que ce maître ait été muni ou non d'armes ou d'instruments de chasse, ou qu'il ait été trouvé porteur seulement d'un engin inoffensif, comme cet original dont M. de Neyremand rapporte l'aventure (p. 179), qui, n'ayant pu obtenir un permis de chasse, découplait consciencieusement ses chiens, et, pour se faire illusion, les suivait muni d'un fusil à canons de bois. — Cass., 17 févr. 1853, Perrot, [S. 53.1.669, P. 54.1.413, D. 53.5.74]; — 6 juill. 1854, Noblet, [S. 54.1.656, P. 56.1.39, D. 54.1.305] — Colmar, 26 avr. 1864, Pfeiffer, [cité par de Neyremand, p. 179]; — 28 mars 1867, [*Ibid.*, p. 183] — Paris, 16 févr. 1870, de Felcourt, [D. 70.2.57]

**291.** — Au surplus, en pareil cas, la race à laquelle appartient le chien importe peu. Qu'il s'agisse d'un chien courant ou d'un chien couchant, d'un chien de race pure ou d'un chien de race croisée, d'un chien de chasse ou d'un chien de cour, de berger ou d'agrément, dès lors que l'animal a poursuivi et capturé une pièce de gibier avec la participation de son maître ou sans que celui-ci ait rien fait pour le retenir, il y a fait de chasse de la part de ce dernier. — Rouen, 4 nov. 1853, Tiennot, [*Recueil de Rouen et de Caen*, 1853, p. 64] — Dijon, 21 juill. 1858, Chamarandes, [D. 59.2.83] — *Sic*, Leblond, n. 188; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 99.

**292.** — Dans les diverses hypothèses qui viennent d'être examinées, nous avons supposé des chiens recherchant ou poursuivant le gibier en présence de leur maître, soit que celui-ci les encourage et les excite, soit qu'il les laisse faire sans se préoccuper de les reprendre ou de les rompre. Mais il peut arriver que des chiens s'échappent du chenil où ils sont enfermés, ou brisent les chaînes qui les tenaient à l'attache, et parcourent la campagne ou les bois, à la poursuite des animaux sauvages, à l'insu ou contre le gré de leur propriétaire. En pareil cas, M. Petit (t. 1, p. 24, n. 40) pense qu'il faut faire une distinction : « Si, dit-il, ce sont des chiens courants ou des chiens d'arrêt qui ont recherché ou poursuivi le gibier, il y a fait de chasse dont leur maître doit répondre, quand il ne l'aurait ni provoqué ni toléré; c'était à lui de le prévenir. Si ce ne sont pas des chiens de chasse, mais bien des chiens de garde ou de fantaisie qui, abusant de leur liberté, ont couru dans un champ ou dans un bois et ont, par hasard, fait lever une pièce de gibier, on ne saurait aller jusqu'à dire qu'il y a fait de chasse, quand même ils auraient poursuivi la pièce de gibier pendant un temps plus ou moins long, parce que le maître ne pouvait ni prévoir ces faits accidentels, ni les empêcher; il n'y a de sa part ni volonté, ni intention, ni imprudence. »

**293.** — La généralité des auteurs se prononce contre cette distinction. On fait remarquer, avec beaucoup de raison, qu'il serait souverainement injuste de rendre le propriétaire des chiens responsable dans un cas plutôt que dans l'autre, lorsqu'il n'y a pas eu faute de sa part. De ce que le fait a été accompli par des chiens de chasse au lieu de l'être par des chiens de garde ou d'agrément, il ne s'ensuit pas que le maître ait concouru à leur action, lorsqu'au contraire, il a tout mis en œuvre pour les empêcher de vaguer. Le concours suppose une participation volontaire, une aide matérielle prêtée ou une adhésion morale donnée (V. *suprà*, n. 258); or, l'homme qui a enfermé ou attaché ses chiens ne peut pas raisonnablement être accusé d'avoir favorisé leur sortie, lorsqu'ils ont, contre son gré, forcé la clôture qui les emprisonnait ou rompu les liens qui les tenaient à l'attache, à moins que cette clôture ou ces liens ne fussent notoirement insuffisants pour les retenir. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 95; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 20; Leblond, n. 186; de Neyremand, p. 181; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 25.

**294.** — La Cour de cassation a donné à cette dernière opinion l'appui de son autorité, en décidant qu'il n'y avait point fait de chasse de la part d'un propriétaire dont le chien, obéissant à son seul instinct, avait, contre la volonté de son maître, parcouru la campagne en se livrant à la poursuite du gibier. — Cass., 21 juill. 1855, Lamacq, [S. 55.1.846, P. 56.1.323, D. 55.1.365]

**295.** — Ce qui n'empêcherait pas ce propriétaire d'être civilement responsable, dans les termes de l'art. 1385, C. civ., des dégâts causés par son chien dans la chasse d'autrui, s'il ne parvenait pas à établir que l'évasion de l'animal a été le résultat de circonstances auxquelles il lui était impossible de mettre obstacle. — V. *suprà*, v° *Animaux*, n. 185.

**296.** — Mais la faute ou la négligence du maître du chien devrait le faire considérer comme le complice de celui-ci. Il en serait ainsi, par exemple, dans le cas où, invité à plusieurs reprises par un garde, qui aurait surpris le chien chassant sur les terres confiées à sa surveillance, à le tenir enfermé ou à l'attache, il aurait persisté, malgré ces avertissements réitérés, à le laisser ou à le mettre en liberté.

**297.** — La cour de Nancy a condamné pour délit de chasse une personne qui, suivant une route en voiture, accompagnée d'un lévrier, avait laissé ce chien courir dans la plaine, à quelque distance, sans le rappeler. — Nancy, 4 déc. 1844, Worms, [P. 45.2.416, D. 45.2.5]

**298.** — Mais cette même cour est revenue, ultérieurement, sur sa première jurisprudence, et a jugé, au contraire, qu'un propriétaire voyageant en calèche ne devait pas être considéré comme ayant fait acte de chasse par cela seul qu'un lévrier à sa suite s'était écarté par intervalles de la grande route et avait parcouru la campagne en quête du gibier, mais, chaque fois, pour rejoindre immédiatement la voiture. Cette dernière décision est approuvée par plusieurs auteurs, qui soutiennent que le laisser-faire du maître ne suffit pas pour le rendre responsable du fait de son chien. — Nancy, 28 janv. 1846, Lhôte, [P. 46.2.71, D. 46.2.69] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 101, note; Leblond, n. 186; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, p. 49.

**299.** — Quoi qu'il en soit, aucune contestation ne pourrait s'élever, et le fait de chasse serait nettement caractérisé, si le

lévrier, au lieu de revenir à la voiture de son maître après chaque pointe poussée dans la plaine, avait été vu galopant sur les traces d'une pièce de gibier, et que, loin de le rappeler, le voyageur eût pris plaisir à l'observer et même se fût associé à la poursuite en dirigeant vivement sa voiture dans la direction suivie par le chien. — Bruxelles, 3 avr. 1869, [*Pasicr.*, 69. 2.203]

**300.** — En résumé, c'est faire acte de chasse que d'exciter un chien, de quelque espèce que ce soit, à rechercher ou à poursuivre le gibier, ou, lorsqu'on a la garde et la surveillance d'un chien, de le laisser volontairement chasser. A l'inverse, on n'encourt aucune responsabilité, de ce chef, lorsque l'animal s'est mis en chasse à l'insu de son maître ou malgré les efforts tentés pour l'en empêcher. — V. Paris, 22 mars 1861, Castelbon, [cité par Sorel, *Du droit de suite et la propriété du gibier*, p. 53 et 54] — Trib. Versailles, 25 avr. 1840, Cleftie, [*Ibid.*]

**301.** — La loi sur la police de la chasse (art. 9) permet aux préfets d'interdire, dans l'intérêt de la conservation des œufs et couvées d'oiseaux, la divagation des chiens à travers la campagne. Les infractions aux arrêtés pris, en pareille circonstance, sont punies des peines portées par l'art. 11, L. 3 mai 1844. — V. *infrà*, n. 1019 et s.

**302.** — La divagation des chiens peut aussi être interdite, soit par le préfet, soit par le maire (en vertu de l'art. 91, L. 5 avr. 1884), en vue de garantir la sécurité publique ou de protéger les récoltes contre les dégâts que ces animaux peuvent y occasionner en parcourant les cultures. Les contrevenants aux arrêtés pris dans ce but et, d'ailleurs, réguliers, ne commettent point un délit de chasse, mais encourent la peine de l'amende depuis un franc jusqu'à cinq francs, conformément à l'art. 471-15°, C. pén. — V. *suprà*, v° *Animaux*, n. 87 et s.

**303.** — En principe, le fait de poursuivre le gibier, seul, sans chiens et sans armes ou engins d'aucune sorte, ne constitue pas un acte de chasse, car, à moins d'un hasard exceptionnel, une pareille poursuite est vaine et ne fait courir aucun risque au gibier; cependant, il faudrait en décider autrement si l'animal poursuivi était blessé et hors d'état de fuir, par exemple, s'il s'agissait d'un cerf ayant une patte cassée. — Angers, 12 août 1872, Poupelin, [D. 73.2.51] — *Sic*, Leblond, n. 190; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 116 et 117.

**304.** — Il est permis de trouver rigoureuse la condamnation pour délit de chasse prononcée par la cour d'appel d'Aix contre une personne qui s'était bornée à poursuivre des perdreaux à la course sur le terrain d'autrui, sans la permission du propriétaire. — Aix, 26 août 1819, [cité par Perrève, p. 259]

**305.** — Toutefois, l'arrêt précité ne pourrait qu'être approuvé, si la poursuite avait été organisée de telle sorte que la capture des perdreaux fût possible. Ainsi, dans certaines localités du midi de la France, au dire de M. Petit, des chasseurs faisant partie d'une même société, se dispersent parfois, sans armes, dans la plaine de manière à cerner un espace de terrain plus ou moins considérable; ils marchent en se rapprochant et cherchent à faire lever des perdrix. Lorsqu'une compagnie prend son vol, elle est immédiatement signalée et, à peine touche-t-elle terre, à la remise, qu'on la force à s'envoler de nouveau; on agit de même à la seconde remise, et ainsi de suite, jusqu'à ce que les volatiles épuisés et à bout de forces se laissent prendre à la main. Il est certain que, dans ces conditions, la poursuite des perdrix doit être envisagée comme un acte de chasse. — Petit, t. 1, p. 8, n. 4.

**306.** — La simple détention d'appareils ou d'instruments propres à capturer les mammifères réputés gibier ou les oiseaux vivant à l'état sauvage, ne constitue pas par elle-même un acte de chasse; elle ne revêt ce caractère qu'autant qu'on utilise ces appareils ou instruments, ou qu'on se dispose à les employer. Il faut ajouter que la détention de certains engins est, néanmoins, considérée par elle-même comme un délit et peut entraîner une condamnation correctionnelle contre le détenteur. — Championnière, p. 84; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 69. — V. *infrà*, n. 1485 et s.

**307.** — Conformément au principe posé au numéro précédent, il faut voir un acte de chasse dans le fait d'un individu trouvé tendant des filets destinés à la capture du gibier. — Cass., 9 nov. 1831, Joly, [S. 31.1.428, P. chr.]; — ou surpris dans un champ, porteur d'un filet et épiant l'occasion de le tendre. — Trib. corr. Nogent-le-Rotrou, 17 juin 1874, Huart, [*Gaz. des trib.*, 24 et 25 août 1874]

**308.** — Il en est de même de la pose, dans un bois, le long d'une haie ou dans les moissons, de collets en fil de laiton ou en fil de fer, destinés à la capture des chevreuils, lièvres ou lapins, et de la levée de ces engins, alors même qu'aucun animal ne serait pris. — Cass., 8 mai 1824, Gabillot, [S. et P. chr.]; — 5 nov. 1829, Jupinet, [S. et P. chr.]

**309.** — Lorsque la pose ou la levée des collets n'a pu être constatée *de visu*, la décision est plus délicate. Suivre les lignes d'un bois, s'approcher d'un collet tendu, rôder à l'entour, le toucher même, ne sont pas, en général et par eux-mêmes, des faits suffisants pour constituer en délit l'auteur de ces démarches. Cependant la culpabilité du promeneur ne serait guère douteuse, si l'engin était placé de telle sorte qu'il fût pour ainsi dire impossible à tout autre qu'à son propriétaire de le découvrir, ou si les allures suspectes du personnage dénotaient clairement qu'il se sent en faute, par exemple, s'il se hâtait de prendre la fuite à l'approche du garde. C'est surtout en pareil cas que les tribunaux doivent tenir grand compte de la réputation et des antécédents personnels. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 80.

**310.** — La cour d'Angers a relevé l'existence d'un délit à la charge d'un individu qu'on avait vu quitter sans motif une ligne, dans une forêt, se diriger directement à travers bois, en parcourant un espace de plus de cent mètres, vers un collet à cerf, puis, arrivé à une quinzaine de mètres de l'endroit où il était tendu, se baisser pour le bien observer, et s'éloigner en apercevant les gardes; il était évident que nul ne pouvait connaître la situation d'un engin placé dans de telles conditions, en dehors de celui qui l'avait tendu. — Angers, 10 mars 1879, de Levis Mirepoix, [D. 81.2.28]

**311.** — Aucune hésitation ne serait permise si le coupable était surpris tenant à la main le gibier qu'il vient de détacher du collet. — Cass., 20 juill. 1883, Griffani, [S. 85.1.334, P. 85. 1.798, D. 83.5.59]

**312.** — C'est évidemment se livrer à la chasse que de disposer des gluaux pour prendre les petits oiseaux. — Cass., 27 févr. 1845, Magagnosc, [S. 45.1.387, P. 45.2.123, D. 45.1.169] — Angers, 17 sept. 1845, Gué, [P. 48.2.413, D. 46.2.40] — *Sic*, Cival, p. 3, n. 11; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 131.

**313.** — C'est également faire acte de chasse que de tendre des lacets de crin pour capturer les perdrix ou les grives, de poser des collets à ressort pour prendre les bécasses (ces engins portent, dans quelques pays, le nom de régipeaux), ou de tendre des raquettes ou sauterelles.

**314.** — Il a même été jugé qu'un enfant qui, par manière de passe-temps, disposait des raquettes dans un jardin pour prendre des petits oiseaux, était en action de chasse. — Dijon, 9 déc. 1874, Diez, [D. 78.5.87]

**315.** — On s'est demandé si l'oiseleur qui fait métier de prendre des oiseaux de chant ou d'agrément, dits oiseaux de volière, non dans le but de les faire périr et de les employer à l'alimentation, mais au contraire avec l'intention de les conserver vivants, de les nourrir et de les élever, devait être assimilé à un chasseur ordinaire lorsqu'il se livrait à la capture de ses sujets. L'affirmative n'est pas douteuse. « Pour être fidèle à la pensée de la loi, a dit le garde des sceaux dans l'instruction adressée aux procureurs généraux, le 9 mai 1844 (V. Gillon et Villepin, p. 420), il faut entendre le mot de chasse dans le sens le plus général et l'appliquer sans distinction à la recherche, à la poursuite de tout animal sauvage ou de tout oiseau. C'est ainsi, au surplus, que ce mot a été entendu, même sous l'empire de la législation de 1790 et de 1812; il en résulte que, quel que soit l'animal sauvage ou l'oiseau que l'on chasse, et s'il s'agit d'oiseaux de passage, quels que soient le moyen ou procédé de chasse dont on soit autorisé à se servir, un permis de chasse est nécessaire ». — Berriat Saint-Prix, p. 123 et s. (Berriat Saint-Prix avait émis d'abord une opinion différente, p. 11); Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 134.

**316.** — L'usage s'est introduit, depuis quelques années, de disposer, dans la clôture des parcs ou des domaines entourés de murs, de palissades ou de grillages, des trappes mobiles à bascule, permettant au gibier à poil de s'introduire dans l'intérieur de l'enclos, mais disposées de telle sorte qu'une fois entrés, les animaux soient dans l'impossibilité d'en sortir. La question s'est posée de savoir si ces trappes mobiles étaient des engins de chasse et des engins prohibés. La négative l'a emporté. On ne doit, en effet, considérer comme engins de chasse que les appareils ou instruments qui, par eux-mêmes, matériellement et directement, arrêtent le gibier et le mettent, vivant ou mort, à la

disposition de celui qui les a placés. Or, un animal qui a pénétré dans un espace clos, par une ouverture qui s'est refermée derrière lui, s'il est captif à la rigueur, n'est pas encore en la possession du propriétaire du sol, à qui il reste des efforts à faire pour s'en emparer. D'ailleurs, personne n'oserait soutenir qu'un propriétaire fait acte de chasse en tenant ouvertes les portes de son parc et en les faisant renfermer par ses gens sur une pièce de gibier qui y aurait pénétré. Comment, dès lors, le caractère de l'acte pourrait-il être modifié par la substitution d'un procédé automatique à la main d'homme. — Cass., 22 juill. 1861, de Hauregard, [S. 61.1.825, P. 62.96, D. 61.1.475]; — 18 déc. 1886, Barbier de la Serre, [S. 87.1.140, P. 87.1.315, D. 87.1.288]

**317.** — La doctrine qui vient d'être exposée et qui est celle de la Cour de cassation, a été appliquée dans une affaire où il s'agissait d'un clos d'un hectare environ, situé à proximité de la forêt de Compiègne et entouré d'une clôture en planches d'une hauteur d'un mètre trente centimètres, dans laquelle les propriétaires avaient pratiqué seize petites ouvertures, ouvrant et fermant à volonté à l'aide de planchettes mobiles. — Trib. Compiègne, 26 sept. 1874, Chatelain et Robillard, [J. *le Droit*, 8 oct. 1874]

**318.** — Il faut cependant se garder de l'exagérer. Sans doute, on peut admettre que les trappes mobiles ne soient pas des engins de chasse, mais à la condition que le domaine dans la clôture duquel les ouvertures ont été pratiquées, soit assez vaste pour que les animaux qui y pénètrent ne soient pas sous la main du propriétaire, et pour qu'on puisse dire d'eux qu'ils sont encore *in laxitate naturali*. Mais si l'étendue du terrain clos était tellement exiguë que le gibier y fût à la disposition du propriétaire, on devrait reconnaître aux trappes mobiles le caractère de véritables engins, car elles serviraient alors à procurer directement la capture des animaux sauvages. C'est ce qui ressort des motifs de l'arrêt de cassation, du 18 déc. 1886, cité *suprà*, n. 316. Il en serait ainsi, par exemple, si l'espace entouré de clôtures était une cour ou un jardinet de quelques mètres carrés de superficie; dans ce cas, la cour ou le jardinet devrait être assimilé à un piège de grandes dimensions. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 135.

**319.** — D'après quelques auteurs, l'emploi de trappes mobiles deviendrait un mode de chasse si le propriétaire du terrain clos avait disposé, à l'intérieur, des substances propres à attirer le gibier. « Il est évident, disent MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 137), qu'il n'y aurait plus question et que la culpabilité serait indiscutable si le propriétaire de l'enclos avait semé des graines ou mis des drogues et appâts, afin d'attirer le gibier chez lui. » — De Neyremand, p. 216.

**320.** — L'évidence, toutefois, n'apparaît pas aussi clairement qu'on veut bien le dire. La question qui se pose, en effet, n'est pas de savoir si le gibier a été ou non attiré par le propriétaire du domaine clos, mais bien s'il est tombé ou non en son pouvoir par le fait des trappes mobiles. Si, en réalité, il est resté à l'état de liberté naturelle, grâce aux dimensions de l'enclos dans lequel il a pénétré, il est impossible de soutenir que les trappes aient joué, à son égard, le rôle d'engins de chasse, malgré la ruse employée pour le déterminer à les franchir. Néanmoins, on peut se demander si l'acte du propriétaire de l'enclos n'engage pas sa responsabilité civile au regard des propriétaires voisins. — V. *infrà*, v° *Responsabilité*.

**321.** — La cour de Douai, appelée à trancher la difficulté, s'est prononcée dans le sens qui vient d'être indiqué. Elle a jugé qu'il était impossible d'assimiler à des engins de chasse, des châssis à coulisses disposés dans une haie entourant une pâture et garnis de planchettes mobiles agencées de façon à permettre l'entrée du gibier à poil, mais à s'opposer à sa sortie; elle a jugé, en même temps, qu'il importait peu qu'à l'intérieur de la pâture, se trouvassent disposés des tas de betteraves et de choux pouvant servir d'appât au gibier. — Douai, 22 juin 1886, Hennion, [S. 87.2.5, P. 87.1.86, D. 86.2.286]

**322.** — C'est pendant la nuit que les animaux sauvages ont l'habitude d'aller au gagnage, c'est-à-dire de circuler, en quête de leur nourriture. Il leur arrive souvent, à la suite de ces pérégrinations nocturnes, de ne point revenir au lieu d'où ils sont partis, mais de se remettre non loin de l'endroit où ils se sont repus. Certains propriétaires, désireux de conserver leur gibier, font disposer, avant la nuit, à la limite de leurs propriétés, des épouvantails destinés à l'effrayer et à l'empêcher de passer sur les terres environnantes; ces épouvantails, en général, consistent en des banderolles fixées à des piquets ou à des cordes tendues à une certaine hauteur au-dessus du sol. Quelquefois, ces appareils, au lieu d'être installés avant la fin du jour, sont mis en place avant le lever du soleil, afin de retenir les animaux venus des fonds voisins pour faire leur nuit. Dans tous les cas, ces épouvantails ne doivent pas être considérés comme des engins de chasse, car ils ne sont pas susceptibles de procurer, par eux-mêmes, la capture du gibier. — Cass., 16 juin 1866, Lombard, [S. 66.1.414, P. 66.1103, D. 66.1.365] — Paris, 31 mars 1865, Lagnon, [S. 65.2.209, P. 65.853, D. 66.2.80]; — même date, Bizet, [D. 66.2.80] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 74; Leblond, n. 129; de Neyremand, p. 159, n. 16.

**323.** — Quelques tribunaux ont adopté l'opinion contraire; mais il ne faut pas attacher une trop grande importance aux décisions dont il s'agit, car elles ont été rendues antérieurement à l'arrêt de la Cour de cassation cité au n° précédent. — Trib. Rambouillet, 26 janv. 1865, Lagnon, [D. 66.2.80] — Ce jugement a été cassé par l'arrêt de la cour de Paris du 31 mars 1865, précité. — Trib. Fontainebleau, 7 mai 1862, Parent, [D. *Rép.*, *Suppl.*, v° *Chasse*, n. 84]

**324.** — Cependant, le tribunal correctionnel de Compiègne a refusé de s'incliner devant la jurisprudence de la cour suprême; il a décidé, en effet, que la plantation de petits jalons munis de papier blanc à l'entrée d'un terrier ayant pour but d'empêcher les lapins de sortir et de permettre de les fureter avec plus de succès, constituait un commencement de furetage, c'est-à-dire un acte de chasse. — Trib. corr. Compiègne, 23 nov. 1880, Guilbert, [J. *le Droit*, 3 août 1881]

**325.** — Les banderolles sont parfois remplacées par des hommes postés autour du domaine qu'on veut protéger et ayant pour mission de faire tout le bruit possible, afin d'épouvanter le gibier et de l'empêcher d'en sortir. Les hommes qui remplissent cet office ne font pas acte de chasse. — Trib. Bruxelles, 5 févr. 1878, [cité par Jamar, *Rép.*, v° *Chasse*, n. 93]

**326.** — On ne fait pas acte de chasse, lorsqu'on tue des pigeons domestiques, quelles que soient, d'ailleurs, les circonstances dans lesquelles le fait vient à se produire. D'une part, en effet, il va de soi que le propriétaire est libre de tuer les pigeons qui lui appartiennent comme bon lui semble, même à coups de fusil, et que, ce faisant, il ne chasse pas, car il ne fait qu'exercer son droit de propriété sur des animaux domestiques en sa possession. D'autre part, celui qui tue les pigeons d'autrui, à une époque où il est permis de laisser les colombiers ouverts, se rend coupable de meurtre d'animaux domestiques et encourt la pénalité portée contre ce genre de contravention, à moins que cette destruction n'ait été commandée par la nécessité de protéger les récoltes; mais dans l'un, comme dans l'autre cas, le destructeur ne chasse pas plus que celui qui tue des volailles appartenant à autrui. Reste une dernière hypothèse, dans laquelle l'hésitation pourrait, à la rigueur, se justifier. Les propriétaires fonciers et leurs représentants, possesseurs ou fermiers, sont autorisés à détruire, sur leur terrain, les pigeons d'autrui laissés en liberté, lorsqu'un arrêté municipal a ordonné la fermeture des colombiers; la loi du 4 août 1789, qui consacre leur droit, dans son art. 2, déclare qu'en pareil cas, ces volatiles doivent être regardés comme *gibier*, ce qui pourrait faire croire que leur destruction doit être assimilée à un fait de chasse. Mais il ne faut pas se méprendre sur la portée de cette expression; en l'employant, le législateur a voulu faire entendre que le meurtrier pouvait, sans commettre un vol, s'approprier les pigeons tués par lui; du reste, il faut remarquer que ces oiseaux ne sont pas réputés gibier *ergà omnes*, mais seulement au regard du propriétaire foncier et de ses ayants-droit. En réalité, le propriétaire qui use de la faveur qui lui est accordée par la loi, ne chasse pas : il défend sa propriété contre les atteintes d'animaux domestiques d'une espèce particulière, appartenant à autrui. Conséquemment, il n'est pas assujetti à l'obligation de prendre un permis, et il n'a pas à se préoccuper de savoir si la chasse est ouverte ou fermée : la faculté dont il jouit peut être exercée en tout temps. — V. *infrà*, n. 1153, et *suprà*, v° *Animaux*, n. 265 à 294. — Villequez, *Du droit de destruct. des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 78; Leblond, n. 151; de Neyremand, p. 398; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 140 et s.

**327.** — Celui qui tue des lapins au fusil ou qui les prend à l'aide de furets et de bourses, dans une garenne ouverte, c'est-

à-dire dans un bois non clos, fait assurément acte de chasse, car les lapins sont, comme toutes les autres espèces de gibier et par leur nature, des animaux sauvages, qui n'appartiennent à personne et qui ne deviennent propriété particulière que quand ils sont enfermés ou tout au moins établis dans un lieu spécialement destiné à les conserver et à les multiplier. — Cass., 13 août 1840, Desmard, [S. 40.1.732, P. 40.2.443]

**328.** — Si la garenne est fermée, c'est-à-dire entourée de murs, fossés pleins d'eau ou clôtures continues et suffisantes pour empêcher le gibier d'en sortir, il faut faire une distinction suivant que les lapins qu'elle renferme sont ou non en état d'être considérés comme étant en la possession du propriétaire du fonds. On peut dire que les lapins sont à la disposition du propriétaire lorsqu'ils sont enfermés dans un clapier ou dans une garenne fermée, de très-petites dimensions; dans ce cas, celui qui s'emparerait d'eux sans permission, commettrait un vol et serait passible des peines portées par le Code pénal contre ce genre de délit. Le même fait devrait, au contraire, être assimilé à un délit de chasse, s'il était commis dans une garenne assez étendue pour qu'il fût impossible d'admettre que les lapins s'y trouvent en la possession immédiate du propriétaire. En somme, la question doit être résolue en fait par les tribunaux, selon les circonstances. — Perrève, p. 305; Cival, p. 14, n. 58; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 119 à 121. — Gillon et Villepin (p. 234) pensent que le fait constitue un vol, quelle que soit l'étendue de l'enclos.

**329.** — En principe, l'enlèvement ou la destruction des œufs ou couvées d'oiseaux ne constitue pas un acte de chasse. Cela résulte des dispositions de l'art. 4, *in fine*, L. 3 mai 1844. Cet article se borne à interdire l'enlèvement et la destruction des œufs ou couvées de faisans, de perdrix et de cailles sur le terrain d'autrui; d'où il faut conclure qu'il est permis au propriétaire de prendre ou de détruire, en tout temps, sur son terrain, les œufs et couvées de toutes les espèces d'oiseaux, y compris ceux des trois espèces qui viennent d'être mentionnées, et qu'il n'est défendu à personne d'enlever ou de détruire, sur le terrain d'autrui, les œufs et les couvées d'oiseaux, quels qu'ils soient, à l'exception de ceux de ces trois espèces, même à l'époque où la chasse est fermée. En réalité donc, les œufs et couvées ne sont pas assimilés au gibier; dès lors, ce n'est pas chasser que de se livrer à leur enlèvement ou à leur destruction. Ce refus d'assimilation, qui peut se justifier pour les œufs, ne s'explique guère pour les couvées. On a donné pour raison que les petits oiseaux, tant qu'ils sont sous l'aile de leur mère ne jouissent pas de leur liberté naturelle et qu'ils sont à la disposition de l'homme, comme les choses inanimées, telles que le gibier tué. Mais, si cette allégation est exacte, dans une certaine mesure, en ce qui touche les oiseaux qui demeurent pendant un certain temps dans leur nid, après l'éclosion des œufs, elle est purement gratuite à l'égard des espèces comprises dans l'un des trois ordres des gallinacés, des échassiers ou des palmipèdes, dont les petits courent ou nagent, à la suite de leur mère, immédiatement après leur naissance. Quoi qu'il en soit de l'intention du législateur, les dispositions de la loi sont formelles. — Cass., 10 févr. 1852, Cuisinier, [S. 53.1.589, P. 53.2.653] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 43; Camusat-Busserolles, p. 67; Rogron, p. 80; Gillon et Villepin, n. 113; de Neyremand, p. 120. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 479 et 480; Chenu, p. 13, n. 7. — V. aussi Championnière, p. 37. — V. *infrà*, n. 1032 et s.

**330.** — De ce que les œufs et couvées ne sont pas assimilés au gibier, il faut tirer cette conséquence que les pots-à-moineaux ne sont pas des engins de chasse, car ces appareils mobiles, que l'on dispose, dans certains villages, contre les murs des maisons, et qui sont destinés à abriter les couvées des moineaux, servent seulement à faciliter la capture des petits. Toutefois, si ces appareils étaient utilisés pour la capture des parents, il faudrait voir dans le fait de les lever un acte de chasse. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 133. — Gillon et Villepin (p. 172, n. 180) considèrent le pot-à-moineaux comme un engin de chasse parce qu'il peut servir à s'emparer de la mère qui couve ses petits.

**331.** — A partir de quel moment l'oiseau cesse-t-il de faire partie de la couvée pour devenir un gibier? Nous pensons que ce doit être à l'époque où il quitte le nid et où il commence à prendre son essor.

**332.** — Au surplus, l'autorisation générale donnée par la loi relativement à l'enlèvement et à la destruction des œufs et couvées, peut être restreinte à certaines espèces ou même radicalement supprimée par les préfets, dans l'intérêt de la conservation ou de la multiplication des oiseaux (L. 3 mai 1844, art. 9).

**333.** — Il faut ajouter que ce qui vient d'être dit des couvées d'oiseaux ne concerne pas les petits des mammifères rangés dans la catégorie du gibier. Ces petits, quels que soient leur âge et leur force, ne se distinguent pas de leurs parents, au point de vue de l'application de la loi sur la police de la chasse. — V. Gillon et Villepin, p. 114, n. 113.

### § 3. *Actes préparatoires.*

**334.** — On désigne sous le nom d'actes préparatoires de chasse ceux qui ont uniquement pour objet de rendre la chasse plus facile ou plus fructueuse, de la préparer, en un mot, mais qui ne constituent pas une participation directe à la poursuite du gibier ou à la recherche qui peut en être faite en vue d'une poursuite ultérieure. Les actes préparatoires ne sont pas des actes de chasse. Il convient donc de les distinguer avec soin de l'acte initial, qui marque le début des opérations destinées à procurer la capture du gibier, et des actes de coopération, qui sont caractérisés par l'assistance prêtée au chasseur pour l'aider à s'emparer de sa proie. Cette distinction est importante à faire, car elle a des conséquences pratiques; ainsi, pour faire un acte préparatoire, il n'est pas nécessaire d'être muni d'un permis de chasse; de même, l'acte peut être exécuté pendant la nuit ou avant l'ouverture de la chasse, sans entraîner l'application d'aucune peine. A l'inverse, le permis est exigé de quiconque fait acte de chasse, et aucun acte de cette nature ne peut être exécuté de nuit ou pendant que la chasse est fermée. La qualification, du reste, est parfois délicate; elle est l'œuvre des tribunaux, qui ont été appelés à statuer sur un certain nombre d'espèces, dont les principales vont être passées en revue. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 69; Chenu, p. 18, n. 11.

**335.** — On sait que la Cour de cassation décide que la quête à trait de limier est un acte initial de chasse (V. *suprà*, n. 288); il en est de même de la recherche des animaux faite, en vue de les remettre, sans chiens et au moyen de la simple inspection des voies et des foulées. Dans un cas comme dans l'autre, celui qui fait le bois et détourne la bête à donner aux chiens, concourt directement à sa capture, puisque c'est son opération qui seule permet de l'attaquer à coup sûr. — Cass., 29 juin 1889, Pellé de Champigny, [S. 89.1.447, P. 89.1.1088] — S'il en était ainsi, il faudrait décider qu'on ne pourrait faire le bois avant le lever du soleil, sous peine de commettre un délit. Nous hésitons à proposer une telle solution qui serait en contradiction avec les usages en matière de chasse à courre. La plupart du temps on fait le bois de grand matin et souvent, surtout en décembre et janvier, avant le lever du soleil. Ce procédé n'a, croyons-nous, rien de contraire à la loi. — V. *suprà*, n. 288.

**336.** — Le fait de ramasser des fumés, des moquettes ou des laissées et de les présenter à l'assemblée peut, s'il est accompagné d'autres circonstances, telles que l'inspection des coulées existant dans les taillis, l'examen des traces d'animaux rencontrées, les remarques faites au moyen de brisées hautes ou basses, révéler l'intention de l'auteur de faire le bois; mais, par lui-même et isolément, il ne saurait constituer un fait de chasse. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 92. — *Contrà*, J. Lavallée, *La chasse à courre*, p. 7; Lavallée et Bertrand, p. 39.

**337.** — D'après M. Joseph Lavallée, celui qui, à l'assemblée, reçoit le rapport des hommes ayant fait le bois et qui décide quel animal on doit attaquer, fait un acte de chasse. Nous ne saurions partager cet avis. Pour nous, il n'y a qu'un acte préparatoire dans le choix et la désignation du buisson où l'attaque doit avoir lieu. — J. Lavallée, *La chasse à courre*, p. 8.

**338.** — Découpler des chiens courants sur la piste d'un animal, remis ou non, en les appuyant, soit qu'il s'agisse d'attaquer une bête détournée ou de lancer à la billebaude, fouler l'enceinte avec les chiens en les animant de la voix, découpler un relais, dans la chasse à courre, et le guider sur la voie de la bête de chasse, relever un défaut et ramener la meute à la bonne voie, sont, à notre avis, autant d'actes de coopération à la chasse, car, en les effectuant, on contribue directement à la prise de l'animal.

**339.** — La personne appelée, dans une chasse à courre, à servir la bête, au moment de l'hallali, soit au couteau de chasse, soit à la carabine, fait incontestablement acte de chasse. — J. Lavallée, *La chasse à courre*, p. 8.

**340.** — En revanche, on ne doit point considérer comme participant à la chasse, l'individu qui procède à ce qu'on appelle la curée, c'est-à-dire qui vide et qui dépouille la bête tuée, pour la partager ensuite entre les chiens. En effet, avant qu'il ne soit procédé à cette opération, la chasse est terminée, puisque l'animal est mort.

**341.** — Poser des banderolles pour empêcher le gibier de quitter un fonds (V. *suprà*, n. 322 et s.), boucher des gueules de terrier pendant la nuit afin qu'un plus grand nombre de lapins se trouve sur le terrain de chasse, le lendemain, ou les carter pour prévenir la sortie de ces animaux (V. *suprà*, n. 324), sont évidemment des actes purement préparatoires. — Chenu, p. 19.

**342.** — Mais il faut voir un acte de chasse bien caractérisé dans le fait d'un garde qui furète des terriers, à blanc, c'est-à-dire sans que les ouvertures en soient fermées par des bourses, dans le but de répandre les lapins au dehors. Il peut arriver, en effet, en pareil cas (les chasseurs savent que le fait se produit fréquemment) que le furet se saisisse d'un lapin et le tue au fond du terrier. — Chenu, p. 19.

**343.** — Le transport d'engins servant à la capture du gibier est, tout au plus, un acte préparatoire, comme le fait de s'armer d'un fusil ou d'introduire des cartouches dans les canons d'une arme à feu. Ce serait donc à tort que l'on considérerait comme étant en action de chasse, l'individu trouvé dans un bois ou dans une garenne, muni de furets et de bourses pour prendre les lapins. Bien que l'intention de fureter soit probable, néanmoins, elle n'a pas été encore réalisée, et n'a même pas reçu un commencement d'exécution. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 73, — *Contrà*, Championnière, p. 86.

**344.** — Il en est de même de la plantation des piquets destinés à supporter les nappes ou filets employés dans la chasse aux oiseaux. Cette opération n'a pas, en effet, un rapport direct avec la capture des volatiles, car les pieux et piquets ne peuvent, sans l'adjonction des filets, être utilisés pour la chasse, et celui qui les plante ne coopère pas plus à la proie du gibier que le charpentier qui construit une cabane devant servir à des chasseurs pour se mettre à l'affût. — Toulouse, 14 janv. 1864, Gayrard, [S. 64.2.62, P. 64.553, D. 64.5.40] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 72; Leblond, n. 195. — Quant à la pose des filets, V. *suprà*, n. 307.

### § 4. *Auxiliaires du chasseur. — Spectateurs.*

**345.** — Pour accomplir certains actes ou pour pratiquer certains modes de chasse, le chasseur a besoin d'être aidé par des tiers. Si ces auxiliaires prennent une part active à la direction de la chasse et s'ils coopèrent personnellement à la capture ou à la mort du gibier, ils doivent être assimilés, de tous points, au chasseur lui-même, et, notamment, être astreints à l'obligation du permis de chasse; il en est autrement, s'ils ne font que remplir un rôle purement mécanique, s'ils agissent, en quelque sorte, comme des machines, intelligentes à la vérité, mais obéissant à une impulsion supérieure. Tel est le principe d'après lequel il convient d'établir entre eux une distinction; les premiers peuvent être qualifiés d'*auxiliaires principaux*, les seconds, d'*auxiliaires accessoires*. Parmi les auxiliaires du chasseur, on remarque: 1° le piqueur; 2° le valet de limier; 3° le valet de chiens; 4° le traqueur ou rabatteur; 5° le porte-carnier; 6° d'autres aides qui n'ont pas de nom spécial. Nous allons étudier les fonctions de chacun d'eux.

**346.** — Le rôle du piqueur est d'une grande importance dans la chasse aux chiens courants et à tir; il est prépondérant dans la chasse à courre. C'est le piqueur qui fait le bois, qui découple les chiens et les appuie de la voix et du cor, qui foule l'enceinte, qui maintient la meute dans la voie de l'animal de chasse, en relevant les défauts et en empêchant les changes. La plupart des actes qu'il est appelé à faire, pour remplir les devoirs de son emploi, sont des actes de chasse. Aussi les auteurs sont-ils d'accord avec les tribunaux pour décider qu'il doit être soumis à toutes les obligations que la loi impose aux chasseurs, spécialement, à l'obligation de se munir d'un permis, soit qu'il porte des armes, telles que fusil, carabine, pistolet ou couteau de chasse, soit qu'il suive la meute sans armes. — Cass., 18 juill. 1846, Paulard, [*Gaz. des trib.*, 19 juill. 1846] — Orléans, 12 mai 1846, Même partie, [*Gaz. des trib.*, 12 juin 1846]; — 11 août 1885, Rethac, Millier et autres, [S. 86.2.19, P. 86.1.110] — Trib. Bordeaux, 4 févr. 1848, de L..., [J. *le Droit*, 10 févr. 1848] — Trib. Baugé, 21 mars 1881, de Talhouët, de Juigné et autres, [*Gaz. des trib.*, 29 mai 1881] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 29, n. 41; Gillon et Villepin, 2e suppl., p. 10; Cival, p. 35, n. 21; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 521; Chenu, p. 17.

**347.** — Le valet de limier qui a pour mission de faire le bois en tenant en laisse un chien dressé à se rabattre sur la voie de certains animaux, est dans le même cas que le piqueur. — V. *suprà*, n. 288.

**348.** — Quant au valet de chiens, dont les fonctions consistent simplement à nettoyer le chenil, à soigner les chiens, à les coupler et à les découpler, soit à l'attaque, soit aux relais, sur les ordres que lui donne le maître de l'équipage ou le piqueur, à les rompre ou à les rallier, suivant les instructions qu'il reçoit, ce n'est, en somme, qu'un auxiliaire accessoire de l'auxiliaire principal qui est le piqueur; en général, il ne fait point, par lui-même, acte de chasse et n'a pas besoin de permis. Toutefois, le contraire devrait être admis, si le valet de chiens, sortant de ses attributions subalternes et secondaires, participait directement à la poursuite de l'animal de chasse, en appuyant les chiens en donnant du cor, ou en relevant les défauts. — Orléans, 11 août 1885, précité. — *Sic*, Lavallée et Bertrand, p. 36; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 91; Chenu, p. 17.

**349.** — La chasse en traque ou en battue est une variété de la chasse à tir, dans laquelle les animaux, au lieu d'être mis sur pied par des chiens courants, sont poussés sur les tireurs par des hommes espacés dans le bois ou dans la plaine; ces hommes marchent en ligne, en faisant du bruit pour forcer le gibier à se lever et à passer à portée des chasseurs. Ce mode de chasse est parfaitement licite (V. *infrà*, n. 901). Les traqueurs ou rabatteurs remplaçant les chiens et en faisant l'office, devraient logiquement être assimilés à de simples instruments dans la main de celui qui les occupe; et comme, par eux-mêmes, ils sont hors d'état d'appréhender le gibier, il faudrait en conclure qu'ils ne font pas acte de chasse lorsqu'ils prennent part à un rabat. La jurisprudence, toutefois, est fixée en sens contraire. — Cass., 15 déc. 1870, Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.1.39, P. 71.62, D. 70.1.447] — Cass. (ch. réun.), 16 janv. 1872, Même affaire, [S. 72.1.42, P. 72.68, D. 72.1.145]; — 2 janv. 1880, Gau, [S. 80.1.390, P. 80.922] — Amiens, 30 mars 1871, Pillon de Saint-Philbert, [D. 72.1.145] — Chambéry, 17 nov. 1880, Dubourgeat, [D. 82.5.76] — Bruxelles, 21 avr. 1866, [cité par Jamar, *Répertoire*, v° *Chasse*, n. 66]

**350.** — De ce que les traqueurs sont réputés faire acte de chasse, il semblerait résulter qu'ils sont pénalement responsables, s'ils s'associent à une chasse illicite à raison, soit de ce qu'elle a lieu en temps prohibé, en temps de neige ou sur le terrain d'autrui, soit de ce que le ou les chasseurs ne possèdent pas de permis de chasse. Ainsi donnée, en termes absolus, cette solution nous paraîtrait cependant susceptible de controverse. S'il s'agit de traqueurs au service du chasseur et ainsi placés sous sa dépendance, ils pourront, à notre avis, invoquer comme cause d'absolution la contrainte morale qu'exerce sur eux leur maître, et qui fait disparaître la volonté coupable. Si, au contraire, il s'agit de traqueurs loués pour cet usage et qui se sont livrés librement à la chasse en vue du salaire que cet office leur a momentanément procuré, ils tomberont sous le coup de la loi. — V. Rogron, *C. de la chasse*, Append., p. 541. — V. aussi, sur les distinctions dont cette question est susceptible, Gillon et Villepin, *Man. de la chasse*, n. 244; Perrève, p. 844; de Neyremand, p. 140 et s.

**351.** — Cependant quelques tribunaux ont adopté l'opinion contraire. Les motifs sur lesquels sont basées leurs décisions, sont que la traque ne diffère de la chasse à tir, aux chiens courants, que par la substitution des hommes aux chiens, et que les traqueurs ne font qu'un acte de chasse incomplet, puisqu'ils agissent, non dans le but de prendre eux-mêmes possession du gibier, mais en vue de le pousser dans la direction des tireurs, comme une meute pourrait le faire. Ce sont, en réalité, des agents purement passifs, auxquels on ne saurait imputer les circonstances qui peuvent rendre délictueux le fait de chasse. — Dijon, 28 nov. 1845, Robert du Gardier, de Grancey et autres, [D. 46.2.5] — Liège, 11 mars 1871, [*Pasicr.*, 1871.2.213] — Trib. Nivelles, 5 févr. 1876, [cité par Jamar, *Répertoire*, v° *Chasse*, n. 602]

**352.** — Quoi qu'il en soit, on est généralement d'accord pour reconnaître que les traqueurs ne sont que des auxiliaires accessoires, et que, comme tels, ils ne sont pas assujettis à l'obligation du permis de chasse, pourvu, d'ailleurs, qu'ils opèrent sans

armes. — Cass., 29 nov. 1845, Demartinécourt, [S. 46.1.143, P. 45.2.713, D. 46.1.21] — Paris, 26 avril 1845, Patris, [S. 45. 2.359, P. 45.2.129, D. 45.2.153] — Dijon, 27 déc. 1876, Bertrand, [D. 78.5.93-94] — Angers, 12 févr. 1878, Berthelot, [D. 78.5.93-94] — *Sic*, Leblond, n. 92; Chenu, p. 17; Jullemier, p. 23; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 514. — V. *infrà*, n. 600 et s.

**353.** — Toutefois, d'après la cour de Rouen, il y aurait lieu de distinguer, au point de vue de la dispense du permis, entre les chasses où il est impossible de se passer du concours des traqueurs et celles où ce concours est simplement utile; l'exemption pourrait être admise au profit des traqueurs, dans le premier cas, mais elle devrait leur être refusée, dans le second. C'est ainsi que la cour a vu un délit de chasse dans le fait d'un particulier qui, accompagnant à la chasse aux lapins un chasseur armé d'un fusil, avait battu les buissons et les cépées pour en faire sortir le gibier et le forcer à passer devant le tireur. Mais cette distinction, établie par un arrêt déjà ancien, est généralement condamnée; il est, effectivement, difficile de comprendre comment le besoin plus ou moins grand que l'on aurait des rabatteurs, pourrait modifier la nature de leur intervention au point de lui donner ou de lui enlever, suivant les cas, le caractère d'un acte de chasse. — Rouen, 10 déc. 1846, Lhernault, [P. 49.1.127, D. 47.4.72] — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 515 et 516; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 39.

**354.** — Toujours est-il que les traqueurs ne jouissent de la dispense du permis qu'à la condition de s'abstenir rigoureusement de prendre à la chasse une part directe. Le rabatteur qui, au lieu de se borner à prêter aide et assistance au chasseur, coopérerait lui-même directement à la chasse, par exemple, en guidant les chiens sur la piste du gibier, en les excitant ou en les empêchant de s'écarter de la voie, ne serait plus un *auxiliaire accessoire*, mais bien un *auxiliaire principal*, et devrait être muni d'un permis. — Pau, 6 mai 1858, Baron, [*Journal des chasseurs*, 23e année, 2e semestre, p. 341] — *Sic*, Lavallée et Bertrand, *Vade-mecum du chasseur*, p. 34.

**355.** — De même, un traqueur qui serait muni d'une arme à feu pour en faire personnellement usage, le cas échéant, perdrait, par cela même, sa qualité d'auxiliaire accessoire pour devenir un auxiliaire principal (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 1).

**356.** — En somme, on éprouve quelque embarras, lorsqu'on essaie de dégager les principes qui servent de base à la jurisprudence établie, car, d'un côté, les tribunaux décident que les traqueurs ne font pas acte de chasse, et les dispensent de l'obligation du permis, et, d'un autre côté, en cas de chasse délictueuse, ils déclarent qu'ils s'associent au délit, et ils les punissent comme complices.

**357.** — D'ailleurs, s'il est permis, jusqu'à un certain point, de discuter le rôle des traqueurs, aucune controverse ne peut s'élever relativement à celui du porte-carnier. Cet auxiliaire, qui accompagne le chasseur dans la chasse en battue ou dans la chasse au chien d'arrêt, pour ramasser et porter les pièces tuées, n'intervient aucunement dans la prise de possession du gibier, puisqu'il ne fait que saisir des animaux privés de vie (V. *suprà*, n. 249); il ne fait donc pas acte de chasse, alors même qu'il signalerait à la personne qui l'emploie la remise d'une compagnie de perdreaux ou le gîte d'un lièvre. — Trib. Pontoise, 8 févr. 1882, Colleau, [J. *le Droit*, 18 févr. 1882] — Liège, 28 oct. 1867, [*Pasicr.*, 1868.3.65] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 517; Chenu, p. 17.

**358.** — Ce qui vient d'être dit du porte-carnier doit être étendu à l'aide de chasse qui porte le fusil du chasseur pour le lui remettre au moment où l'occasion se présente de tirer, ou qui, dans certaines chasses au rabat très-giboyeuses, charge les fusils pour les passer aux tireurs.

**359.** — D'autres auxiliaires encore ne peuvent, à aucun titre, être considérés comme coopérant directement à l'appréhension du gibier. De ce nombre est l'enfant que l'on emploie, dans la chasse aux alouettes, pour faire mouvoir à l'aide d'une corde le miroir destiné à attirer ces oiseaux. L'enfant agit ici comme le ferait une machine, et la preuve en est que certains chasseurs se passent de toute assistance, en se servant de miroirs tournant automatiquement, au moyen d'un mouvement d'horlogerie. — V. *infrà*, n. 899.

**360**. — Le batelier qui, dans la chasse sur l'eau, dirige l'embarcation où a pris place le tireur, ne fait pas non plus acte de chasse. Peu importe, du reste, que cet auxiliaire contribue à rendre la chasse plus productive, par exemple, en amenant le bateau dans une direction telle que le tireur puisse faire de ses armes, un usage aussi meurtrier que possible.

**361.** — Il n'y a pas fait de chasse de la part de la personne qui aide le chasseur à poser des pièges ou des filets pour prendre des quadrupèdes ou des oiseaux sauvages, qui l'assiste dans la préparation d'une tenderie aux petits oiseaux, soit en nettoyant les sentiers où doivent être placés les raquettes, sauterelles ou régipeaux, soit en disposant ou en relevant ces engins, ou qui se joint à lui pour recueillir les produits de la chasse. Il est, d'ailleurs, indifférent que le concours ait été prêté gracieusement et par pure obligeance, ou moyennant un salaire. — Cass., 8 mars 1845, Genin et autres, [S. 45.1.315, P. 45.2.129, D. 45.1.172] — Nancy, 7 nov. 1844, Saint-Michel, [S. 45.2.104, P. 45.2.129, D. 45.4.75] — Agen, 3 févr. 1847, Péjac, [S. 47.2.284, P. 47.1.754, D. 47.4.71] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 512 et 513; Petit, t. 1, p. 469, n. 328; Cival, p. 34, n. 15; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 38.

**362.** — On doit en décider de même des auxiliaires, salariés ou non, que le chasseur s'adjoint, dans la chasse au lapin, pour transporter le furet et les bourses, pour introduire le furet dans les terriers, pour disposer les bourses à l'entrée ou pour entourer toutes les ouvertures d'un même terrier d'un filet unique, et, dans la chasse au renard ou au blaireau, pour piocher ou enfumer le terrier et pour s'emparer, à l'aide de pinces ou de tout autre instrument, de l'animal mis à découvert. Ces différentes opérations sont, en réalité, d'un ordre absolument subalterne; elles s'exécutent sur les injonctions du chasseur, et ceux qui les accomplissent ne sont, à tout prendre, que des instruments animés. — Chenu, p. 19.

**363.** — Il est donc permis d'employer, dans certaines espèces de chasse qui nécessitent le concours de plusieurs personnes, des auxiliaires dont la personnalité se confond avec celle du chasseur lui-même. Mais la fiction en vertu de laquelle ils sont considérés comme de simples instruments dans la main de celui qui les emploie, s'évanouit lorsque, au lieu de se renfermer dans leur rôle secondaire et purement passif, en quelque sorte, ils prennent l'initiative ou la direction de la chasse ou y coopèrent directement en appréhendant ou en cherchant à appréhender le gibier. Il arrive tous les jours qu'un rabatteur assomme à coups de bâton un lapin rasé dans un buisson; parfois, un porte-carnier agit de même à l'égard d'un lièvre aperçu au gîte. De pareils faits tombent directement sous l'application des dispositions pénales de la loi. — Bordeaux, 20 déc. 1865, Cazenave, [D. 66.2.52] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 518; Chenu, p. 18.

**364.** — Au surplus, les aides accessoires de chasse devant se borner à prêter leur assistance, ne peuvent se prévaloir des avantages attachés à leur qualité qu'autant qu'ils accompagnent la personne au service de laquelle ils sont employés et qu'ils agissent sous ses ordres ou d'après ses instructions. S'ils opèrent en son absence, ils ne sont plus couverts par elle et sont soumis à toutes les obligations que la loi impose aux chasseurs en général. C'est donc à bon droit que les pénalités de la loi du 3 mai 1844 ont été infligées à un individu qui, sans être muni d'un permis de chasse, avait tendu des pièges à grives et qui alléguait pour sa défense qu'il n'était que le domestique et l'auxiliaire d'une personne nantie elle-même d'un permis, mais absente au moment où les faits de chasse s'étaient accomplis. — Chambéry, 5 févr. 1883, Chamberod, [S. 83.2.128, P. 83.1.700, D. 83.5.60-61]

**365.** — Il a été jugé, conformément à ce principe, qu'une femme surprise chassant aux alouettes et tenant dans ses mains et sur ses genoux les ficelles auxquelles étaient attachées des alouettes vivantes pour servir d'appelants, ne pouvait échapper à une condamnation pour chasse sans permis, sous prétexte qu'elle chassait pour le compte et à la place de son fils absent, lequel était titulaire d'un permis. — Toulouse, 8 janv. 1846, Fe Bégué, [S. 47.2.135, P. 47.1.477, D. 47.5.71] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 518; Gillon et Villepin, 2e suppl., n. 130, p. 12.

**366.** — Il a été jugé également qu'un auxiliaire salarié faisait personnellement acte de chasse, lorsqu'il organisait et soignait une tendue aux petits oiseaux pour le compte d'une personne, munie à la vérité d'un permis, mais résidant à une distance assez considérable et ne venant qu'accidentellement visiter la tendue. Vainement l'auxiliaire objecterait-il que tous les produits de la chasse sans exception devaient être remis à la personne en ques-

tion. — Nancy, 25 nov. 1844, Blairy, [S. 45.2.104, P. 45.2.150, D. 45.4.76]

**367.** — Cependant, on a admis, dans une espèce très peu différente de celle qui vient d'être rapportée, que le propriétaire d'une tenderie avait la faculté de la faire surveiller par un tiers, moyennant une rétribution journalière; et qu'ainsi, un garde chargé par son maitre de suivre une tenderie pour son compte, moyennant une gratification de soixante centimes par jour et à la condition de lui remettre tous les oiseaux capturés, était dispensé de l'obligation de se munir d'un permis, pourvu que le maitre en eût un en sa possession. — Nancy, 7 nov. 1844, précité.

**368.** — Au lieu de prendre une part directe et active à la recherche et à la poursuite du gibier, on peut se borner à assister à la chasse d'autrui en amateur. Les personnes qui suivent ainsi une chasse, en qualité de curieux ou de simples spectateurs, ne chassent pas, au sens positif et juridique du mot, et ne sont astreintes à aucune des obligations qui incombent au chasseur; peu importe, d'ailleurs, qu'elles se livrent à cette distraction à pied, à cheval ou en voiture. Mais il ne faut évidemment pas comprendre dans cette catégorie de personnes des individus salariés par le chasseur, qui assistent obligatoirement à la chasse; ceux-ci, quelles que soient du reste les fonctions qui leur sont attribuées, sont des auxiliaires et non des spectateurs. — Chenu, p. 16, n. 10.

**369.** — En général, il est facile de distinguer le simple spectateur du chasseur, dans la chasse à tir, soit aux chiens courants, soit au chien d'arrêt. Le fait d'être porteur d'un fusil est, en principe, suffisamment caractéristique par lui-même, de l'intention de participer à cette chasse. Cependant, cette présomption pourrait être écartée, si l'on rapportait la preuve que le fusil est uniquement destiné à la défense personnelle de celui qui en est armé. En dehors du port d'un fusil, des faits tels que celui d'appuyer les chiens ou de relever un défaut, peuvent être considérés, suivant les cas, comme impliquant une participation effective à la poursuite du gibier. Mais ce n'est pas coopérer à la chasse, bien que ce soit rendre service au chasseur, que d'indiquer à celui-ci la remise d'une compagnie de perdrix, s'il chasse en plaine, ou la rentrée d'un lièvre, s'il chasse au bois. A cet égard, les tribunaux ont un large pouvoir d'appréciation; ils doivent en user dans le sens le plus favorable aux simples spectateurs et n'attribuer à ceux-ci la qualité de chasseurs, que s'ils relèvent à leur charge des faits absolument significatifs.

**370.** — Dans la chasse à courre, la distinction est parfois plus délicate à faire, car les chasseurs qui s'y livrent ne sont pas toujours armés. Le cavalier, porteur d'une trompe, d'un couteau de chasse ou d'une carabine, doit, en principe, être réputé suivre la chasse autrement qu'en amateur; mais ce n'est là qu'une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire. A l'inverse, celui qui se lance à cheval, sur les traces de la bête de chasse, mais sans armes ni trompe, fût-il revêtu de l'uniforme adopté par le maître de l'équipage, n'est, après tout, qu'un spectateur, s'il se contente de galoper à la queue des chiens sans les appuyer ni les diriger, et sans se mêler aux événements et aux péripéties de la chasse, de façon à contribuer au succès final. En somme, le spectateur qui tient à passer pour tel ne doit jouer qu'un rôle muet. La question, du reste, ne peut être résolue qu'en fait, d'après les circonstances. — Gillon et Villepin, p. 170, n. 176; Lavallée et Bertrand, p. 36; J. Lavallée, *La chasse à courre*, p. 9; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 24; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 89 et 90; Chenu, p. 16.

**371.** — Il a été jugé, à cet égard, que l'amateur qui, pour répondre à l'invitation d'un maître d'équipage, a pris part à une chasse à courre à titre de simple spectateur, et qui a assisté au lancé du gibier et à sa poursuite, mais sans diriger ni appuyer les chiens, et sans les exciter par des cris ou par le son d'une trompe, ne doit pas être réputé avoir fait acte de chasse, eût-il été muni d'une carabine, pour peu qu'il soit établi, par exemple, que cette arme, destinée à servir seulement en cas de danger (ce qui devrait être facilement admis, s'il s'agissait d'une chasse au sanglier ou au cerf), était démontée et est restée attachée à l'arçon de la selle pendant toute la durée de la chasse. L'appréciation des faits par une cour d'appel est souveraine en pareil cas et échappe au contrôle de la Cour suprême. — Cass., 28 juill. 1881, de Talhouët, de Juigné et autres, [S. 83.1.488, P. 83.1.1201, D. 82.1.185] — Angers, 2 mai 1881, Mêmes parties, [*Gaz. des trib.*, 29 mai 1881]

## CHAPITRE II.

### DES DROITS DU CHASSEUR SUR LE GIBIER.

### Section I.

#### Notions générales.

#### § 1. *Du gibier.*

**372.** — Ainsi que nous l'avons dit déjà (V. ci-dessus, n. 2), le mot *gibier* s'applique, dans son acception la plus large, admise par tous les chasseurs, aux animaux vivant à l'état sauvage que l'homme a l'habitude de poursuivre, de capturer ou de tuer, pour son agrément, son utilité ou son alimentation. Le gibier comprend, d'une part, tous les oiseaux, d'autre part, ceux des mammifères qu'on est dans l'usage de chasser. Ces mammifères sont, pour la France : le cerf, le daim qu'on rencontre dans certains parcs et aussi, mais plus rarement, dans quelques forêts, le chevreuil, le sanglier, le loup, le renard, le lièvre, le lapin, le blaireau, le chat sauvage, la loutre, l'écureuil. A cette liste, il faut ajouter quelques animaux qu'on trouve plus rarement ou qui fréquentent seulement quelques points du territoire français, tels que le chamois ou isard, qui vit sur les hauts sommets des Alpes et des Pyrénées, le bouquetin des Alpes, qui se montre accidentellement aux environs du Mont-Blanc, le bouquetin des Pyrénées, qui habite le versant espagnol des Pyrénées et s'égare parfois sur le versant français, le mouflon, spécial aux montagnes de la Corse, le castor, autrefois répandu dans toute la France, même aux environs de Paris, et connu sous le nom de Bièvre, aujourd'hui confiné dans une partie de la vallée du Rhône, le loup noir et le lynx ou loup-cervier, rares tous deux et habitant les hautes montagnes, enfin, l'ours, qu'on trouve dans les Alpes et dans les Pyrénées.

**373.** — On a soutenu que les animaux sauvages, susceptibles d'être mangés, devaient seuls être considérés comme gibier, au point de vue de l'application de la loi sur la police de la chasse; dans cette opinion, les loups, renards, blaireaux, etc., ne sont pas du gibier, ce sont des bêtes fauves, nuisibles aux propriétés et qu'il est permis au propriétaire ou au fermier de détruire en tout temps et, par conséquent, de vendre, de colporter et d'acheter (Championnière, p. 34). Mais il paraît peu conforme aux vues du législateur de donner à l'expression : *gibier*, une signification aussi restreinte. Bien que ce mot n'ait pas été défini, il résulte du texte et de l'esprit de la loi, ainsi que des discussions qui en ont précédé le vote, que l'on a entendu édicter des mesures applicables à tous les animaux, quels qu'ils fussent, qui font communément l'objet de la recherche et de la poursuite des chasseurs (V. *Instruction du ministre de la Justice aux procureurs généraux*, 9 mai 1844, art. 1). Il avait été jugé déjà, sous l'empire de la loi du 30 avr. 1790 et du décret du 4 mai 1812, qu'aucune différence ne pouvait être admise, quant à l'application des dispositions légales, entre les diverses espèces d'animaux qu'on est dans l'usage de chasser. La plupart des auteurs, sans s'attacher au sens qu'il convient de donner au mot *gibier*, sont également d'avis que la loi du 3 mai 1844 s'étend à tous les animaux chassables. On verra plus loin, du reste (*infrà*, n. 1233 et s.), les restrictions que comporte, au point de vue spécial de la vente et du colportage, la définition que nous avons adoptée. — Cass., 5 nov. 1842, Drillaud, [S. 43.1.75, P. 43.1.713] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 3, p. 38, n. 236, p. 212; Petit, t. 1, p. 86; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 61; Chenu, p. 21, n. 12. — *Contrà*, Berriat Saint-Prix, p. 40.

**374.** — La question s'est posée pour la loutre. On a contesté à ce mammifère la qualité de gibier; mais l'opinion contraire a prévalu. On doit reconnaître que la plupart des auteurs qui ont écrit sur l'art de la chasse, parlent de la chasse à la loutre. Si, aujourd'hui, en France, il n'existe plus guère d'équipages destinés à la poursuite de cet animal, il n'en était pas de même autrefois et, du reste, actuellement encore, dans certains pays, tels que l'Angleterre et l'Ecosse, on rencontre des amateurs qui possèdent des meutes de chiens dressés spécialement à ce genre de chasse. En somme, la loutre est un animal chassable, partant un gibier. — Colmar, 5 juin 1860, [cité par de Neyremand, p. 347 à 349] — V. *Journal des chasseurs*, 7e année, p. 317, 19e année, p. 234.

**375.** — On distingue le grand et le menu gibier. Le premier

comprend les cerfs, daims, chevreuils et sangliers, ainsi que leurs femelles et leurs petits; le second, tous les autres animaux chassables.

**376.** — Ainsi, lorsque, dans une convention conclue entre les colocataires d'une forêt, il est stipulé que la chasse du grand gibier appartiendra exclusivement à l'un d'eux, il faut entendre par là que les autres s'interdisent de chasser les cerfs, daims, chevreuils et sangliers.

**377.** — D'autres distinctions peuvent être faites entre le gibier à poil et le gibier à plumes, le gibier de bois, le gibier de plaine et le gibier de marais, le gibier de terre et le gibier de mer.

**378.** — La loi du 3 mai 1844 contient des dispositions spéciales touchant le gibier d'eau et les oiseaux de passage; mais, comme elle ne s'explique pas sur le sens qu'elle prétend attribuer à ces termes, on est forcé de s'en rapporter aux usages pour dresser la momenclature des espèces qui doivent être classées dans l'une ou dans l'autre de ces deux catégories de gibier.

**379.** — Le gibier d'eau comprend les animaux qui vivent le plus souvent dans l'eau et y trouvent leur nourriture, notamment les oiseaux qui fréquentent les rivages de la mer, les marais, lacs, étangs, fleuves et rivières.

**380.** — D'après cette donnée, on doit ranger parmi le gibier d'eau tous les oiseaux appartenant à l'ordre des palmipèdes, entre autres les canards, oies sauvages, sarcelles, cygnes, grèbes et plongeons; un certain nombre d'échassiers peuvent prendre place à côté des palmipèdes; ce sont : les pluviers, les vanneaux, la glaréole, l'huîtrier, les courlis, les barges, les bécassines, les bécasseaux, le combattant, les chevaliers, le tournepierre, le sauderling, les phalaropes, l'avocette, l'échasse, les râles d'eau, maronette, le baillon et poussin, la poule d'eau, la foulque ou morelle, les grues, les hérons, les cigognes, la spatule, l'ibis falcinelle et le flammant. Enfin, dans l'ordre des passereaux, deux oiseaux nous paraissent, à raison de leurs habitudes aquatiques, mériter la même qualification; ce sont : le cinde plongeur et le martin-pêcheur. — V. Gillon et Villepin, n. 197, p. 180; Berriat Saint-Prix, p. 94; Chardon, p. 92; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 650.

**381.** — La bécasse n'est pas un oiseau d'eau; il suffit, pour s'en convaincre, de réfléchir à la nature des lieux où on la trouve d'ordinaire. Elle se tient, presque toujours, dans les forêts ou dans les plantations, et, si elle recherche dans les bois, les endroits humides, où il y a beaucoup de terreau, néanmoins, elle ne se fixe pas, en général, dans les marais, ni sur le bord des cours d'eau. — Gillon et Villepin, n. 198, p. 181; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 650.

**382.** — C'est à tort que MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 650), rangent l'outarde parmi les oiseaux d'eau. Les deux espèces d'outarde que l'on rencontre en France, la grande outarde et la canepetière ou petite outarde, habitent, durant le séjour qu'elles font chaque année dans ce pays, les plaines et les plateaux secs; la première niche dans les moissons, et la seconde dans les champs parmi les herbes. Ni l'une ni l'autre ne fréquente les endroits humides ou le bord des cours d'eau. — V. Degland et Gerbe, *Ornithologie européenne*, t. 2, p. 97 et 101.

**383.** — Parmi les mammifères, il en est un, assez commun dans la plupart des rivières et des étangs, la loutre, qu'il semblerait naturel de faire rentrer dans la catégorie du gibier d'eau. Cet animal passe, on peut le dire, sa vie dans l'eau; sans doute, il vient à terre pour dévorer sa proie ou pour se reposer dans sa tannière, creusée dans les berges; mais il n'en est pas moins vrai qu'il se nourrit presque exclusivement de poissons et que, pour les saisir, il plonge à tous moments, et nage entre deux eaux, souvent pendant plusieurs minutes de suite. Néanmoins, on le regarde généralement comme un gibier de terre. — Trib. corr. de Colmar, 5 juin 1860, [cité par de Neyremand, p. 350] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 650; de Neyremand, p. 351, n. 4. — V. *Journal des chasseurs*, 7e année, p. 317.

**384.** — A notre avis, le castor, de même que la loutre, devrait être considéré comme un gibier d'eau.

**385.** — On appelle oiseaux de passage, par opposition aux oiseaux sédentaires, ceux qui se livrent à des migrations annuelles, soit qu'ils ne fassent que traverser la France, soit qu'en arrivant des pays méridionaux, au printemps, ils s'y arrêtent pour nicher et ne regagnent les climats chauds qu'à l'automne. — V. sur ce point *infrà*, n. 530 et s.

**386.** — En termes de vénérie, on nomme bêtes fauves, les cerfs et biches, daims et daines, chevreuils et chevrettes, et leurs faons; bêtes noires, les sangliers et laies; bêtes rousses ou carnassières ou fausses bêtes, les loups, les renards, les blaireaux, les fouines, etc.; on donne aussi le nom de bêtes rousses aux jeunes sangliers depuis l'âge de six mois jusqu'à un an, et celui de bêtes puantes, aux renards, blaireaux, fouines, et autres animaux du même genre. Nous verrons que la loi du 3 mai 1844, lorsqu'elle concède, dans son art. 9, au propriétaire ou fermier le droit de repousser et de détruire les bêtes fauves qui porteraient dommage à sa propriété, ne prend pas cette expression dans le sens technique que lui donnent les veneurs. — V. *infrà*, n. 1145 et s.

**387.** — La qualification de gibier ne convient qu'aux animaux sauvages; elle ne peut jamais être donnée aux animaux domestiqués ou aux animaux domestiques. Ces derniers, toutefois, recouvrent leur caractère originaire, s'ils retournent à l'état de liberté naturelle, à partir du moment où leur maître a perdu toute chance de les ressaisir. Les animaux sauvages enfermés dans des cages ou dans des parcs et les oiseaux emprisonnés dans des volières tombent, par ce fait, en la possession du propriétaire de la cage, du parc ou de la volière, et cessent, par suite, de pouvoir être considérés comme gibier. A l'égard des bêtes sauvages retenues dans des parcs, il est bon de remarquer qu'elles ne sont censées être en la possession du propriétaire de l'enclos qu'autant que celui-ci est de dimensions suffisamment restreintes pour qu'on puisse saisir les animaux à tout moment et sans difficulté. Quant aux pigeons domestiques, c'est exceptionnellement que la loi leur reconnaît la qualité de gibier, et seulement à l'égard de certaines personnes déterminées.

### § 2. *De l'acquisition du gibier par voie d'occupation.*

**388.** — Il n'est pas question de la propriété du gibier dans la loi du 3 mai 1844. Ce silence sur un point qui donne lieu à de si nombreuses difficultés est assurément regrettable; mais il s'explique par ce fait que la loi a eu pour objet unique de statuer sur la police de la chasse. On peut donc se demander où l'on doit chercher les règles propres à éclairer la conscience du juge en pareille matière. Ce n'est point au Code civil qu'il faut recourir : il est muet à cet égard. On n'a donc d'autre ressource que de s'en référer aux principes du droit naturel. Or, d'après ces principes, les choses qui n'ont point de maître deviennent la propriété du premier occupant; il faut en conclure que le gibier est acquis par celui qui, le premier, exerce sur lui une mainmise, soit en le capturant, soit en le tuant.

**389.** — Cette doctrine avait été formulée par Justinien dans les Institutes (lib. 1, tit. 2, § 12). — V. *suprà*, n. 5. — Elle avait été acceptée, dans l'ancien droit français, par la majeure partie des auteurs. « En droit naturel, dit Bouteiller (*Somme rurale*, tit. 36), on doit savoir que les bestes saulvages et les oyseaulx qui faonnent en l'air, c'est-à-dire aux champs communs, et aussi qui faonnent en terre commune, par le droit des gens, sont à celluy qui prendre les peut, ne en ce n'a nulle différence s'ont les prent sur sa terre se on l'a, ou sur la terre d'autre; car où qu'on les prenne, pour ces mesmes raison et droit sont à celluy qui premier les peut prendre ». Pothier partage cette opinion (*Traité du droit de propriété*, n. 21 et 22). Cependant, quelques juristes en étaient arrivés, par suite d'une conception exagérée de la puissance royale, à déclarer que les bêtes sauvages étaient de la seigneurie du prince, que celui-ci pouvait assimiler à un vol la prise qui en serait faite par des personnes non autorisées de lui, et que la défense de chasser émanant de l'autorité souveraine empêchait la propriété de ce qui était pris à la chasse, au mépris de cette défense, de passer en la possession du chasseur. — V. F. de Launay, *Nouveau traité du droit de chasse*, p. 107; Grotius, *De jure belli ac pacis*, lib. 2, ch. 2; Cujas, *Observationes*, lib. 4, ch. 2. — V. aussi Vinnius, *In quatuor libros institutionum imperialium commentarius* (4e édit.), p. 135, col. 1. — V. *suprà*, n. 12.

**390.** — Lors de la préparation du Code civil, les rédacteurs de l'avant-projet avaient formellement écarté l'occupation comme mode d'acquérir la propriété. L'art. 2, liv. 3, qui attribuait à l'Etat la propriété du gibier et du poisson, c'est-à-dire la propriété de choses qui, en réalité, ne sont à la disposition de personne, fut justement critiquée par le tribunal d'appel de Paris, qui présenta, à ce sujet, des observations qui déterminèrent les rédacteurs du Code à substituer au texte critiqué les disposi-

tions qui sont devenues les art. 713, 714 et 715. Ces articles et les conditions dans lesquelles ils ont été substitués à l'ancien projet indiquent suffisamment que l'intention du législateur a été de laisser subsister l'occupation comme moyen d'acquérir les choses qui n'appartiennent à personne, et notamment le gibier. En effet, après avoir déclaré qu'il y a des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous, le texte ajoute que des *lois de police* régleront la manière d'en jouir, et que, parmi ces lois, figurera la loi sur la chasse. L'expression : *lois de police*, employée à dessein, indique, de la part du législateur, l'idée bien arrêtée de placer au-dessus de toute atteinte les principes du droit naturel et du droit civil concernant l'acquisition de la propriété des choses qui n'appartiennent à personne, et de n'abandonner à une réglementation future que l'exercice du droit reconnu à tous. Quant à l'art. 713, il n'y a pas à en tirer argument en sens contraire, car les biens sans maître sur le sort desquels il a statué ne sont pas les *res nullius*, mais les biens vacants déjà visés par l'art. 539 du même Code, c'est-à-dire ceux qui, ayant eu un maître, n'en ont plus; l'étude des travaux préparatoires ne laisse, du reste, aucun doute sur la portée de cette disposition. — V.F. Daguin, p. 154 et 155.

**391.** — Cependant, cette opinion a trouvé des contradicteurs. On a soutenu qu'il fallait envisager le gibier comme un fruit du sol et en attribuer la propriété au propriétaire foncier ou, pour parler plus exactement, au propriétaire du droit de chasse. Cette thèse a été développée, avec un grand luxe d'érudition, par M. Boulen, dans un ouvrage intitulé : *Le droit de chasse et la propriété du gibier en France*. Les arguments sur lesquels elle se fonde sont d'un ordre historique. M. Boulen observe que, dans notre ancien droit, le système qu'il préconise avait prévalu, et il ajoute qu'il ressort de la discussion qui a précédé l'adoption des premiers articles du livre III du Code civil, que le législateur a entendu maintenir la jurisprudence antérieure. Il s'appuie sur les paroles suivantes prononcées par M. Siméon, orateur du Tribunat, à la séance du Corps législatif, du 29 germinal an XI : « Quant aux choses mobilières, quoique par leur nature elles soient, même dans l'ordre social, susceptibles de l'occupation et de la division continuelle, la société a dû régler aussi la manière dont on les acquerrait. C'est pour cela que l'occupation simplement et proprement dite n'est pas mentionnée même à leur égard. L'état social ne permet pas que la chasse, la pêche, les trésors, les effets que la mer rejette, les choses perdues soient, comme dans l'état de nature, au premier occupant ». — Boulen, *op. cit.*, *passim*, notamment p. 289 et s. et 297.

**392.** — Cette argumentation ne nous paraît pas décisive; d'une part, en effet, le système tendant à faire du gibier un fruit du sol n'était pas aussi généralement admis, dans notre ancien droit, qu'on veut bien le dire (V. *suprà*, n. 389); d'autre part, les paroles de Siméon prouveraient, tout au plus, qu'il entrait dans les vues du gouvernement de présenter un projet de loi sur la chasse, dans lequel l'acquisition du gibier eût été réglée d'une manière conforme aux déclarations de l'orateur du Tribunat. Mais ce projet n'a jamais vu le jour. En l'absence donc de dispositions formelles modifiant les conditions normales de l'occupation, il faut s'en tenir aux principes du droit naturel. Or, il est dans la nature des choses que les objets qui n'ont pas encore été soumis à une appropriation privée, tels que les animaux sauvages, soient acquis par le premier qui exerce sur eux une mainmise, car le droit de propriété résultant pour celui-ci de la prise de possession ne pourrait lui être contesté qu'en vertu d'un droit de propriété antérieur qui n'existe pas. Prétendre que le gibier appartient au propriétaire du sol ou, pour mieux dire, à l'ayant-droit à la chasse, serait vouloir transformer une fiction en réalité; car la propriété suppose qu'on a l'objet à sa disposition, qu'on peut s'en servir, en user, le revendiquer, s'il vous échappe, l'aliéner, le détruire même; or, il est impossible de soutenir sérieusement qu'on est propriétaire d'un lièvre qui court ou d'une perdrix qui vole, puisqu'on ne peut en disposer.

**393.** — Les tribunaux ont donc sainement apprécié l'état réel des choses lorsqu'ils ont décidé que le gibier jouissant de sa liberté naturelle était *res nullius* et pouvait être acquis par voie d'occupation, et la doctrine, sauf quelques exceptions, est, sur ce point, d'accord avec la jurisprudence. — Cass., 17 déc. 1879, de Séguin-Pazzis, [S. 80.1.269, P. 80.376, D. 80.1.121] — Trib. Langres, 13 avr. 1882, Leconte, [D. 82.3.95] — Trib. paix Mouzon, 7 juill. 1883, Gibarra, [D. 83.5.667] — Trib. Rochefort, 6 juill. 1892, Faribeau, [J. *le Droit*, 10-11 févr. 1892] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 2, § 201, p. 236; Demante et Colmet de Santerre, t. 3, n. 11, p. 6; Laurent, t. 8, n. 440, p. 525; Demolombe, *Traité des successions*, t. 1, n. 20; Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, t. 2, n. 5; Perrève, p. 343; Joseph Lavallée et Léon Bertrand, p. 45; Cival, p. 13, n. 47; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 42, p. 81; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1313; Menche de Loisne, n. 126 à 128, p. 183; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 27; de Neyremand, p. 106; Chenu, p. 23, n. 13.

**394.** — Du principe que le gibier est *res nullius* et appartient au premier occupant découlent plusieurs conséquences. La première c'est qu'à partir du moment où le chasseur a pris possession d'une pièce, vivante ou morte, et en a ainsi acquis la propriété, le tiers qui s'en emparerait, dans une intention frauduleuse, commettrait un vol. — Rouen, 22 avr. 1847, David, [*Gaz. des trib.*, 24 avr. 1847] — Trib. corr. Compiègne, 10 oct. 1874, X..., et 13 mars 1877, X..., [cités par Sorel, p. 97 et 98] — *Sic*, Gillon et Villepin, 2$^{e}$ suppl., p. 23; Cival, p. 13, n. 48; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 32; Leblond, n. 227; Chenu, p. 23, n. 13.

**395.** — Une autre conséquence est que la personne qui a fait, sur son fonds, acte d'occupation à l'égard d'un animal sauvage peut aller enlever cet animal sur le fonds d'autrui, sans encourir les peines portées contre le délit de vol.

**396.** — Cette personne, du reste, ne peut pas davantage être inculpée du délit de chasse sur le terrain d'autrui, puisque l'acte duquel résulte sa mainmise a été accompli sur son propre terrain. En conséquence, aucune infraction à la loi du 3 mai 1844 ne peut être relevée à la charge du chasseur qui, après avoir blessé mortellement une pièce de gibier, pénètre, pour la ramasser, sur le terrain d'autrui, pourvu qu'il ait pris la précaution de déposer son arme, de la décharger ou de la désarmer, afin de bien marquer qu'il n'est pas en attitude de chasse. Au lieu d'aller lui-même ramasser la pièce tombée sur le fonds voisin, le tireur peut également, sans commettre de délit de chasse, la faire rapporter par son chien d'arrêt. — Cass., 28 août 1868, Drouet, [S. 69.1.189, P. 69.144, D. 68.1.509]; — 23 juill. 1869, Bodard, [S. 70.1.94, P. 70.189, D. 69.1.538] — Limoges, 5 févr. 1848, Mazaubrun, [S. 48.2.152, P. 48.1.382] — Paris, 2 déc. 1854, Péreire, [S. 54.2.681, D. 55.2.140] — *Sic*, Petit, t. 1, n. 26, p. 19; Chardon, p. 15; Perrève, p. 298; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 32 et s.; de Neyremand, p. 132, n. 16; Nicolin, *Police de la chasse*, p. 22. — Pour le cas où la pièce de gibier n'a été que blessée, V. *infrà*, n. 418 et 419. — Trib. de paix du canton nord de Sedan, 1861, [*Gaz. des trib.*, 17 févr. 1861]

**397.** — Mais il nous paraît impossible d'admettre, avec M. Chenu (p. 83, n. 4), que le propriétaire du fonds sur lequel la pièce de gibier est allée tomber et mourir, n'ait pas le droit de s'opposer à l'entrée du chasseur sur sa propriété. Dans une note, il est vrai (p. 83, note 4), cet estimable auteur se hâte de faire une réserve pour le cas où la pièce serait tombée dans l'intérieur d'un parc clos. « Nous n'admettrions, dit-il, dans aucun cas, que le chasseur se permît d'escalader la clôture pour aller chercher son gibier : il y aurait violation de domicile. Il n'aura d'autre ressource que de se présenter à la porte du parc et de se faire ouvrir si le propriétaire y consent ». Mais le motif d'une distinction entre les terrains clos et ceux qui ne le sont pas nous échappe. Le droit de propriété est le même dans l'une et l'autre hypothèse; il emporte, pour celui qui en est investi, le droit d'interdire l'accès de son fonds à qui bon lui semble; peu importe que ce fonds soit ouvert ou entouré d'une clôture. Dès lors, le propriétaire peut empêcher que le chasseur ne s'introduise sur la pièce de terre, quelle qu'elle soit, où gît l'animal qu'il a tué; mais il n'a pas le droit de se l'approprier et il est tenu de le rendre à celui qui l'a acquis par voie d'occupation, s'il ne veut pas s'exposer à une action civile en restitution ou en dommages-intérêts et même à des poursuites correctionnelles pour vol (V. *suprà*, n. 397). — De Neyremand, p. 133, n. 18; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 51; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 36, p. 77.

**398.** — Le droit de s'opposer à l'entrée du chasseur ou de son chien est contesté au fermier des terres, ainsi qu'au locataire de la chasse. On fait remarquer que ces derniers ne pos-

sèdent qu'à titre précaire et que le bailleur ne leur transmet pas les droits qui sont inhérents à sa qualité de propriétaire, comme celui de faire respecter l'inviolabilité de sa propriété. Cependant, si le domaine loué était entouré d'une clôture ou s'il s'agissait d'un terrain faisant corps avec le domicile du fermier, comme un jardin ou une cour, nous pensons que le preneur aurait les mêmes droits que le bailleur lui-même. Dans tous les cas, si le chasseur en pénétrant sur les terres affermées, y commettait quelques dégâts, il va de soi qu'il serait contraint de payer au fermier une indemnité. — De Neyremand, p. 133, n. 19; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1321.

**399.** — La question de savoir si l'acquisition du gibier par voie d'occupation doit être admise, lorsque la prise de possession a été effectuée en violation des dispositions de la loi du 3 mai 1844, a donné lieu à une controverse assez vive. Quelques auteurs se sont énergiquement prononcés dans le sens de la négative, se fondant sur ce qu'il y aurait d'immoral à reconnaître un droit basé sur un délit; ils invoquent à l'appui de leur thèse la maxime : *Nemo ex delicto locupletari debet.* — Chardon, p. 17 et s.; Boulen, *op. cit.*, préface, p. 9.

**400.** — Mais, dans l'opinion la plus généralement suivie, on répond que la nature délictueuse de l'acte d'occupation n'enlève pas au gibier son caractère de *res nullius*, que, dès lors, la propriété de ce gibier, qui auparavant n'appartenait à personne, a été acquise par le fait matériel de l'appréhension, et que ce serait frapper le délinquant d'une véritable expropriation que de l'en dépouiller. Une telle confiscation serait, en réalité, une peine accessoire; elle ne pourrait donc être infligée qu'en vertu d'un texte impératif et formel, qui n'existe pas. On fait remarquer, en outre, que l'adage invoqué ne concerne que les délits intentionnels et ne saurait s'appliquer à des infractions qui participent plus de la contravention que du délit. — Aubry et Rau, t. 2, § 201, p. 237; Perrève, p. 344; Leblond, n. 226, p. 227.

**401.** — Dans ce dernier système, on décide que le gibier devient la propriété de celui qui l'a tué ou capturé, alors même que l'occupation a eu lieu sur le terrain d'autrui et sans le consentement du propriétaire. D'où il suit que le propriétaire du fonds n'a pas le droit de s'emparer du gibier ainsi tué ou pris, ni d'intenter une action en restitution au chasseur qui l'aurait enlevé. Il faut même aller jusqu'à dire qu'il commettrait un vol, s'il tentait de le faire sien et qu'on pût lui imputer une intention délictueuse, sans préjudice du droit qu'aurait le chaseur de revendiquer le gibier resté entre ses mains. — Toullier, *Le droit civil français*, t. 4, n. 7; Proudhon, *Traité du domaine de propriété*, t. 1, n. 385 et 386; Demolombe, *Traité des successions*, n. 23 et s.; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 52; Lavallée et Bertrand, p. 46; Loiseau et Vergé, p. 16, n. 7; Perrève, p. 344, n. 3; Fournel, *Les lois rurales de la France*, t. 1, p. 218, § 4; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 28; Leblond, n. 226, p. 227; de Neyremand, p. 137, n. 24; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1320.

**402.** — Il faut remarquer, d'ailleurs, que le chasseur, en pareil cas, se rend passible des peines portées contre le délit de chasse sans autorisation. En outre, il s'expose à être actionné civilement en dommages-intérêts par le propriétaire du fonds ou par l'ayant-droit à la chasse. Cette action, basée sur l'art. 1382, C. civ., est parfaitement recevable. On a prétendu, il est vrai, que le propriétaire du terrain n'étant pas propriétaire du gibier n'avait droit, en ce cas, à aucune indemnité, puisque le délinquant ne le privait pas de choses en sa possession. Mais la question ne se pose pas en ces termes. Ce n'est point à raison des pièces de gibier dont il s'est emparé que le chasseur est civilement responsable; c'est à raison du trouble qu'il a apporté à la jouissance d'autrui. Si le propriétaire d'un fonds n'est pas propriétaire du gibier qui s'y trouve, il peut, du moins, légitimement prétendre jouir seul de l'agrément ou des avantages que la recherche et la poursuite en peuvent procurer; le tiers qui pénètre chez lui contre son gré, pour y faire acte de chasse, lui cause évidemment un préjudice, soit en détruisant les animaux qu'il comptait chasser lui-même, soit en les effarouchant; c'est ce préjudice dont il lui est dû réparation. Néanmoins, rien ne s'oppose à ce que les juges, pour évaluer l'importance du dommage et pour fixer le chiffre de l'indemnité à allouer au réclamant, prennent en considération la nature et la quantité de gibier qui a été tué ou pris indûment. — Perrève, p. 344, n. 3; Fournel, *op. cit.*, t. 1, p. 219, § 6; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 26, p. 63; Lavallée et Bertrand, p. 46; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1314. — *Contrà*, Trib. de paix du canton sud-est de Rennes, 22 nov. 1864, [cité par Sorel, n. 45]

**403.** — D'après le même principe, il faut décider que la possession d'un permis de chasse n'est pas nécessaire pour acquérir la propriété des animaux sauvages que l'on tue ou que l'on capture. — V. *infrà*, n. 608.

**404.** — Il faut admettre également que l'on devient propriétaire des animaux tués ou pris, alors même que l'acte d'occupation aurait été accompli à une époque où la chasse était fermée. En effet, la fermeture de la chasse, simple mesure de police, ne peut avoir pour conséquence de modifier la nature du gibier qui demeure *res nullius;* l'enlever à celui qui en a pris possession serait infliger au délinquant une véritable confiscation; or, cette peine est contraire à l'esprit de la loi du 3 mai 1844; il suffit, pour s'en convaincre, d'observer que cette loi ne prononce, en aucun cas, la saisie et la confiscation du gibier contre le chasseur, à raison de délits de chasse proprement dits. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1326. — *Contrà*, de Neyremand, p. 139, n. 25.

**405.** — Il est superflu d'ajouter que l'acquisition de la propriété par voie d'occupation ne s'applique qu'aux bêtes sauvages à l'état de liberté naturelle. Celles qui sont enfermées dans des parcs ou dans des lieux clos, de dimensions restreintes, de telle sorte qu'elles ne puissent échapper et qu'elles se trouvent à la disposition du propriétaire de l'enclos ne sont plus *in laxitate naturali* et ont perdu le caractère de gibier par le fait de leur emprisonnement (V. *suprà*, n. 387); partant, elles ne deviendraient point la propriété de celui qui les tuerait ou qui s'en emparerait, sans y être autorisé. Leur enlèvement ne serait pas un acte de chasse, mais un vol, et elles pourraient très-légitimement donner lieu à une revendication. — Fournel, *op. cit.*, t. 1, p. 219, § 7; Perrève, p. 344, n. 4; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 45, p. 88; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1323; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 30 *ter*.

**406.** — Le gibier mort est, comme le gibier vivant, susceptible d'être acquis par le premier occupant, à la condition de n'avoir pas fait déjà l'objet d'une appropriation privée. Ainsi, chacun peut s'emparer d'un animal trouvé mort dans la campagne ou d'une pièce de gibier qu'un chasseur a tuée, mais qu'il n'a pu découvrir, et qu'il s'est décidé à abandonner. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1349; Sorel, n. 54.

**407.** — On a jugé, en ce sens, qu'un tiers avait pu légitimement s'emparer d'un cerf qui s'était tué, en tombant, du haut d'une falaise, dans sa propriété, après que le maître de l'équipage qui poursuivait l'animal avait sonné la retraite et emmené sa meute, abandonnant deux chiens, qui seuls, d'instinct, et sans la participation du chasseur, avaient continué la poursuite. — Rouen, 10 janv. 1882, Bardin, [D. 82.5.77]

**408.** — Pour le même motif, on a refusé de voir une soustraction frauduleuse dans le fait d'un particulier qui s'était emparé d'une biche trouvée morte sur une berge, après avoir été chassée par des chiens pendant une partie de la journée, alors qu'aucun indice ne révélait que le maître des chiens eût exercé sur elle une mainmise. — Rouen, 20 avr. 1867, [*Journal des chasseurs*, 32e année, 1er semestre, p. 95] — *Sic*, Sorel, *op. cit.*, n. 54.

**409.** — Mais la décision serait différente, si la mainmise du chasseur était évidente : s'il s'agissait, par exemple, de l'enlèvement par un tiers d'une pièce de gibier saisie par un chien suivi de son maître. Le tiers, en pareil cas, serait considéré comme ayant soustrait une chose mobilière appartenant à autrui, et encourrait la peine portée par l'art. 401 du Code pénal. — Trib. corr. Melun, avril 1825, Henry et Jacob, [cité par Perrève, p. 345] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1317. — V. *suprà*, n. 394.

**410.** — Le droit d'occupation ne pourrait pas davantage s'exercer sur un animal sauvage déjà appréhendé par un particulier et momentanément déposé par lui en un point quelconque du bois ou de la plaine, pourvu que l'intention de reprendre plus tard la bête tuée et de l'emporter fût révélée par des signes certains; tel serait le cas pour un lièvre mort, suspendu à un arbre par un chasseur désireux de continuer la chasse sans avoir de fardeau à porter. — Chenu, p. 23, n. 13.

**411.** — En revanche, on peut, sans encourir aucune responsabilité civile ou pénale, s'emparer d'un animal mort, laissé sur le terrain, lorsque l'abandon définitif paraît certain, ce qui peut

s'induire de ce que l'animal tué est resté pendant plusieurs jours sur le sol, sans qu'aucune réclamation se soit produite à son sujet, ou de ce fait qu'aucun signe apparent ne révèle une prise de possession. — Trib. corr. Compiègne, 4 janv. 1881, Leroy, [D. 82.5.78] — Trib. corr. Evreux, 15 oct. 1881, Marais, [D. 82. 5.78]

**412.** — D'ailleurs, la prise de possession d'un animal sauvage trouvé mort ne constitue pas un acte de chasse, lorsque le meurtre ne peut être considéré, ni directement, ni indirectement, comme la conséquence d'un acte volontaire de l'occupant; c'est ce qui a été décidé à l'égard d'un cultivateur poursuivi pour avoir, en temps prohibé, repris à son chien un lièvre que celui-ci avait tué au gîte, sans avoir été mis sur la piste, ni excité par son maitre. — Trib. corr. Loudun, 26 août 1882, Charandeau, [D. 82.5.69] — V. *suprà*, n. 249 et 250.

**413.** — Après avoir étudié la nature de l'occupation et ses effets, il convient d'examiner quelles sont les conditions requises pour que la prise de possession puisse être considérée comme suffisamment réalisée. Il est évident que l'appréhension du gibier, vivant ou mort, en confère immédiatement la propriété au chasseur. En dehors de cet acte qui, de l'avis unanime des auteurs, rend la mainmise indéniable, on admet généralement que l'acquisition peut résulter d'une blessure mortelle, ou, en matière de chasse à courre, d'une fatigue telle que la capture soit imminente et certaine. — Aubry et Rau, t. 2, § 201, p. 238; Baudry-Lacantinerie, t. 2, n. 7; de Neyremand, p. 116 et s.; Leblond, n. 226; Sorel, n. 47; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1316.

**414.** — Si l'animal est tué, aucune difficulté ne peut s'élever; la prise de possession est indiscutable et s'opère à partir du moment où la bête tombe, pourvu que le chasseur se mette en mesure de s'en saisir ou qu'il ne renonce pas à la chercher, dans le cas où elle serait perdue. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1320.

**415.** — Le gibier mortellement blessé devient, à partir de l'instant où il a reçu sa blessure, la propriété de celui qui l'a atteint. La blessure mortelle doit s'entendre d'une blessure assez grave pour mettre l'animal dans l'impossibilité d'échapper aux poursuites. Toutefois, si le principe est facile à poser, à cet égard, l'application en est souvent malaisée, car elle nécessite des constatations de fait extrêmement délicates. — Cass., 29 avr. 1862, Cooper, [S. 63.1.237, P. 63.779, D. 62.1.449] — Poitiers, 7 août 1889, de Campagne, [S. 90.2.29, P. 90.1.208] — Trib. paix Bulgnéville, 28 mars 1860, Antoine, [S. 63.1.237, P. 63.779, *ad notam*, D. 60.3.80] — V. Demolombe, t. 13, n. 25; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 36; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1316.

**416.** — Un oiseau (perdrix, caille, faisan, etc.) dont l'aile est cassée doit être tenu pour mortellement atteint, car, à supposer qu'il échappe aux chiens et que sa blessure se guérisse, il est appelé à devenir la proie des animaux carnassiers. — De Neyremand, p. 119, n. 8; Leblond, n. 226; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1316.

**417.** — Il en est de même d'un animal, quel qu'il soit, dont les reins sont brisés; sa blessure est incurable et il lui est impossible de se soustraire aux chiens. Mais nous n'en dirions pas autant d'un quadrupède dont la patte aurait été fracassée. En effet, une pareille blessure ne met pas nécessairement la vie de l'animal en danger, et il n'est pas un chasseur qui ne sache par expérience qu'un sanglier, un chevreuil, un lièvre ou un lapin vit fort bien avec trois pattes et sait souvent encore défier une meute, malgré l'état d'infériorité dans lequel il se trouve au point de vue de la course. — Dalloz, *Suppl. au Répert.*, v° *Chasse*, n. 155. — *Contrà*, de Neyremand, p. 118, n. 7; Leblond, p. 226; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1316.

**418.** — Lorsqu'une pièce de gibier mortellement atteinte est allée mourir sur le terrain d'autrui, l'auteur de la blessure peut pénétrer sur ce terrain pour l'enlever, si le propriétaire ne s'y oppose pas; dans le cas contraire, il a pour ressource de se la faire restituer au moyen d'une action en revendication. Mais si la pièce n'a été que blessée, il ne lui est pas permis de l'achever sur la propriété où elle s'est réfugiée. C'est ce que la Cour de cassation a décidé à propos de chasseurs qui, après avoir tiré et blessé un sanglier sur leur terrain, l'avaient suivi et achevé à coups de fusil dans la propriété d'un tiers, où ils l'avaient trouvé en lutte sanglante avec leurs chiens; la Cour a reconnu que ces chasseurs avaient commis le délit de chasse sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire. — Cass., 28 août 1868, Drouet, Les Forêts, [S. 69.1.189, P. 69.444, D. 68.1.40]

**419.** — Dans l'espèce qui vient d'être rapportée, on aurait pu soutenir que le sanglier faisant tête à la meute et la menaçant d'une destruction complète, les chasseurs étaient en droit de l'achever, même sur le terrain d'autrui, pour protéger la vie de leurs chiens. En effet, il est généralement admis que l'acte par lequel on repousse l'agression d'une bête féroce qui attente à la sûreté des personnes ou des animaux domestiques, est un acte de légitime défense et non un acte de chasse. Mais ce moyen n'ayant point été produit devant la cour de Dijon, appelée à statuer en appel sur cette affaire, la Cour suprême n'a pas eu à se prononcer sur sa valeur.

**420.** — La propriété d'une pièce de gibier tombée sous les coups de deux tireurs ayant fait feu ensemble, doit être attribuée à celui des deux qui l'a mortellement atteinte. La preuve, en pareil cas, est souvent difficile à faire; la question ne peut être résolue qu'après un examen attentif de la direction du tir, de la situation des chasseurs au moment où les coups de feu sont partis, de la dimension du plomb, du siège et de la gravité des blessures. Malgré les investigations les plus minutieuses, il peut se faire qu'on n'arrive pas à déterminer quel est l'auteur de la mort; lorsqu'il en est ainsi, nous pensons que l'animal doit être partagé entre les chasseurs; s'il n'est pas commodément partageable et que les intéressés ne consentent pas à s'en remettre à un tirage au sort, on ne peut que le mettre en vente, pour le prix en être partagé entre eux. — V. Sorel, p. 94; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1328.

**421.** — Si les tireurs, au lieu de faire feu simultanément, ont tiré successivement sur la même pièce, il faut examiner si la première ou les premières blessures étaient légères ou si elles étaient de nature à arrêter l'animal au bout d'un laps de temps assez court; dans le premier cas, la propriété doit être attribuée au dernier tireur; dans le second, à celui d'entre eux qui, le premier, a porté une blessure mortelle. Il est des circonstances où le doute n'est pas possible. Un chasseur, par exemple, tire un lièvre en plaine et lui brise les quatre membres; au moment où ce lièvre va être saisi par le chien du chasseur, un voisin le foudroie d'un coup de fusil; l'animal doit incontestablement être attribué au premier tireur. Il en serait de même d'un sanglier auquel un chasseur aurait fracassé les épaules ou brisé les reins, et qu'un tiers achèverait au ferme. — Sorel, n. 55, p. 102.

**422.** — Conformément à la règle qui vient d'être posée, il a été décidé qu'un animal (un loup dans l'espèce), mortellement blessé par un chasseur, qui avait continué à le poursuivre avec la certitude de l'atteindre, devait être considéré comme étant déjà en la possession de celui-ci, et qu'un autre chasseur n'avait pu, en achevant le même animal, se l'approprier. — Trib. Bulgnéville, 28 mars 1860, précité.

**423.** — Toute la question revient donc à savoir si la blessure infligée par le premier chasseur était ou non mortelle. On ne saurait, dès lors, approuver une sentence attribuant la copropriété d'un sanglier blessé grièvement par un tireur, et achevé à coups de pioche par un tiers, aux deux intéressés, et ordonnant le partage par moitié de l'animal. De deux choses l'une, en effet, ou le sanglier avait été mortellement atteint par le tireur, et celui-ci avait acquis, par ce fait, la propriété intégrale, ou l'animal n'avait été que légèrement blessé, et, dans ce cas, le tiers qui l'avait tué à coups de pioche, avait seul fait sur lui acte d'occupation. — Trib. paix Chauny, févr. 1858, Brochart, [*Journal des chasseurs*, 22e année, 1er sem., p. 361] — M. Sorel (p. 104), critique avec raison ce jugement. — V. également, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1328.

**424.** — De ce que le gibier mortellement atteint appartient à celui qui l'a blessé, il faut conclure qu'il y aurait vol de la part d'un tiers qui s'en emparerait (V. *suprà*, n. 394, 409). Dans tous les cas, ce tiers pourrait être actionné civilement par le premier occupant, soit en restitution de l'animal tué, soit en dommages-intérêts. — Trib. Chaumont, 12 févr. 1867, Meusy, [*Recueil de la cour de Dijon*, 1867, p. 233] — Trib. corr. Compiègne, 10 oct. 1874, X..., [cité par Sorel, p. 97]

**425.** — Une blessure légère et, en tout cas, non mortelle ne suffit pas pour établir une prise de possession au profit du tireur. Lors donc qu'un animal, après avoir été blessé légèrement, peut s'échapper et gagner un fonds voisin sur lequel le chasseur n'a pas le droit de chasse, celui qui le tue sur ce fonds en devient propriétaire, et le premier tireur ne peut élever, à

son sujet, aucune prétention, alors même que ses chiens courants auraient continué à le poursuivre sur le terrain d'autrui jusqu'au moment où il a été achevé. — Cass., 29 avr. 1862, Cooper, [S. 63.1.237, P. 63.779, D. 62.1.449]

**426.** — D'ailleurs, c'est là une question de fait, que les tribunaux doivent résoudre d'après les circonstances; le point de savoir si la première blessure était assez grave pour équivaloir à une prise de possession effective est laissé à leur appréciation. Il a été jugé, notamment, qu'un lièvre tué par un chasseur et poursuivi sans interruption par ses chiens courants pendant une demi-heure, après sa blessure reçue, ne pouvait être considéré comme sérieusement atteint et comme mis dans l'impossibilité d'échapper, et que, par suite, un autre chasseur avait pu légitimement l'abattre et s'en emparer. — Trib. Nogent-le-Rotrou, 6 juill. 1888, [*Bulletin du ministère de l'Intérieur*, 1889, p. 40]

**427.** — L'animal sauvage forcé par des chiens courants doit être assimilé à l'animal mortellement blessé, car, dans l'un comme dans l'autre cas, il est certain qu'il ne saurait échapper au chasseur. D'ailleurs, la loi du 3 mai 1844 ayant compris la chasse à courre parmi les modes de chasse autorisés, on est en droit d'en conclure qu'elle a entendu reconnaître, comme moyen d'acquérir le gibier, les procédés usités dans ce genre de chasse. Il faut admettre que la bête est sur ses fins, non seulement quand elle tient les abois, par exemple, s'il s'agit d'un cerf, lorsqu'elle gagne un étang ou un cours d'eau pour y faire tête aux chiens, mais encore lorsque sa fatigue est telle que la capture par la meute soit imminente, autrement dit lorsqu'elle est à l'hallali courant; à partir du moment où elle est réduite à cette extrémité, elle est censée être tombée déjà entre les mains du maître de l'équipage, et le tiers qui s'en emparerait pourrait être contraint à la restituer ou à payer au chasseur des dommages-intérêts. — Trib. Villefranche, 28 mars 1862, Morel, [S. 63.1.237, P. 63.779 *ad notam*] — *Sic*, Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 39; de Neyremand, p. 116; Leblond, n. 226; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1318.

**428.** — Pour apprécier si un animal est réellement sur ses fins, il convient de tenir compte des habitudes générales de l'espèce, ainsi que de l'âge et du sexe de la bête de chasse. Pour un sanglier vigoureux, par exemple, ce n'est point nécessairement un signe de faiblesse, ni un indice de fatigue que de faire tête aux chiens; souvent, au lancer, un ragot refuse de quitter sa bauge et fait ferme dès le début de la chasse; de même encore, il arrive fréquemment qu'une laie charge les chiens pour donner le temps à ses petits de s'échapper. A l'inverse, s'il s'agit d'une bête rousse ou d'un marcassin, le fait de s'arrêter et de se laisser joindre par la meute indique que l'animal est à bout de forces et qu'il ne tardera pas à être pris. Tout dépend donc des circonstances. — De Neyremand, p. 119, n. 9; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1319.

**429.** — De même que le chasseur qui a blessé mortellement une pièce de gibier peut pénétrer, pour la ramasser, sur la propriété privée, sauf à répondre, le cas échéant, d'une contravention de simple police pour passage sur des terres préparées ou ensemencées, de même, le maître d'équipage dont la meute a mis un animal sur ses fins, peut appréhender cet animal sur le terrain d'autrui, sans commettre de délit de chasse. Mais, pour qu'aucun délit ne puisse être relevé à sa charge, il faut que l'animal soit positivement forcé ou sur ses fins. Ainsi, les chasseurs qui, dans une chasse à courre ayant pour objet la poursuite d'un cerf, traverseraient la propriété d'autrui, seraient passibles des peines portées par l'art. 11, L. 3 mai 1844, s'il était prouvé que le cerf était alors loin d'être sur ses fins et qu'il n'a été atteint qu'à une certaine distance de ce terrain. — Poitiers, 7 août 1889, de Campagne et autres, [S. 90.2.29, P. 90.1.208] — *Sic*, Leblond, n. 226; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 15. — Sur le droit de suite, V. *infrà*, n. 836 et s.

**430.** — On peut supposer deux maîtres d'équipage réunissant volontairement leurs meutes pour chasser à courre ou à tir en commun. Dans cette hypothèse, et en admettant qu'aucune convention spéciale ne soit intervenue pour régler les rapports des deux chasseurs entre eux, on doit reconnaître l'existence d'une convention tacite, en vertu de laquelle la propriété du gibier tué ou pris doit être attribuée par moitié à chacun d'eux. Il en est de même dans les sociétés de chasse, à défaut de clauses contraires insérées dans l'acte de société. — V. *suprà*, n. 178.

**431.** — Mais si, au lieu d'être le résultat d'une entente commune, la réunion des meutes était due au hasard, le gibier tué devant les chiens ainsi réunis n'appartiendrait pas par moitié à chacun des deux chasseurs, mais serait la propriété exclusive de celui qui l'aurait abattu, personnellement ou par la main de gens à son service. On ne saurait, en effet, attribuer au seul fait de la poursuite simultanée le caractère légal de l'occupation, pour en faire résulter une propriété commune. A plus forte raison, cette solution devrait-elle être adoptée si la réunion, loin d'être fortuite, était due au calcul intéressé d'un tiers qui aurait fait découpler ses chiens, au passage de la chasse d'autrui, dans l'espoir de participer à la prise. — Cass., 17 déc. 1879, de Séguin-Pazzis, [S. 80.1.169, P. 80.376, D. 80.1.121] — Il va sans dire qu'il s'agit là d'une décision purement juridique et que, dans la pratique, entre gens du monde, il est d'usage que le chasseur offre une portion de l'animal tué à la personne dont les chiens se sont mêlés même accidentellement aux siens.

**432.** — En cas de contestation entre deux tireurs relativement à la propriété d'une même pièce de gibier, cette pièce doit être attribuée à celui qui l'a tirée le dernier et qui s'en est saisi, à moins que son contradicteur n'établisse qu'elle avait été mise par lui, auparavant, dans l'impossibilité de lui échapper, par exemple au moyen d'une blessure grave et d'une poursuite continue. D'une façon générale, c'est au chasseur qui revendique la pièce à rapporter la preuve qu'elle avait été déjà, de sa part, l'objet d'un acte d'occupation, lorsque son adversaire se l'est appropriée; il y a lieu, en effet, d'appliquer la règle : *In pari causâ, melior est causa possidentis*. Cependant, si le possesseur de la pièce avait usé de violence pour s'en rendre maître, le tribunal pourrait, préalablement, ordonner sa remise au premier détenteur ou son dépôt entre les mains d'un séquestre jusqu'au jugement à intervenir. — Trib. Nogent-le-Rotrou, 6 juill. 1888, précité.

**433.** — On peut acquérir la propriété des animaux sauvages, non seulement par son propre fait, mais encore par celui des personnes que l'on emploie. Ainsi, le gibier tué par le piqueur, le valet de chiens, le garde particulier et, généralement, par tout individu salarié qui chasse pour le compte d'autrui, appartient, de droit et sauf arrangement contraire, au maître au service duquel se trouvent ces différents serviteurs.

**434.** — Il est permis, du reste, de conclure entre chasseurs telle convention que bon semble, à l'effet de modifier les règles ordinaires de l'occupation. On peut même induire des circonstances qu'il est intervenu, à ce sujet, un accord tacite entre les parties. C'est ce qui pourrait se produire, par exemple, dans le cas où un premier chasseur, momentanément empêché de continuer la poursuite d'une pièce de gibier, proposerait à un second chasseur de le remplacer dans cette poursuite, et où il résulterait des constatations de fait que les intéressés sont tacitement convenus de partager entre eux le gibier tué par ce second chasseur. En pareille circonstance, le principe que le gibier appartient, non à celui qui le poursuit, mais à celui qui le tue, ne s'appliquerait pas, et la pièce abattue devrait être partagée conformément à la convention. — Cass., 3 janv. 1881, Berthod, [S. 83.1.309, P. 83.1.755]

**435.** — Comme nous l'avons dit *suprà*, n. 387, les animaux sauvages enfermés dans des lieux clos perdent, par le fait de leur captivité, la qualité de gibier. Ils ne sont donc plus susceptibles de faire l'objet d'un acte d'occupation et leur enlèvement constitue, non un délit de chasse, mais un vol. C'est ce qui a été jugé d'abord par le tribunal correctionnel de la Seine, puis par la cour de Paris, à l'occasion d'un daim et d'un cerf axis enlevés par des maraudeurs dans le parc aux daims du bois de Boulogne. — Paris, 18 févr. 1858, Lalonde, et autres, [*Journal des chasseurs*, 22e année, 1er semestre, p. 220 et 295] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1329; Lavallée et Bertrand, p. 48; Cival, p. 13, n. 52; Perrève, p. 344, n. 4.

### SECTION II.

#### Droit du chasseur sur le gibier dans les différentes sortes de chasse.

##### § 1. *Droit du chasseur sur le gibier dans la chasse au chien d'arrêt.*

**436.** — Le chien d'arrêt, comme son nom l'indique, n'est pas fait pour courir après les animaux sauvages; s'il est bien dressé,

il doit, lorsqu'il en rencontre un, s'arrêter net et indiquer à son maître, par son immobilité, qu'une pièce de gibier est à proximité. Le chasseur a-t-il un droit sur la pièce arrêtée par son chien, et, si un autre que lui la tire et la tue, soit au gîte, soit au moment où elle part, peut-il la revendiquer? Cette question est controversée. Dans un premier système, on se prononce pour l'affirmative. On soutient que le chasseur, bien que n'ayant pas encore appréhendé, à proprement parler, la pièce arrêtée, n'en a pas moins sur elle un droit conditionnel, que l'autre n'a pas, celui d'en prendre possession en la tirant, s'il la tue; que, dans la chasse au chien d'arrêt, l'appropriation est le résultat d'une série d'actes successifs, dont le premier est l'arrêt du chien, et que, dès lors, cet arrêt constitue par lui-même un commencement de prise de possession. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 108; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1346.

**437.** — Dans un second système, on distingue : si le chien arrête sous les yeux de son maître et que ce dernier soit en position de faire feu, on ne reconnaît à personne le droit de tirer sur l'animal arrêté ou de se l'approprier après l'avoir tué. Le chasseur qui met en joue a, dit-on, un droit acquis à n'être pas troublé dans l'accomplissement de l'acte qu'il est sur le point d'accomplir. Au contraire, si le maître est à une grande distance ou qu'il ne se soit pas aperçu de l'attitude de son chien, le tiers qui tue la pièce à l'arrêt peut s'en saisir, car souvent le gibier aurait fui avant que le premier chasseur fût arrivé à portée. — Sorel, n. 61, p. 124.

**438.** — Ces deux systèmes nous paraissent également inacceptables. Il faut d'abord mettre de côté la question de convenance, car tout le monde s'accorde à reconnaître qu'un chasseur ne doit jamais tirer une pièce de gibier, sans y avoir été invité, à l'arrêt du chien d'autrui. Mais en raisonnant au point de vue exclusivement juridique, on se demande comment on peut soutenir que l'arrêt du chien ou la mise en joue constitue un commencement de prise de possession. La prise de possession est le fait matériel qui met la chose au pouvoir de l'occupant; tant qu'elle n'est pas réalisée, il ne saurait en être question. On parle, il est vrai, de la fascination que le chien exerce sur la pièce arrêtée et qui la tient comme clouée au sol, ou de l'acte de chasse commencé par le chasseur qui épaule son arme; mais la prétendue fascination du chien n'empêche pas le gibier de s'envoler, si c'est un oiseau, de s'enfuir, si c'est un quadrupède, et la mise en joue n'équivaut pas à l'appréhension de l'animal, car tout gibier visé n'est pas encore gibier mort. En somme, les principes qui servent de base à l'acquisition par voie d'occupation conduisent à décider que le gibier tué appartient, quelles que soient les circonstances, à celui qui l'a abattu. — De Neyremand, p. 114, n. 5; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 71; Leblond, n. 229.

**439.** — Toutefois, si nous refusons au maître du chien le droit de revendiquer le gibier tué, au mépris des convenances, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, nous pensons que, s'il était sur le point de faire feu au moment où le tiers l'a devancé, il pourrait intenter au tireur une action en dommages-intérêts fondée sur l'art. 1382, C. civ., en vue de se faire indemniser du préjudice qu'il lui a causé en le troublant dans l'exercice de son droit et en le privant du profit éventuel qui pouvait en résulter pour lui.

**440.** — Quant au gibier levé par le chien d'arrêt ou par son maître, et qui s'enfuit ou qui va se poser à une distance plus ou moins grande, sans avoir été tiré ou après avoir été manqué, les auteurs sont d'accord pour reconnaître que le maître du chien n'a aucun droit sur lui. Néanmoins, il est de bon goût, à la chasse en plaine, de ne point aller à la remise des animaux levés par un autre chasseur. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 110; Sorel, n. 61, p. 124.

**441.** — Il existe une race de chiens bâtards, les corneaux, qui tiennent à la fois du chien courant et du chien d'arrêt, du croisement desquels ils sont issus. Le corneau poursuit le gibier à poil avec une grande impétuosité; n'étant pas collé à la voie comme le chien d'ordre, s'il a plus de chance que celui-ci de perdre la piste, il lui arrive plus souvent aussi de relever rapidement les défauts et de se trouver sur les talons de la bête de chasse. A tout prendre, ses allures le rapprochent beaucoup moins du chien d'arrêt que du chien courant; aussi, ce qui est dit de ce dernier, au paragraphe suivant, lui est-il de tous points applicable. — V. Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 112.

### § 2. *Droit du chasseur sur le gibier dans la chasse aux chiens courants.*

**442.** — La chasse aux chiens courants peut s'exercer de deux manières, à courre ou à tir. Dans le premier cas, le but du chasseur est de forcer la bête de chasse après l'avoir poursuivie à l'aide d'une meute, qui la fatigue et l'oblige à s'arrêter, quand elle est à bout de forces. Dans le second, les chiens ne font que mettre sur pied l'animal et lui faire parcourir, dans les bois ou dans la plaine, un trajet plus ou moins long, de façon à procurer à des tireurs, postés d'avance aux fuites, l'occasion de faire feu sur lui et de le tuer. Cette différence dans les moyens employés pour parvenir à la prise de possession conduit à certaines distinctions, qui seront faites ci-après. Néanmoins, il y a des règles communes; car, bien que, dans la chasse à tir, l'objet qu'on se propose soit de tirer le gibier, les chiens sont fort souvent en état de le forcer, et le forcent effectivement, de sorte que les deux modes de chasse deviennent entièrement assimilables l'un à l'autre.

**443.** — La première préoccupation de celui qui veut se livrer à la chasse aux chiens courants, est de trouver un animal à poursuivre; pour y parvenir, deux procédés sont en usage : on peut se borner à découpler les chiens, au hasard, dans un canton de bois, en s'en remettant à leur instinct du soin de découvrir une piste et de la suivre; c'est ce qu'on appelle chasser à la billebaude; le second procédé, plus rationnel, plus savant, consiste à faire le bois avec un limier et à remettre un animal, que l'on attaque à coup sûr. Il n'est pas douteux que le fait de détourner une pièce de gibier et d'indiquer l'endroit où elle est remise au moyen de brisées, est insuffisant pour conférer un droit de propriété au chasseur. En effet, la bête détournée est encore en état de liberté naturelle; non seulement il peut se faire que le chasseur renonce à l'attaquer, mais encore une circonstance fortuite, telle qu'une branche qu'on vient à rompre, ou un fruit qui tombe, peut la déterminer à s'enfuir et à changer de canton. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 105, p. 250; Sorel, n. 60; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1337.

**444.** — L'animal détourné est quelquefois remis dans l'enceinte à une distance assez considérable du point où les chiens sont découplés; avant que ceux-ci n'atteignent sa reposée et ne le fassent lever, il s'écoule un temps plus ou moins long, pendant lequel ils vont lentement, en donnant de rares coups de gueule; ce début de la chasse se nomme le rapproché. Il nous paraît impossible d'admettre que ce préliminaire de l'attaque constitue au profit du chasseur une prise de possession, car des causes multiples peuvent l'empêcher d'aboutir, soit que les chiens ne parviennent pas à lancer, par suite du mauvais temps ou de ce que la voie est trop froide, soit qu'un autre animal bondisse sous leur nez et les entraîne. — *Contrà*, Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 104.

**445.** — On peut supposer maintenant que la bête a été lancée et que les chiens sont à sa poursuite. Dira-t-on que le maître de l'équipage a acquis sur elle un droit opposable aux tiers? Quelques auteurs vont jusque-là. Ils partent de l'idée que la chasse aux chiens courants se compose d'actes successifs, qui s'enfantent et s'enchaînent les uns les autres, pour ne former qu'un tout et aboutir à la capture ou à la mort de l'animal poursuivi. La prise de possession s'opérerait, non pas au moyen d'un fait unique, suivant la méthode ordinaire, mais grâce à l'ensemble des actes nécessaires pour la réaliser; dès lors, chacun d'eux engendrerait une mainmise, qui persisterait tant que le chasseur n'a pas renoncé à la poursuite. Il est si vrai que le gibier fuyant devant des chiens courants ne possède plus sa liberté native, que s'il s'arrête, il est pris. Il faut donc admettre que la poursuite crée, au profit du chasseur, un droit conditionnel, que l'équité commande de garantir et de faire respecter. De ce principe, découlent deux conséquences : la première, que le maître d'équipage conserve son droit sur la bête de chasse, alors même qu'elle passerait sur le terrain d'autrui, pourvu que la meute continue à la suivre; la seconde, qu'il est interdit aux tiers de la tirer et de se l'approprier, fût-ce sur un terrain où ils possèdent le droit de chasse à l'exclusion du maître des chiens. — Trib. Château-Thierry, 29 mars 1877, Garnier, [cité par Sorel, p. 153] — Trib. Vienne, 1er nov. 1884, [jugement rapporté dans *le Bien public* de Dijon] — Trib. de paix de Schirmeck, 10 oct. 1859, A..., C..., B..., [S. 63.1.237, P. 63.780, *ad*

*notam*, D. 60. 3.80] — Trib. de paix de Buxy, 3 mars 1860, Moreau frères, [cité par Sorel, p. 143] — Trib. de paix de Schirmeck, 14 déc. 1869, S..., [cité par Sorel, p. 149] — *Sic*, Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 84 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1339; Gay et Guibon, *Bulletin des justices de paix*, 1860, p. 283.

**446.** — Conformément à cette opinion, il a été jugé que le gibier étant une *res nullius* dont la propriété s'acquiert par voie d'occupation, le chasseur qui a levé le gibier sur sa propriété et qui n'a pas cessé de le suivre, acquiert sur lui un droit d'appropriation éventuel, qui commence au moment de l'attaque et se réalise au moment où l'animal est sur ses fins; qu'en conséquence, un tiers ne peut, au cours de la poursuite, porter atteinte au droit du premier chasseur, en tirant sur le gibier poursuivi et en le tuant; spécialement, que le chasseur qui tue un cerf lancé et poursuivi par les chiens d'autrui, n'est pas fondé à en revendiquer la propriété au détriment des premiers chasseurs sans qu'il y ait à examiner si l'animal était sur ses fins au moment où il a été tué. — Trib. paix Dourdan, 22 févr. 1883, Dauvillier et Fossard, [S. 86.2.48, P. 86.1.351]

**447.** — M. Sorel (*Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 59), tout en partageant l'opinion qui vient d'être exposée, admet un tempérament. Si le tiers qui a tué la bête de chasse était posté sur un terrain où le maître d'équipage avait, concurremment avec lui ou à son exclusion, le droit de chasser, il applique dans toute sa rigueur la théorie précédente; si, au contraire, la bête a été portée bas sur un terrain où le chasseur poursuivant n'avait pas le droit de pénétrer, il est d'avis que le tiers a pu légitimement l'abattre et l'appréhender. Mais cette distinction peut difficilement se justifier; elle est évidemment le résultat d'une confusion entre le droit qui peut appartenir au chasseur de suivre son gibier et le droit que ce chasseur peut avoir sur le gibier lui-même. Le système proposé manque de logique. De deux choses l'une, en effet : ou le lancer suffit pour fonder un commencement de possession et alors, il faut décider que le propriétaire de la meute a, dans tous les cas, un droit opposable aux tiers; ou le lancer ne constitue pas une mainmise, et le maître d'équipage ne peut revendiquer la bête tuée, quel que soit le lieu où elle ait été abattue. — V. *suprà*, n. 429.

**448.** — Enfin, dans un troisième système, auquel nous nous rallions et que la jurisprudence de la Cour suprême a consacré, on décide que le simple fait de la poursuite du gibier par des chiens courants est insuffisant pour constituer la prise de possession, qui seule est capable de faire acquérir la propriété du gibier par voie d'occupation. Il n'est pas exact de dire que le lancer mette en quelque sorte l'animal à la disposition du maître des chiens, car si celui-ci a des chances pour l'atteindre, il a des chances aussi pour ne point réussir dans son entreprise. Mille incidents peuvent survenir qui empêcheront la capture. Les chiens peuvent tomber en défaut et ne plus retrouver la voie; ils peuvent prendre le change et abandonner la bête de chasse pour en suivre une autre qui s'est levée au bruit. Enfin, la chasse peut passer sur les terres du voisin et le chasseur être obligé de rompre ses chiens; à son défaut, le propriétaire de ces terres peut s'opposer au passage des chiens sur son fonds. En réalité donc, le gibier lancé n'est pas encore possédé par le chasseur. — Cass., 17 déc. 1879, de Séguin-Pazzis, [S. 80.1.169, P. 80.376, D. 80.1.121] — Dijon, 2 août 1859, Philippon, [S. 63.1.238, P. 63.779, *ad notam*] — Trib. Rochefort, 6 juill. 1892, Faribeau, [J. *le Droit*, 11-12 oct. 1892] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 2, § 201 p. 236; Demolombe, t. 12, n. 25; Laurent, t. 8, n. 444, p. 529; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 71; de Neyremand, p. 111, n. 4; Leblond, n. 228; Chenu, p. 24.

**449.** — D'ailleurs, tout en refusant de considérer les actes de chasse dont il vient d'être question comme attributifs de propriété en faveur du maître des chiens, on peut se demander si, dans les diverses hypothèses successivement examinées, il n'y aurait pas lieu d'accorder à celui-ci des dommages-intérêts en vertu de l'art. 1382, C. civ. A notre avis, il est nécessaire de faire une distinction : dans le cas où il s'agirait simplement d'une pièce de gibier détournée, qu'un tiers serait venu lancer ou tuer, sans tenir compte des brisées indiquant qu'elle avait été remise, aucune indemnité ne devrait être allouée, car le chasseur qui a fait faire le bois n'avait point encore commencé la chasse, ni manifesté par des signes évidents qu'il eût l'intention d'attaquer; dans les autres cas, au contraire, soit que l'animal ait été lancé ou tué par un tiers pendant le rapprocher, soit qu'il ait été tué pendant la poursuite, le propriétaire de la meute aurait droit à un dédommagement, car le tiers dont l'intervention a troublé la chasse lui a causé un préjudice certain en lui enlevant le légitime espoir qu'il avait de s'emparer de l'animal sur la voie duquel ses chiens avaient été découplés.

**450.** — Si le droit du chasseur sur le gibier simplement poursuivi est contesté, en théorie et en pratique, il en est autrement de son droit sur le gibier mortellement blessé, forcé ou sur ses fins. Dans ces trois cas, l'acquisition de la propriété ne fait doute pour personne.

**451.** — Ainsi, le maître d'équipage qui, après avoir lancé un cerf sur son terrain, le poursuit et le force sur le terrain d'autrui, en devient, quand même, propriétaire, et le particulier sur le fonds duquel la prise est consommée, ne peut élever aucune prétention à son égard. — Trib. corr. de Mortagne, 12 déc. 1835, de Chambray, [*Journal des chasseurs*, 18e année, p. 112] — V. également, *suprà*, n. 429.

**452.** — L'animal dont la prise est imminente et inévitable doit être assimilé à l'animal forcé. En effet, s'il est incontestable que le gibier, *res nullius*, n'appartient à personne et que, pour en devenir propriétaire, il faille s'en emparer, autrement dit, l'acquérir par voie d'occupation, il n'est pas moins certain que, pour qu'un chasseur soit réputé s'être emparé de la pièce poursuivie par ses chiens courants, il n'est pas nécessaire qu'il ait mis la main dessus; il suffit que, de quelque façon que ce soit, l'animal poursuivi soit en son pouvoir de manière à ne pouvoir échapper, ce qui arrive, par exemple, lorsque cet animal est sur ses fins ou grièvement blessé. — Trib. corr. Semur, 30 janv. 1883, Gaveau, [J. *le Bien public* de Dijon, 10 févr. 1883]

### § 3. *Droit du chasseur sur le gibier, quand la chasse a lieu sans chiens.*

**453.** — Il n'y a rien de particulier à dire concernant le gibier tué en traque ou en battue. Qu'il s'agisse d'une battue administrative ou d'une battue organisée par un particulier, ce gibier appartient à celui qui l'a tué ou mortellement blessé, suivant les règles ordinaires. Toutefois, la politesse exige, lorsqu'on est invité par un propriétaire ou par un locataire de chasse à une chasse de ce genre, qu'on laisse à celui-ci les pièces qu'on a abattues, afin de lui permettre de faire, à son gré, une distribution générale entre les assistants. Dans les chasses mises en société où il existe un règlement intérieur, on se conforme, pour le partage du gibier, aux clauses de ce règlement (V. *suprà*, n. 178). — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 101 et 113.

**454.** — Certaines chasses aux animaux nuisibles, autorisées ou prescrites par l'administration, se font à l'aide de chiens courants. C'est ce qui a lieu, notamment, pour les chasses au loup ou au sanglier dirigées par les lieutenants de louveterie. Partant de ce principe qu'une bête lancée et poursuivie par une meute est déjà au pouvoir du maître de l'équipage, certains auteurs déclarent que les animaux tués dans ces chasses exceptionnelles appartiennent, non aux tireurs qui les ont abattus, mais au propriétaire des chiens. Nous avons combattu précédemment (V. *suprà*, n. 448) la théorie de la prise de possession fictive du maître d'équipage. Les motifs que nous avons fait valoir peuvent également être invoqués dans le cas présent. Nous déciderons donc que les animaux nuisibles détruits dans une chasse aux chiens courants, autorisée ou prescrite par l'administration, deviennent la propriété des tireurs qui les ont portés bas; sauf, bien entendu, les règles de convenance qui imposent aux particuliers admis ou conviés à la chasse, l'obligation de remettre leur gibier à la personne qui en a eu la direction et la conduite. — V. en sens contraire, Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 102; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1329.

**455.** — D'autres chasses que les battues ont lieu sans chiens. On peut citer la chasse aux oiseaux d'eau en bateau, la chasse à l'affût, la chasse du lapin au furet, la chasse de la bécasse, à la passe ou à la croule. L'acquisition des mammifères ou oiseaux, dans ces différentes chasses, se fait d'après les principes généraux exposés *suprà*, n. 388 et s.; le gibier appartient à celui qui le tue ou le blesse mortellement. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 113, p. 268.

**456.** — Le chasseur qui se place à l'affût sur un terrain où le droit de chasse lui appartient, par exemple, qui s'embusque

dans une cabane de feuillage pour épier des ramiers ou d'autre oiseaux, ou qui se poste, à l'automne, auprès d'une mare, au moment du crépuscule, pour attendre des bécasses, a le droit d'exiger que nul ne vienne le troubler ni le déranger, pendant qu'il guette ainsi le gibier. Si, néanmoins, un autre chasseur, peu scrupuleux, jouissant comme lui du droit de chasse sur le terrain où se trouve l'affût, venait s'installer à ses côtés, contre son gré, pour tirer également ou pour l'empêcher de tirer, il pourrait, à raison du préjudice éprouvé, réclamer à ce dernier des dommages-intérêts. Il va de soi que, si le second chasseur n'avait aucun droit sur le terrain où il s'est permis de se porter à son tour, il commettrait un délit de chasse et serait passible de la peine portée par l'art. 11, L. 3 mai 1844. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 115.

**457.** — Le simple fait de découvrir une pièce de gibier gîtée ou posée ne suffit pas pour créer un droit sur elle. Par conséquent, un tiers peut tirer cette pièce et se l'approprier. Cependant, M. Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 114, estime qu'il y aurait une sorte de prise de possession *oculis et effectu*, si le chasseur qui a découvert l'animal, l'avait déjà mis en joue et s'apprêtait à le tirer; il semble, toutefois, qu'il hésite à accorder à ce chasseur un droit de revendication, car il ajoute que le fait du tireur qui l'a prévenu donnerait tout au moins lieu à une action en dommages-intérêts. Pour nous, nous pensons que, même dans ce cas, la personne qui a fait la découverte n'a aucun droit acquis et que l'animal est resté à l'état de liberté naturelle; c'est ce que nous avons décidé précédemment (V. *suprà*, n. 438) pour le gibier à l'arrêt du chien. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1348.

**458.** — Mais le chasseur qui, sans chiens, tire sur un animal surpris au gîte ou passant à portée, et le blesse grièvement, acquiert sur cet animal un droit de propriété, pourvu qu'il manifeste par une poursuite continue l'intention de l'appréhender. Le tribunal de paix de Châtillon-sur-Seine a eu à faire l'application de ce principe dans l'espèce suivante : un chevreuil égaré en plaine y avait été tiré par un chasseur qui lui avait brisé un pied de derrière; la bête, suivie à quelque distance par le tireur, avait été, peu après, capturée par un chien de berger et enlevée à ce chien par deux individus qui se trouvaient à proximité. Le tribunal, sur la réclamation du chasseur, lui a adjugé une indemnité représentant la valeur du chevreuil dérobé : « Considérant, dit le jugement, que le demandeur a suivi avec toute la célérité que peut mettre un homme, la piste du gibier qu'il avait atteint, que sa prise de possession a donc été continue et que le fait matériel par les défendeurs de s'être emparés du chevreuil ne leur donne aucun droit sur lui, qui reste la propriété de celui qui l'a tiré et poursuivi ». — Trib. de paix de Châtillon-sur-Seine, 29 nov. 1873, Girardot.

**459.** — Le gibier pris dans un piège ou dans des filets devient, en principe, par le fait de sa capture, la propriété de celui qui a tendu les engins. Cependant, ce résultat n'est pas admis par tout le monde; quelques auteurs soutiennent qu'aucune possession légale n'est acquise au propriétaire des pièges ou des filets, tant qu'il n'a pas enlevé le gibier pris; jusque-là, chacun est libre de s'en emparer, l'occupation ne devant être réputée accomplie qu'à partir du moment où l'appréhension est devenue effective (Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1330). Cette opinion, il faut le reconnaître, n'a rencontré que peu d'écho dans la doctrine. On ne saurait nier, en effet, que le gibier, dès l'instant où il est saisi par l'engin de chasse, quel qu'il soit, ne perde la faculté de se mouvoir librement et ne se trouve, dès lors, à la disposition du chasseur, qui n'a qu'à se rendre au lieu où il est placé pour consommer la prise de possession. — Pothier, *Traité du domaine de propriété*, n. 25; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 50; Perrève, p. 298, n. 7; Cival, p. 13, n. 49.

**460.** — Toutefois, la plupart des auteurs décident que l'acquisition du gibier dans les conditions qui viennent d'être indiquées ne peut avoir lieu qu'autant que l'usage des engins employés était autorisé par la loi. La capture à l'aide d'engins prohibés ne créerait, dès lors, aucun droit au profit de celui qui les aurait tendus, et le gibier pris pourrait être enlevé par le premier venu, sans que le délinquant pût exercer à ce sujet une action en revendication. Il en serait ainsi, alors même que les pièges ou filets auraient été placés par le propriétaire du fonds sur son propre terrain. A l'appui de cette opinion, on allègue que la prise de possession au moyen d'engins prohibés étant illégale, ne saurait servir, aux yeux de la loi qui défend de l'employer, de fondement à un droit : *Nemo ex delicto potest consequi actionem*. — Lavallée et Bertrand, p. 47; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 52 et 53; Sorel, n. 53; Leblond, n. 226, p. 227.

**461.** — Du reste, les partisans de ce système reconnaissent en général à celui qui a posé les engins, comme à tout autre, la faculté de s'approprier par l'appréhension les animaux capturés, sauf à répondre du délit résultant de la pose de ces engins. En conséquence, lorsque les appareils de chasse interdits ont été placés sur le terrain d'autrui, le propriétaire ou le fermier de la chasse est sans droit pour revendiquer, entre les mains du délinquant, le gibier enlevé par celui-ci et dont il est devenu propriétaire par le fait de la prise de possession matérielle qu'il a opérée; son unique ressource est de lui réclamer des dommages-intérêts au moyen d'une action civile. — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 53; Leblond, n. 226, p. 227. — *Contrà*, de Neyremand, p. 139, n. 25.

**462.** — Il est difficile d'admettre que cette distinction entre les engins autorisés et ceux qui ne le sont pas puisse avoir quelque influence sur le fait même de l'occupation. S'il est vrai que l'animal sauvage, à partir du moment où il est privé de sa liberté naturelle, devienne la propriété de celui qui lui a ravi cette liberté, il faut, pour être logique, décider que, quel que soit le procédé employé pour le mettre en cet état, la prise de possession n'en est pas moins effective. On refuse de reconnaître le droit du propriétaire de l'engin sous prétexte qu'il est en délit et qu'un délit ne peut servir de base à un droit. Mais alors, il faudrait aller jusqu'à dire que le chasseur qui, muni d'un permis et après l'ouverture de la chasse, tue une pièce sur le terrain d'autrui, n'en devient pas propriétaire, car lui aussi est un délinquant. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1326 et 1327.

**463.** — A notre avis, la question de savoir si les engins sont ou non prohibés est absolument indifférente. Dans un cas comme dans l'autre, il nous paraît impossible de nier que le gibier devienne, grâce à sa capture, l'objet d'une mainmise de la part du chasseur, qui n'a plus qu'une démarche à faire pour rendre l'appropriation parfaite. En revanche, nous pensons qu'il est important d'examiner si le piège a été tendu dans une propriété où le chasseur avait le droit de chasse ou dans un fonds sur lequel la chasse lui était interdite. L'occupation à l'aide de pièges comprend, en effet, deux événements successifs, la capture du gibier par l'engin de chasse et son appréhension par la personne qui l'a posé; elle n'est réalisée qu'autant que ce dernier acte est accompli. Or, si l'engin est placé par le propriétaire lui-même sur son terrain, ce propriétaire acquiert, *hic et nunc*, le domaine du gibier pris, car il est libre d'aller le saisir quand bon lui semble et nul ne peut l'empêcher de le faire. A l'inverse, si celui qui a disposé le piège est un étranger, comme le propriétaire du terrain est en droit de lui interdire l'accès de sa propriété, il peut se trouver dans l'impossibilité d'accomplir le dernier acte nécessaire pour rendre sa prise de possession effective. Il est donc permis de dire que, dans ce cas, le propriétaire de l'engin n'a point encore acquis sur le gibier capturé un droit opposable aux tiers et que, dès lors, il est loisible au premier venu de s'en emparer et de se l'approprier, sans être exposé à aucune revendication de sa part. La question, d'ailleurs, est plus théorique que pratique, car, en fait, le particulier qui aurait tendu des engins de chasse sur le terrain d'autrui ne se hasarderait pas à réclamer le gibier que le propriétaire aurait pu en retirer, car il s'exposerait à des poursuites correctionnelles, sous la prévention d'avoir chassé sur un domaine où le droit de chasse ne lui appartenait pas, sans l'autorisation du propriétaire. — V. Rogron, p. 26.

**464.** — Quelle que soit l'opinion que l'on professe, à cet égard, il est hors de doute que, dans les hypothèses où l'on attribue au propriétaire des appareils de chasse un droit opposable aux tiers sur le gibier tombé dans ses engins, celui-ci pourrait revendiquer ce gibier entre les mains de ceux qui s'en seraient emparés. Bien plus, s'il était établi que les ravisseurs fussent de mauvaise foi, il pourrait les faire condamner pour soustraction frauduleuse. Conformément à ce principe, on a jugé qu'il y avait tentative de vol dans le fait d'un individu surpris au moment où il visitait des assommoirs disposés dans une propriété appartenant à un tiers pour capturer le gibier, et où il cherchait à s'emparer d'un lapin qui se trouvait pris dans un

de ces appareils. — Trib. corr. Compiègne, 13 mars 1877, Lepot., [cité par Sorel, n. 51, p. 97]

**465.** — Il peut arriver qu'un animal non malfaisant, un lièvre ou un faisan par exemple, tombe dans un piège tendu pour prendre un animal nuisible, tel qu'un renard ou un chat sauvage; l'animal ainsi capturé n'en devient pas moins la propriété de celui qui a disposé le piège; toutefois, si le fait se produisait en temps prohibé, ce dernier pourrait être poursuivi correctionnellement à moins qu'il n'eût rendu immédiatement la liberté à la bête prise, dans le cas où elle aurait été encore vivante. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1334.

## CHAPITRE III.

### POLICE DE LA CHASSE.

**466.** — La police de la chasse a pour objet de garantir la sécurité publique, de protéger les cultures et d'assurer la conservation et la reproduction du gibier. Pour atteindre ce triple but, il est nécessaire d'interdire la chasse pendant la partie de l'année où les récoltes sont sur pied et où les animaux sauvages ont leurs petits, de faire en sorte que le nombre des chasseurs ne devienne pas trop considérable, d'empêcher que des armes dangereuses ne soient maniées par des mains inexpérimentées, de prohiber les modes de chasse trop destructifs et enfin de donner une sanction à ces mesures en frappant les contrevenants de peines graduées. Il a été pourvu à ces diverses exigences par la loi du 3 mai 1844, amendée par celle du 22 janv. 1874.

### SECTION I.

#### Des conditions requises pour pouvoir exercer le droit de chasse.

**467.** — L'exercice de la chasse est subordonné à trois conditions principales, mentionnées toutes trois dans l'art. 1, L. 3 mai 1844. Il faut : 1° que la chasse soit ouverte; 2° que le chasseur ait obtenu préalablement la délivrance d'un permis de chasse; 3° qu'il soit propriétaire du terrain où s'accomplit la chasse ou qu'il ait été autorisé à y chasser par le propriétaire ou par ses ayants-droit.

#### § 1. *Ouverture de la chasse.*

**468.** — Aux termes de l'art. 1, L. 3 mai 1844, il est interdit de chasser avant l'ouverture et après la fermeture de la chasse. Cette interdiction est générale et comprend tous les actes de chasse, de quelque manière et par quelques procédés qu'ils soient exécutés; elle s'applique notamment au fait de mettre des chiens sur la voie d'un animal et de les exciter à le poursuivre, alors même que le chasseur ne serait pas armé. — Cass., 17 févr. 1853, Perrot, [S. 53.1.669, P. 54.1.423]; — 6 juill. 1854, Noblet, [S. 54.1.656, P. 56.1.39, D. 54.1.305] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 38, n. 2.

**469.** — C'est au préfet, dans chaque département, qu'il appartient de fixer la date de l'ouverture et celle de la fermeture de la chasse (L. 3 mai 1844, art. 3). Toutefois, une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 4 juill. 1863 (*Bull. off. du ministère de l'Intérieur*, 1863, p. 172), a substitué au système des ouvertures départementales, celui des ouvertures par zônes. Ce système est encore en usage aujourd'hui. Chaque année, les départements sont groupés, en plus ou moins grand nombre, suivant le degré de maturité des récoltes et l'état d'avancement des travaux de la campagne; le classement se fait d'après les renseignements fournis par les préfectures et centralisés au ministère de l'Intérieur. Dans chaque groupe, les préfets sont invités à ouvrir la chasse à une date uniforme, déterminée par le ministre (Circul. du ministre de l'Intérieur du 24 juill. 1863: *Bull. off. du ministère de l'Intérieur*, 1863, p. 257). Ce procédé a l'avantage d'empêcher qu'un trop grand nombre de chasseurs étrangers, tentés par des dates d'ouverture échelonnées, ne s'abattent successivement sur plusieurs départements et ne causent ainsi une destruction trop considérable du gibier; en outre, il enlève aux braconniers, dans une certaine mesure, la facilité d'écouler, dans un département où la chasse serait ouverte, le gibier capturé par eux en fraude dans un département limitrophe où elle serait encore fermée. Du reste, le nombre et la composition des zônes sont modifiés chaque année.

**470.** — On a contesté la légalité du régime établi par les circulaires du 4 et du 24 juill. 1863. Assurément, la substitution de l'autorité centrale à l'autorité préfectorale, en ce qui concerne la fixation de la date de l'ouverture, peut paraître contraire à l'esprit de la loi du 3 mai 1844. Cependant, il importe de remarquer que ce sont toujours les préfets qui prennent les arrêtés réglementaires; le ministre se borne à les inviter à se conformer au principe qu'il a posé. Sans doute, les préfets s'efforcent de seconder, autant que possible, les vues de leur chef hiérarchique, mais ils n'en conservent pas moins une certaine liberté d'action. Cela est tellement vrai que, chaque année, quelques-uns d'entre eux adoptent, à la demande du conseil général et à raison de l'état des récoltes, une autre date que celle indiquée par les instructions ministérielles, ou, sur la réclamation des cultivateurs, reculent la date précédemment fixée par eux d'après ces instructions. Du reste, les termes mêmes des circulaires dénotent, de la part du ministre, l'intention d'agir par voie de persuasion et non par voie d'injonction. « Comme les années précédentes, lit-on dans la circulaire du 27 juill. 1892 (*Bull. off. du ministère de l'Intérieur*, 1892, p. 189), vous voudrez bien vous concerter avec vos collègues des départements voisins pour assurer, *autant que possible*, une date d'ouverture unique dans chaque zône de chasse ». En somme, on peut dire que la règle posée par la loi est respectée, car si les conseils du ministre sont généralement écoutés, l'autorité centrale ne supprime pas absolument l'initiative de ses subordonnés. — V. toutefois, Chenu, p. 48, n. 3.

**471.** — Antérieurement à la loi du 22 janv. 1874, qui a modifié l'art. 3 de la loi sur la police de la chasse, on s'était demandé si les préfets avaient la faculté de fixer des dates d'ouverture et de fermeture différentes pour la chasse à courre, à cor et à cri, et pour la chasse à tir. Une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 9 févr. 1854, les avait autorisés à le faire, à la condition que la demande en fût faite par les conseils généraux; une seconde circulaire du 28 mai 1859 (*Bulletin officiel du ministère de l'Intérieur*, 1859, p. 133) avait maintenu à cet égard l'usage établi, mais en exigeant que le ministre fût, chaque fois, préalablement consulté. Pendant longtemps cette pratique subsista sans soulever de difficulté. Mais, à la suite de la guerre franco-allemande, la légitimité en fut mise en doute devant les tribunaux. Certains préfets de départements occupés encore par l'ennemi, avaient cru pouvoir ouvrir la chasse, tout en ayant soin d'interdire la chasse à tir pour obéir aux ordres de l'autorité militaire allemande, qui prohibait l'usage des armes à feu. Mais cette restriction fut jugée illégale; la Cour suprême déclara que si les préfets avaient le droit d'ouvrir et de fermer la chasse, aucun texte ne leur accordait celui de défendre, une fois la chasse ouverte, l'emploi de certains procédés admis par la loi. — Cass., 16 mars 1872, Contet et autres, [S. 72.1.42, P. 72.67, D. 72.1.148] — En présence de cette décision, l'administration crut devoir abandonner ses anciens errements. Mais des réclamations surgirent de toutes parts; on fit observer que la chasse à courre pouvait sans inconvénient rester ouverte longtemps après la chasse à tir, et le gouvernement put craindre, un moment, que ce changement dans les habitudes administratives n'amenât une diminution du prix de location de certaines forêts de l'Etat. C'est pour donner satisfaction à ces réclamations que fut votée la loi du 22 janv. 1874.

**472.** — Depuis l'adoption de cette loi, la question ne peut plus se poser, car les préfets ont été formellement autorisés par elle à fixer des dates d'ouverture et de fermeture différentes pour la chasse à courre et pour la chasse à tir. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 353; Leblond, n. 50; Chenu, n. 2, p. 47.

**473.** — Mais un préfet excéderait ses pouvoirs s'il prétendait faire des distinctions, au point de vue de l'ouverture et de la clôture, entre les divers modes ou procédés de chasse, par exemple, s'il fixait des dates différentes pour la chasse en plaine et pour la chasse au bois, pour la chasse aux chiens courants, à tir, et pour la chasse au chien d'arrêt, pour la chasse du grand gibier et pour la chasse du menu gibier. Un arrêté qui contiendrait de pareilles dispositions aurait un caractère illégal et ne serait nullement obligatoire. — Circ. du ministre de l'Intérieur, 22 juill. 1851, n. 4, [*Bull. offic. du ministère de l'Intérieur*, 1851, p. 296] — Chenu, p. 51, n. 6.

**474.** — En revanche, rien ne s'oppose à ce que l'ouverture ou la fermeture ait lieu à des époques distinctes, dans les différents arrondissements ou dans les différentes communes du même département. Le droit pour le préfet de fixer ainsi des dates diverses pour chacune des subdivisions ou des localités de sa circonscription administrative a été reconnu en termes formels par le garde des sceaux et par le rapporteur, lors de la discussion de la loi de 1844 à la Chambre des députés (V. Chardon, p. 47; Lavallée et Bertrand, p. 60). La grande majorité des auteurs l'admet sans difficulté. Mais il est évident que c'est un droit dont il faut user avec ménagement et seulement lorsque des circonstances exceptionnelles le commandent, car des dates d'ouverture et de fermeture différentes, dans un même département, ne peuvent que favoriser le braconnage, tout en gênant les chasseurs honnêtes (Instruction du ministre de l'Intérieur, 20 mai 1844). — V. Gillon et Villepin, p. 437; Championnière, p. 29; Berriat Saint-Prix, p. 24; Chardon, p. 47; Gillon et Villepin, p. 77, n. 71; Perrève, p. 214, n. 20; Cival, p. 22, n. 6; Petit, t. 1, p. 353, n. 143; Rogron, p. 57; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 354; Chenu, p. 49, n. 4, *L'école des communes*, 1885, p. 56, col. 2. — *Contrà*, Lavallée et Bertrand, p. 61.

**475.** — Lorsqu'un arrêté porte que la chasse sera ouverte ou fermée *à compter* ou *à partir* de tel jour, le jour indiqué doit être compris dans la permission ou dans la défense. Il faut, en effet, prendre ces expressions, dans leur sens ordinaire et courant. Dire, par exemple, qu'à partir d'un jour déterminé on se trouvera dans une nouvelle situation, c'est dire que la situation sera changée ce jour même. La plupart des auteurs, du reste, partagent cette opinion. — Cass., 7 sept. 1833, Bachelet, [S. 33.1.882, P. chr.] — *Sic*, Championnière, p. 29; Petit, t. 1, p. 411, n. 238; Gillon et Villepin, p. 82, n. 81; Cival, p. 23, n. 13; Berriat Saint-Prix, p. 24; Leblond, n. 55; Rogron, p. 59; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 380.

**476.** — L'opinion contraire a cependant été soutenue, du moins en ce qui concerne la fermeture de la chasse. On a prétendu que le jour à partir duquel la chasse était déclarée fermée ne devait pas être compris dans la période d'interdiction. Mais ce système ne saurait prévaloir contre le sens littéral des mots. Il manque, du reste, de logique, car si telle était la portée de l'expression, objet de la controverse, il n'y aurait aucune bonne raison pour considérer comme jour d'ouverture, le jour *à partir* duquel la chasse aurait été déclarée ouverte, ce qu'admettent cependant les partisans de ce système. — Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 55.

**477.** — Le préfet a le droit de fixer non seulement le jour, mais encore l'heure de l'ouverture de la chasse. Cela résulte des termes mêmes employés par la loi, et de leur caractère général. En effet, les préfets sont autorisés à déterminer, par des arrêtés publiés au moins dix jours à l'avance, les « *époques* » des ouvertures et « *celles* » des clôtures de la chasse à tir et de la chasse à courre. Parler d'époques, c'est dire que les préfets ont la latitude de choisir, non seulement le mois et le quantième du mois, mais encore le moment de la journée à partir duquel il devient licite de chasser. — Amiens, 11 oct. 1875, S..., [S. 76.2.4, P. 76.84, D. 78.5.88] — Trib. corr. Beauvais, oct. 1874, Lhommé de Guignant et autres, [cité par Leblond, n. 53] — Trib. corr. Corbeil, 10 nov. 1876, Bélanger, [D. 78.5.89] — *Sic*, Chenu, p. 49, n. 4. — V. également Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 360.

**478.** — Tel n'est pas, cependant, l'avis de M. Leblond. Il estime que c'est forcer le sens grammatical du mot *époque*, que de lui faire signifier un moment quelconque du temps, mois, jour ou heure. Pour lui, époque est synonyme de *date*, autrement dit de *jour*. — Trib. corr. Château-Thierry, 6 sept. 1875, S..., [*Moniteur* du 15 sept. 1875] (ce jugement a été réformé par l'arrêt de la cour d'Amiens du 11 oct. 1875, précité). — *Sic*, Leblond, n. 53.

**479.** — Aucune disposition de la loi n'impose aux préfets l'obligation de choisir dans la semaine un jour plutôt qu'un autre comme date de l'ouverture ou de la clôture de la chasse. Mais une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 24 juill. 1863, les a invités à fixer de préférence un samedi ou un dimanche, afin de permettre aux personnes occupées, qui ne peuvent que difficilement quitter leurs travaux dans la semaine, de prendre leur part des plaisirs de l'ouverture ou de profiter, une dernière fois, de ce que la chasse est ouverte. En fait, la chasse est toujours ouverte et fermée un dimanche.

**480.** — Il n'est pas permis aux préfets d'interdire la chasse durant certains jours de la semaine, le dimanche par exemple. La chasse doit pouvoir s'exercer librement depuis le jour de l'ouverture jusqu'au jour de la clôture, sauf les interdictions temporaires qui pourraient être prononcées à raison du temps de neige. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 353.

**481.** — Les arrêtés de clôture sont, comme les arrêtés d'ouverture, pris par le préfet. Le système des zônes de clôture comprenant plusieurs départements, après avoir été primitivement écarté, a fini par être admis, mais sans être appliqué d'une façon régulière, sauf à partir de 1880. Depuis cette époque, le ministre invite, chaque année, les préfets à lui communiquer à l'avance leurs projets d'arrêtés de clôture, pour la rédaction desquels il leur est recommandé de s'inspirer des vœux des conseils généraux; c'est après l'examen des projets centralisés à Paris que les dates sont définitivement arrêtées. — Circ. min. Int., 12 déc. 1891, *Bull. off. du ministère de l'Intérieur*, 1891, p. 241.

**482.** — Les préfets accordent, en général, aux chasseurs à courre quelques semaines de plus qu'aux chasseurs à tir, en vertu de la faculté qui leur est concédée par la loi de 1874 (V. *suprà*, n. 472). Cette différence de traitement se justifie par cette considération que la chasse à courre est moins meurtrière que la chasse à tir et que le nombre des amateurs qui s'y livrent est forcément beaucoup plus restreint, à raison des dépenses qu'entraîne la possession d'un équipage. Néanmoins, les préfets peuvent, sous le nouveau régime, comme ils le faisaient sous l'ancien, fixer une date unique pour la clôture des deux modes de chasse.

**483.** — Les dates de clôture des deux modes de chasse sont, en général, portées à la connaissance du public par un seul et même arrêté; mais rien ne s'oppose à ce qu'elles le soient par deux arrêtés distincts. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 368.

**484.** — Si la plupart des auteurs admettent la possibilité d'ouvrir la chasse à des époques distinctes dans les différents arrondissements ou dans les différentes communes d'un même département (V. ci-dessus, n. 474), il en est un certain nombre qui refusent de reconnaître aux préfets le pouvoir de fractionner le territoire de leurs circonscriptions, lorsqu'il s'agit de clore la chasse. Cette opinion se fonde sur ce que les intérêts qui pouvaient engager à adopter des dates d'ouverture différentes afin de protéger les récoltes en retard dans quelques localités, ne sont pas en jeu à l'époque de la clôture. C'est l'approche de la saison de l'accouplement qui détermine à suspendre la chasse. Or cette saison commence à peu près en même temps dans chaque département, car elle dépend uniquement du climat. — Perrève, p. 215; Championnière, p. 31.

**485.** — Mais l'identité des termes dont la loi se sert à l'égard de l'ouverture et de la clôture de la chasse ne permet pas d'admettre la distinction qu'on propose de faire. Le texte étant le même dans l'un et l'autre cas, il faut en conclure que les pouvoirs des préfets ne diffèrent pas, soit qu'il s'agisse d'ouvrir la chasse, soit qu'il s'agisse de la fermer. — Gillon et Villepin, p. 77, n. 71; Petit, t. 1, p. 350, n. 139; Berriat Saint-Prix, p. 24; Cival, p. 22, n. 7; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 369.

**486.** — On pourrait croire que rien ne s'oppose non plus à ce que le même arrêté fixe, à la fois, la date de l'ouverture et celle de la fermeture de la chasse dans le même département. Mais si l'on consulte le texte de l'art. 3, L. 3 mai 1844, tel qu'il existait avant la modification introduite par la loi de 1874, on est forcé de reconnaître que ce mode de procéder est contraire au vœu du législateur; le texte en question porte, en effet, que les préfets détermineront par *des arrêtés* l'époque de l'ouverture et celle de la clôture de la chasse. D'ailleurs, la nécessité d'un arrêté spécial pour chaque cas a été formellement reconnue par le ministre de la Justice dans l'Exposé des motifs lu à la Chambre des pairs. Il est certain que le système opposé présenterait des inconvénients; après plusieurs mois écoulés, les chasseurs pourraient oublier la date fixée pour la clôture et seraient exposés à commettre involontairement des contraventions. Le préfet lui-même pourrait se trouver amené par les circonstances à changer la date d'abord adoptée; or il est bon que ce fonctionnaire, dans l'intérêt de son prestige, évite de revenir trop fréquemment sur ses actes antérieurs. Il faut remarquer, toutefois, que rien ne serait plus facile que de tourner la loi; il suffirait, au lieu d'insérer dans un seul arrêté les dispositions concernant l'ouverture et la clôture, de prendre deux arrêtés distincts, qui seraient

publiés le même jour; ce procédé serait régulier, car le préfet est libre de choisir l'époque qui lui convient pour publier l'arrêté de clôture, pourvu que cette publication soit effectuée au moins dix jours avant la mise en vigueur de l'arrêté (Circ. min. Int., 22 juill. 1851, n. 4). — Petit, t. 1, p. 353, n. 142; Berriat Saint-Prix, p. 24; Leblond, n. 54; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 367; Chenu, p. 50. — *Contrà*, Rogron, p. 51.

**487.** — Il est arrivé parfois que certains préfets ont jugé à propos de rouvrir la chasse, après la clôture consommée. Le fait s'est produit notamment, en 1881, dans le département de Maine-et-Loire, où la chasse à courre a été ouverte de nouveau, peu après avoir été close par un arrêté commun avec la chasse à tir. Ce procédé, évidemment exceptionnel, nous paraît cependant régulier, car rien dans la loi n'indique que les pouvoirs des préfets soient limités quant au nombre des ouvertures et des clôtures qu'ils peuvent prescrire dans une même année de chasse. On peut, du reste, imaginer telles circonstances où une double ouverture serait pleinement justifiée. Qu'un événement extraordinaire, tel qu'une invasion étrangère, oblige un préfet à prononcer la clôture de la chasse quelques jours après l'ouverture; pourrait-on trouver mauvais qu'une fois l'ennemi repoussé, un nouvel arrêté vînt permettre aux chasseurs de se dédommager de la privation qu'ils ont subie? — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 363 et 371.

**488.** — Les arrêtés pris, soit pour ouvrir, soit pour fermer la chasse ne deviennent exécutoires qu'après avoir été publiés. La publication doit avoir lieu au moins dix jours à l'avance, c'est-à-dire dix jours au moins avant la date fixée pour la réalisation de l'événement (L. 3 mai 1844, art. 3). Ce délai a été prescrit dans l'intérêt des agriculteurs, en ce qui concerne l'ouverture, et dans l'intérêt des chasseurs, en ce qui touche à la clôture. On a tenu, dans le premier cas, à ce que les cultivateurs fussent avertis assez longtemps à l'avance pour pouvoir se mettre en mesure de terminer l'enlèvement de leurs récoltes avant le jour fixé ou pour être à même de faire entendre leurs réclamations et d'obtenir la fixation d'une date plus éloignée, si l'état des moissons semblait devoir l'exiger. Dans le second cas, on a jugé avec raison qu'il était convenable de donner aux chasseurs le temps suffisant pour prendre connaissance de l'arrêté, afin de ne pas les exposer à des surprises. — V. Rogron, p. 52.

**489.** — Il est généralement admis que les règles tracées par le Code de procédure civile (art. 1033) et par le Code d'instruction criminelle (art. 184), en matière de computation de délais, aux termes desquelles le jour de la date d'un acte et celle de l'échéance ne sont pas comptés dans le délai, sont spéciales à la procédure, et que, notamment, elles ne sont pas applicables à la publication des actes administratifs. Dès lors donc que la loi de 1844 n'exige pas que le délai soit de dix jours francs, nous pensons qu'il faut calculer ces dix jours en y comprenant celui de la publication. Ainsi, nous considérerions comme valable un arrêté qui, le 22 août, déclarerait la chasse ouverte à partir du 1$^{er}$ septembre. — Petit, t. 1, p. 410, n. 237; Rogron, p. 52; A. de Puibusque, *Dictionnaire municipal*, v° *Délai*. — *Contrà*, Berriat Saint-Prix, p. 24; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 49; Leblond, n. 57; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 379.

**490.** — Aucun mode de publicité n'ayant été plus particulièrement recommandé par la loi du 3 mai 1844, on en conclut que les arrêtés d'ouverture et de clôture doivent être publiés en la forme usitée pour la publication des arrêtés préfectoraux d'intérêt général. D'ordinaire, l'arrêté est inséré dans le recueil des actes administratifs du département; en outre, le préfet le transmet en placards aux maires des différentes communes, qui, après en avoir fait donner lecture publiquement par l'appariteur, à son de caisse ou à son de trompe, suivant les localités, le font afficher au lieu réservé pour l'affichage des actes administratifs (Circ. du ministre de l'Intérieur, 22 juill. 1851, n. 4).

**491.** — Il a été jugé que l'insertion au recueil des actes administratifs était insuffisante pour porter les arrêtés à la connaissance du public et qu'elle ne pouvait pas tenir lieu d'une publication faite dans les formes ordinaires, alors même qu'un numéro du recueil aurait été adressé à chacun des maires du département et déposé à la mairie, à la disposition des intéressés. — Berriat Saint-Prix, p. 24; Chardon, p. 43 et s.; Cival, p. 21, n. 3; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 375; Leblond, n. 56; de Neyremand, p. 72, *L'école des communes*, 1885, p. 58, col. 1. — V. *suprà*, v° *Arrêté administratif*, n. 75 et s.

**492.** — Cependant l'opinion contraire a été soutenue (V. Petit, t. 1, p. 416, n. 240). Ses défenseurs tirent un argument d'analogie du mode de publication usité pour les lois et décrets. Aux termes du décret des 5-11 nov. 1870, les textes émanant du pouvoir législatif ou du pouvoir exécutif sont réputés promulgués à partir de leur insertion au *Journal officiel;* la publication en est censée effectuée, à Paris, un jour franc après leur promulgation et, dans les départements, un jour franc après la réception du *Journal officiel* au chef-lieu de l'arrondissement. On déclare qu'il doit en être de même des arrêtés préfectoraux, et qu'ils doivent être considérés comme publiés, dans chaque commune, un jour franc après la réception par le maire du numéro du *Recueil administratif* dans lequel ils ont été insérés. Mais cet argument manque de valeur. D'une part, en effet, les recueils que publient les préfectures n'ont aucun caractère légal; ils existent à l'état de documents purement officieux; on ne saurait donc les assimiler au *Journal officiel* ou au *Bulletin des lois*. D'autre part, il est certain que les rédacteurs de la loi de 1844 n'ont pas entendu se contenter d'une publicité fictive, comme celle qui résulte de l'insertion dans une feuille périodique peu lue; ils ont voulu prescrire une publicité réelle et effective, et cette publicité ne peut résulter que d'une publication faite dans les formes accoutumées.

**493.** — Il est hors de doute que la connaissance personnelle qu'un particulier pourrait avoir de l'existence de l'arrêté ne suffirait pas pour produire à son égard les effets d'une publication en règle. Mais une notification individuelle, faite par le maire aux chasseurs de la commune, pourrait, à notre avis, en tenir lieu. On ne saurait nier, en effet, que la notification à chaque intéressé en particulier ne soit, de tous les modes de publication, le meilleur et le plus sûr. — Berriat Saint-Prix, p. 26; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 374, note; Chenu, p. 49, n. 5.

**494.** — Il est de principe que les arrêtés pris par les autorités administratives, dont la transgression peut entraîner l'application d'une peine correctionnelle ou de simple police, n'obligent qu'autant qu'ils ont été régulièrement portés à la connaissance du public. Les arrêtés relatifs à la chasse ne sont, à cet égard, l'objet d'aucune exception. En conséquence, un individu poursuivi pour avoir chassé en temps prohibé devrait être acquitté, s'il était prouvé que l'arrêté de clôture n'a pas été publié conformément aux usages, dans la commune où le prétendu délit aurait été commis. — Gillon et Villepin, p. 81, n. 78; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 373; Rogron, p. 52; de Neyremand, p. 72.

**495.** — En cas de contestation sur le fait même de la publication d'un arrêté de clôture, ce n'est point au prévenu à rapporter la preuve de l'omission de cette formalité, mais bien au ministère public à établir qu'elle avait été régulièrement effectuée. En effet, la preuve, en matière pénale, est entièrement à la charge de la partie qui poursuit. Dans l'espèce, il ne suffit pas de produire un arrêté de clôture pour constituer l'inculpé en faute; il est nécessaire, de plus, de prouver que cet arrêté a été publié, et publié dix jours au moins avant l'époque où le fait de chasse a été constaté. — De Neyremand, p. 73; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 377 et 378. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 79. — V. *suprà*, v° *Arrêté administratif*, n. 81 et s.

**496.** — D'ailleurs, le fait de la publication des arrêtés administratifs est suffisamment établi, lorsque le fonctionnaire chargé de porter ces actes à la connaissance du public affirme que cette formalité a été accomplie. Par suite, lorsqu'un maire certifie, même après coup, qu'un arrêté préfectoral rendu en matière de chasse a été publié dans sa commune, l'autorité judiciaire ne peut, sans empiéter sur les attributions de l'autorité administrative, contester le fait de la publication, sous prétexte qu'il n'en aurait point été dressé procès-verbal, ni fait mention sur les registres municipaux. — Cass., 18 sept. 1847, Boudier, [S. 47.1.757, P. 47.1.622, D. 47.1.291] — *Sic*, Cival, p. 21, n. 5.

**497.** — A l'inverse de ce qui a lieu pour l'arrêté de clôture (V. *suprà*, n. 494), l'arrêté d'ouverture produit tous ses effets, alors même qu'il n'a pas été publié, ou qu'il ne l'a pas été en temps utile. Lors donc qu'un préfet déclare la chasse ouverte dans son département moins de dix jours avant l'époque fixée, ou lorsqu'un maire néglige de publier l'arrêté préfectoral pris dans le délai légal, les personnes qui se mettent en chasse, au jour indiqué sur la foi de cet arrêté, sont à l'abri de toutes poursuites. D'une part, en effet, on doit admettre que le délai a été

établi dans l'intérêt exclusif des justiciables; d'autre part, il serait contraire à l'équité de rendre les chasseurs responsables de la faute commise par leur préfet ou de la négligence imputable à leur maire. — Petit (1re édit.), t. 3, p. 26; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 361; Rogron, p. 51.

**498.** — La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour reconnaître aux préfets le droit de rapporter et de modifier les arrêtés pris pour déterminer les dates d'ouverture et de clôture de la chasse, ou d'en suspendre l'exécution. Il faut remarquer, toutefois, que les arrêtés entrés dans leur période d'exécution, tout en étant susceptibles d'être modifiés, ne peuvent être ni rapportés, ni suspendus. Ainsi, en admettant que la date de l'ouverture ait été fixée dans un département au 1er septembre, le préfet peut, jusqu'au 31 août, réformer l'arrêté, le rapporter, c'est-à-dire l'annuler en totalité, ou le suspendre, c'est-à-dire décider qu'il ne commencera à entrer en vigueur qu'à une date plus reculée; passé ce délai et à partir de l'instant où la chasse s'est ouverte, il lui est encore loisible d'apporter des modifications à l'arrêté, par exemple en y insérant une disposition interdisant la chasse en temps de neige, à supposer que le texte originaire ne contînt rien à ce sujet; mais s'il le rapporte ou en suspend l'exécution, ce nouvel arrêté n'est pas, en réalité, un arrêté suspensif ou d'annulation; il équivaut à un véritable arrêté de clôture, car il en produit tous les effets. — Cass., 4 janv. 1849, Saison, [P. 51.1.526, D. 49.5.41]; — 14 déc. 1860, Vallet de Villeneuve, [S. 61.1.469, P. 61.251, D. 61.1.402] — V. Gillon et Villepin, n. 77, p. 81; Berriat Saint-Prix, p. 25; Camusat-Busseroles, p. 52; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 50; Viel, p. 16; Leblond, n. 58; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 362; Chenu, p. 50.

**499.** — L'intérêt de l'observation qui vient d'être faite n'est pas purement théorique. En effet, dans l'opinion que nous avons combattue (V. *suprà*, n. 487), d'après laquelle il ne peut y avoir qu'une seule ouverture et une seule clôture par année (sauf la fixation de dates différentes pour la chasse à tir et pour la chasse à courre), si le préfet, pendant la période d'exécution d'un arrêté d'ouverture, prend un arrêté suspensif ou de retrait, ce second arrêté équivalant à un arrêté de clôture, la chasse ne peut plus être ouverte à nouveau qu'au commencement de la saison de chasse suivante.

**500.** — Un autre intérêt de la remarque réside dans la question des délais de publication. Dans une opinion à laquelle nous nous rangeons (*suprà*, n. 497), l'arrêté portant suspension ou annulation d'un arrêté d'ouverture ou de clôture est obligatoire à partir de sa publication et non pas seulement dix jours après, à la différence de l'arrêté suspendu ou rapporté, qui ne peut devenir exécutoire que dix jours après avoir été publié. Par suite, si la suspension ou le retrait n'a été ordonné qu'après la mise à exécution du premier arrêté, comme il s'agit là, malgré les apparences, d'une véritable clôture ou d'une véritable ouverture, il paraît convenable d'exiger qu'un délai de dix jours s'écoule entre la publication de l'arrêté en question et son entrée en vigueur.

**501.** — Ainsi que nous venons de le dire, les auteurs sont divisés sur le point de savoir si le second arrêté est assujetti à un délai de publication comme le premier. Les uns, interprétant strictement le texte de la loi, déclarent que ce second arrêté n'est obligatoire que dix jours après sa publication. Ils pensent que ce délai est indispensable aux chasseurs pour leur permettre de prendre connaissance de l'acte préfectoral, et que le supprimer serait une injustice, car ce serait les exposer à des poursuites pour un délit commis inconsciemment, dans une matière où l'excuse tirée de la bonne foi n'est pas admise. On ajoute que ce serait fournir aux administrateurs départementaux le moyen d'éluder la loi, car un préfet qui voudrait se soustraire à l'obligation de publier dix jours à l'avance son arrêté de clôture, n'aurait qu'à rapporter, la veille du jour choisi, son arrêté d'ouverture. — Berriat Saint-Prix, p. 25 et 26; Petit, t. 1, p. 412; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 50 et 51; Leblond, n. 58; Cival, p. 22, n. 9.

**502.** — On répond qu'en prescrivant le délai de dix jours, la loi de 1844 a dérogé aux principes généraux, et qu'il faut, par suite, limiter cette dérogation aux cas prévus et l'appliquer exclusivement aux arrêtés primitifs d'ouverture ou de clôture; à l'égard des autres arrêtés, il convient de maintenir les dispositions générales établies par la loi des 19-22 juill. 1791 (tit. 1, art. 46), qui astreignent les citoyens à se conformer à ces décisions de l'autorité administrative, dès qu'ils en ont eu connaissance. Du reste, le délai de dix jours n'a pas été établi seulement, du moins en ce qui concerne l'ouverture, en faveur des chasseurs; le but principal qu'on s'est proposé d'atteindre a été de permettre au préfet de compléter ses renseignements, de recevoir, au besoin, les réclamations des cultivateurs et d'y faire droit, dans le cas où celles-ci seraient reconnues fondées. Pour que cet objet important puisse être obtenu, il est nécessaire que le préfet conserve, jusqu'au dernier moment, le pouvoir de révoquer un arrêté qui léserait des intérêts aussi respectables que ceux de l'agriculture. Il n'est pas à craindre, d'ailleurs, que l'autorité préfectorale abuse de ce pouvoir pour éluder la loi, car l'acte par lequel elle rapporterait un arrêté d'ouverture, après sa mise en vigueur, devrait être considéré comme un véritable arrêté de clôture et, comme tel, soumis au délai de publication ordinaire. La Cour suprême s'est prononcée en faveur de ce second système; mais il est bon de remarquer qu'aucune déclaration n'a été faite soit dans les travaux préparatoires, soit au cours de la discussion de la loi, que l'on puisse invoquer soit dans un sens, soit dans l'autre. — Cass., 14 déc. 1860, précité. — *Sic*, Camuzat-Busserolles, p. 52; Rogron, p. 53; Duvergier, p. 106; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 364; Chenu, p. 50.

**503.** — Nous avons supposé, jusqu'ici, un second arrêté rapportant purement et simplement le premier, ou reculant la date de sa mise à exécution. On peut prévoir une autre hypothèse, celle où le préfet, après avoir indiqué une date pour l'ouverture ou pour la clôture, reviendrait sur sa détermination et fixerait une date plus rapprochée. Il est évident que l'intervalle entre la publication du premier arrêté et la nouvelle date ne pourrait être réduit à moins de dix jours, car il faut nécessairement, pour remplir le vœu de la loi, qu'un délai de cette durée s'écoule entre le jour où l'arrêté d'ouverture est publié et celui où en commence l'exécution.

**504.** — En tout cas, l'arrêté portant modification, suspension ou retrait n'est obligatoire, dans chaque commune, qu'après y avoir été publié. Il en résulte qu'il est parfaitement licite de chasser au jour fixé par un arrêté d'ouverture régulièrement publié, bien qu'un nouvel arrêté, intervenu depuis lors, mais dépourvu de publicité, ait reporté l'époque de l'ouverture à une date postérieure. — Cass., 4 janv. 1849, précité. — *Sic*, Cival, p. 22, n. 11; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 366.

**505.** — Le préfet, en fixant une date déterminée pour l'ouverture ou pour la clôture de la chasse, agit dans la plénitude de son droit. La loi, en effet, lui donne toute latitude pour choisir, à son gré, le jour qui lui paraît le plus convenable. Les cultivateurs ou les chasseurs qui croiraient avoir à se plaindre de la date choisie ne peuvent agir que par la voie gracieuse. Ils doivent, d'abord, s'adresser au préfet lui-même pour lui exposer les inconvénients de la mesure adoptée et le prier de la rapporter. En cas de refus, de sa part, de faire droit à leurs réclamations, il leur est loisible de se pourvoir, en dernier ressort, devant le ministre de l'Intérieur, qui peut, après examen des griefs allégués, et en vertu de son autorité supérieure, enjoindre à son subordonné de donner satisfaction aux réclamants.

**506.** — Il en serait autrement si le préfet avait violé la loi ou commis un excès de pouvoirs, par exemple, en ouvrant à des dates différentes la chasse dans les bois et la chasse en plaine. Dans ce cas, après avoir porté l'affaire devant le ministre, juge du premier degré en matière de contentieux administratif, les intéressés qui n'auraient pas obtenu satisfaction, pourraient se pourvoir devant le Conseil d'Etat. Cette hypothèse, est-il besoin de le dire, diffère absolument de celle prévue au numéro précédent : tandis que les réclamations concernant la fixation de la date de l'ouverture ou de la fermeture, ont pour motifs des intérêts lésés, il s'agit ici de la violation d'un droit acquis, du droit qu'ont les chasseurs, une fois la chasse ouverte, de chasser partout, en plaine comme au bois.

**507.** — Enfin, l'interprétation des arrêtés pris relativement à l'ouverture ou à la clôture de la chasse est de la compétence exclusive du préfet dont ils émanent. Il est rare, sans doute, que l'autorité préfectorale soit appelée à interpréter les dispositions de ces arrêtés qui ont trait à la fixation des dates. Cependant, le cas peut se présenter. Si, par exemple, la chasse avait été déclarée close à partir de tel jour et qu'une contestation vînt à s'élever sur le sens de cette expression (V. ci-dessus, n. 475 et s.), le préfet pourrait être sollicité de la trancher. — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 134 et s.

**508.** — Les arrêtés d'ouverture ou de fermeture doivent, tant qu'ils n'ont pas été rapportés ou réformés, recevoir leur exécution, pourvu qu'ils aient été pris dans la limite des attributions de l'autorité préfectorale et suivant les formes requises. Les tribunaux ne pourraient donc surseoir à statuer sur les contraventions dont ces arrêtés auraient pu être l'objet, sous prétexte que l'autorité administrative supérieure aurait été saisie d'un pourvoi formé contre eux. — Grenoble, 22 févr. 1827, Rochas, [P. chr.] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 77; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 381.

**509.** — Mais il en serait différemment si le préfet avait excédé ses pouvoirs ou avait négligé d'observer les formes prescrites. L'arrêté pris dans ces conditions, n'ayant aucun caractère légal, cesserait d'être obligatoire, et les tribunaux répressifs, juges de sa légalité, seraient tenus de prononcer l'acquittement du prévenu poursuivi pour l'avoir enfreint. — V. *infrà*, n. 526.

**510.** — Il n'est pas hors de propos de rappeler que les arrêtés préfectoraux pris en matière de chasse, étant des règlements de police et de sûreté d'un caractère général, ne peuvent être modifiés par des conventions particulières. Il en est ainsi, alors même que les conventions ont reçu l'approbation du préfet. Cette approbation donnée dans l'exercice de la tutelle administrative, n'en laisse pas moins à l'acte son caractère essentiellement privé, et ne saurait avoir pour effet de révoquer un arrêté général. Ainsi, l'adjudication qui concède à des individus la faculté de chasser pendant six mois, du 1er octobre au 1er avril de chaque année, dans les prés appartenant à une commune, n'est qu'un acte privé, destiné à régler les intérêts particuliers des habitants, et ne peut dès lors créer, au profit des ayants-cause de cette commune, une exception aux prohibitions portées par des règlements généraux d'ordre public sur la police de la chasse; et l'approbation donnée par le préfet au cahier des charges d'une telle adjudication ne peut avoir pour effet d'attribuer aux adjudicataires plus de droits que la commune n'en a elle-même. En conséquence, les adjudicataires trouvés chassant *en temps prohibé* ne peuvent être renvoyés de la prévention, sous prétexte qu'il y a eu dérogation, à leur profit, au règlement qui fixe le jour de l'ouverture de la chasse. — Cass., 7 oct. 1842, Ravelet, [S. 43.1.147, P. 43.1.57] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 81, n. 77; Petit, t. 1, p. 352, n. 140; Cival, p. 22, n. 12; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 347.

**511.** — Il n'appartient pas aux préfets d'interdire par leurs arrêtés d'ouverture la chasse sur les terres non dépouillées de leurs fruits ou sur certaines d'entre elles. La mission de veiller à la conservation des récoltes est confiée, dans chaque commune, à l'autorité municipale, qui peut prendre, à cet égard, les arrêtés que nécessitent les circonstances. Ces arrêtés tendent, dans une certaine mesure, à modifier indirectement les décisions préfectorales ou à en restreindre l'application, puisqu'ils ont pour effet d'empêcher d'exercer sur certaines terres le droit de chasse conféré d'une manière générale par l'arrêté d'ouverture (Circ. du ministre de l'Intérieur, 22 juill. 1851, n. 4). — Cass., 18 juill. 1845, Berthault, [S. 45.1.857, P. 45.2.505, D. 46.1.19] — Rouen, 25 oct. 1844, Chauvet, [S. 45.2.359, P. 45.2.715] — Poitiers, 16 nov. 1844, Charrette, [S. 45.2.235, P. 44.2.360, D. 45.2.24] — Paris, 7 déc. 1844, Legoux, [S. 45.2.108, P. 45.2.260, D. 45.4.81] — Orléans, 10 mars 1846, Campagne, [P. 48.2.460, D. 46.2.71] — *Sic*, Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 48; Cival, p. 23, n. 14; de Neyremand, p. 69, n. 2; Chenu, p. 52; *Moniteur des tribunaux*, 23 janv. 1863. — *Contrà*, Orléans, 22 oct. 1844, Beauvilliers, [S. 45.2.235, P. 45.1.11, D. 45.4.80] — Paris, 9 janv. 1846, Delibes, [S. 46.2.36, P. 46.1.125, D. 46.2.30]; — 26 nov. 1846, Vincent, [S. 46.2.634, P. 46.2.661] — Berriat Saint-Prix, p. 327 (passage ajouté à la p. 147).

**512.** — Les maires tiennent de l'art. 97 de la loi sur l'organisation municipale, du 5 avr. 1884, le droit d'édicter des règlements sur tous les objets qui intéressent la police rurale. Ils peuvent, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par cet article, interdire, même aux propriétaires, de chasser dans les vignes, soit jusqu'à l'ouverture du grappillage, soit jusqu'à la clôture définitive des vendanges et du grappillage. — V. *suprà*, n. 238. — V. aussi Cass., 14 févr. 1874, Deschamps, [D. 74.1.280]

**513.** — Ils peuvent également interdire de chasser à une certaine distance des vignes (par exemple à moins de cent mètres), jusqu'à ce que la vendange soit entièrement terminée. — Cass., 4 sept. 1847, Saulin, [S. 48.1.409, P. 48.2.47, D. 47.4.32]

**514.** — Mais ils outrepasseraient leurs pouvoirs s'ils prohibaient la chasse d'une façon permanente dans certaines catégories de terres, par exemple, dans les vignes. Le droit qu'ils possèdent de restreindre l'exercice de la chasse est limité, en effet, à la protection des récoltes et cesse à partir du moment où les terres sont dépouillées. — V. *suprà*, n. 239.

**515.** — Il faut noter, d'ailleurs, que l'infraction aux arrêtés municipaux pris dans l'intérêt de la protection des cultures, en vertu des pouvoirs généraux de police attribués aux maires, et interdisant la chasse sur l'ensemble des terres encore couvertes de leurs fruits, ou nommément sur certaines d'entre elles, constitue, non le délit de chasse en temps prohibé, mais seulement une contravention de simple police, punie des peines portées par l'art. 471-15°, C. pén. Les auteurs sont unanimes à l'admettre. — Cass., 3 mai 1834, Bérault, [cité par Gillon et Villepin, n. 75, p. 80] — *Sic*, Cival, p. 24, n. 21, note; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 348; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 49; de Neyremand, p. 72; Chenu, p. 53.

**516.** — Quant aux pouvoirs dévolus aux préfets et aux maires à l'effet d'interdire, dans un but de sûreté publique, l'usage de certains modes de chasse autorisés par la loi, V. *infrà*, n. 887 et s.

**517.** — En dehors des arrêtés généraux portant ouverture ou clôture de la chasse à tir et de la chasse à courre, les préfets sont invités à prendre des mesures spéciales concernant la chasse des oiseaux de passage et celle du gibier d'eau. Il leur est prescrit, notamment, par l'art. 1, § 3-1°, L. 3 mai 1844 (modifiée par la loi du 22 janv. 1874), de déterminer, par des arrêtés pris sur l'avis des conseils généraux, l'époque de la chasse des oiseaux de passage autres que la caille, et le temps pendant lequel la chasse du gibier d'eau peut avoir lieu dans les marais, sur les étangs, fleuves et rivières.

**518.** — Dans le cas où un préfet négligerait ou refuserait de se conformer à cette obligation, les intéressés pourraient adresser une réclamation officieuse au ministre de l'Intérieur, afin qu'il usât de son autorité envers son subordonné pour le déterminer à s'y soumettre. Mais, tant qu'aucun arrêté préfectoral n'est intervenu, il est clair que les chasseurs doivent s'abstenir de poursuivre ce gibier spécial en dehors du temps où la chasse est ouverte d'une manière générale. — Berriat Saint-Prix, p. 94; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 637.

**519.** — La première condition requise pour que les mesures spéciales dont il vient d'être question deviennent obligatoires est que le conseil général du département ait été appelé à donner son avis avant qu'elles aient été arrêtées. Il importe de remarquer que la loi n'exige pas que ces mesures soient prises au moyen d'arrêtés distincts des arrêtés généraux d'ouverture ou de clôture; généralement, elles font l'objet de dispositions particulières, insérées dans l'arrêté de clôture. Il suffit que ces dispositions aient été préalablement soumises au conseil général et que celui-ci ait exprimé son opinion à leur sujet. D'ailleurs, s'il est recommandé aux préfets de tenir grand compte des observations présentées par l'assemblée départementale, ces fonctionnaires ne sont pas liés par l'avis qu'elle leur donne. Ils sont libres de s'y conformer ou de s'en écarter, selon que l'intérêt public paraît le commander (Inst. min. int., 20 mai 1844; Gillon et Villepin, p. 442). — Gillon et Villepin, p. 174; Cival, p. 50, n. 36 et 37; Berriat Saint-Prix, p. 91, § 3; Petit, t. 1, p. 370, n. 171; Chardon, p. 90; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 631 et 635.

**520.** — Pour être exécutoire, il n'est pas nécessaire que l'arrêté fasse, dans ses considérants, mention de l'accomplissement de cette formalité. Jusqu'à preuve du contraire, il y a présomption légale que le préfet a agi régulièrement. C'est donc à la personne qui attaque la validité de l'acte à établir que le conseil général n'a pas été préalablement consulté. — Cass., 13 juill. 1877, Lestang de Fins, [*Bull. crim.*, 1877, p. 325]

**521.** — Les arrêtés relatifs à la chasse des oiseaux de passage et du gibier d'eau, de même que les arrêtés d'ouverture et de clôture de la chasse, n'ont pas besoin, pour entrer en vigueur, d'être revêtus de l'approbation ministérielle. Toutefois, en vertu de son droit de contrôle supérieur, le ministre de l'Intérieur peut en prendre connaissance, afin d'apprécier s'ils sont conformes à la loi et aux intérêts du pays. A cet effet, il est prescrit aux préfets d'en transmettre au ministère une ampliation. S'il y a lieu, le ministre adresse ses observations au fonctionnaire qui a rédigé l'arrêté et l'invite à y introduire les modifications qu'il juge utiles; celui-ci est tenu d'obtempérer aux injonctions qui lui sont faites en vertu du principe de subordination administrative. — Circ. min. int., 22 juill. 1851, n. 6.

**522.** — Les arrêtés ne deviennent obligatoires qu'après avoir été portés à la connaissance des intéressés par voie de publication à son de caisse ou de trompe, et d'affiche. Mais, à la différence des arrêtés d'ouverture et de fermeture, ils n'ont pas besoin, pour acquérir force exécutoire, d'être publiés dix jours d'avance. Ils entrent en vigueur immédiatement après leur publication. Ainsi que nous l'avons expliqué *suprà*, n. 502, la disposition de l'art. 3 de la loi de 1844 qui prescrit un délai de dix jours pour les arrêtés d'ouverture et de clôture constitue une dérogation au droit commun; elle ne saurait donc être étendue à d'autres cas que ceux en vue desquels elle a été édictée. — Berriat Saint-Prix, p. 92; Chardon, p. 109; Petit, t. 1, p. 370, n. 172; Rogron, p. 107; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 633; Lavallée et Bertrand, p. 65, n. 5. — *Contrà*, Camusat-Busserolles, p. 104.

**523.** — Par la même raison, nous déciderons que le préfet n'a pas à prendre deux arrêtés distincts pour fixer le commencement et la fin de la chasse aux oiseaux de passage ou au gibier d'eau. Ces deux époques peuvent être déterminées par un seul et même arrêté. L'obligation de statuer au moyen de deux actes différents est, en effet, spéciale aux ouvertures et aux clôtures générales; l'art. 9 n'en fait aucune mention en ce qui touche aux chasses exceptionnelles qu'il vise; l'imposer serait se montrer plus rigoureux que la loi. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 635.

**524.** — Bien plus, les arrêtés pris dans les deux hypothèses qui nous occupent sont permanents, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas besoin d'être renouvelés chaque année. Tant qu'ils n'ont pas été rapportés ou modifiés, ils restent obligatoires. En pratique, les préfets ont soin d'en rappeler, tous les ans, l'existence, dans leurs arrêtés de clôture. — De Neyremand, p. 18; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 635 et 641.

**525.** — Au surplus, ce qui a été dit des arrêtés d'ouverture et de clôture, quant aux pourvois dont ils sont susceptibles et quant au droit pour les tribunaux d'en examiner la légalité et la régularité avant de leur accorder une sanction, s'applique également aux arrêtés relatifs aux chasses exceptionnelles. — V. *suprà*, n. 505 et s.

**526.** — Les arrêtés pris par les préfets en dehors de leurs attributions et ceux qui sont contraires aux dispositions de la loi ou à l'égard desquels les formalités prescrites n'ont pas été observées, ne sont pas obligatoires. En conséquence, ils ne peuvent servir de base à des poursuites devant les tribunaux correctionnels. — V. notamment Cass., 18 juill. 1845, Berthault, [S. 45.1.858, P. 48.2.47, D. 47.4.32] — Bourges, 11 mars 1841, Petit, [S. 41.2.543, P. 41.2.434] — Cival, p. 52, n. 47; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 638. — V. *suprà*, n. 509.

**527.** — Mais ces arrêtés illégaux ou irréguliers, tant qu'ils n'ont pas été rapportés ou annulés par l'autorité administrative compétente, peuvent, quoique n'étant pas obligatoires aux yeux des tribunaux, couvrir la responsabilité du chasseur qui s'y est conformé. Dans le cas, par exemple, où un arrêté aurait autorisé à chasser comme gibier d'eau un oiseau qui ne saurait rentrer dans cette catégorie, il est certain que sur ce point l'arrêté serait sans valeur par la raison qu'il n'appartient pas au préfet de dresser la liste de ce gibier (V. *infrà*, n. 545); néanmoins, nous pensons que celui qui, sur la foi de l'acte préfectoral, aurait tué un oiseau appartenant à l'espèce indiquée, ne serait passible d'aucune peine. Cette solution est contestée. On fait observer que, d'après la jurisprudence, l'absence d'intention coupable n'est pas susceptible de servir d'excuse en matière de délits de chasse (V. *infrà*, n. 1304); que, par conséquent, le chasseur avait le devoir, avant d'agir, d'examiner si le préfet s'était renfermé ou non dans la limite de ses pouvoirs et si son arrêté n'était pas frappé d'une nullité radicale; que sa bonne foi ne saurait le faire absoudre.

**528.** — On peut répondre que, quelle que soit l'opinion que l'on professe au sujet de la nature de l'infraction à la loi de 1844, il est impossible de voir un fait délictueux dans l'acte d'un individu qui obéit à un arrêté préfectoral. La soumission à une loi, même inconstitutionnelle ou contraire aux principes du droit public français, c'est-à-dire non obligatoire, ne peut jamais entraîner pour celui qui agit conformément à ce texte législatif, l'application d'aucune peine. Or, l'arrêté dont il s'agit est, au regard des justiciables, assimilable à une loi; il n'est pas admissible qu'on leur fasse un grief de l'avoir respecté ou appliqué. Sans doute, il est permis de ne pas en tenir compte, mais alors on agit en connaissance de cause et à ses risques et périls. On sait que, si l'on est poursuivi et si l'illégalité de l'acte n'est pas démontrée, on est exposé à porter la peine de son manque de discernement. En revanche, il serait souverainement injuste d'imposer aux moindres particuliers l'obligation de se prononcer à l'avance sur la légalité d'une mesure qu'ils doivent, jusqu'à preuve du contraire, regarder comme régulièrement prise. Il faut ajouter que les adversaires de cette solution sont les premiers à reconnaître qu'elle est la plus conforme à l'équité. — Berriat Saint-Prix, p. 93; Rogron, p. 108; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 640 et 650.

**529.** — Il est utile de remarquer que les dispositions de l'art. 9 de la loi de 1844 relatives aux oiseaux de passage et au gibier d'eau, doivent être entendues en ce sens que les préfets ont la faculté d'étendre, en ce qui les concerne, la période pendant laquelle il est permis de chasser, mais qu'il ne leur est pas loisible de la restreindre. Quand la chasse est ouverte d'une façon générale, on est autorisé par là même à chasser les oiseaux de passage et le gibier d'eau, comme toute autre espèce de gibier, et le préfet commettrait un excès de pouvoirs s'il avançait à leur égard exclusivement la date de la clôture. — Dijon, 17 mars 1875, Desloges, [S. 76.2.138, P. 76.5.78, D. 75.2.203] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 93, § V; Camusat-Busserolles, p. 94; Petit, n. 252; Chardon, p. 93; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 643.

**530.** — Les préfets ont, relativement aux oiseaux de passage, une triple mission à remplir : 1° déterminer les époques, en dehors de la période d'ouverture générale, pendant lesquelles ils peuvent être chassés; 2° en dresser la nomenclature; 3° indiquer les modes et procédés de cette chasse. Ce dernier point sera examiné *infrà*, n. 982 et s. Nous nous bornerons, quant à présent, à étudier les deux premiers. Il est, du reste, inutile d'insister sur l'opportunité qu'il y avait à permettre aux préfets de fixer, pour cette chasse, d'autres époques que la période ordinaire; les oiseaux de passage ne séjournant en France que pendant un laps de temps plus ou moins court, et, le plus souvent, pendant une saison où la chasse est fermée, maintenir, en ce qui les concernait, les mesures de conservation prises en faveur du gibier sédentaire, c'eût été priver les chasseurs français du plaisir de les chasser, au profit exclusif des chasseurs étrangers.

**531.** — Rien, d'ailleurs, n'oblige l'autorité préfectorale à permettre la chasse des oiseaux de passage à une autre époque que celle comprise entre l'ouverture et la clôture générales. Dans certains départements, on se borne à autoriser exceptionnellement, après la clôture, la chasse de quelques espèces déterminées, telle que la bécasse. Dans la Côte-d'Or, la chasse de la bécasse est permise dans les bois pendant la durée du passage du printemps, c'est-à-dire depuis la clôture jusqu'au 31 mars inclusivement. — V. Arr. réglem. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879, art. 2 et 3, [*Recueil des actes administratifs du département de la Côte-d'Or*, 1879, p. 214]

**532.** — Dans d'autres départements, le préfet montre moins de réserve. Dans la Gironde, notamment, la chasse des ortolans est permise du 15 avril au 20 mai de chaque année; celle des oiseaux de passage, dont la taille dépasse celle de la grive, de la caille ou du merle, jusqu'au 20 avril inclusivement, dans les étangs, fleuves, rivières, ruisseaux et sur leurs bords jusqu'à une distance de trois cents mètres au plus, dans les marais, les lèdes, les dunes du littoral, les parties aquatiques des landes et les terrains inondés; celle des ramiers, palombes et tourterelles, jusqu'au 20 mars inclusivement; celle de la tourterelle au moyen de filets à mailles suffisamment larges pour laisser passer les petits oiseaux, du 25 avril au 15 mai, à trois cents mètres du rivage du fleuve et de la mer. — Arr. réglem. perman. du préfet de la Gironde, 9 juill. 1891, art. 2, 3, 4 et 5, [*L'école des communes*, 1892, p. 304]

**533.** — Avant la loi du 22 janv. 1874, la question de savoir si le préfet avait qualité pour dresser la liste des oiseaux de passage de son département, était l'objet d'une controverse assez vive. En faveur de l'affirmative, on représentait que l'autorité préfectorale ayant reçu la mission de déterminer les époques et les procédés de la chasse aux oiseaux de passage, il était indispensable de lui reconnaître le droit d'indiquer les oiseaux auxquels ces mesures exceptionnelles devaient être applicables. En effet, tel procédé pouvait être employé sans inconvénient à l'égard de certaines espèces et être jugé trop destructeur à l'égard de certaines autres. On faisait remarquer, en outre, que les passages n'ont pas tous lieu à la même époque, que certains oiseaux même sont sédentaires à tel moment et de passage à tel autre. Le préfet se trouvait donc forcément amené à fixer, suivant les espèces, des époques différentes. Cette opinion était soutenue par l'administration. — Circ. min. int., 8 juill. 1861, [*Bulletin offi-*

*ciel du ministère de l'Intérieur*, 1861, p. 251] — Riom, 20 mai 1863, Marty et Rengade, [S. 65.2.253, P. 65.1006, D. 65.2.71] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 93; Daguin, p. 283 et 284.

**534.** — Mais la Cour de cassation avait fini par consacrer l'opinion contraire. Se fondant sur le silence de l'art. 9, aux termes duquel les préfets étaient investis seulement de la mission de fixer l'époque de la chasse des oiseaux de passage et les modes et procédés de cette chasse, elle avait décidé que le droit qui leur était attribué ne comprenait pas celui de déterminer les espèces d'oiseaux de passage dont la chasse était permise, et que les tribunaux avaient pleins pouvoirs pour apprécier si telles ou telles espèces devaient être considérées comme appartenant ou non à cette catégorie. En conséquence, les nomenclatures dressées par les préfets devaient être réputées non avenues, et, dans chaque affaire, le juge correctionnel devait uniquement se préoccuper de savoir si l'espèce d'oiseau chassée rentrait ou ne rentrait pas dans la classe des oiseaux de passage. Dans le premier cas, il était tenu de prononcer l'acquittement du prévenu, alors même que l'espèce chassée n'eût pas été comprise dans l'arrêté préfectoral. — Cass., 22 févr. 1868, Broussac, [S. 68.1.424, P. 68.1119, D. 68.1.356] — Cass. (Ch. réun.), 12 juin 1868, Broussac, [S. 69.1.190, P. 69.445, D. 69.1.261] — (Ce second arrêt avait été rendu sur un nouveau pourvoi formé dans la même affaire, contre un arrêt de la cour de Nîmes, du 7 mai 1868, qui avait statué, à la suite d'un premier renvoi). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée (1re édit.), n. 537.

**535.** — Cette controverse n'a plus aujourd'hui qu'un intérêt rétrospectif, depuis que la loi du 22 janv. 1874 a modifié l'art. 9, L. 3 mai 1844, et a autorisé expressément les préfets à déterminer la nomenclature des oiseaux de passage. Les préfets ont donc, désormais, la faculté de dresser la liste de ces oiseaux, chacun en ce qui concerne son département, et les tribunaux sont contraints d'accepter et de tenir pour exactes les listes ainsi dressées.

**536.** — Les préfets jouissent, en vertu des pouvoirs à eux conférés par la loi du 22 janv. 1874, modificative de la loi du 3 mai 1844, d'une entière liberté, quant aux noms qu'il leur paraît convenable de faire figurer sur la nomenclature des oiseaux de passage. Ils peuvent s'inspirer, pour la rédaction de cette nomenclature, des tableaux annexés à la circulaire du ministre de l'Intérieur du 28 août 1861 (V. *Bulletin officiel du ministère de l'Intérieur*, 1861, p. 283). Toutefois, les tableaux en question sont insuffisants, car, outre qu'ils laissent de côté quelques espèces incontestablement de passage, comme le mauvis, ils ne mentionnent pas certains oiseaux, comme l'alouette commune, qui, tout en laissant à demeure, dans nos pays, d'assez nombreux représentants, n'en émigre pas moins, à l'automne, par bandes considérables. L'arrêté préfectoral qui classe un oiseau quelconque dans la catégorie de gibier de passage étant légal et obligatoire, il a été jugé que l'individu prévenu d'avoir chassé un vanneau en temps de neige, contrairement aux prescriptions de l'arrêté préfectoral interdisant la chasse des oiseaux de passage en temps de neige et comprenant le vanneau dans la nomenclature de ces oiseaux, n'était pas fondé à prétendre que le vanneau était un gibier d'eau, pouvant comme tel, aux termes du même arrêté, être chassé en temps de neige. — Toulouse, 23 mai 1888, Chassereau, [S. 89.2.214, P. 89.1.1121, D. 89.2.62]

**537.** — Cependant, la caille, bien qu'étant exceptionnellement un oiseau migrateur, a été formellement exclue par la loi du nombre des oiseaux de passage (L. 3 mai 1844, art. 9, § 3-1°). Cette exclusion a été motivée par le désir d'empêcher la destruction de ce gallinacé à son arrivée d'Afrique, dans les départements méridionaux, ce qui aurait pu se produire si les préfets avaient eu la liberté d'en permettre la chasse avant l'ouverture et à l'aide de procédés exceptionnels, comme ils peuvent le faire pour les oiseaux de passage en général. — V. Gillon et Villepin, n. 189, p. 176; Perrève, p. 323.

**538.** — La liste des oiseaux de passage n'est pas la même dans toutes les parties de la France. Certains oiseaux originaires des mers glaciales, tels que le plongeon catmarin ou le canard de Miquelon, ne se montrent guère que sur nos côtes septentrionales; d'autres, au contraire, venant des pays chauds, tels que le martin roselin ou le guêpier, se confinent dans les départements méridionaux. Les nomenclatures dressées par les préfets doivent donc varier, sinon de département à département, du moins d'une région à une autre. Nous donnons, à titre de spécimen, celle du département de la Gironde. L'arrêté préfectoral du 9 juill. 1891 (art. 1) classe parmi les oiseaux de passage: l'alouette, la bécasse, la bécassine, la cigogne, l'étourneau, la grive, la huppe, le mauvis, le motteux, l'ortolan, l'outarde, le pigeon ramier ou biset, la litorne ou tride espagnole, la tride, la gavotte ou grive espagnole, le merle à collier ou merle de Corse, les becs-fins ou oiseaux de vendange, les pinsons, le verdier, le bouvreuil, le bec-croisé, le tarin, le serin, le bruant, le tchitt, le cochevis, la tourterelle, la palombe, le moineau franc, le bénaric, le linot et le guêpier. — V. *L'école des communes*, 1892, p. 304.

**539.** — Au surplus, dans les départements où le préfet n'a pas usé de la faculté qui lui est concédée par la loi, de dresser la liste des oiseaux de passage, c'est aux tribunaux que revient le soin de décider quelles sont les espèces qui doivent être comprises sous cette dénomination. Il faut, en pareil cas, se reporter aux indications générales qui viennent d'être données.

**540.** — Les arrêtés ordinaires d'ouverture ne peuvent contenir aucune disposition restrictive, soit quant aux modes de chasse autorisés par la loi, soit quant aux terrains sur lesquels elle est susceptible de s'exercer (V. *suprà*, n. 473). Mais, de ce que les préfets sont chargés de déterminer, non seulement les époques où la chasse des oiseaux de passage est licite, mais encore les modes et procédés de cette chasse, on tire cette conséquence qu'il leur est permis, en déclarant que la chasse de tel oiseau de passage restera ouverte jusqu'à une époque fixée, de spécifier que cette chasse ne pourra avoir lieu que sur des terrains d'une nature déterminée, tels, par exemple, que les bois ou les marais. Dans la Côte-d'Or, la chasse de la bécasse, après la clôture, n'est permise que dans les bois (Arr. préf., 4 juill. 1879, art. 3); dans la Gironde, la chasse du même oiseau au moyen de filets n'est également permise que dans les bois (Arr. préf., 9 juill. 1881, art. 4). Ces dispositions sont parfaitement légales. — Limoges, 29 avr. 1870, Garnaud, [D. 70.2.109] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 648.

**541.** — Des naturalistes adonnés aux études ornithologiques sollicitent parfois l'autorisation de se livrer, en tout temps, dans un but scientifique, à la chasse des oiseaux de collection, dont beaucoup sont des oiseaux de passage, qui ne paraissent en France qu'à des époques où la chasse est fermée. Aucune disposition légale n'autorise les préfets à délivrer de semblables permissions. Toutefois, si les demandes étaient nombreuses et faites dans l'intérêt exclusif de la science, le préfet pourrait, après avoir pris l'avis du conseil général, classer certains oiseaux rares parmi les oiseaux de passage et en autoriser la chasse pendant le temps où ils séjournent dans notre pays (Circ. min. int., 22 juill. 1851, n. 6).

**542.** — Les préfets ont des pouvoirs beaucoup moins étendus en ce qui concerne le gibier d'eau qu'en ce qui concerne les oiseaux de passage. Ils ont la faculté de permettre la chasse de ce gibier aux époques de l'année qu'ils jugent convenables, postérieurement à la clôture normale; mais la loi ne leur accorde pas le droit d'autoriser l'emploi de moyens ou de procédés exceptionnels (L. 3 mai 1844, art. 9, § 3-2°). Il s'ensuit que le gibier d'eau ne peut être chassé que par les procédés ordinaires, c'est-à-dire à tir. — Circ. min. int., 8 juill. 1861, [*Bulletin officiel du ministère de l'Intérieur*, 1861, p. 251] — Gillon et Villepin, n. 196, p. 179; Berriat Saint-Prix, p. 94; Chardon, p. 92; Viel, p. 36; Leblond, n. 132; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 649; Camuzat-Busserolles, p. 93; Chenu, p. 56, n. 10; Duvergier, p. 126; Cival, p. 47, n. 18; *L'école des communes*, 1885, p. 57, col. 2.

**543.** — Certains auteurs, pourtant, tout en reconnaissant que le législateur n'a pas reproduit, en ce qui concerne le gibier d'eau, les dispositions relatives aux modes et procédés exceptionnels qui peuvent être autorisés à l'égard des oiseaux de passage, n'en considèrent pas moins que les préfets sont investis de droits identiques dans les deux cas. Il est vrai de dire qu'aucun argument juridique n'est produit à l'appui de cette opinion, qui se fonde uniquement sur le trouble qu'une interprétation différente pourrait apporter dans les usages de certaines localités, où la chasse des oiseaux d'eau aux filets est la source de profits considérables. — Lavallée et Bertrand, p. 90; Championnière, p. 61.

**544.** — D'ailleurs, il ne faut pas s'exagérer la portée de la distinction faite entre ces deux catégories de gibier. Comme la plupart des oiseaux d'eau sont en même temps des oiseaux de passage, rien n'empêche les préfets, désireux de ménager les intérêts de leurs administrés, de classer ceux de ces oiseaux qui

méritent cette double qualification parmi les oiseaux de passage, et d'autoriser, à leur égard, après avoir pris l'avis du conseil général, l'emploi d'autres engins que le fusil ou la canardière. — Leblond, n. 132, p. 139; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 102.

**545.** — La loi du 22 janv. 1874, qui a formellement reconnu aux préfets le droit, jusque-là contesté, d'arrêter la nomenclature des oiseaux de passage, est restée muette relativement au gibier d'eau. Il n'appartient donc pas à ces fonctionnaires de dresser la liste des animaux qui doivent être compris dans cette classe de gibier; ce soin est laissé aux tribunaux (V. *suprà*, n. 380 et 381). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 650; Leblond, n. 132, p. 139; Chenu, p. 57; de Neyremand, p. 326, n. 2.

**546.** — Quelques préfets cependant ont cru pouvoir se permettre de déterminer la nomenclature du gibier d'eau. De ce nombre est le préfet de la Gironde qui, dans son arrêté permanent du 9 juill. 1891 (art. 1), a dressé, pour son département, une liste contenant les espèces suivantes : la barge, le bécasseau ou cul-blanc, la bécassine, le bécasson, le butor, le canard sauvage, le chevalier, le court-vite, les courlis, le cygne, l'échasse, le flammant, la foulque, le grébe, la grue, le héron, le macareux, le martin-pêcheur, l'oie sauvage, l'outarde, le plongeon, le pluvier, la poule d'eau, le râle, la sarcelle et le vanneau. Mais les listes ainsi dressées ne peuvent être utilisées qu'à titre de simple renseignement; les tribunaux restent maîtres de n'en pas tenir compte. Par suite, le chasseur qui, au cours de la période pendant laquelle la chasse du gibier d'eau est exceptionnellement permise, tuerait un oiseau non compris dans la nomenclature préfectorale, devrait néanmoins être acquitté, s'il était reconnu que l'oiseau tué appartient à un espèce aquatique. — Chenu, p. 57.

**547.** — Toutefois, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus (n. 528), l'arrêté, quoique irrégulier, mettrait à l'abri des poursuites le chasseur qui, se croyant couvert par l'acte préfectoral, tuerait un oiseau figurant sur la liste départementale, mais n'appartenant pas, en réalité, à la classe du gibier d'eau. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 650; Chenu, p. 57.

**548.** — L'art. 9, L. 3 mai 1844, précise les lieux où la chasse du gibier d'eau peut être effectuée, pendant le temps où elle est autorisée à titre exceptionnel : ce sont les marais, étangs, fleuves et rivières; l'exercice de la chasse est limité à ces espaces plus ou moins couverts d'eau. Il n'appartiendrait pas aux préfets d'étendre l'exception à des parties du sol autres que celles nommément spécifiées, par exemple, aux prés, prairies, pâturages, pâtis, et moins encore aux friches, landes et bruyères, bien que certains oiseaux d'eau puissent accidentellement s'y rencontrer. — Petit, t. 1, p. 372, n. 176; Chardon, p. 92; de Neyremand, p. 326, n. 2; Chenu, p. 57.

**549.** — Cependant, il ne faut pas interpréter trop strictement le texte précité. Il est évident, d'abord, que les lacs doivent être ajoutés à l'énumération contenue dans l'art. 9. Si la chasse est permise sur les étangs, qui sont des lacs artificiels, à plus forte raison doit-elle l'être sur les lacs, qui sont, en somme, des étangs naturels que les oiseaux d'eau fréquentent généralement en quantité considérable. Cette addition est conforme à l'esprit de la loi. — Chardon, p. 92.

**550.** — D'autre part, les auteurs s'accordent à reconnaître que l'autorisation doit s'étendre aux berges et rives des cours d'eau et des étangs. En effet, il serait dérisoire d'accorder une faveur et d'enlever, en même temps, aux intéressés, la possibilité d'en profiter. On ne comprendrait pas que la chasse fût autorisée sur une rivière et qu'il fût interdit de suivre les rives, alors que ce serait peut-être l'unique moyen de l'exercer; ce qui se produirait, par exemple, si le cours d'eau avait trop peu de profondeur pour permettre l'usage d'un bateau. On admet donc que la chasse peut avoir lieu, non seulement sur l'eau, en barque ou en nacelle, mais encore sur les bords, à la condition de ne point s'éloigner à une trop grande distance dans les terres. — Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 103; de Neyremand, p. 327, n. 3; Leblond, n. 132, p. 140; Chenu, p. 56, n. 10. — V. également, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 651.

**551.** — Mais il ne faudrait pas que, sous prétexte de poursuivre des oiseaux d'eau, on s'aventurât, en attitude de chasse, loin des rives, dans des prairies ou dans des champs cultivés. On s'exposerait à des poursuites et à une condamnation. Tel a été le cas d'un chasseur surpris, pendant le temps où la chasse du gibier d'eau était seule permise, au moment où il se livrait, un fusil à la main, à la recherche de bécassines qu'il prétendait s'être posées dans des champs labourés et ensemencés, dans un endroit éloigné des sources, flaques, fossés et cours d'eau fréquentés par les oiseaux aquatiques. — Colmar, 22 mai 1866, X..., [cité par de Neyremand, p. 337] — V. Viel, p. 37; Leblond, n. 132, p. 140.

**552.** — Les expressions : *marais, étangs, fleuves* et *rivières*, comprennent, sans doute, les fontaines, ruisseaux, canaux de décharge ou de dérivation, et fossés d'irrigation, qui sont des diminutifs de la rivière, et les mares, qui sont des diminutifs de l'étang. Encore faut-il que ces ruisseaux, fossés et mares soient suffisamment remplis d'eau et assez importants pour que la fréquentation par le gibier d'eau en soit admissible. Un petit ruisseau, à sec pendant une partie de l'année, ne saurait être assimilé à une rivière, et un individu qui serait trouvé chassant sur ses bords, à une époque où la chasse du gibier d'eau est seule autorisée, pourrait très-justement être condamné pour délit de chasse en temps prohibé. — Toulouse, 23 mai 1888, Chassereau, [S. 89.2.214, P. 89.1.1121, D. 89.2.62]

**553.** — Une flaque d'eau isolée ne peut pas davantage être assimilée à un étang. C'est ce qu'a jugé le tribunal correctionnel de Chatillon-sur-Seine contre un individu poursuivi pour avoir chassé en temps de neige, au mépris d'un arrêté préfectoral, sur un pré dépendant d'une ferme. « Attendu, dit le jugement, qu'il est constant par la déclaration du garde, que le prévenu ne chassait pas, comme il le prétend, sur le bord de la rivière à une distance de moins de dix mètres, mais bien au milieu d'un pré dépendant de ladite ferme; attendu que l'arrêté de M. le préfet de la Côte-d'Or n'apporte une exception à la chasse en temps de neige qu'autant qu'il est démontré que l'acte de chasse a eu lieu sur des étangs, fleuves ou rivières; que la flaque d'eau près de laquelle le prévenu chassait ne rentre pas dans l'exception ci-dessus prévue ; que ce n'est, en effet, ni un étang, ni une rivière ». — Trib. corr. Chatillon-sur-Seine, 8 mars 1892, Vollot.

**554.** — Mais la décision aurait vraisemblablement été différente s'il se fût agi d'un terrain bas et humide, entrecoupé de canaux et parsemé de flaques d'eau. Un pareil terrain eût pu, très-légitimement, être considéré comme marécage. Il a été jugé, en ce sens, qu'on ne saurait relever le délit de chasse en temps prohibé contre l'individu qui, à l'époque où la chasse du gibier d'eau était autorisée par le préfet, sur les rivières, marais et étangs, aurait tiré une bécassine sur un terrain bas et marécageux contigu à la rivière, fréquemment recouvert par les eaux, entrecoupé de fossés d'assainissement, tel enfin que le prévenu n'aurait pu y chasser utilement que la bécassine ou les oiseaux d'eau. — Dijon, 18 avr. 1873, Coulon, [D. 74.2.127] — *Sic*, Leblond, n. 132, p. 140; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 651, p. 171.

**555.** — Un terrain momentanément et accidentellement inondé peut, à notre avis, si la nappe d'eau est d'une étendue suffisante pour attirer les oiseaux aquatiques, passer, au point de vue de la chasse du gibier d'eau, pour un étang ou pour un marais temporaire, suivant la profondeur de l'eau, ou, si l'inondation passagère provient de la crue d'une rivière et fait corps avec elle, pour le lit étendu de ce cours d'eau. — Trib. corr. Rouen, 29 avr. 1881, Poulignot, [*Gaz. des trib.*, 2 mai 1881] — *Contrà*, Rouen, 28 mars 1882, Poulignot, [J. *Le Droit*, 13 avr. 1882], arrêt infirmant le jugement précité. — Trib. Turnhout, 19 mai 1871, [*Pasicr. belge*, 1872.3.90]

**556.** — Toutefois, cette assimilation, tout en permettant d'autoriser la chasse du gibier d'eau sur les terrains inondés, au profit du propriétaire du sol recouvert par les eaux, n'aurait pas pour conséquence de faire attribuer le droit de chasse sur ces terrains à la personne qui posséderait ce même droit sur le cours d'eau lui-même, cause de l'inondation. En conséquence, l'adjudicataire du droit de chasse sur un fleuve ou une rivière navigable ou flottable ne pourrait avoir la prétention de chasser sur les terres submergées sans l'autorisation du propriétaire, sous prétexte que l'élévation des eaux aurait reculé les francs-bords de ce fleuve ou de cette rivière. — Cass., 1er févr. 1866, de Contades, [*Bull. crim.*, 1866, p. 59]

**557.** — L'usage s'est établi, dans un grand nombre de départements, d'imposer l'obligation aux personnes qui veulent chasser le gibier d'eau, de le faire en bateau, du moins à certaines époques de l'année; souvent aussi, les préfets se croient autorisés à déterminer la largeur de la zône dans laquelle les chasseurs sont libres de se mouvoir en suivant à pied le bord des étangs

ou la berge des cours d'eau. La largeur de la zône varie généralement entre dix et vingt mètres. Dans la Côte-d'Or, la chasse du gibier d'eau, jusqu'au 31 mars de chaque année, peut avoir lieu, soit en bateau, soit à pied, le long des rives; dans ce dernier cas, les chasseurs sont invités à ne pas s'écarter à plus de dix mètres du bord de l'eau (arrêté réglementaire du 4 juill. 1879, art. 4). Cette chasse est également permise du 1er au 31 juillet, mais en barque seulement (*Ibid.*), sur tous les cours d'eau sauf sur la Saône, où la permission de chasser en bateau est prolongée pendant tout le mois d'août (arrêté du préfet de la Côte-d'Or, 1er déc. 1879 : *Recueil des actes administratifs du département de la Côte-d'Or*, 1880, p. 165). Le droit que les préfets s'attribuent de réglementer ainsi la chasse du gibier d'eau, quoique consacré par la pratique, ne repose sur aucun fondement légal. Les arrêtés qui contiennent de semblables dispositions n'ont donc aucune valeur obligatoire et les tribunaux ne sont pas tenus de les appliquer. Il suffit, pour que les chasseurs soient en règle, qu'ils se maintiennent à une distance assez rapprochée du cours d'eau pour qu'on ne puisse pas les soupçonner de chercher autre chose que du gibier d'eau; c'est là une question de fait laissée à l'appréciation du juge correctionnel. — Viel, p. 37; Leblond, n. 132, p. 140; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 651. — *Contrà*, Chenu, p. 56, n. 10.

**558.** — On admet généralement qu'il n'est pas obligatoire pour le préfet d'étendre au département tout entier les arrêtés pris pour autoriser la chasse du gibier d'eau après la clôture de la chasse. On fait remarquer que, parfois, les oiseaux aquatiques se reproduisent, de préférence, soit dans certaines localités, soit sur certains cours d'eau ou dans certains marais, et qu'il y a intérêt, au point de vue de la conservation du gibier, à empêcher de les troubler pendant la période de l'incubation, tandis que, sur d'autres points, la chasse ne peut entraîner aucune conséquence fâcheuse. Il faut donc laisser au préfet la latitude de restreindre l'autorisation de chasser aux localités, aux marais, aux cours d'eau ou aux portions de cours d'eau où la chasse peut être exercée sans inconvénient. Les droits de l'administration départementale à cet égard ont été formellement reconnus par le rapporteur à la Chambre des pairs : « Il appartient à l'administration locale, a dit M. Franck-Carré, de décider quelle est l'espèce de chasse qui doit se faire dans tel marais ou sur tel étang, et, par suite, d'en déterminer l'époque » (16 mai 1843). — Gillon et Villepin, p. 178, n. 194; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 657. — V. *infrà*, n. 997.

**558** *bis*. — Il en résulte que si, dans son arrêté, le préfet a pris soin de désigner les cours d'eau sur lesquels il serait permis de chasser, les chasseurs ne pourraient s'en autoriser pour chasser le gibier d'eau partout indistinctement. — Rouen, 7 avr. 1881, Bonnin, [*Journ. du min. pub.*, art. 2505]

**559.** — Il est superflu d'ajouter que l'autorisation spéciale de chasser dans les marais, dans les étangs et sur les fleuves et rivières ne doit pas servir de prétexte pour tirer sur d'autres animaux que les animaux aquatiques. Le chasseur qui, pendant la période où cette chasse exceptionnelle est seule ouverte, tuerait une pièce de gibier d'une espèce non comprise dans la catégorie du gibier d'eau, commettrait le délit de chasse en temps prohibé. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 656.

**560.** — Enfin, il va de soi que la chasse au gibier d'eau, comme tous les autres genres de chasse, ne peut s'effectuer régulièrement qu'avec le consentement du propriétaire, s'il s'agit de marais ou d'étangs, des riverains, s'il s'agit d'un cours d'eau non navigable ni flottable (V. *suprà*, n. 197). Quant aux fleuves et rivières dépendant du domaine de l'Etat, l'administration s'attribue le droit de louer la chasse sur leur cours; nous avons combattu cette prétention (*suprà*, n. 192), mais la pratique nous donne tort; en fait, la chasse sur ces fleuves et rivières est presque toujours louée. Il faut noter, toutefois, que la location ne comprend ni les chemins de halage, ni les marchepieds; ces chemins restant la propriété exclusive des riverains (V. ci-dessus, n. 194), les amodiataires qui n'ont pu obtenir l'autorisation de ces derniers, ne peuvent chasser autrement qu'en bateau.

**561.** — A partir du moment où la chasse est ouverte, il est permis aux propriétaires fonciers et à leurs ayants-droit de chasser sur leur terrain en tout temps et toute espèce de gibier, à la condition de n'employer que des moyens licites et sauf à se conformer aux mesures qui peuvent être prises dans l'intérêt de la conservation des petits oiseaux (V. *infrà*, n. 1008 et s.). Toutefois, l'art. 9, § 4-3°, L. 3 mai 1844, confère aux préfets le droit de suspendre momentanément l'exercice de la chasse pendant le temps où la terre est couverte de neige. On s'explique facilement l'utilité d'une pareille mesure. Lorsque la terre est revêtue d'une couche de neige, les traces des animaux, fort apparentes, sont faciles à suivre, ce qui permet de découvrir aisément leur retraite. En outre, au bout de quelques jours, le gibier transi de froid, privé de nourriture ou ne trouvant qu'une nourriture médiocre et insuffisante, perd, avec ses forces, ses moyens de défense et devient une proie trop facile pour le chasseur; laisser chasser en temps de neige, principalement en plaine, serait donc favoriser la destruction du gibier.

**562.** — Les préfets le comprennent si bien que la plupart d'entre eux n'hésitent pas à user de la faculté que la loi leur confère. Dans le cas, pourtant, où ils croiraient devoir s'abstenir, ils pourraient le faire, car aucune obligation ne leur est imposée à cet égard. Cela résulte des termes mêmes dont se sont servis les rédacteurs de la loi. Tandis que le texte porte, en ce qui concerne les oiseaux de passage et le gibier d'eau : « les préfets *prendront* des arrêtés », il ajoute, quant à l'interdiction de la chasse en temps de neige : « ils *pourront* prendre des arrêtés ». Cette différence de rédaction a été mise en lumière par le ministre de l'Intérieur, dans la circulaire adressée aux préfets, le 20 mai 1844 : « Vous aurez à examiner, a-t-il dit, si, à raison des circonstances locales, cette interdiction vous paraît nécessaire » (V. Gillon et Villepin, p. 442). Quoi qu'il en soit, en l'absence d'arrêtés, il n'est pas douteux que la chasse puisse être exercée même en temps de neige. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 725; Berriat Saint-Prix, p. 98; Petit, t. 1, p. 396, n. 213; Gillon et Villepin, p. 203, n. 227.

**563.** — Il est enjoint aux préfets de prendre l'avis des conseils généraux avant de régler, par leurs arrêtés, la chasse des oiseaux de passage et celle du gibier d'eau. L'injonction n'étant pas reproduite en ce qui concerne les arrêtés portant interdiction de la chasse en temps de neige, il faut en conclure que ces derniers peuvent être pris, comme ceux relatifs à l'ouverture et à la clôture, directement et sans consultation préalable des conseils généraux. Toutefois, les préfets sont invités par le ministre de l'Intérieur à recourir officiellement à cette consultation, les connaissances locales des conseillers pouvant leur être d'un grand secours pour l'appréciation de l'utilité de la mesure (Instr., 20 mai 1844). — Berriat Saint-Prix, p. 98; Chardon, p. 107; Petit, t. 1, p. 396, n. 214; Leblond, n. 163 et 170; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 718; Chenu, p. 62. — *Contrà*, Camusat-Busserolles, p. 102; Championnière, p. 73.

**564.** — Les arrêtés portant interdiction de la chasse en temps de neige ne deviennent exécutoires qu'après avoir été publiés; cette règle est commune à tous les arrêtés préfectoraux pris en matière de chasse. Mais on s'est demandé s'ils n'acquéraient force obligatoire, à l'exemple des arrêtés d'ouverture et de clôture, que dix jours après leur publication. Quelques auteurs l'ont prétendu, alléguant que ce délai de dix jours paraissait avoir été considéré comme nécessaire dans tous les cas pour que les intéressés pussent être réputés avoir pris connaissance des actes émanés de la préfecture et relatifs à la police de la chasse. — Gillon et Villepin, p. 174, n. 185; Camusat-Busserolles, p. 104.

**565.** — Mais l'opinion contraire a rencontré un nombre d'adhésions bien plus considérable. Ainsi que nous l'avons dit déjà (V. ci-dessus, n. 522), l'art. 9 de la loi de 1844, à la différence de l'art. 3, ne fixe aucun délai pour la publication des arrêtés qu'il autorise le préfet à prendre. Ce silence indique assez l'intention du législateur de rendre ces derniers arrêtés obligatoires immédiatement après leur publication. A l'égard des arrêtés relatifs à la chasse en temps de neige, on comprendrait difficilement qu'il en fût autrement, car ils ont un caractère d'urgence bien marqué. Lorsqu'un préfet s'aperçoit, au moment où son département est envahi par la neige, qu'il a omis d'insérer dans son arrêté d'ouverture des dispositions visant cet état météorologique, et prend un arrêté spécial pour interdire la chasse pendant sa durée, il serait étrange d'exiger qu'un délai de dix jours s'écoulât avant qu'on pût appliquer la mesure, car, le plus souvent, la neige serait fondue à l'époque où elle deviendrait exécutoire. — Berriat Saint-Prix, p. 92; Chardon, p. 109; Petit, t. 1, p. 399, n. 221; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 633; Leblond, n. 170; Chenu, p. 62, n. 13.

**566.** — La question, il faut le reconnaître, présente peu d'intérêt pratique, car, dans la majeure partie des départements,

les dispositions relatives au temps de neige prennent place dans l'arrêté d'ouverture ou font l'objet d'un arrêté réglementaire qui revêt un caractère permanent. — V. notamment arr. régl. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879, art. 16, *Recueil des actes administratifs de la Côte-d'Or*, 1879, p. 216 , et arr. régl. du préfet de la Gironde, 9 juill. 1891, art. 10, *L'Ecole des communes*, 1892, p. 305.

**567.** — A ce propos, une controverse s'est élevée sur le point de savoir si les arrêtés pris par les préfets pour interdire la chasse en temps de neige étaient permanents de leur nature où s'ils avaient besoin d'être renouvelés chaque année. Suivant un premier système, ces arrêtés sont annuels et deviennent caducs à la fin de la période de chasse pour laquelle ils ont été pris. On invoque, à l'appui de cette thèse, le silence gardé par le législateur, qui n'aurait pas manqué, dit-on, d'inscrire dans la loi une disposition formelle et immuable, si les inconvénients de la chasse en temps de neige lui fussent apparus avec un caractère permanent et absolu. Le soin qu'il a eu de s'en remettre à l'appréciation du préfet indique bien que, dans sa pensée, l'autorité préfectorale est tenue d'examiner, tous les ans, si cette restriction du droit commun est justifiée par les circonstances. Le ministre de l'Intérieur lui-même paraît avoir partagé ce sentiment, lorsqu'il a recommandé à ses subordonnés de s'éclairer de l'avis des conseils généraux avant de prendre une décision (V. *suprà*, n. 563); cette recommandation n'eût eu aucune raison d'être si les arrêtés dont il s'agit avaient été appelés à subsister indéfiniment sans changements. — Riom, 25 févr. 1846, Chanut, [S. 46.1.856, *ad notam*, P. 46.2.500, D. 46.2.80] — Besançon, 27 janv. 1847, Boudier, [P. 47.2.624] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 400, n. 223; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 87 et 88; de Neyremand, p. 375, n. 4.

**568.** — Mais la Cour de cassation a fait prévaloir l'opinion opposée, se fondant sur ce que l'interdiction de chasser en temps de neige était motivée par une cause invariable, dont la valeur restait constante, d'une année à l'autre. Conséquemment, les arrêtés préfectoraux prononçant cette interdiction sont permanents de leur nature, et doivent recevoir leur pleine et entière exécution, tant qu'ils n'ont été ni modifiés, ni rapportés; ils conservent toute leur valeur, sans qu'il soit nécessaire de les renouveler annuellement. — Cass., 26 juin 1846, Chanut, [S. 46.1.856, P. 46.2.500, D. 46.4.61] (cet arrêt a cassé l'arrêt de la cour de Riom cité au n° précédent). — Cass., 29 nov. 1847, Boudier, [S. 48.1.169, P. 48.1.74, D. 47.1.367] — Colmar, 18 avr. 1855, Robé, [cité par de Neyremand, p. 374, n. 3] — *Sic*, Viel, p. 42; Leblond, n. 170; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 635; Chenu, p. 62, n. 13; Cival, p. 52, n. 46; Gillon et Villepin, 2e suppl., p. 17, n. 227.

**569.** — La solution adoptée par la Cour suprême nous paraît pouvoir être admise, à la condition d'être formulée dans des termes moins absolus. Tout dépend, selon nous, du caractère que le préfet a entendu imprimer à son acte; à cet égard, l'intention de ce fonctionnaire peut s'induire des circonstances. Si la disposition relative à la chasse en temps de neige est contenue dans un arrêté d'ouverture, on doit la tenir pour annale, car elle ne saurait subsister après la révocation de l'acte dans lequel elle avait été insérée, par le fait de la publication de l'arrêté de clôture. Dans le cas, au contraire, où elle aurait fait l'objet d'un arrêté spécial ou d'un arrêté réglant l'ensemble des questions soumises à la décision de l'autorité préfectorale par l'art. 9 de la loi de 1844, telles que la chasse des oiseaux de passage ou du gibier d'eau, la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, etc., nous pensons que la volonté du préfet, de lui enlever son caractère transitoire serait évidente, surtout si l'arrêté avait été qualifié de permanent ou de réglementaire.

**570.** — Les préfets n'ont pas qualité pour définir le temps de neige; cette mission incombe aux tribunaux. Le temps de neige est celui où, dans une localité donnée, la terre est entièrement ou presque entièrement couverte de neige, et où la couche est suffisamment épaisse pour permettre de suivre les animaux à la trace et d'arriver jusqu'à eux. Il peut se faire que tel point du territoire d'une commune, une colline isolée par exemple, soit couverte de neige, tandis que la majeure partie de la campagne reste à découvert; cet état ne constitue pas le temps de neige. A l'inverse, aucun doute ne serait possible si, la neige couvrant entièrement le sol, certains points seulement du territoire s'en trouvaient libres, à raison de leur nature ou de leur situation, par exemple, par suite de l'humidité du sol ou du voisinage d'un cours d'eau. En résumé, ce point est apprécié souverainement, en fait, par les tribunaux, qui n'ont point à puiser les motifs de leur décision à cet égard, dans les indications éventuelles que pourrait contenir l'arrêté du préfet. — Douai, 10 mai 1853, Pouplier, [S. 53.2.474, P. 53.1.538, D. 53.2.226] — V. Petit, t. 1, p. 397, n. 216; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 89; de Neyremand, p. 370, n. 1; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 726; Leblond, n. 171; Chenu, p. 63.

**571.** — Cependant, il est admis que l'autorité préfectorale peut, sans outrepasser ses droits, prohiber la chasse en temps de neige, en restreignant cette prohibition au cas où la neige couvrirait le sol au point de permettre de suivre facilement le gibier à l'aide des empreintes laissées par lui. Un arrêté ainsi conçu devrait être interprété en ce sens que la chasse est interdite seulement sur les parties du territoire où la neige forme une couche suffisante pour que les traces des animaux soient nettement visibles. Par suite, la personne qui chasserait sur des terres couvertes d'une couche trop mince pour que la piste du gibier y fût suffisamment apparente, échapperait à une condamnation. — Cass., 4 mai 1848, Battelier, [S. 48.1.636, P. 48.2.251, D. 49.1.22] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 727.

**572.** — Il a été jugé que le temps de neige pendant lequel la chasse pouvait être interdite, était celui où la terre était généralement couverte de neige dans la localité où s'exerçait la chasse. En conséquence, lorsqu'un arrêté prohibitif a été rendu, la prohibition s'étend aussi bien aux parties du territoire où la neige fond ou peut fondre immédiatement après être tombée, comme dans les marais ou sur les berges des étangs ou rivières, qu'à celles où elle ne disparaît qu'après un temps plus ou moins long. — Douai, 10 mai 1853, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 726.

**573.** — Il a été jugé également qu'il n'y avait pas chasse en temps de neige, lorsqu'il existait seulement de place en place quelques empreintes de neige, mais que le sol n'était pas suffisamment couvert pour permettre de suivre utilement la piste du gibier. — Rouen, 22 mars 1880, Douyer, [D. 82.5.74]

**574.** — Les préfets doivent se borner à prohiber, en termes généraux, la chasse en temps de neige, s'ils le jugent à propos. Il ne leur est pas permis d'interdire la chasse d'une manière absolue, à raison de la neige, de telle époque à telle autre. L'arrêté qui contiendrait une pareille défense ne serait pas obligatoire, et les tribunaux correctionnels refuseraient certainement de lui accorder une sanction. — Trib. Gap, X... 1845, [J. *le Droit*, 8 avr. 1845] — *Sic*, Gillon et Villepin, 1er suppl., p. 17, n. 227; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 725.

**575.** — Mais si on leur refuse le droit de réglementer la chasse en temps de neige, au point de vue du temps pendant lequel elle doit être considérée comme prohibée, on admet sans difficulté la légalité d'une réglementation portant soit sur les modes de chasse à interdire, soit sur la nature des terres à comprendre dans la défense, soit sur les espèces de gibier à protéger par la prohibition. Autrement dit, les arrêtés préfectoraux peuvent limiter l'interdiction de chasser à certains procédés jugés trop meurtriers, à certains terrains sur lesquels la neige rendrait la chasse trop destructive, ou à certains mammifères ou oiseaux, auxquels elle enlèverait leurs moyens de défense.

**576.** — Conformément au principe qui vient d'être posé, un arrêté préfectoral peut, très-valablement, après avoir interdit la chasse en temps de neige, l'autoriser dans les bois, au chien courant, et sur les étangs, marais et rivières. Ce même arrêté peut ajouter que le passage des chiens courants à la suite d'une pièce de gibier lancée dans un bois et traversant la campagne, ne constituera pas une contravention à la prohibition édictée de chasser en plaine. De pareilles dispositions sont parfaitement régulières, en vertu de l'axiome « qui peut le plus peut le moins ». Le préfet, ayant le pouvoir d'interdire toute espèce de chasse, ne fait, en se bornant à prohiber quelques-unes d'entre elles, qu'user de son droit d'une façon restreinte, ce dont on ne saurait lui faire un grief. — V. Arr. régl. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879, art. 16 (modifié par les art. 2 et 3, Arr. préf. 22 août 1891 : *Rec. des actes administratifs de la Côte-d'Or*, 1892, p. 139).

**577.** — Il est vrai que le ministre de l'Intérieur a invité les préfets à ne faire, dans leurs arrêtés relatifs à la chasse en temps de neige, aucune distinction entre la plaine et les bois, la destruction du gibier, au moment où la terre est couverte de neige, lui paraissant aussi facile dans une forêt qu'en rase campagne

(Circ. min. int., 22 juill. 1851). Cette dernière assertion est très-contestable. Si la chasse en plaine est, par la neige, essentiellement destructive, il n'en est pas de même de la chasse au bois. Sans doute, la couche blanche qui couvre le sol permet de détourner plus facilement le gibier; mais, d'un autre côté, les voies sont plus froides et les chiens courants éprouvent plus de difficultés à suivre le gibier, surtout s'il s'agit d'animaux tels que le lièvre ou le lapin. Dans tous les cas, les instructions ministérielles n'ont aucun caractère impératif; les préfets sont libres de ne pas s'y conformer. Certains d'entre eux, comme le préfet de la Côte-d'Or, ainsi que nous venons de le voir, ont nettement distingué la chasse au bois de la chasse en plaine; leurs arrêtés n'en sont pas moins réguliers et légaux.

**578.** — On doit également considérer comme valable et obligatoire un arrêté qui distingue entre la chasse à tir et la chasse à courre, et qui interdit seulement l'emploi du premier de ces modes de chasse en temps de neige. — Rouen, 26 févr. 1880, [J. *le Droit*, 14 avr. 1880]

**579.** — Il a été jugé que l'autorisation de chasser aux chiens courants, accordée par un arrêté préfectoral modificatif d'un arrêté antérieur portant interdiction absolue de chasser en temps de neige, devait s'interpréter en ce sens que la chasse au bois seule était permise. En conséquence, des individus trouvés au milieu de la plaine, à une assez grande distance des bois, accompagnés de chiens courants, ont pu être déclarés en contravention et punis des peines portées par la loi du 3 mai 1844, bien qu'ils eussent invoqué le bénéfice de l'arrêté en question. — Colmar, 8 févr. 1868, Monnier et Cayot, [cité par de Neyremand, p. 376]

**580.** — L'interdiction de chasser en temps de neige peut également être limitée à certaines espèces de gibier. Nul ne conteste au préfet le droit d'interdire la chasse de la perdrix, par exemple, et de tolérer la chasse des mammifères, ou de prohiber la chasse du lièvre, tout en autorisant celle du grand gibier. — Berriat Saint-Prix, p. 100; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 729.

**581.** — L'interdiction de chasser en temps de neige, formulée dans un arrêté en termes généraux, sans exceptions ni restrictions d'aucune sorte, s'étend à tous les procédés de chasse, comme à toutes les espèces de gibier. Elle s'applique notamment à la chasse des oiseaux de passage et à la chasse du gibier d'eau dans les marais et sur les étangs, fleuves et rivières. A l'égard du gibier d'eau, le doute serait permis, car l'interdiction de chasser en temps de neige est fondée sur la facilité plus grande que l'on trouve à suivre les traces des animaux, à ce moment; or il est évident que la neige qui couvre les berges d'une rivière ne peut aucunement servir à guider le chasseur à la poursuite d'oiseaux qui vivent sur l'eau. Aussi a-t-on parfois soutenu que l'arrêté, même conçu en termes généraux, devait souffrir une exception au regard du gibier d'eau. — Gillon et Villepin, 1er suppl., p. 17, n. 228.

**582.** — Mais cette exception, quoique justifiée par la différence des situations, paraît néanmoins difficile à admettre lorsque le préfet a gardé le silence à cet égard; car on peut en induire qu'il a voulu étendre la prohibition à toutes les espèces de gibier. La cour d'appel de Douai s'est prononcée en ce sens et a jugé que l'arrêté préfectoral, aux termes duquel toute chasse en temps de neige était défendue, comprenait, à moins de restriction formelle, la chasse du gibier d'eau sur les rivières et marais, aussi bien que la chasse du gibier de plaine. — Douai, 6 mai 1853, Pouplier, [S. 53.2.474, P. 53.1.538, D. 53.2.226] — V. de Neyremand, p. 378, n. 5 *bis;* Leblond, n. 172; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 729 et 730; Cival, p. 51, n. 44.

**583.** — C'est aux préfets à comprendre que la neige n'est d'aucune utilité pour les chasseurs, lorsqu'il s'agit de la recherche et de la poursuite des oiseaux aquatiques sur les cours d'eau, et à autoriser formellement cette chasse, nonobstant les dispositions qui interdisent celle des autres espèces de gibier. La plupart d'entre eux, du reste, ne manquent pas de faire, dans leurs arrêtés, une exception à ce sujet. — V. notamment, l'arr. réglem. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879 (modif. par l'arr. du 22 août 1891), art. 16, et l'arr. réglem. du préfet de la Gironde, 9 juill. 1891, art. 10.

**584.** — En ce qui concerne les animaux malfaisants ou nuisibles, il est incontestable que l'autorité préfectorale n'a pas le pouvoir de restreindre, quant au temps, le droit qui appartient au propriétaire foncier, possesseur ou fermier, de les détruire sur ses terres. L'art. 9, § 3-3°, L. 3 mai 1844, est formel à cet égard; s'il confie au préfet la mission de réglementer l'exercice du droit reconnu au propriétaire, possesseur ou fermier, il déclare, d'autre part, que ce droit peut s'exercer *en tout temps*. Que l'arrêté préfectoral soit conçu en termes généraux et n'admette d'exception pour aucune espèce d'animaux sauvages, ou qu'il contienne une disposition prohibant expressément la chasse des animaux malfaisants ou nuisibles en temps de neige, le droit en question subsiste tout entier et l'arrêté ne lie aucun des intéressés compris dans la nomenclature de l'art. 9. — Viel, p. 42; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 89; Leblond, n. 135; de Neyremand, p. 9, n. 5; Championnière, p. 64; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles,* n. 51; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 662 et 732.

**585.** — Mais il faut remarquer que l'art. 9 de la loi de 1844 ne parle que du propriétaire, du possesseur et du fermier. Il faut en conclure que nul, en dehors d'eux, ne peut invoquer à son profit le bénéfice de la disposition qui autorise en tout temps la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles. Les tiers, c'est-à-dire les personnes non comprises dans l'énumération, en sont exclus. Pour eux, la recherche et la poursuite des animaux malfaisants et nuisibles n'est pas un acte de destruction, mais bien un acte de chasse; le préfet peut donc très-légitimement leur interdire de s'y livrer en temps de neige. A supposer même que l'arrêté soit muet sur ce point, mais prohibe d'une manière générale la chasse aux époques où la terre est couverte de neige, on doit leur refuser le droit de chasser les animaux de cette catégorie. — Cass., 30 juill. 1852, Dehan, [D. 52.5.85-86] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 732; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 89.

**586.** — Toutefois, l'opinion contraire est soutenue par un certain nombre d'auteurs, qui se fondent sur un échange d'observations qui a eu lieu, lors de la discussion de la loi de 1844, à la Chambre des députés. M. Peltereau-Villeneuve, ayant proposé d'ajouter aux mots : « Les préfets pourront prendre également des arrêtés... 3° pour interdire la chasse pendant les temps de neige », ceux-ci : « à l'exception de celle des animaux nuisibles », le garde des sceaux répondit que cela allait sans dire, et, sur cette remarque, l'amendement fut retiré comme inutile. — Chardon, p. 109; Gillon et Villepin, p. 203; Villequez, *op. cit.*, n. 51, p. 224; Leblond, n. 135. — V. également Berriat Saint-Prix, p. 86; Duvergier, p. 134. — Quoi qu'il en soit, en fait, presque partout, les préfets ont soin d'excepter les animaux nuisibles de la prohibition générale de chasser, en temps de neige; on ne peut qu'approuver une pareille mesure, car tout le monde a intérêt à ce que la destruction de ces animaux soit aussi complète que possible.

**587.** — Lorsque le préfet autorise la chasse des animaux malfaisants ou nuisibles en tout temps, par dérogation à un arrêté portant interdiction de la chasse en temps de neige et sans spécifier d'ailleurs que cette mesure est prise exclusivement dans l'intérêt des propriétaires, possesseurs ou fermiers, la recherche, la poursuite et la destruction de ces animaux sont licites pour tout le monde. En effet, l'autorité préfectorale peut, on l'a vu (*suprà*, n. 580), excepter de la prohibition du temps de neige certaines espèces nommément désignées; elle ne fait qu'user de son droit en permettant que la destruction des animaux nuisibles soit pratiquée librement, même lorsqu'une couche de neige couvre le sol. — *Contrà*, Trib. corr. Seine, 2 févr. 1861, Daniel, [D. *Rép.*, *Suppl.*, v° *Chasse*, n. 729] — Chenu, p. 141 et 142.

**588.** — La prohibition de chasser en temps de neige ne s'applique pas non plus aux terrains entourés d'une clôture continue et attenant à une habitation. — Nîmes, 28 mars 1867, Rouvier, [S. 67.2.120, P. 67.556, D. 67.2.175] — *Sic*, Camusat-Busseroles, p. 49; Gillon et Villepin, n. 52; Rogron, p. 44; Petit, t. 1, n. 158 et 163; Championnière, p. 24; Berriat Saint-Prix, p. 181; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 833. — *Contrà*, Petit, t. 5, n. 547; Dufour, p. 14. — V. *infrà*, n. 1044.

**589.** — Sur la question de savoir si la vente, le transport et le colportage du gibier en temps de neige sont interdits par la loi ou peuvent être prohibés par l'autorité préfectorale, V. *infrà*, n. 1276 et 1277.

**590.** — Les pouvoirs conférés à l'autorité préfectorale relativement à la fixation des dates d'ouverture et de clôture de la chasse, à la chasse des oiseaux de passage et du gibier d'eau et à l'interdiction de la chasse en temps de neige, lui sont essentiellement personnels ; ils ne peuvent être exercés que par le préfet même, ou, en son absence, par le secrétaire général, qui le rem-

place. Le préfet n'a pas le droit de les déléguer, soit aux sous-préfets, soit aux maires. La discussion de la loi de 1844 à la Chambre des députés ne laisse aucun doute à cet égard. Un député, M. Barrillon, avait signalé l'usage établi dans certains départements d'ouvrir la chasse au moyen d'un arrêté préfectoral général, en accordant aux maires la faculté de reculer la date de l'ouverture, dans leurs communes respectives, dans le cas où les intérêts locaux paraîtraient exiger ce sursis, ce qui constituait, en faveur des magistrats municipaux, une véritable délégation; il proposait, pour couper court à cette pratique, d'insérer une disposition formelle dans la loi. Mais, le garde des sceaux déclara qu'une pareille disposition était inutile, que l'usage signalé était illégal et qu'un préfet ne pouvait déléguer des pouvoirs qu'il tenait de la loi qu'autant que celle-ci avait pris soin de lui accorder en termes exprès le droit de délégation. Sur ces observations, l'amendement fut retiré. Il faut donc conclure du silence de la loi que les préfets ne peuvent exercer que par eux-mêmes le droit d'ouvrir et de fermer la chasse. — Gillon et Villepin, n. 73, p. 78; Petit, t. 1, p. 354, n. 144; Berriat Saint-Prix, p. 25; Perrève, p. 214, n. 19; Cival, p. 21, n. 1; Championnière, p. 29; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 352.

**591.** — Les attributions que les art. 3 et 9, L. 3 mai 1844, confient aux préfets, sont dévolues au préfet de police dans le département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Sèvres et Meudon du département de Seine-et-Oise. Ce haut fonctionnaire ayant la direction exclusive de la police générale dans le département dont la capitale est le chef-lieu, et, en vertu de l'arrêté du 3 brum. an IX, dans les trois communes précitées, c'est à lui qu'il appartient d'exercer les fonctions dont les préfets sont investis en leur qualité d'autorités chargées de la police, notamment en ce qui concerne l'ouverture et la fermeture de la chasse. Les pouvoirs du préfet de police avaient fait l'objet d'une disposition formelle insérée dans le projet de loi; mais cette disposition fut rayée, comme superflue, au cours de la discussion. — Gillon et Villepin, p. 82, n. 80; Berriat Saint-Prix, p. 26; Petit, t. 1, p. 354, n. 145; Cival, p. 21, n. 2; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 372.

**592.** — Le délit de chasse en temps prohibé est puni de la peine portée par l'art. 12, L. 3 mai 1844. — V. *infrà*, n. 1461 et s.

**593.** — Dans le cas où il serait nécessaire, à raison de motifs graves, de suspendre l'exercice de la chasse pendant un temps plus ou moins long sur toute l'étendue du territoire français, le pouvoir législatif devrait être appelé à se prononcer sur l'opportunité de la mesure. Dans l'état actuel de la législation, il n'appartiendrait ni au ministre de l'Intérieur, ni même au président de la République, d'interdire la chasse d'une façon absolue pendant une période de temps déterminée. Tout ce que le gouvernement pourrait faire, pour atteindre indirectement ce résultat, serait d'adresser aux préfets des instructions générales, les invitant à fermer la chasse à une date uniforme, indiquée par le ministre, dans leurs départements respectifs.

**594.** — Pour faire comprendre que la question ne présente pas qu'un intérêt purement théorique, il suffit de rappeler qu'elle a été agitée en 1871, après la guerre franco-allemande, et qu'elle a même fait l'objet de décisions judiciaires. Le gouvernement de la Défense nationale avait rendu, le 13 sept. 1870, un décret déclarant la chasse close, dix jours après la publication de cet acte dictatorial, dans tous les départements où elle avait été ouverte précédemment; le décret frappait d'une amende extraordinaire de 100 à 500 fr., qui devait se cumuler avec les peines portées par la loi du 3 mai 1844, les individus convaincus d'avoir chassé ou d'avoir colporté, vendu ou mis en vente du gibier pendant le temps de la clôture exceptionnelle de la chasse (art. 2); le produit des amendes extraordinaires infligées par les tribunaux devait être versé à la caisse des secours pour les familles des soldats blessés (art. 3).

**595.** — On s'était demandé si le gouvernement n'avait pas dépassé la limite de ses attributions en prohibant ainsi la chasse sur tout le territoire national, et si le décret avait bien un caractère obligatoire. La légalité de cet acte paraissait d'autant plus contestable que la mesure prise pouvait être considérée comme n'ayant que des rapports fort indirects avec la mission de défense nationale assumée par le gouvernement du 4 septembre; d'autre part, il semblait douteux que ce gouvernement, investi sans doute de pleins pouvoirs au point de vue spécial de la lutte contre l'étranger, eût également, dans toute sa plénitude, le droit de légiférer. Mais la Cour de cassation n'a pas hésité à valider l'acte en question; elle a déclaré que le gouvernement de la Défense nationale ayant assumé, sans opposition de la nation, la responsabilité de l'exercice de la puissance publique et du *pouvoir législatif*, et s'étant implicitement engagé à prendre les mesures nécessaires pour organiser la défense du pays et protéger l'ordre intérieur, avait pu légalement prendre des mesures de police pour interdire l'exercice de la chasse, et que le décret, loin d'avoir une durée provisoire, limitée à celle de la guerre, devait être tenu pour exécutoire, tant qu'il n'avait pas été rapporté par une décision de l'autorité législative. — Cass., 8 juin 1871, Delvallée, [S. 71.1.109, P. 71.260, D. 71.1.79]

**596.** — L'opinion de la Cour suprême a, du reste, été partagée par le gouvernement régulier, constitué à la suite de la guerre, et par l'Assemblée nationale elle-même, qui ont jugé, tous deux, qu'une loi était nécessaire pour rétablir l'ancien état de choses. Cette loi, votée le 9 août 1871, a explicitement abrogé le décret du 13 sept. 1870 et mis fin au régime d'exception établi par lui.

§ 2. *Permis de chasse.*

**597.** — L'art. 1, L. 3 mai 1844, impose à quiconque veut se livrer à l'exercice de la chasse l'obligation de se faire délivrer préalablement un permis de chasse par l'autorité administrative compétente. Ce permis remplace le permis de port d'armes de chasse qui avait été créé par le décret du 11 juill. 1810 et dont la possession avait été rendue obligatoire pour les chasseurs par le décret du 4 mai 1812 (V. *suprà*, n. 32). Depuis quelques années, des propositions de loi tendant, soit à la suppression radicale du permis de chasse, soit à son remplacement par une taxe variable sur les armes, soit enfin à la création de permis spéciaux, à prix réduit, valables seulement à certains jours de la semaine, ont été déposées à la Chambre des députés, mais jusqu'alors, aucune d'elles n'a abouti.

**598.** — En principe donc, nul ne peut chasser s'il n'est en possession d'un permis de chasse. Le permis est obligatoire pour tous les chasseurs, quel que soit leur âge, leur sexe, leur situation sociale ou leur nationalité. Les mineurs, comme les majeurs, sont soumis à cette obligation; au-dessous d'un certain âge, il leur est impossible d'obtenir la délivrance d'un permis (V. *infrà*, n. 625); partant la chasse leur demeure interdite.

**599.** — La question s'est posée pour les femmes. Sous le régime des décrets du 11 juill. 1810 et du 4 mai 1812, il avait été jugé avec raison qu'elles étaient assujetties, comme les hommes, à la nécessité de se munir d'un permis de port d'armes de chasse pour pouvoir se livrer à la recherche et à la poursuite du gibier. Les motifs sont les mêmes, aujourd'hui, pour décider que le sexe ne confère aux femmes aucune dispense, au point de vue de l'obligation du permis de chasse. — Trib. corr. Nevers, 15 janv. 1830, [*Gaz. des trib.*, 10 févr. 1830] — Trib. corr. Pontoise, 16 nov. 1842, [cité par Perrève, p. 36] — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 171; Gillon et Villepin, p. 152, n. 156; Cival, p. 41, n. 9.

**600.** — Il est à peine besoin de dire que le permis est exigé seulement des personnes qui font par elles-mêmes et directement acte de chasse. Celles qui, bien que prêtant leur assistance aux chasseurs, ne jouent dans la chasse qu'un rôle secondaire, et qui s'abstiennent de tout ce qui pourrait être considéré comme une participation immédiate aux opérations qui doivent amener la capture ou la mort du gibier, peuvent se passer de permis de chasse. Ainsi, parmi les auxiliaires du chasseur, ceux que l'on qualifie d'accessoires (V. *suprà*, n. 345 et s.), tels que le valet de chiens, le porte-carnier, le traqueur, ne sont pas assujettis à l'obligation du permis. — V. ci-dessus, n. 348, 356 et 352.

**601.** — Par contre, les auxiliaires principaux, tels que le piqueur et le valet de limier, dont la participation à la chasse est effective et directe, sont assimilés au chasseur lui-même, au point de vue de la nécessité de se munir d'un permis. — V. *suprà*, n. 346 et 347.

**602.** — La dispense de permis dont jouissent les auxiliaires accessoires, comme les traqueurs, est fondée sur leur rôle absolument subalterne et sur la nature des services qu'ils sont appelés à rendre au chasseur qui les emploie; on peut les considérer comme de simples manœuvres ou même comme des instruments dans la main de ce dernier, et, par suite, comme ne faisant avec lui qu'une seule et même personne. — V. Cass., 2 janv. 1880, Gau, [S. 80.1.390, P. 80.922] — Il en résulte qu'ils sont couverts par le permis que possède celui à qui ils prêtent leur con-

cours. Mais, de ce qu'ils sont associés aussi étroitement au chasseur qu'ils assistent, on a tiré cette conséquence qu'à défaut de permis possédé par celui-ci, ils doivent être traités comme coauteurs ou complices du délit de chasse sans permis qui lui est imputable. — Lyon, 28 mars 1865, Lafay, [S. 66.2.195, P. 66. 811, D. 66.2.34] — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 165; de Neyremand, p. 436, n. 4. — V. sur ce point *suprà*, n. 350.

**603.** — Du reste, c'est à la personne poursuivie pour avoir chassé sans permis à justifier de la possession de cette prise ou à prouver qu'elle se trouvait dans un des cas d'exemption admis par la jurisprudence. A cet égard, le traqueur est soumis à la règle commune. Traduit en police correctionnelle comme complice d'une chasse irrégulière, il ne peut échapper à une condamnation qu'à la condition d'établir que le chasseur, pour le compte duquel il faisait le rabat, était possesseur d'un permis. On ne saurait, à aucun titre, mettre à la charge du ministère public la preuve de la non-existence de ce fait justificatif. — Cass., 2 janv. 1880, précité. — *Sic*, Chenu, p. 18.

**604.** — La fiction en vertu de laquelle l'auxiliaire accessoire est censé ne faire qu'un avec la personne du chasseur et se trouve, par ce fait, dispensé de l'obligation du permis, pourvu, bien entendu, que la personne qu'il assiste en possède un elle-même, tombe lorsque l'auxiliaire se livre personnellement à de véritables actes de chasse. Toutefois, pour qu'il en soit ainsi, il faut que les actes soient nettement caractérisés. Il ne suffirait pas, par exemple, qu'un auxiliaire fût trouvé porteur d'un fusil pour que l'on fût en droit d'exiger de lui la possession d'un permis. Il est vrai qu'une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 22 juill. 1851 (§ 1), a posé en principe qu'un aide de chasse ne pouvait jouir de l'immunité relative au permis, qu'à la condition de s'abstenir de porter des armes à feu. Mais cette disposition a besoin d'être bien comprise. Elle ne s'applique pas, à coup sûr, à l'individu qui transporte, sans l'employer, une arme pour l'usage d'un autre, car cet individu ne fait pas acte de chasse; elle vise l'auxiliaire, le traqueur, par exemple, qui, dans une chasse au rabat, est pourvu d'un fusil et reçoit l'ordre de faire feu sur les animaux qui chercheraient à forcer la ligne des rabatteurs. Le simple port d'un fusil par un traqueur peut même, dans certaines circonstances, faire présumer, de sa part, l'intention de s'en servir. Nous croyons que le ministre de l'Intérieur n'a pas voulu dire autre chose, et, dans ces termes, les instructions qu'il a adressées aux préfets nous paraissent parfaitement correctes et acceptables (V. *suprà*, n. 363). — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 522.

**605.** — Dans tous les cas, il n'appartient pas à l'autorité préfectorale de limiter le nombre ou de régler le mode d'emploi des auxiliaires dispensés du permis de chasse, que les chasseurs peuvent s'adjoindre, du moins quand il s'agit de la poursuite du gibier s'exerçant dans les conditions normales et ordinaires, pendant la période comprise entre l'ouverture et la clôture générales. En revanche, les préfets ont incontestablement le droit de réglementer le concours des auxiliaires ou même d'en interdire l'emploi, en matière de chasses exceptionnelles aux oiseaux de passage ou de destruction d'animaux malfaisants ou nuisibles. Leurs pouvoirs, à cet égard, sont établis par l'art. 9, L. 3 mai 1844, qui autorise ces fonctionnaires à déterminer les modes et procédés à employer pour la chasse des oiseaux de passage, et les conditions de l'exercice du droit que possède le propriétaire, possesseur ou fermier de détruire sur son terrain les espèces d'animaux malfaisants ou nuisibles, classées comme telles. — Nancy, 11 déc. 1844, Thouvenin, [D. 45. 2.4] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 523 et 524; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 39. — V. *infrà*, n. 975 et s.

**606.** — Si certains auxiliaires, dont le rôle est secondaire, à la vérité, mais qui, néanmoins, contribuent dans une mesure plus ou moins large à assurer le succès de la chasse, sont dispensés de l'obligation d'avoir un permis, à plus forte raison en est-il ainsi des personnes qui assistent à la chasse ou qui la suivent en simples amateurs, sans y participer en aucune façon ni se mêler de sa direction. La distinction entre les chasseurs et les simples spectateurs est généralement facile à établir, dans la chasse à tir; mais elle donne lieu, parfois dans la chasse à courre, à quelques difficultés d'appréciation que nous avons examinées *suprà*, n. 368 à 371.

**607.** — La règle en vertu de laquelle il est interdit à qui que ce soit de chasser sans permis souffre quelques exceptions. En premier lieu, le propriétaire ou possesseur est admis à chasser ou à faire chasser en tout temps, sans permis, dans ses possessions attenant à une habitation et entourée d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins (L. 3 mai 1844, art. 2). — V. *infrà*, n. 1045.

**608.** — La destruction des animaux malfaisants ou nuisibles par le propriétaire, possesseur ou fermier sur son terrain, peut également être opérée sans permis de chasse. Bien que cette exemption ne soit pas inscrite dans la loi du 3 mai 1844, elle n'en doit pas moins être admise, car elle a fait, lors de la discussion de la loi, l'objet d'une réserve expresse. Il a été déclaré, en effet, en termes formels, que le permis ne serait pas exigé des personnes qui se livreraient, sur leurs terres, à la destruction des animaux nuisibles, attendu que cette opération devait être envisagée non comme un acte de chasse, mais comme l'exercice légitime du droit qu'a le propriétaire de défendre sa propriété. Du reste, l'existence de la dispense n'est point contestée par l'administration; elle est reconnue par les auteurs et consacrée par la jurisprudence. Il faut ajouter que le bénéfice en est acquis, non seulement au propriétaire, au possesseur et au fermier, mais encore aux personnes qui procèdent à la destruction d'après leurs ordres, en qualité d'employés ou de délégués (Instr. min. Int., 20 mai 1844; Circ. 22 juill. 1851, § 7). — Cass., 29 juin 1889, Pelli de Champigny, [S. 89.1.447, P. 89.1.1088]; — 27 oct. 1892, Lavie et autres, [S. et P. 92.1.608] — Orléans, 15 mai 1851, Blanchard, [S. 53.2.12, P. 51.1.156, D. 52.2.292] — Paris, 14 févr. 1866, Feuillu, [*Gaz. des trib.*, 16 mars 1866] — Amiens, 29 déc. 1880, Derougement, [D. 82.5.62] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 206; Leblond, n. 134; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 48; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 658.

**609.** — Aucune atteinte ne peut être portée par l'autorité préfectorale au privilège dont les propriétaires, possesseurs et fermiers sont appelés à bénéficier dans les circonstances indiquées au numéro précédent. Conséquemment, l'arrêté pris pour réglementer la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, qui imposerait aux intéressés l'obligation du permis, serait nul sur ce point, et les tribunaux n'auraient pas à en tenir compte (Circ. min. Int., 22 juill. 1851, § 7). — Rouen, 14 févr. 1845, Fournier, [S. 45.2.236, P. 45.2.122, D. 45.2.57] — *Sic*, Chardon, p. 103; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 658; Petit, t. 1, p. 442, n. 273.

**610.** — Ainsi qu'on vient de le voir, le permis n'est pas obligatoire pour le propriétaire, possesseur ou fermier qui se livre, sur son terrain, à la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles; à plus forte raison ne saurait-on l'exiger de ce propriétaire, possesseur ou fermier pour l'exercice du droit naturel qu'il possède et que la loi lui reconnaît de repousser, par tous les moyens en son pouvoir, les bêtes fauves qui porteraient dommage à ses propriétés. En effet, si, dans le premier cas, on peut soutenir qu'il n'y a pas fait de chasse dans la véritable acception du mot, parce que le but poursuivi par le destructeur n'est pas de se procurer le plaisir ou l'avantage qui résulte de la recherche et de la capture du gibier, mais de protéger ses récoltes, dans le second cas, toute hésitation est impossible, car il est évident que le propriétaire accomplit purement et simplement un acte de légitime défense, lorsqu'il repousse par la force les incursions des bêtes fauves, au moment où elles causent du dommage dans ses propriétés. — Cass., 11 juin 1877, [*Gaz. des trib.*, 15 juin 1877] — *Sic*, Chardon, p. 106; Gillon et Villepin, p. 186, n. 206; Camusat-Busserolles, p. 101; Puton, p. 347; Leblond, n. 152; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 73; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 690; Chenu, p. 145, n. 7; de Neyremand, p. 51. — V. *infrà*, n. 1141 et s., 1165.

**611.** — L'ordonnance du 20 août 1814 portant organisation de la louveterie invite (art. 12) tous les habitants, quels qu'ils soient, à tuer les loups sur leurs propriétés; cette invitation, conçue en termes généraux, confère incontestablement à chacun le droit de détruire ces animaux carnassiers sans être astreint à l'obligation de prendre un permis de chasse.

**612.** — Quant aux lieutenants de louveterie et à leurs piqueurs, on s'est demandé si un permis leur était nécessaire pour l'accomplissement des opérations de chasse qui rentrent dans le cercle de leurs attributions. On est généralement d'accord pour admettre qu'ils peuvent s'en passer dans toutes les circonstances où il s'agit, pour eux, de s'acquitter des devoirs de leur charge, c'est-à-dire de chasser le loup ou de diriger une battue autorisée par le préfet. — Perrève, p. 448, n. 14; Rogron, p. 485; Puton,

p. 83; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 140; Petit, t. 2, p. 372, n. 847; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1234.

**613.** — Quelques auteurs vont plus loin et décident que la dispense du permis, pour les louvetiers et leurs piqueurs, s'étend à toutes les chasses exécutées pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, qu'il s'agisse ou non de chasses autorisées par l'administration préfectorale, ainsi qu'à l'exercice du privilège qui leur est concédé de chasser à courre le sanglier, deux fois par mois, dans les forêts de l'Etat, pendant le temps où la chasse est ouverte. Cette opinion se fonde sur la pratique suivie antérieurement à la loi du 3 mai 1844. Sous le régime des décrets du 11 juill. 1810 et du 4 mai 1812, le ministre des Finances avait déclaré, par une décision du 3 mai 1823, que les officiers de louveterie et leurs piqueurs étaient dispensés de l'obligation de se munir d'un permis, lorsqu'ils se livraient exclusivement à la chasse des loups et autres animaux nuisibles; cette décision avait été confirmée par la jurisprudence. — V. Nîmes, 9 juill. 1829, Vignal, [S. et P. chr.] — Or, comme il a été reconnu, lors de la discussion de l'art. 31 de la loi sur la police de la chasse, que cette loi laissait subsister les lois et décrets relatifs à la louveterie (V. Rapport de M. Franck-Carré; Gillon et Villepin, p. 369), on en a conclu que la décision du 3 mai 1823 avait conservé toute sa valeur. — Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 140; Puton, p. 86, n. 68; Perrève, p. 448, n. 14; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1235.

**614.** — Néanmoins, il nous paraît plus conforme au principe posé par l'art. 1, L. 3 mai 1844 : « Nul ne pourra chasser, sauf les exceptions ci-après, ... s'il ne lui a pas été délivré un permis de chasse par l'autorité compétente », de décider que l'immunité des officiers de louveterie doit être limitée au cas où ils opèrent dans l'exercice des fonctions qui leur sont légalement conférées. Au surplus, il faut reconnaître que la question ne présente pas un très-grand intérêt pratique, car les lieutenants de louveterie sont toujours choisis parmi des chasseurs de profession, qui tiennent à pouvoir chasser d'autre gibier que le loup ou les animaux nuisibles, et qui, par conséquent, ont soin de se munir, chaque année, d'un permis. — Berriat Saint-Prix, p. 289; Cival, p. 143 et 144; Petit, t. 2, p. 378, n. 854.

**615.** — Quoi qu'il en soit, si les personnes conviées aux battues ou aux chasses administratives sont, par le fait de cette invitation, dispensées de l'obligation du permis, cette dispense existe, à plus forte raison, au profit des personnes qui prennent part à la battue pour obéir à une injonction administrative, dans le cas assez rare où, les chasseurs de bonne volonté faisant défaut, le louvetier est obligé de s'adresser aux maires des communes intéressées et de leur demander de réquisitionner des tireurs. Du reste, qu'il s'agisse d'un service volontaire ou d'un service commandé, les tireurs ne se livrent pas à la chasse, mais à la destruction des animaux nuisibles, et, de plus, ils doivent être réputés agir d'après les ordres de l'autorité publique et l'exemption dont ils jouissent est amplement justifiée (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 9). — Paris, 20 nov. 1851, Latour du Pin, [arrêt analysé par Puton, p. 286] — V. Petit, t. 2, p. 372, n. 847; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles*, n. 180, p. 422; Puton, n. 149, p. 166.

**616.** — Au nombre des chasses administratives, il convient de comprendre les chasses aux loups ou aux sangliers organisées par les maires, en temps de neige, conformément à l'art. 90, § 2, L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale. Les habitants qui prennent part à ces chasses sur la réquisition du maire, n'ont pas besoin de permis.

**617.** — En dehors des exceptions qui viennent d'être énumérées, le permis de chasse est obligatoire, quel que soit le mode ou le genre de chasse auquel on se livre. A ce point de vue, la chasse à courre, la chasse à tir et la chasse du lapin avec furets et bourses, c'est-à-dire les trois espèces de chasse directement autorisées par la loi, sont placées sur le même pied. — V. Berriat Saint-Prix, p. 11; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 171.

**618.** — Les chasses exceptionnelles autorisées par les préfets en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent de l'art. 9, L. 3 mai 1844, et notamment la chasse aux oiseaux de passage, ne peuvent pas davantage être pratiquées sans permis. Cette solution est fondée sur le caractère général et absolu des prescriptions de l'art. 1er de la loi, d'après lesquelles nul ne peut chasser s'il ne lui a été délivré un permis de chasse; elle a été admise par l'administration et consacrée par la jurisprudence. Les préfets, bien qu'ayant le droit d'autoriser la chasse des oiseaux de passage par des moyens différant des procédés ordinaires, n'ont pas celui d'exonérer les personnes qui se livrent à ce genre de chasse de l'obligation qui leur est imposée par l'art. 1er de la loi. En effet, les pouvoirs de l'autorité préfectorale sont limités à la faculté de régler les modes et procédés de cette chasse, c'est-à-dire de déterminer les armes, engins ou moyens dont on peut se servir et les conditions de leur emploi; or, la circonstance que le chasseur est ou n'est pas en possession d'un permis ne change pas la nature du procédé de chasse mis en usage; ce ne serait donc pas autoriser un procédé particulier que de dispenser les chasseurs de l'obligation du permis (Circ. min. int., 20 mai 1844 : Gillon et Villepin, p. 440). — Cass., 18 avr. 1845, Monnard, [S. 46.1.366, P. 45.2.124, D. 45.1.266] — Bordeaux, 21 mars 1850, Contrastie, [S. 54.2.661, P. 51.1.209, D. 54.2.180] — Trib. corr. Sainte-Ménehould, sept. 1844, Baillet, [J. *le Droit*, 21 sept. 1844] — Camusat-Busserolles, p. 34; Berriat Saint-Prix, p. 11; Gillon et Villepin, p. 39, n. 5, et 1er suppl., p. 2; Cival, p. 2, n. 7, et p. 3, n. 13; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 173; Championnière, p. 59 et 60.

**619.** — Nous avons dit (n. 315), que la capture des oiseaux de chant ou d'agrément, opérée dans l'intention de les élever en cage, devait être considérée comme un véritable acte de chasse, le but que poursuit l'oiseleur n'étant pas de nature à modifier le fait matériel de l'appréhension du gibier. Il en résulte qu'un permis de chasse est indispensable pour pouvoir se livrer à la pratique de l'oisellerie. Nous remarquerons, en passant, que la chasse des oiseaux d'agrément au moyen de filets ou de pièges ne peut être pratiquée qu'autant qu'elle a été autorisée par un arrêté préfectoral réglant la chasse des oiseaux de passage. — Cival, p. 3, n. 9; Berriat Saint-Prix, p. 123 et s. (cet auteur avait d'abord décidé, p. 11, qu'un permis n'était pas nécessaire aux oiseleurs); Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 134 (ces auteurs, tout en reconnaissant que l'oiseleur est tenu de se munir d'un permis, déclarent que cette application de la loi leur paraît rigoureuse).

**620.** — Après avoir passé en revue les diverses hypothèses dans lesquelles le permis est ou n'est pas nécessaire pour pouvoir se livrer à la recherche et à la poursuite des animaux sauvages, il convient d'indiquer quelle est l'autorité compétente pour le délivrer et quelles sont les formalités qui en précèdent ou accompagnent la délivrance.

**621.** — Aux termes de l'art. 5, L. 3 mai 1844, les permis de chasse devaient être délivrés par le préfet, sur l'avis du maire et du sous-préfet. Mais dans certains départements, l'affluence des demandes de permis de chasse ne tarda pas à devenir telle, à l'époque de l'ouverture, que les bureaux se trouvèrent hors d'état de donner, en temps utile, satisfaction aux intéressés. Pour remédier à cet état de choses, le ministre de l'Intérieur, par une circulaire du 12 juill. 1860, rendue à la demande des préfets, autorisa les sous-préfets à délivrer des permis aux habitants de leur arrondissement; afin de ne pas heurter trop directement le texte de la loi, il leur fut prescrit de signer les permis : « pour le préfet et par autorisation ». Le décret de décentralisation, du 13 avr. 1861 (art. 6, § 3), régularisa cette pratique administrative. Aujourd'hui, les permis sont délivrés par le préfet aux habitants de l'arrondissement du chef-lieu de département, et aux habitants de chacun des autres arrondissements, par le sous-préfet de cet arrondissement. — V. Leblond, n. 86; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 494; Chenu, p. 32, n. 5.

**622.** — Il serait bizarre qu'un préfet ou un sous-préfet se délivrât à lui-même un permis de chasse. Nous pensons que le permis destiné au préfet doit être signé par le secrétaire général ou un conseiller de préfecture délégué, et celui destiné au sous-préfet, par la personne appelée à remplacer ce fonctionnaire en cas d'empêchement.

**623.** — Dans le département de la Seine, la délivrance des permis de chasse est du ressort de la préfecture de police. Le décret de décentralisation administrative, du 13 avr. 1861, avait eu pour effet de transférer cette attribution aux sous-préfets de Saint-Denis et de Sceaux, chacun en ce qui concernait sa circonscription; mais ces deux arrondissements ayant été supprimés par la loi du 2 avr. 1880, à partir de cette époque, la compétence du préfet de police s'est étendue, de nouveau, à tout le département. — Leblond, n. 86; Gillon et Villepin, n. 132, p. 130; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 498. — V. *suprà*, n. 591.

**624.** — La demande tendant à l'obtention d'un permis de chasse doit être rédigée par l'intéressé lui-même, s'il est majeur. L'administration devrait refuser d'accueillir toute demande formée par un tiers, au nom et pour le compte d'un parent ou d'un ami (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 2). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 482; Chenu, p. 28, n. 2.

**625.** — Il est interdit de délivrer un permis aux mineurs de seize ans (V. ci-après, n. 716); mais les mineurs qui ont dépassé cet âge peuvent en obtenir un, à la condition qu'il soit demandé pour eux par leur père, mère ou tuteur (L. 3 mai 1844, art. 7-2°). C'est donc à la personne sous la puissance de laquelle se trouve le mineur qu'il appartient de formuler la demande.

**626.** — En ce qui concerne le mineur émancipé, la question se pose de savoir si la demande doit être formée, en son nom, par son curateur. A ne consulter que le texte de l'art. 7, L. 3 mai 1844, l'affirmative ne paraît pas douteuse, car il y est dit que le permis ne doit être délivré aux mineurs de seize à vingt et un ans, qu'autant qu'il est demandé pour eux par leur père, mère, tuteur ou *curateur*. Mais il faut remarquer que ce système serait en contradiction avec les principes du Code civil, d'après lesquels le rôle du curateur n'est pas d'agir pour le compte du mineur émancipé, mais seulement de lui prêter son assistance. D'ailleurs, les rédacteurs de la loi de 1844 n'ont jamais eu l'intention de modifier à cet égard les règles du droit civil. Cela ressort de la discussion qui a précédé le vote de l'art. 7. Le mot *curateur* a été introduit dans le texte de cet article après coup et par voie d'amendement, sur la proposition d'un membre de la Chambre des pairs, qui a fait observer avec raison que, faute de cette addition, les mineurs émancipés se verraient privés du plaisir de la chasse, la loi interdisant de délivrer un permis aux mineurs en général et ne faisant exception que pour ceux qui se trouveraient sous la puissance d'un père, d'une mère ou d'un tuteur (V. Gillon et Villepin, n. 150, p. 148). L'adjonction de ce mot n'a donc eu d'autre portée que de permettre au mineur émancipé d'obtenir un permis. Cela étant, il paraît naturel d'interpréter l'art. 7, non pas suivant son texte littéral, mais en le conciliant avec les règles établies par le Code civil, et de décider que la demande doit être rédigée par le mineur lui-même et approuvée par le curateur. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 579.

**627.** — Nous verrons (*infrà*, n. 682) que les femmes peuvent, comme les hommes, solliciter la délivrance d'un permis de chasse. Celles qui sont majeures et célibataires ou veuves formulent leur demande elles-mêmes; celles qui sont mineures et âgées de plus de seize ans ne peuvent obtenir un permis que par l'entremise de leurs pères, mères ou tuteurs. A l'égard des femmes mariées, il convient de faire une distinction : s'agit-il d'une femme mineure émancipée de plein droit par le mariage et placée sous la curatelle de son mari, elle doit être traitée comme tout autre mineur émancipé. La question devient plus délicate s'il s'agit d'une femme majeure. Quelques auteurs, se fondant sur le devoir d'obéissance imposé à la femme, estiment que sa demande ne doit être accueillie que si elle est revêtue de l'approbation du mari. En fait, l'administration partage cette manière de voir et exige généralement l'autorisation maritale.

**628.** — L'opinion contraire nous paraît cependant préférable. Sans doute, lorsqu'une femme mariée et majeure prétend se livrer à la chasse, son mari est en droit de lui faire des remontrances et de l'engager à renoncer à son projet; mais si elle persiste dans sa résolution et qu'elle adresse une demande à l'autorité compétente à l'effet d'obtenir un permis, il nous paraît impossible de ne pas lui donner satisfaction, à moins qu'elle ne se trouve dans un des cas prévus par les art. 6, 7 et 8, L. 3 mai 1844. En effet, chasser n'est ni contracter une obligation, ni aliéner, ni acquérir à titre gratuit ou onéreux, en un mot ce n'est faire aucun des actes pour lesquels l'art. 217, C. civ., exige le consentement du mari. En tous cas, il n'est pas douteux que le refus par la femme de se conformer aux vues de son mari pourrait constituer, suivant les circonstances, une injure grave, avec les conséquences qu'elle comporte. — Berriat Saint-Prix, p. 70; Gillon et Villepin, p. 152, n. 156; Championnière, p. 51 et 52; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 43; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46; Cassassoles, p. 249. — *Contrà*, Lavallée et Bertrand, p. 77, n. 1; Chardon, p. 77; Leblond, n. 109; Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 4e sér., p. 92; Chenu, p. 29.

**629.** — Il est universellement admis que la demande de permis doit être rédigée par écrit. Autrefois, on s'était demandé si elle ne pouvait pas être formulée verbalement; mais aujourd'hui, la question ne fait plus de doute pour personne. D'ailleurs, aucune formule spéciale n'est imposée pour la rédaction de cette demande. Généralement, elle est libellée sous forme de lettre ou de pétition adressée au préfet ou au sous-préfet, selon les cas. La demande peut être écrite par un tiers et signée par l'impétrant. Si ce dernier ne sait pas signer, mention doit en être faite. — Leblond, n. 88.

**630.** — L'art. 5, L. 3 mai 1844, permet à l'impétrant de former sa demande de permis, à son choix, soit dans la commune de son domicile, soit dans celle de sa résidence. Les expressions : *domicile* et *résidence*, doivent être entendues ici dans leur sens juridique. Le domicile est le lieu où l'on a son principal établissement, c'est-à-dire où l'on exerce sa profession ou son métier, où l'on jouit de ses droits politiques, où l'on passe la majeure partie de l'année, où l'on a, enfin, ses intérêts les plus sérieux (C. civ., art. 102). La résidence est le lieu où l'on demeure temporairement, mais où, cependant, on séjourne assez longtemps pour y être connu. — Petit, t. 1, p. 444, n. 275; Gillon et Villepin, n. 118, p. 121; Berriat Saint-Prix, p. 48; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 487; Cival, p. 33, n. 7; *L'école des communes*, 1869, p. 191.

**631.** — Il ne faudrait pas considérer comme une résidence véritable, au sens de la loi, un séjour accidentel ou passager qu'on ferait dans une commune, soit à l'occasion d'un déplacement de chasse, soit pendant une visite momentanée chez des parents ou des amis. Ce point a son importance, à un double point de vue. D'une part, on exige que la demande soit faite dans le lieu du domicile ou de la résidence, afin que le maire, appelé à donner son avis, puisse se prononcer en connaissance de cause, ce qu'il lui serait impossible de faire si l'impétrant n'était qu'un voyageur, de passage accidentel dans sa circonscription. D'autre part, une portion des droits acquittés par le postulant étant attribuée à la commune où la demande a été faite, il importe de ne pas laisser frustrer la localité qui a réellement droit à cet avantage au profit d'une autre localité arbitrairement choisie (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 2). — Trib. Besançon, 10 juill. 1877, Ville de Besançon, [D. 80.3.55] — *Sic*, Camusat-Busserolles, p. 70; Berriat Saint-Prix, p. 48; Rogron, p. 82; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 36; Gillon et Villepin, n. 118, p. 121; Chenu, p. 31; *L'école des communes*, 1867, p. 276; *Ibid.*, 1869, p. 190.

**632.** — Cependant quelques auteurs estiment qu'un séjour même passager dans une commune suffit pour permettre d'y former la demande du permis, pourvu que l'autorité municipale soit suffisamment édifiée sur les antécédents de l'intéressé. — Leblond, n. 87; Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 1re sér., p. 49; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 490 (l'opinion de ces derniers auteurs se rapproche de celle de MM. Leblond et Lajoye, sans, toutefois, être aussi nettement exprimée).

**633.** — Enfin, M. Championnière (p. 41) admet que, pour pouvoir demander un permis dans une commune, il suffit d'y avoir une résidence, quelque temporaire qu'elle soit. Mais ce dernier système nous paraît en contradiction avec le texte et l'esprit de la loi.

**634.** — Néanmoins, certaines communes, désireuses de grossir leurs revenus au moyen de l'augmentation du nombre des permis, sur le prix desquels elles sont appelées à percevoir leur part, décident qu'elles autoriseront à chasser sur leur finage toutes les personnes qui prendront leur permis dans la localité. La perspective d'une chasse agréable et fructueuse ne manque pas d'attirer des chasseurs, qui n'hésitent pas, avec la complicité du maire, à se faire délivrer un permis dans les communes en question, bien qu'ils n'y possèdent ni domicile, ni résidence. Cette pratique est essentiellement vicieuse et contraire à la loi; mais il est difficile d'y mettre un terme, car les permis ainsi délivrés n'en étant pas moins valables, rien ne peut empêcher les chasseurs de persister dans leurs errements.

**635.** — Toutefois, la commune du domicile ou de la résidence du chasseur, dépouillée du profit qu'elle pouvait légitimement attendre de la délivrance du permis par l'entremise de son maire, est en droit de réclamer à la commune favorisée à son préjudice le montant de la somme que celle-ci a indûment perçue. — Trib. Besançon, 10 juill. 1877, précité. — *Sic*, Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 37; Chenu, p. 31; *L'école des communes*, 1884, p. 376; *Ibid.*, 1885, p. 152.

**636.** — Le jugement des réclamations formées dans l'hypo-

thèse qui vient d'être indiquée, est de la compétence des tribunaux ordinaires et non du ressort de la juridiction administrative. Cette solution a été implicitement admise par le gouvernement dans une affaire où il s'agissait précisément pour une commune de se faire restituer par une autre commune un droit qu'elle prétendait avoir été indûment perçu; un décret rendu en Conseil d'Etat a autorisé la commune lésée à porter son action devant les tribunaux de l'ordre judiciaire. — Cons. d'Et., 30 juin 1886, Commune de Faucogney, [Leb. chr., p. 939]

**637.** — Le maire étant appelé à donner son avis sur toutes les demandes de permis qui émanent de personnes domiciliées ou en résidence dans la commune qu'il administre, il faut en conclure que c'est à lui que, régulièrement, les demandes doivent être adressées ou remises, pour être transmises, suivant les cas, au préfet ou au sous-préfet. Cette manière de procéder, qui est la plus régulière, est en même temps la plus rapide. Néanmoins, comme aucune disposition légale n'impose aux intéressés l'obligation de déposer leur pétition entre les mains du magistrat municipal, ils peuvent, s'ils le préfèrent, l'envoyer directement à l'autorité chargée de la délivrance du permis, sauf à celle-ci à retourner la pièce au maire de la commune pour avoir son avis. — Petit, t. 1, p. 446, n. 281; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 483.

**638.** — Dans les communes du département de la Seine, on procède comme dans les communes des autres départements; la demande est remise au maire, qui la transmet au préfet de police, chargé de la délivrance du permis. Mais, à Paris même, les maires d'arrondissement n'ayant aucune attribution de police, et, par suite, n'étant pas appelés à donner l'avis exigé par la loi, ce n'est pas à eux, mais aux commissaires de police, chargés de renseigner le préfet sur la situation des impétrants, que les demandes doivent être confiées. — Gillon et Villepin, n. 132, p. 131; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 498.

**639.** — Le droit d'obtenir un permis de chasse est la règle et la privation de ce droit l'exception. L'indignité et l'incapacité ne se présument point. La personne qui sollicite la délivrance d'un permis doit donc, jusqu'à preuve du contraire, être tenue pour capable d'en obtenir un. Elle n'a aucune justification à faire. C'est à l'administration à se renseigner sur son compte et à rechercher si elle se trouve dans un des cas qui peuvent motiver un refus de permis. Toutefois, si l'autorité chargée de donner l'avis requis ou de délivrer le permis concevait des doutes sur l'âge de l'impétrant, elle pourrait exiger de lui la production de son acte de naissance. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 485.

**640.** — Le permis de chasse doit contenir le signalement du titulaire. Il est nécessaire, en effet, de faire figurer sur cette pièce des indications sur le caractère physique de la personne qui l'a obtenue, afin de permettre aux agents chargés de la surveillance de la chasse de constater si le porteur qui l'utilise est bien celui à qui elle a été délivrée. Dans la pratique, les personnes qui sollicitent la délivrance d'un permis ont l'habitude de joindre à leur demande soit leur signalement, soit le permis qui leur a été antérieurement délivré, si elles en possèdent un. Quelques préfets vont même jusqu'à prescrire aux intéressés, dans leurs arrêtés d'ouverture, de remettre ainsi leur signalement ou leur ancien permis. Mais l'omission de cette formalité, malgré l'avis du préfet, ne pourrait avoir pour conséquence de faire rejeter la demande de permis. En pareil cas, le maire de la commune où le pétitionnaire a formulé sa demande devrait faire établir le signalement de celui-ci. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 486.

**641.** — L'obtention du permis est subordonnée à l'acquittement intégral des droits fixés par la loi. Ces droits sont versés entre les mains du percepteur. Une partie d'entre eux est attribuée à l'Etat, une autre partie à la commune dont le maire a été appelé à donner son avis, c'est-à-dire où l'impétrant a formé sa demande. — V. *suprà*, n. 631.

**642.** — La quotité des droits a varié à plusieurs reprises. L'art. 5, L. 3 mai 1844, l'avait fixée à 25 fr., dont 15 fr. pour l'Etat et 10 fr. pour la commune. A la suite de la guerre franco-allemande, l'Assemblée nationale, cherchant à grossir les ressources budgétaires et espérant augmenter le rendement de la taxe, avait cru pouvoir la porter à 40 fr., la part de la commune restant, comme précédemment, fixée à 10 fr. (L. 23 août 1871, art. 2-3°); mais ses prévisions ne se réalisèrent pas; le nombre des permis diminua en proportion même de l'élévation des droits, et l'on fut obligé de revenir au chiffre primitif (L. 20 déc. 1872, art. 21). Toutefois, une loi du 2 juin 1875 (art. 6), encore en vigueur aujourd'hui, ajouta un double décime, soit 3 fr., à la portion des droits perçue au profit du Trésor, de sorte qu'actuellement le prix du permis est de 28 fr., sur lesquels 18 fr. sont attribués au fisc et 10 fr. à la caisse municipale (V. Circ. du directeur de la Comptabilité publique, 26 juill. 1875). — V. Leblond, n. 90; Chenu, p. 30, n. 3.

**643.** — Le produit de la portion afférente à la commune dans les droits perçus pour la délivrance des permis de chasse est inscrit au budget communal comme article du chapitre des recettes ordinaires sans affectation spéciale. — V. Circ. min. int., 20 mai 1844, [Gillon et Villepin, p. 444] — Circ. min. fin., 18 juill. 1844.

**643 *bis*.** — De ce que les sommes provenant de la part attribuée aux communes dans le produit des permis de chasse figurent dans les budgets communaux au chapitre des recettes ordinaires, et de ce qu'elles sont payables par année, il faut conclure qu'elles constituent des revenus municipaux et que, par suite, elles sont prescriptibles par cinq ans, aux termes de l'art. 2277, C. civ. Si donc une commune, frustrée au profit d'une autre commune (V. *suprà*, n. 635), réclame à celle-ci le remboursement des droits qu'elle a indûment perçus, cette dernière peut, s'il y a lieu, lui opposer la prescription quinquennale. — *L'école des communes*, 1869, p. 191.

**644.** — La portion de la taxe revenant à la commune doit être versée dans la caisse municipale, quel qu'ait été l'avis émis par le maire, lors de la présentation de la demande. Le droit de 10 fr. lui est acquis, dans tous les cas, même lorsque le permis a été délivré contrairement à l'avis de ce magistrat. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 496.

**645.** — Le paiement intégral des droits est exigible de toute personne, quels que soient son rang, ses fonctions ou ses titres. Sous le premier Empire, deux décrets, l'un du 22 mars 1811, l'autre du 12 mars 1813, avaient accordé aux membres de la Légion d'honneur la faculté d'obtenir un permis de port d'armes moyennant le paiement d'un simple droit de 1 fr.; cette faculté, après avoir été étendue aux chevaliers de Saint-Louis par une ordonnance royale du 9 sept. 1814, avait été supprimée, pour les uns comme pour les autres, par une ordonnance du 17 juill. 1816. La loi du 3 mai 1844 n'ayant pas abrogé cette dernière ordonnance, le privilège des membres de la Légion d'honneur et de l'ordre de Saint-Louis est resté définitivement aboli. Il n'existe plus aujourd'hui aucune exception de ce genre. — Gillon et Villepin, n. 128, p. 126.

**646.** — L'acquittement des droits doit précéder la délivrance du permis. Aucune demande ne peut être accueillie par le préfet ou par le sous-préfet si elle n'est accompagnée de la quittance du percepteur qui en constate le versement. Antérieurement à la loi de 1844, les personnes qui désiraient obtenir un permis de port d'armes étaient tenues d'acquitter préalablement les droits. La nouvelle loi n'ayant rien innové à cet égard, on en avait conclu que cette pratique devait être maintenue. Mais une circulaire ministérielle du 18 juill. 1844 prescrivit un autre mode de procéder; dans la crainte que les chasseurs, une fois la taxe acquittée, ne se crussent autorisés à chasser, elle décida que les permis seraient adressés par le préfet au receveur général et transmis par celui-ci aux percepteurs, qui furent chargés de les remettre aux titulaires contre le paiement des droits. Les inconvénients de ce système ne tardèrent pas à se manifester. Des particuliers, après avoir demandé un permis, refusaient de le prendre et d'en payer le prix; d'autres ne le retiraient qu'après avoir été l'objet d'un procès-verbal, et, comme les tribunaux ayant généralement égard à la date du permis, antérieure à celle du délit, tenaient compte des circonstances plus ou moins fondées, invoquées pour justifier le défaut de retrait, les poursuites aboutissaient, le plus souvent, à un acquittement. Pour couper court à ces abus le ministre de l'Intérieur, par une circulaire du 30 juill. 1849, invita les préfets à revenir à l'ancienne méthode. A partir de cette époque, la consignation des droits dans la caisse du percepteur dut avoir lieu par anticipation. — Circ. du ministre de l'Intérieur, 30 juill. 1849, [*Bull. offic. du ministère de l'Intérieur*, 1849, p. 297] — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 499.

**647.** — D'après la circulaire précitée, le permis devait être demandé, au plus tard, dans le mois qui suivait le versement des droits. Mais une nouvelle circulaire du ministre de l'Inté-

rieur du 1[er] févr. 1860 a décidé avec raison que la quittance du percepteur pourrait être utilisée pour l'obtention d'un permis, quelle que fût la date de sa délivrance.

**648.** — Il est évident, du reste, que la quittance du percepteur ne saurait suppléer le permis. Il faut en dire autant d'un certificat attestant que la demande d'un permis a été adressée à l'autorité compétente. Les tribunaux ont été appelés plusieurs fois à se prononcer sur ce point, antérieurement à la loi du 3 mai 1844, et ont résolu la question dans le sens qui vient d'être indiqué. Il est certain que ces décisions ont conservé toute leur valeur sous la législation actuelle, et la plupart des quittances délivrées pour cet objet rappellent expressément cette règle à l'attention des chasseurs. — Cass., 24 déc. 1819, Thierion, [S. chr.]; — 11 févr. 1820, Bertoin, [S. et P. chr.]; — 7 mars 1823, Castella, [S. et P. chr.]; — 20 avr. 1837, Capretz, [P. 38.1.87] — Grenoble, 26 nov. 1823, Buisson, [P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 175.

**649.** — Le maire de la commune où la demande de permis a été formée est invité à donner son avis sur la situation légale de l'impétrant. Cet avis doit être joint à la demande. L'art. 5, L. 3 mai 1844, prescrivait, en outre, de prendre l'avis du sous-préfet de l'arrondissement. Mais cette dernière exigence n'a plus de raison d'être depuis que le décret du 13 avr. 1861 a confié aux sous-préfets le soin de délivrer les permis de chasse. — V. *suprà*, n. 621.

**650.** — Le maire ne doit pas rédiger son avis en termes vagues et se borner à déclarer qu'il y a lieu ou non de délivrer le permis demandé; d'autre part, il n'a pas à se préoccuper de la moralité, de l'adresse ou de la prudence de l'impétrant. La loi du 3 mai 1844 a nettement déterminé les cas dans lesquels le permis peut ou doit être refusé; en dehors de ces cas, l'obtention est de droit commun. La mission du maire consiste précisément à signaler à l'autorité chargée de la délivrance, les causes d'incapacité ou d'indignité qui peuvent exister. L'avis doit donc, s'il est favorable, énoncer que l'impétrant ne se trouve dans aucune des catégories pour lesquelles le refus de permis est facultatif ou obligatoire; s'il est défavorable, il doit indiquer que l'impétrant est, à la connaissance du maire, dans telle ou telle position qui fait obstacle à la délivrance du permis (Circ. min. int., 20 mai 1844). — Gillon et Villepin, p. 431; Petit, t. 1, p. 447, n. 283; Chardon, p. 60; Championnière, p. 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 492; *L'école des communes*, 1884, p. 375, col. 2.

**651.** — La circulaire du ministre de l'Intérieur, du 20 mai 1844, rappelle aux maires qu'ils n'ont pas à s'inquiéter de savoir si l'impétrant est ou non propriétaire foncier, aucune disposition de la loi n'exigeant cette condition pour l'exercice du droit de chasse. Il est donc inutile de relater, dans l'avis, que l'intéressé possède des immeubles ou n'en possède pas. — Petit, t. 1, p. 448, n. 284.

**652.** — Il convient de remarquer, en passant, qu'il n'est pas loisible à l'impétrant de présenter la demande revêtue de l'avis du maire de son domicile légal, au sous-préfet d'un autre arrondissement où se trouve sa résidence de fait, ou inversement. L'avis du maire n'a de valeur que dans l'arrondissement dans lequel est comprise la commune qu'il administre. C'est donc au sous-préfet de cet arrondissement, à l'exclusion de tous autres, que la demande doit être remise. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 491.

**653.** — Dans le cas où le maire refuserait ou négligerait de donner l'avis exigé par l'art. 5, L. 3 mai 1844, le préfet pourrait, après l'avoir mis en demeure de remplir l'obligation qui lui est imposée, charger un délégué spécial de donner l'avis à sa place, en vertu de l'art. 85, L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale. Cet article, du reste, n'est que la reproduction de l'art. 15, L. 18 juill. 1837, qui permettait déjà de procéder ainsi (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 2). — V. F. Grélot, *Loi du 5 avr. 1884 sur l'organisation municipale commentée et annotée*, p. 259; *L'école des communes*, 1884, p. 375, col. 2; Chenu, p. 32.

**654.** — Le refus du maire ayant nécessairement pour conséquence de retarder la délivrance du permis, le particulier lésé par ce retard a certainement le droit de lui intenter une action en dommages-intérêts; mais devant quelle juridiction? En pareil cas, dit-on, l'action doit être portée devant la juridiction administrative, c'est-à-dire, en premier ressort, devant le ministre de l'Intérieur, juge de droit commun en matière administrative, et en appel, s'il y a lieu, devant le Conseil d'Etat. En effet, dit-on, c'est à raison de ses fonctions que le maire est appelé à donner son avis et non comme particulier; l'acte qu'il accomplit en fournissant des renseignements sur la personne de l'impétrant est de nature essentiellement administrative. On peut citer, en ce sens, un arrêt rendu par le Tribunal des conflits dans une espèce très-voisine de la nôtre; il s'agissait d'un maire ayant refusé de légaliser une signature apposée au bas d'une pétition adressée aux Chambres; le tribunal a décidé que l'autorité judiciaire était incompétente pour connaître de la demande en indemnité formée contre ce maire à raison de son refus. — Trib. confl., 29 déc. 1879, de Boislinard, [S. 81.3.20, P. adm. chr.] — V. aussi Trib. confl., 22 avr. 1882, Soleillet, [S. 84.3.26, P. adm. chr.]; — 15 déc. 1883, Fonteny, [S. 85.3.66, P. adm. chr.] — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 493.

**655.** — Ce système nous paraît trop absolu. Si le refus opposé par le maire à la demande de l'impétrant pouvait être considéré comme constituant une erreur grossière, une inexcusable atteinte aux droits privés, il faudrait y voir un fait personnel du maire autorisant les intéressés à en demander la réparation devant les tribunaux ordinaires. — Sur la distinction entre le fait personnel et l'acte administratif, V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 62 et s.

**656.** — La loi de 1844 fait un devoir aux préfets et aux sous-préfets de réclamer l'avis du maire avant de délivrer aucun permis de chasse. Le ministre de l'Intérieur, dans sa circulaire du 22 juill. 1851, § 2, insiste sur cette obligation et les invite, en termes pressants, à exiger l'accomplissement préalable de cette formalité, même des pétitionnaires qui leur seraient personnellement connus.

**657.** — Cependant, malgré la généralité des termes de la loi, nous pensons que la règle posée par l'art. 5, d'après laquelle l'avis préalable du maire est obligatoire, doit fléchir dans deux cas : lorsque la demande de permis est formée par un maire et adressée par lui au chef de l'arrondissement où est située la commune dont l'administration lui est confiée; lorsque le permis est sollicité par le préfet ou par le sous-préfet en personne. Dans la première hypothèse, le maire étant moralement dans l'impossibilité de fournir des renseignements sur son propre compte, il serait peu convenable de recourir, pour s'en procurer, à son adjoint, qui n'est, en somme, que son subordonné. Dans la seconde hypothèse, la même question de convenance s'oppose à ce qu'un inférieur soit consulté sur l'incapacité ou l'indignité éventuelle de son supérieur hiérarchique; il serait d'ailleurs assez étrange d'obliger le fonctionnaire qui a mission de délivrer les permis à s'adresser à un de ses subordonnés pour savoir s'il est ou non en situation d'en obtenir un.

**658.** — L'avis préalable du maire est donc nécessaire, sinon dans toutes les circonstances, du moins dans la grande majorité des cas. Mais si le préfet ou le sous-préfet doit exiger qu'il soit fourni, il n'est pas tenu de s'y conformer. Un avis n'est pas un ordre, et ne lie pas celui à qui il est donné. L'autorité chargée de la délivrance peut refuser le permis, malgré un avis favorable, si elle constate que l'impétrant est frappé d'indignité ou d'incapacité, ou l'accorder, malgré un avis défavorable, si elle reconnaît que les objections du maire sont mal fondées. La liberté dont elle jouit à cet égard a été formellement reconnue par le garde des sceaux, lors de la discussion de la loi de 1844 à la Chambre des pairs. — Gillon et Villepin, n. 120, p. 122; Camusat-Busserolles, p. 70; Petit, t. 1, n. 279, p. 446; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 37; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 496.

**659.** — Le permis de chasse n'étant valable que pour une année, le titulaire qui désire continuer à chasser après l'expiration de la période pour laquelle il a été délivré, est tenu de le faire renouveler.

**660.** — Les formalités à remplir sont les mêmes pour le renouvellement que pour la délivrance d'un premier permis. Il serait tout à fait irrégulier de se présenter dans les bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture avec le permis périmé et de formuler verbalement sa requête. Celle-ci doit, comme la première fois, être rédigée sur papier timbré, et elle ne peut être accueillie que sur un nouvel avis du maire. Cette dernière formalité est indispensable, car on conçoit facilement que, dans l'intervalle d'une année, il a pu survenir des événements susceptibles de modifier la capacité légale de l'impétrant. — Gillon et Villepin, n. 122, p. 123; Cival, p. 33, n. 6.

**661.** — La demande peut être formée à quelque époque de l'année que ce soit. Les préfets et sous-préfets sont invités, lorsqu'ils sont saisis d'une demande de permis rédigée d'une façon régulière, accompagnée de la quittance du percepteur et de l'avis du maire, à l'examiner et à prendre une décision à son sujet dans le plus bref délai possible. Un retard, en effet, peut être très-préjudiciable au postulant, surtout au moment de l'ouverture (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 2).

**662.** — Des formules imprimées pour permis de chasse sont fournies aux préfets et aux sous-préfets par l'administration de l'enregistrement et du timbre. La forme de ces imprimés a été déterminée, en dernier lieu, par un décret du 9 déc. 1881. Les permis sont délivrés actuellement sur une feuille de carton mince de petites dimensions. Le recto de cette feuille contient les nom, prénoms, qualités, domicile ou résidence du titulaire, son signalement et la date de la délivrance, qui doit être inscrite en toutes lettres. Il est recommandé de dater le permis, non du jour du paiement des droits au percepteur, mais de celui de sa délivrance même (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 2; Circ. min. int., 20 févr. 1853).

**663.** — Le permis de chasse est transmis à l'intéressé par l'intermédiaire du maire de sa commune, à moins que l'impétrant ne soit allé le retirer lui-même dans les bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture. Les maires sont invités à remettre aux destinataires les permis qui leur sont envoyés le plus promptement possible (Circ. min. int., 30 juill. 1849). Dans le cas où le maire, chargé de remettre un permis de chasse, omettrait, soit par négligence, soit intentionnellement, de s'acquitter de cette mission dans un délai raisonnable, le titulaire pourrait lui réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice que ce retard aurait pu lui causer. En pareil cas, la compétence des tribunaux ordinaires nous paraîtrait indiquée, car la transmission d'une pièce, à moins qu'elle ne doive être effectuée sous forme de signification, pourrait difficilement passer pour un acte administratif. — Cass., 16 nov. 1852, Obert, [S. 53.1.38, D. 52.1.306] — *Sic*, Leblond, n. 96. — V. *suprà*, n. 654.

**664.** — En cas de rejet de la demande, la décision du préfet ou du sous-préfet doit être notifiée immédiatement au maire de la commune, pour qu'il prévienne l'intéressé, et au trésorier-payeur général ou au receveur particulier, afin que le percepteur reçoive l'ordre de rembourser sans retard la somme versée pour l'acquittement des droits (Circ. min. int., 30 juill. 1849).

**665.** — Au surplus, la décision prise par un préfet ou un sous-préfet, relativement à une demande de permis de chasse, ne lie pas ses collègues. Ces fonctionnaires sont indépendants les uns des autres et jouissent d'une liberté absolue, quant aux mesures qu'il leur convient de prendre dans le cercle de leurs attributions. Ainsi, le refus éprouvé par l'impétrant dans l'arrondissement de son domicile, ne saurait lui être opposé comme une fin de non-recevoir, dans l'arrondissement de sa résidence ou inversement. Le fonctionnaire saisi, à la suite d'une premier refus, a le devoir d'examiner, de nouveau, la situation de l'intéressé, et il peut très-valablement lui délivrer un permis, s'il lui apparaît que les motifs qui ont dicté la décision de son collègue sont mal fondés. — Gillon et Villepin, n. 121, p. 122; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 497.

**666.** — A supposer que le permis ait été, par erreur, délivré avant le paiement des droits, l'impétrant est tenu de les acquitter ultérieurement. S'il néglige d'opérer le versement, des poursuites peuvent être dirigées contre lui par le fisc, après une mise en demeure restée infructueuse. Toutefois, il lui est loisible de chasser avant le versement de la somme due; le permis qu'il a en sa possession le met à l'abri d'une condamnation correctionnelle. — Cass., 24 sept. 1847, Reymond, [S. 48.1.408, P. 48.1.446, D. 47.4.73] — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 500.

**667.** — Il peut se faire qu'après avoir acquitté le montant des droits entre les mains du percepteur, la partie intéressée renonce au projet qu'elle avait formé de solliciter la délivrance d'un permis. De deux choses l'une, alors : ou la demande n'a point encore été formée, ou la requête a déjà été adressée à l'autorité compétente. Dans le premier cas, aucune difficulté : l'intéressé est évidemment en droit de retirer la somme qu'il a versée. Dans le second, il peut, tant que le permis n'a pas été signé, notifier au préfet ou au sous-préfet son changement d'intention, et opérer le retrait à la caisse du percepteur; mais à partir de la signature, les droits demeurent définitivement acquis à l'Etat, alors même que l'impétrant n'aurait pas jugé à propos ou n'aurait pas été en état d'utiliser le permis. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 503.

**668.** — Toutefois, cette solution n'est admise par l'administration que sous le bénéfice de certaines restrictions. La circulaire du ministre de l'Intérieur, du 30 juill. 1849, avait prescrit de n'accueillir aucune demande de remboursement, à moins qu'elle ne fût formulée dans les trois mois du versement et appuyée d'un certificat délivré par le maire et présenté au préfet, constatant que des empêchements graves et réels avaient seuls mis obstacle [illegible] le délai de trois mois ou faute de justifications suffisantes, la [illegible] remarquer que cette déchéance, prononcée par voie de simple circulaire, n'avait aucun caractère légal. L'instruction générale du ministre des Finances du 20 juin 1859 modifia, sur ce point, les règles précédemment adoptées. Elle déclara que, désormais, la péremption résultant de l'expiration du délai de trois mois ne serait plus opposable aux réclamants. Cette décision fut confirmée par une circulaire du ministre de l'Intérieur du 1er févr. 1860. — V. tableau analytique des principales dispositions introduites dans l'instruction générale du 20 juin 1859, n. 5, [*Bull. off. min. int.*, 1859, p. 281] — Circ. min. int., 1er févr. 1860, [*Bull. off. min. Int.*, 1860, p. 64]

**669.** — Mais l'instruction générale distingue entre le cas où l'administration a refusé le permis et celui où l'impétrant lui-même a renoncé à l'obtenir. Elle admet que les droits peuvent être répétés dans la première hypothèse, mais ne le peuvent pas dans la seconde. Cette distinction est absolument arbitraire et ne saurait être acceptée. Que, pour une raison ou pour une autre, le permis ne soit pas délivré, la restitution de la taxe perçue peut être demandée dans le délai de cinq ans fixé par la loi de finances du 29 janv. 1831 (art. 9) pour la liquidation, l'ordonnancement et le paiement des créances sur l'Etat. Le délai de cinq ans expiré, la somme demeure acquise au profit du Trésor. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 502 et 503. — *Contrà*, Viel, p. 11.

**670.** — L'administration est responsable de la remise du permis au titulaire. S'il est établi que cette pièce a été égarée dans les bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture, qu'elle n'a point été régulièrement transmise par la poste ou que le maire ou ses agents l'ont perdue, en un mot, qu'elle n'est pas parvenue entre les mains du destinataire, celui-ci peut solliciter la délivrance, sans frais nouveaux, d'un duplicata. Il est recommandé aux préfets et sous-préfets de n'user de la faculté qui leur est accordée à cet égard qu'avec la plus grande réserve et qu'après avoir fait faire des recherches dans leurs bureaux et à la poste. Il leur est recommandé, en outre, d'exiger, à l'appui de la demande de duplicata, un certificat du maire constatant que le premier permis n'a pas été remis à l'impétrant. Les maires et le commandant de la gendarmerie de l'arrondissement doivent être informés de la situation, afin que le permis adiré ne puisse être utilisé par la personne qui le trouverait (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 1). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 509; Grey et Chapusot, *Répertoire à l'usage des maires, adjoints, etc., du département de la Côte-d'Or*, v° *Chasse*, p. 18.

**671.** — Lorsque le permis, après avoir été remis au destinataire, a été perdu par celui-ci, mis hors d'usage ou détruit par un événement de force majeure, on peut se demander si l'administration, sur la demande qui lui en est faite, est tenue d'en délivrer un duplicata, sans versement de nouveaux droits. Il convient d'examiner séparément trois hypothèses.

**672.** — Le permis lacéré, maculé, devenu méconnaissable, enfin, par l'usage, peut être annulé par le préfet ou le sous-préfet et remplacé par un duplicata délivré sans frais. Cette pratique avait été autorisée à l'égard des permis de port d'armes par une décision du ministre des Finances du 7 déc. 1826; elle doit être maintenue à l'égard des permis de chasse. Elle ne présente, d'ailleurs, aucun inconvénient, car la formule hors d'usage est détruite, et l'on n'a pas à craindre, dès lors, que les deux permis successivement délivrés à la même personne puissent servir à deux chasseurs différents (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 1). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 508.

**673.** — En cas de perte résultant d'un événement de force majeure, tel qu'un incendie, un accident ou un vol, l'administration nous paraît obligée de délivrer un duplicata au titulaire, sur sa demande, sans exiger de lui, à nouveau, le paiement de la taxe. C'est, du reste, à l'impétrant à rapporter la preuve que

l'événement sur lequel il se fonde pour obtenir la faveur qu'il sollicite a bien réellement causé la perte ou la destruction de la pièce dont il demande le remplacement. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 507.

**674.** — D'ailleurs, il va de soi que la durée du nouveau permis, dans les deux hypothèses précédentes, n'a pas pour point de départ le jour de sa délivrance, mais bien celui où le permis détruit ou hors d'usage avait été revêtu de la signature du préfet ou du sous-préfet. Il est facile à ce fonctionnaire d'éviter toute erreur quant à la fixation de cette date, grâce au registre des permis conservé dans les bureaux des préfectures et des sous-préfectures.

**675.** — Si la perte du permis est la conséquence d'une faute ou d'une négligence imputable au titulaire, ou s'il est impossible d'établir qu'elle soit due à un événement de force majeure, on peut soutenir que l'administration n'est pas tenue d'en délivrer un duplicata. La circulaire ministérielle du 22 juill. 1851 n'hésite pas à trancher la question en ce sens. Elle interdit aux préfets (à cette époque les sous-préfets n'avaient pas encore été investis de la mission de délivrer des permis de chasse) de remettre aux chasseurs ayant perdu leur permis un certificat destiné à en tenir lieu. Elle déclare que la personne dont le permis est perdu est obligée d'en prendre un nouveau, en vertu de ce principe que les pièces officielles adirées, qui sont susceptibles de servir à d'autres personnes et dont la perte est de nature à préjudicier, soit au Trésor, soit à un intérêt d'ordre public, ne peuvent être remplacées que par des pièces semblables; en conséquence, elle invite les préfets à refuser aux intéressés des duplicatas ou des certificats de permis (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 1). — V. également solution ministérielle, n. 3, [S. 46.2.339] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 123, p. 123; Cival, p. 34, n. 14; Viel, p. 11; Rogron, p. 524.

**676.** — Nous pensons, avec certains auteurs, que la circulaire du ministre de l'Intérieur ne fait qu'exprimer une opinion personnelle, d'une grande valeur sans doute, mais néanmoins insuffisante pour suppléer à un texte législatif, qui fait défaut. En somme, aucune disposition de loi ne s'oppose à ce qu'il soit délivré des duplicatas ou certificats de délivrance de permis. Il paraît équitable de permettre aux préfets et sous-préfets d'en accorder aux intéressés, dans la plupart des cas, sauf à prendre les précautions nécessaires pour éviter les abus. La crainte que manifeste le ministre de voir le permis égaré être utilisé par un autre chasseur est chimérique, car, outre qu'il serait difficile, le plus souvent, surtout dans les campagnes, de se servir d'une pièce libellée au nom d'un autre, il ne faut pas oublier que le permis contient le signalement du titulaire et que la fraude, si elle tentait de se produire, serait promptement découverte et réprimée. — Leblond, n. 99 *bis;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 506; Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 2e série, p. 75.

**677.** — Les rédacteurs du supplément au Répertoire de Dalloz paraissent croire (vo *Chasse*, n. 408), qu'une circulaire du ministre des finances, du 6 déc. 1865, [*Bull. off. du ministère de l'Intérieur*, 1866, p. 49] a indirectement autorisé la délivrance de duplicatas de permis de chasse, en permettant aux percepteurs de remettre aux intéressés des duplicatas de quittance; mais il suffit de lire attentivement cette circulaire pour se convaincre qu'elle n'a point eu une telle portée; elle vise uniquement le cas où la quittance des droits aurait été perdue avant la délivrance du permis, et elle prescrit aux percepteurs de ne donner un duplicata que sur une autorisation du préfet ou du sous-préfet, afin d'être sûrs que la quittance soi-disant perdue n'a pas déjà été utilisée pour l'obtention d'un premier permis, et d'éviter ainsi que le même versement puisse servir à obtenir successivement deux permis. En fait, rien n'a été changé à la pratique de l'administration, qui continue à se conformer à la circulaire du 22 juill. 1851.

**678.** — Au surplus, en admettant que le préfet ou le sous-préfet refuse de faire droit à la réclamation du chasseur dont le permis est égaré, il n'en faudrait pas conclure que ce chasseur s'exposerait à une condamnation correctionnelle en continuant à chasser nonobstant cette perte. En effet, l'art. 1, L. 3 mai 1844, exige seulement, pour que la chasse soit licite, qu'un permis ait été délivré; elle n'impose pas l'obligation de représenter la formule, qui n'est, en résumé, que le signe de la délivrance du permis, de même que l'acte qui constate l'existence d'un contrat est un instrument de preuve, mais n'est pas le contrat lui-même. D'un autre côté, l'art. 5 de la même loi déclare que le permis est valable pendant une année. Du rapprochement de ces deux articles, il faut conclure que, tant que l'année n'est pas expirée, le bénéficiaire du permis est autorisé à chasser, sans que la perte de la pièce destinée à constater la décision administrative dont il a été l'objet puisse avoir pour conséquence de porter atteinte au droit qui lui a été conféré. Il s'ensuit que, traduit devant la juridiction correctionnelle pour délit de chasse sans permis, son acquittement serait inévitable, pourvu qu'il pût fournir la preuve qu'un permis lui a bien été délivré. — Leblond, n. 99 *bis*.

**679.** — Les auteurs qui représentent la délivrance d'un duplicata comme impossible décident, néanmoins, que le chasseur dont le permis a été perdu et qui en sollicite un autre est dispensé de l'accomplissement de certaines formalités; sa demande, notamment, n'aurait pas besoin d'être accompagnée d'un avis du maire. Cette exemption s'explique difficilement, car, dans l'opinion que nous avons combattue, il s'agit, en réalité, de la délivrance d'un permis nouveau, valable pour une année à partir du jour de sa signature, et n'ayant aucun rapport avec le permis adiré. On ne voit donc pas pour quel motif la demande devrait, en pareil cas, être dispensée des formalités réglementaires exigées par la loi. — V. cependant, Gillon et Villepin, n. 123, p. 123.

**680.** — Les préfets et sous-préfets ont été invités, à plusieurs reprises, par le ministre de l'Intérieur à communiquer, à la gendarmerie, tant aux chefs-lieux de département qu'aux chefs-lieux d'arrondissement, la liste des personnes qui ont obtenu un permis de chasse. Cette mesure a pour objet de rendre la répression des délits de chasse plus efficace, en facilitant le service de la gendarmerie. Grâce à la communication du nom des titulaires de permis, les gendarmes savent à quoi s'en tenir sur le compte des chasseurs qu'ils rencontrent et sont moins exposés aux méprises. D'un autre côté, cette communication a l'avantage de permettre à l'administration de s'assurer, soit que les permis n'ont pas été délivrés, sur des renseignements inexacts ou incomplets, à des personnes placées dans des conditions d'incapacité absolue ou relative, soit que l'avis prescrit par l'art. 5 de la loi de 1844, et duquel dépend l'attribution des droits de 10 fr. à la commune, a été réellement donné par le maire du domicile ou de la résidence habituelle de l'impétrant. Les listes doivent être communiquées au moyen d'états nominatifs, en une seule fois, au moment de l'ouverture de la chasse, pour tous les permis délivrés avant cette époque et non périmés; puis, jour par jour, pendant les premières semaines qui suivent l'ouverture; enfin, hebdomadairement ou par quinzaine. Quelques préfets, allant plus loin encore dans cette voie, recommandent aux maires de noter sur un registre *ad hoc* les permis délivrés aux habitants de leur commune, et de tenir ce registre à la disposition des agents chargés de la surveillance de la chasse (V. Arr. du préfet de la Côte-d'Or, 1er août 1837). — Circ. min. int., 5 août 1887, [*Bull. off. du min. de l'Int.*, 1887, p. 203]; — 27 juill. 1892, [*Ibid.*, 1892, p. 189]

**681.** — Le projet de loi sur la police de la chasse, présenté aux Chambres par le gouvernement, en 1843, conférait aux préfets la faculté d'accorder ou de refuser le permis, à leur gré, sauf le droit pour l'impétrant, en cas de refus, de se pourvoir devant le ministre de l'Intérieur. Cette disposition exorbitante, qui livrait toutes les demandes à l'arbitraire de l'administration, fut heureusement écartée par la Chambre des députés. Le texte définitif substitua au régime du bon plaisir, qu'on prétendait organiser, celui des incapacités strictement déterminées. En dehors des hypothèses prévues, le permis doit toujours être délivré. — V. Gillon et Villepin, n. 133, p. 132; Berriat Saint-Prix, p. 52 et s.; Petit, t. 1, p. 449, n. 288.

**682.** — Par application de ce principe, on décide que les femmes ont le droit d'obtenir un permis de chasse. En effet, elles ne sont pas comprises parmi les personnes à qui le permis peut être refusé. La loi ne fait aucune distinction entre les sexes, au point de vue de l'obtention du permis (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3). — Gillon et Villepin, p. 152, n. 156; Championnière, p. 51; Berriat Saint-Prix, p. 70; Cival, p. 41, n. 10; Petit, t. 1, p. 297; Leblond, n. 109; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 42; Chenu, p. 28; Block, *Dictionn. de l'administ.*, vo *Chasse*, n. 31. — En ce qui concerne la question de savoir si l'autorisation maritale leur est nécessaire, V. *suprà*, n. 627

**683.** — Il faut en dire autant des prêtres catholiques. — Gillon et Villepin, n. 155, p. 151; Cival, p. 42, n. 13; Petit, t. 1, p. 297; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 40; Leblond, n. 110; Chenu, p. 41, n. 12. — V. *suprà*, n. 78.

**684.** — La loi énumère limitativement les personnes à qui le préfet *peut* ou *doit* refuser le permis. Dans le premier cas, le refus est facultatif; dans le second, il est obligatoire.

**685.** — On remarquera tout d'abord que les dispositions de l'art. 6, où sont énumérés les cas permettant au préfet ou au sous-préfet de refuser un permis de chasse n'ont rien d'impératif. Toute latitude est laissée aux préfets et aux sous-préfets pour apprécier, dans chaque cas particulier, s'il y a lieu ou non d'opposer un refus à la demande qui leur est adressée. Ces fonctionnaires doivent, avant de prendre un parti, consulter le maire sur la moralité de l'impétrant et, s'il y a lieu, sur les conditions dans lesquelles sont intervenues les condamnations prononcées contre lui. Ils doivent tenir compte des renseignements particuliers qui leur sont fournis par le magistrat municipal, accorder le permis, si la réputation du postulant leur paraît bonne, et le refuser s'ils estiment qu'il y aurait des inconvénients pour l'ordre public à lui attribuer légalement le droit de chasser (Circ. min. int., 20 mai 1844). — Gillon et Villepin, p. 434; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 539.

**686.** — Aux termes de l'art. 6, § 1, L. 3 mai 1844, le permis de chasse peut être refusé à tout individu majeur qui n'est point personnellement inscrit ou dont le père ou la mère n'est pas inscrit au rôle des contributions.

**687.** — En accordant à l'administration la faculté de refuser le permis aux personnes majeures qui ne sont pas inscrites personnellement, ou dont le père ou la mère n'est pas inscrit au rôle des contributions, le législateur s'est laissé guider par cette considération que les personnes dont il s'agit sont généralement dans une situation précaire, qui peut faire supposer qu'elles ne demandent un permis que pour se livrer au braconnage. Il est à craindre, en effet, que la certitude qu'elles ont d'échapper, grâce à leur insolvabilité, aux conséquences des condamnations pécuniaires qu'elles pourraient encourir, ne les encourage à commettre des délits de chasse. — Camusat-Busserolles, p. 74; Chenu, p. 35; Leblond, n. 102.

**688.** — Le pouvoir des préfets et sous-préfets, dans le cas qui nous occupe, s'exerce, d'une façon générale, à l'égard de tous ceux qui se trouvent dans de semblables conditions. Quels que soient le rang, la situation sociale et les fonctions de l'impétrant, ce pouvoir reste absolu. Assurément, on peut difficilement imaginer un fonctionnaire public qui ne soit pas inscrit, tout au moins, au rôle de la contribution personnelle et mobilière. Mais le cas peut se présenter pour les militaires, car, aux termes de l'art. 14, L. 21 avr. 1832, les officiers de l'armée de terre ou de l'armée de mer, en activité de service, ne sont imposables à la contribution personnelle mobilière qu'autant qu'ils ont une habitation particulière. Il en résulte qu'un officier logé à la caserne pourrait se voir refuser un permis par le préfet ou par le sous-préfet. Lors de la discussion de la loi de 1844, à la Chambre des députés, on avait proposé d'admettre une exception en faveur des militaires, mais cet amendement a été repoussé. — V. Berriat Saint-Prix, p. 59. — V. également Petit, t. 1, p. 451, n. 290; Gillon et Villepin, n. 134, p. 134 et 135; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 549.

**689.** — La loi n'indique pas quelles sont les contributions au rôle desquelles il faut être inscrit pour échapper au pouvoir discrétionnaire de l'autorité administrative. Il convient donc de se montrer très-large et de comprendre parmi ces contributions tous les impôts, quels qu'ils soient, qui donnent lieu à la confection d'un rôle. Telles sont les contributions directes et les taxes assimilées, notamment la taxe municipale des chiens, la contribution des chevaux et voitures, la taxe des billards, les redevances sur les mines. Il faut même aller jusqu'à admettre que l'inscription au rôle des prestations suffit. Quelque doute aurait pu s'élever relativement à cette dernière contribution, mais toute contestation est impossible en présence des déclarations catégoriques dont elle a été l'objet, à la Chambre des députés, lors de la discussion de l'art. 6. — V. Gillon et Villepin, n. 138, p. 137; Petit, t. 1, n. 291 et 292, p. 451; Duvergier, p. 117; Cival, p. 37, n. 2; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 551.

**690.** — Du reste, l'inscription au rôle est la seule condition exigée; la loi ne parle pas du paiement effectif des contributions. Il faut en conclure que l'autorité chargée de la délivrance du permis ne pourrait refuser de faire droit à la demande d'un contribuable, sous prétexte qu'il n'aurait pas acquitté ses contributions ou qu'il serait en retard pour payer les termes échus. De même, dans les communes où le conseil municipal a décidé, conformément à l'art. 20, L. 21 avr. 1832, que le contingent de la commune dans la contribution personnelle et mobilière serait acquitté, en totalité ou en partie, au moyen d'un prélèvement sur les produits de l'octroi, les contribuables inscrits au rôle de cette contribution pour mémoire seulement, n'en sont pas moins à l'abri du pouvoir arbitraire de l'administration. — Gillon et Villepin, n. 136, p. 136; Petit, t. 1, n. 293, p. 452; Chardon, p. 63; Leblond, n. 102, p. 104; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 552; Chenu, p. 35.

**691.** — On admet généralement que la preuve de l'inscription au rôle des contributions n'est pas à la charge de celui qui sollicite la délivrance du permis de chasse. La circulaire du ministre de l'Intérieur, du 20 mai 1844 (V. Gillon et Villepin, p. 433), engage les préfets à ne pas astreindre les impétrants à joindre à leur demande un certificat d'inscription ou un extrait du rôle, à moins qu'il ne s'agisse d'individus à l'égard desquels des doutes sur la question de l'inscription au rôle puissent s'élever; elle ajoute que, dans ce dernier cas, la production du certificat ou de l'extrait doit être exigée, lorsque le préfet croit devoir se fonder sur la non-inscription pour refuser le permis demandé. Quelques auteurs, cependant, estiment que le pétitionnaire n'a jamais à fournir aucune justification. Mais l'avantage qu'on prétend lui faire ainsi a, pratiquement, peu d'importance, car, à supposer que le préfet ou le sous-préfet rejette la demande, en motivant son refus sur la non-inscription, l'intéressé sera obligé, s'il veut attaquer cette décision, de produire, à l'appui de son pourvoi, un extrait du rôle, qu'il eût été plus simple de présenter au préfet ou au sous-préfet lui-même. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 550; Cival, p. 37, n. 1.

**692.** — La faculté de refuser le permis cesse non seulement lorsque l'impétrant est personnellement inscrit au rôle d'une contribution quelconque, mais encore lorsqu'à son défaut, son père ou sa mère est lui-même inscrit. Toutefois, il convient de remarquer que l'inscription des parents ne profite qu'aux descendants du premier degré. Un petit-fils ne serait pas admis à bénéficier de l'inscription de son grand-père ou de sa grand'mère, alors même que son père et sa mère seraient décédés. La solution que nous donnons peut paraître rigoureuse, mais elle est fondée sur le texte même de la loi et sur l'intention non douteuse du législateur; cette intention résulte du rejet par la Chambre des députés d'un amendement tendant à comprendre, dans l'art. 6, les ascendants autres que le père et la mère. Il nous paraît inutile d'ajouter, avec quelques auteurs (V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 554; Chenu, p. 35), que l'inscription du tuteur ne profite jamais au pupille, car le pupille est forcément un mineur ou un interdit; or, dans le premier cas, il n'est pas visé par l'art. 6, mais par l'art. 7 (V. *infrà*, n. 716 et s.); dans le second, ce même art. 7 enjoint formellement au préfet ou au sous-préfet de lui refuser un permis (V. *infrà*, n. 723). — Petit, t. 1, n. 294, p. 452; Gillon et Villepin, n. 135, p. 135; Berriat Saint-Prix, p. 61; Chardon, p. 63; Cival, p. 38, n. 3; Leblond, n. 102; Chenu, p. 35.

**693.** — En second lieu, aux termes du même art. 6, L. 3 mai 1844, la privation de l'un ou de plusieurs des droits civils, civiques et de famille, énumérés par l'art. 42, C. pén., autres que le droit de port d'armes, prononcée par les tribunaux correctionnels, a pour conséquence de permettre à l'administration de refuser un permis de chasse, si bon lui semble, à l'individu ainsi condamné. Quant à la privation du droit de port d'armes, mentionnée dans ce même art. 42, elle entraîne l'incapacité absolue d'obtenir un permis. — V. *infrà*, n. 745, 1677 et s.

**694.** — De ce que l'art. 6, § 1-2°, L. 3 mai 1844, soumet au pouvoir discrétionnaire de l'administration, quant à la délivrance du permis, les individus *privés par une décision judiciaire* de certains droits civils, civiques et de famille, quelques auteurs ont conclu que la privation de ces mêmes droits n'entraînait pas l'incapacité relative d'en obtenir un, lorsqu'elle était la conséquence nécessaire d'une condamnation et non le résultat voulu d'une décision spéciale. Cette distinction, fondée sur une interprétation par trop littérale du texte, nous paraît inadmissible. Le vœu de la loi est évidemment que la perte des droits en question ait, dans tous les cas, la même influence sur la capacité du condamné. Telle est, du reste, l'opinion du Conseil d'État. Il a jugé qu'un préfet pouvait légitimement refuser un permis de chasse à un individu condamné à plus d'un mois de prison pour outrages envers un maire dans l'exercice de ses fonctions (bien que le jugement n'eût pas prononcé la déchéance

totale ou partielle des droits mentionnés à l'art. 42, C. pén.), attendu que cette condamnation emportait de plein droit, pour un délai de cinq années, aux termes de l'art. 16, [Décr. org. 2 févr. 1852, l'interdiction du droit d'être inscrit sur aucune liste électorale. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Bizet, [S. 68.2. 91, P. adm. chr., D. 67.3.98]

**695.** — Indépendamment de la privation des droits énumérés dans l'art. 42, C. pén., certaines condamnations à l'emprisonnement ou à l'amende permettent aux préfets et aux sous-préfets de refuser le permis (V. *suprà*, n. 685). Au nombre de ces condamnations figurent celles qui sont prononcées pour rébellion ou violences envers les agents de la force publique dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de cet exercice. La rébellion qui, suivant les circonstances, revêt les caractères d'un crime ou d'un délit, est définie et réprimée par les art. 206 à 221, C. pén. La violence, comme la rébellion, est tantôt un délit et tantôt un crime, selon la nature et la gravité des faits; elle est prévue et punie par les art. 228 à 233, C. pén. Les expressions : *rébellion et violences*, doivent être prises dans leur acception la plus large. Quel que soit le genre de violences dont l'agent de l'autorité ait été l'objet, et quel que soit le rang que l'agent occupe dans la hiérarchie judiciaire ou administrative, dès lors qu'une condamnation à plus de six mois de prison est intervenue, le condamné tombe sous le coup de l'art. 6 de la loi de 1844. — Berriat Saint-Prix, p. 63, § 4; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 558.

**696.** — On s'est demandé si les violences ou voies de fait exercées contre une personne chargée temporairement d'un ministère de service public (C. pén., art. 230), devaient être assimilées, au point de vue qui nous occupe, à la même infraction commise à l'égard d'un fonctionnaire de profession. L'affirmative ne paraît pas douteuse, car le particulier à qui l'autorité publique a confié un mandat est, pendant l'accomplissement de sa mission, revêtu d'un caractère officiel, qui doit le faire respecter à l'égal d'un fonctionnaire de carrière. La condamnation encourue à raison de violences exercées contre un individu remplissant momentanément une fonction publique, par exemple, contre un citoyen chargé par l'autorité locale de conduire un malfaiteur à la gendarmerie, peut donc motiver légalement un refus de permis à l'égard du condamné. — Berriat Saint-Prix, p. 64; Cival, p. 39, n. 9.

**697.** — Les autres condamnations à raison desquelles le permis peut être refusé sont les suivantes : 1° condamnation pour délit d'association illicite (C. pén., art. 265 et s., et art. 291 et s.); 2° condamnation pour délit de fabrication, débit ou distribution de poudre, armes ou autres munitions de guerre (C. pén., art. 314, et L. 24 mai 1834); 3° condamnation pour délit de menaces écrites ou de menaces verbales, avec ordre ou sous condition (C. pén., art. 305 à 308); 4° condamnation pour délit d'entraves à la circulation des grains (L. 21 prair. an V, art. 2); 5° condamnation pour délit de dévastation d'arbres ou de récoltes sur pied, ou de plants venus naturellement ou faits de main d'homme (C. pén., art. 444 à 448); 6° condamnation pour vagabondage (C. pén., art. 269 et s.), mendicité (C. pén., art. 274 et s.), vol (C. pén., art. 379 et s.), escroquerie (C. pén., art. 405) et abus de confiance (C. pén., art. 406 à 409). Les délits énumérés aux n. 1 à 5 sont visés par l'art. 6, § 1-4°, L. 3 mai 1844, et les délits compris sous le n. 6, par le même article, § 1-5°.

**698.** — Il est bon de remarquer que les condamnations pour rébellion ou violences envers l'autorité publique, et celles intervenues dans l'un des cas mentionnés au numéro qui précède, forment deux catégories distinctes. Les premières ne peuvent motiver un refus de permis qu'autant qu'elles consistent dans un emprisonnement de plus de six mois; les secondes soumettent le condamné à l'arbitraire de l'administration, quelle qu'en soit la gravité; la condamnation à une simple amende d'un franc suffit, en pareil cas, pour donner au préfet ou au sous-préfet le droit de rejeter la demande de permis formée par celui qui l'a encourue. Cette rigueur excessive a été l'objet de critiques justifiées. On a fait observer, avec raison, que les dispositions de l'art. 6, § 1-4° et 5°, pouvaient, dans certaines hypothèses, favoriser la satisfaction de rancunes politiques. Qu'une personne honorable, mais dont les opinions déplaisent au préfet, soit condamnée à une amende minime pour un délit insignifiant, tel que celui d'association illicite (infraction, le plus souvent, sans importance), c'en est assez pour que ce fonctionnaire se croie autorisé à la priver du plaisir de la chasse. Quoi qu'il en soit, le texte est formel, et l'on est obligé de s'y soumettre. — Chenu, p. 37.

**699.** — En ce qui concerne les condamnations pour abus de confiance, on est d'accord pour reconnaître que l'art. 6 de la loi sur la police de la chasse vise, non seulement l'abus de confiance proprement dit, c'est-à-dire le délit prévu par l'art. 408, C. pén., mais encore l'abus de blanc seing (C. pén., art. 407) et l'infraction consistant dans le fait d'abuser des besoins, des faiblesses ou des passions d'un mineur (C. pén., art. 406). A l'égard du délit de soustraction des titres, pièces ou mémoires, qui est une autre sorte d'abus de confiance (C. pén., art. 409), les opinions sont partagées. Nous pensons qu'il n'y a pas lieu de distinguer là où la loi ne fait aucune distinction, et que ce délit doit être compris sous la rubrique générale d'abus de confiance. Mais quelques auteurs estiment que cette solution est trop rigoureuse et qu'il faut restreindre la portée de l'expression : *abus de confiance*, aux délits ainsi désignés dans le langage courant et usuel. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 559. — V. *suprà*, v° *Abus de confiance*, n. 453.

**700.** — Il est de principe que la capacité, qui est la règle, se présume toujours. La personne qui demande la délivrance d'un permis de chasse est donc, jusqu'à preuve du contraire, réputée capable de l'obtenir. Il en résulte que ce n'est pas à elle à établir qu'elle n'a encouru aucune condamnation permettant à l'administration d'opposer un refus à sa demande; c'est au préfet et au sous-préfet, qui prétend avoir le droit de rejeter sa requête, à prouver qu'elle se trouve effectivement dans un des cas prévus par l'art. 6, § 1, n. 2, 3, 4 ou 5. Il est facile, du reste, à ce fonctionnaire, s'il conçoit quelques doutes sur la capacité de l'impétrant, de se renseigner exactement sur le compte de celui-ci en se faisant adresser un extrait de son casier judiciaire (Circ. min. Just., 6 nov. 1850), ou en consultant le casier administratif tenu dans les préfectures et les sous-préfectures, et où figurent les condamnations de nature à faire perdre aux citoyens les droits de vote et d'éligibilité (Circ. min. int., 30 déc. 1844). — Gillon et Villepin, p. 434; Petit, t. 1, n. 295, p. 453; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 44; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 538; Viel, p. 25.

**701.** — Une remarque générale, qui s'applique à toutes les hypothèses prévues par l'art. 6, § 1, n. 2 et s., de la loi de 1844, c'est que les condamnations, quelles qu'elles soient, qui peuvent motiver un refus de permis, ne produisent leur effet à cet égard qu'après être devenues définitives. La nécessité d'un jugement définitif a été formellement reconnue par le garde des sceaux, lors de la discussion de l'art. 6; et c'est par suite d'un oubli que le mot, inscrit dans le projet rédigé par la commission de la Chambre des pairs, n'a pas été conservé dans le texte adopté ultérieurement. L'autorité chargée de la délivrance des permis excéderait ses pouvoirs, si elle se fondait sur une condamnation susceptible encore d'opposition ou d'appel, pour écarter la demande du pétitionnaire. — Petit, t. 1, p. 456, n. 298; Gillon et Villepin, n. 142, p. 139; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 545; Chenu, p. 37.

**702.** — L'administration conserve la faculté de refuser le permis pendant cinq années, à partir de l'expiration de la peine, aux condamnés dont il est question dans les n. 3 et s., § 1, de l'art. 6. S'il s'agit d'une condamnation à l'emprisonnement, le calcul de ce délai est facile à faire, car les cinq années commencent évidemment à courir à compter de l'époque où la peine est expirée, c'est-à-dire à partir du jour où le condamné est sorti de prison. Tous les auteurs sont d'accord sur ce point. — Petit, t. 1, p. 457, n. 301; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 45; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 560; Leblond, n. 105; Chenu, p. 38.

**703.** — Mais, à l'égard des condamnations consistant en une simple amende, les opinions sont partagées. Les uns pensent que le point de départ des cinq années est le moment où le jugement est devenu définitif. D'après eux, le législateur, préoccupé de l'idée que la peine devait être normalement celle de l'emprisonnement, n'aurait point songé à envisager l'hypothèse d'une condamnation à l'amende. Il conviendrait, par suite, de suppléer au silence de la loi et d'adopter le terme le plus avantageux au condamné. — Petit, *loc. cit.;* Rogron, p. 94; Jullemier, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 561.

**704.** — Dans un second système, on décide que le délai court du jour du paiement de l'amende, si celle-ci est acquittée à une époque voisine de la condamnation, du jour où le jugement

est devenu exécutoire, si le condamné a différé de l'acquitter. — Berriat Saint-Prix, p. 65; Cival, p. 39, n. 11.

**705.** — Ce dernier système manque de bases solides et repose sur une distinction absolument arbitraire. Le premier, plus logique, nous paraît néanmoins contraire au texte et à l'esprit de la loi. L'art. 6 déclare, en effet, que les cinq années partent du jour de l'expiration de la peine; cela revient à dire que le point de départ doit être fixé au jour où la peine a été subie. Or, on subit la peine de l'amende en versant entre les mains du percepteur la somme déterminée par le tribunal. C'est donc seulement à partir de ce versement que le délai de cinq ans doit commencer à courir. On invoque, il est vrai, en sens contraire, des motifs d'équité, mais ces motifs ont peu de valeur, car on ne voit aucune raison de favoriser le condamné qui néglige de se soumettre aux décisions de la justice. — Leblond, p. 105; Chenu, p. 38. — V. également, Viel, p. 25.

**706.** — Mais le fait de la condamnation étant établi, c'est à l'impétrant à prouver, s'il veut échapper au pouvoir discrétionnaire du préfet ou du sous-préfet, qu'il a subi sa peine depuis cinq années au moins. La capacité, en effet, cesse de se présumer dès lors qu'elle fait suite à l'incapacité. C'est à celui qui est obligé de reconnaître qu'il a été privé de ses droits à démontrer qu'il les a recouvrés. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 538.

**707.** — La peine prescrite doit être considérée comme expirée, puisqu'il n'est plus possible d'en poursuivre l'exécution. Le condamné qui n'a point exécuté la condamnation correctionnelle prononcée contre lui est à couvert, lorsqu'il s'est écoulé cinq années à compter de la date de l'arrêt ou du jugement rendu en dernier ressort, ou, s'il s'agit d'un jugement rendu en première instance, à compter du jour où cette décision a cessé de pouvoir être attaquée par la voie de l'appel (C. instr. crim., art. 636). Il ne reste soumis, quant à l'obtention du permis, au bon plaisir de l'administration, que pendant cinq années à compter du moment où la prescription lui est acquise.

**708.** — Le dernier alinéa de l'art. 6, qui limite à un délai de cinq ans la faculté pour l'administration de refuser le permis à certaines catégories de personnes, ne parle pas des individus condamnés judiciairement à la privation de l'un ou de plusieurs des droits civiques, civils et de famille mentionnés dans l'art. 42, C. pén. La question de savoir comment ce silence doit être interprété est controversée. M. Camusat-Busserolles (p. 76) pense que c'est par oubli que ces condamnés n'ont pas été compris dans l'énumération de l'alinéa final de l'art. 6, et que leur incapacité prend fin, comme celle des condamnés visés par les n. 3, 4 et 5 du § 1 du même article, cinq ans après l'expiration de leur peine.

**709.** — D'autres auteurs, s'attachant strictement au texte de la loi, considèrent la perte, même temporaire, des droits civiques, civils et de famille, comme autorisant, à tout jamais, l'administration à rejeter les demandes de permis qui pourraient lui être adressées à l'avenir par celui qui l'a encourue. Pour justifier cette rigueur exceptionnelle, on déclare que l'exagération même des précautions est permise à l'égard d'individus pour lesquels la peine corporelle de l'emprisonnement et la peine pécuniaire de l'amende ont paru insuffisantes, et que le juge a cru devoir frapper d'une manière plus accablante et plus intime, en les atteignant jusque dans leur capacité de citoyen et dans leurs droits de famille. De tels individus méritent d'être tenus en suspicion toute leur vie et l'on comprend que la faculté de leur refuser un permis soit laissée indéfiniment aux préfets et sous-préfets. — Gillon et Villepin, n. 144 et 145, p. 141 et s.; Chardon, p. 64 (cet auteur reconnaît, néanmoins, que l'exception dont il s'agit est difficile à motiver); Viel, p. 25; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 44; Chenu, p. 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 564.

**710.** — Ce second système aboutit à des conséquences tellement étranges qu'il faut, avant de l'accepter, se demander s'il n'est pas possible d'expliquer autrement le texte, objet de la discussion. Parmi les droits dont la privation constitue, d'après l'art. 6 de la loi sur la police de la chasse, une cause légitime de refus de permis, ne figure pas le droit de port d'armes; la privation de ce droit, aux termes de l'art. 8 de la loi, entraîne l'incapacité absolue d'obtenir un permis, mais seulement pendant la durée de la peine. On comprendrait difficilement que l'homme jugé assez dangereux pour mériter d'être privé du droit de porter des armes fût traité moins sévèrement que l'individu auquel le droit d'être tuteur ou curateur aurait été momentanément retiré. Bien mieux : la condamnation à plus d'un mois d'emprisonnement pour outrage à un dépositaire de la force publique, a pour conséquence la privation du droit d'être inscrit sur aucune liste électorale pendant cinq années à compter de l'expiration de la peine (Décr. 2 févr. 1852, art. 16). Qu'un électeur, emporté par la passion politique, insulte un maire, pendant que celui-ci préside un bureau de vote, et soit condamné pour ce fait à plus d'un mois de prison; cet individu, qui a obéi peut-être à un mouvement irréfléchi, restera indéfiniment soumis à l'arbitraire préfectoral, tandis qu'un voleur ou un escroc sera en droit d'exiger la délivrance d'un permis, cinq ans après sa sortie de prison ! Un tel résultat serait d'une iniquité flagrante. Mieux vaut admettre que l'art. 6 a été mal rédigé, et qu'au lieu d'autoriser l'administration à refuser le permis aux individus qui *ont été* privés de certains droits civils ou civiques, on a entendu lui accorder cette faculté à l'égard seulement des personnes qui *sont* privées de ces mêmes droits. Le pouvoir discrétionnaire du préfet, dans les cas prévus par le § 1-2° de l'art. 6, ne s'étendrait donc pas au delà du temps pendant lequel le condamné serait privé de ses droits. Cette solution a pour elle le bon sens et l'équité. — Berriat Saint-Prix, p. 62; Championnière, p. 49 et 50; Duvergier, *Collect. des lois annotées*, 1844, p. 119; Leblond, n. 103. — V. aussi Cival, p. 39, n. 6, 7 et 8.

**711.** — Lorsque le même individu a été condamné, à la fois, à un emprisonnement et à la déchéance des droits énumérés dans l'art. 42, C. pén., on doit, pour calculer la durée de la période pendant laquelle le permis peut lui être refusé, tenir compte du terme le plus éloigné. Ainsi, à supposer qu'une personne condamnée à un an de prison et à dix ans d'interdiction des droits civiques et civils, exécute immédiatement la peine privative de liberté qu'elle a encourue, ce ne sera, néanmoins, qu'au bout de dix années qu'elle sera relevée de la déchéance prononcée par l'art. 6 de la loi de 1844. Par contre, si la durée de l'emprisonnement a été fixée à deux années, et celle de la privation des droits civiques et civils à cinq ans, le condamné recouvrera la plénitude de ses droits, au point de vue de l'obtention d'un permis de chasse, cinq ans seulement après sa sortie de prison, c'est-à-dire au plus tôt sept années après que le jugement ou l'arrêt est devenu définitif.

**712.** — Il reste à examiner quels sont les effets de la réhabilitation, de l'amnistie et de la grâce, au point de vue de l'exercice de la faculté laissée aux préfets et sous-préfets, de refuser la délivrance d'un permis de chasse à certaines catégories de personnes. La réhabilitation effaçant la condamnation et faisant cesser pour l'avenir toutes les incapacités qui en résultaient (C. instr. crim., art. 634, modifié par la loi du 14 août 1885), il est clair que l'administration ne pourrait se fonder sur une condamnation antérieure à cette mesure pour refuser un permis à la personne réhabilitée. — Gillon et Villepin, n. 169, p. 162; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 546; Chenu, p. 38, n. 9.

**713.** — L'amnistie n'efface pas seulement la condamnation; elle supprime, par une sorte de fiction légale, l'acte délictueux lui-même, qui est réputé n'avoir jamais été commis. Dans ces conditions, le condamné qui a bénéficié d'une amnistie se trouve, quant au droit d'obtenir un permis, dans la situation d'une personne qui n'aurait subi aucune condamnation. — Chenu, *loc. cit.* — *Contrà*, Paris, 20 nov. 1856, Potier, [*Journal des chasseurs*, 21e année, 1er sem., p. 66]

**714.** — La grâce est un acte par lequel le chef du pouvoir exécutif fait remise au condamné de la totalité ou d'une partie de sa peine, ou substitue une peine plus douce à une peine plus sévère; dans ce dernier cas, la grâce prend le nom plus approprié de commutation de peine. Cet acte de clémence n'efface pas la condamnation; il ne fait que l'atténuer ou dispenser de son exécution : il faut donc en conclure que l'incapacité relative créée par l'art. 6, L. 3 mai 1844, subsiste malgré la grâce. En cas de condamnation à l'emprisonnement, la remise ou la réduction de la peine a pour unique effet d'abréger la durée de la période pendant laquelle le permis peut être refusé; s'il s'agit d'une remise totale, le délai de cinq ans court du jour où la grâce est accordée : s'il s'agit d'une simple réduction, du jour où la peine atténuée a été complètement subie. Lorsqu'une amende est substituée à la prison, le point de départ des cinq années est la date du paiement de la somme fixée. Enfin, si la condamnation primitive consistait simplement en une peine pécuniaire, la remise totale fait courir le délai du jour où le dé-

cret de grâce a été rendu, et la remise partielle, de la date du paiement. La décision, toutefois, serait différente, si l'on adoptait l'opinion que nous avons combattue précédemment, d'après laquelle, en cas de condamnation à l'amende, le point de départ du délai de cinq ans serait tantôt le jour où le jugement est devenu définitif, tantôt celui où le condamné s'est acquitté (V. *suprà*, n. 703 et s.). — Chenu, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 547; Rogron, p. 100.

**715.** — Après avoir passé en revue les cas dans lesquels le préfet ou le sous-préfet a la faculté de refuser le permis de chasse, il convient d'examiner ceux dans lesquels le refus cesse d'être facultatif pour devenir obligatoire. La loi sur la police de la chasse classe les causes d'incapacité absolue d'obtenir un permis, en deux catégories différentes, suivant qu'elles présentent ou non un caractère pénal et, en quelque sorte, infamant. L'art. 7 énumère les cas d'incapacité absolue résultant de l'âge ou de l'état mental, et les cas d'incompatibilité; l'art. 8, les cas d'indignité résultant de certaines condamnations.

**716.** — L'enfant âgé de moins de seize ans accomplis ne peut, sous aucun prétexte, obtenir un permis de chasse; la prohibition de lui en délivrer un est absolue et ne comporte aucune dispense (L. 3 mai 1844, art. 7-1°). Cette interdiction peut sembler rigoureuse, car il est tel genre de chasse, la chasse à courre, par exemple, ou la chasse aux lapins, au moyen de furets et de bourses, qui peut être pratiquée par un enfant sans le moindre inconvénient. Mais le texte de la loi est formel. Si quelque doute pouvait s'élever à cet égard, il suffirait, pour le détruire, de se reporter à la discussion de l'art. 7, à la Chambre des députés; on constaterait que la Chambre a repoussé un amendement tendant à permettre aux mineurs d'obtenir un permis de chasse, à tout âge, avec l'assentiment de leurs parents. — V. Gillon et Villepin, n. 148, p. 147; Chardon, p. 66; Leblond, n. 108; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 578.

**717.** — L'émancipation n'a pas pour effet de supprimer cette incapacité. Ainsi, la femme âgée de moins de seize ans et émancipée par le fait de son mariage (C. civ., art. 476), et le jeune homme émancipé par son père ou par sa mère, à l'âge de quinze ans (C. civ., art. 477), ne pourraient se prévaloir de ce qu'ils sont relevés d'une partie des incapacités atteignant le mineur, pour se faire délivrer un permis de chasse.

**718.** — En règle générale, les mineurs âgés de plus de seize ans et de moins de vingt et un ne sont pas mieux traités que ceux d'un âge inférieur. En notre matière, cependant, leur incapacité n'est que relative. Un permis peut leur être délivré, si la demande en est faite par leur père, leur mère ou leur tuteur (L. 3 mai 1844, art. 7-2°); ceux-ci ne peuvent agir qu'à défaut l'un de l'autre. La mère n'a qualité pour intervenir que si le père est décédé, interdit ou absent; encore, dans ce dernier cas, faut-il que l'absence soit sérieuse; un éloignement momentané ne suffirait pas pour transférer à la mère les droits du père. — Petit, t. 1, p. 459, n. 304; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 581.

**719.** — La faculté pour le tuteur qui ne joint pas à sa qualité celle de père ou de mère, de solliciter la délivrance d'un permis de chasse en faveur de son pupille, ne lui est attribuée qu'autant que les ascendants du premier degré ont, l'un et l'autre, disparu, ou ont été frappés tous deux d'interdiction. Si le père ou la mère est encore vivant, présent et en état de donner son consentement, c'est à lui seul qu'il appartient, malgré la présence du tuteur, de formuler la demande. On considère, en effet, que le droit conféré aux parents par l'art. 7, L. 3 mai 1844, est un attribut de la puissance paternelle. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 582.

**720.** — Nous avons dit précédemment (*suprà*, n. 626), que les mineurs émancipés doivent être compris dans la dénomination générale de mineurs, et que l'individu émancipé et âgé de plus de seize ans, ne peut obtenir un permis de chasse qu'à la condition de se faire assister et autoriser par son curateur. — Gillon et Villepin, n. 150, p. 148; Petit, t. 1, p. 459, n. 305; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 579.

**721.** — Dans le cas où l'administration concevrait quelque doute sur l'âge réel d'un individu qui solliciterait la délivrance d'un permis, se disant âgé de plus de vingt et un ans, ou sur celui d'un mineur, que ses parents prétendraient âgé de plus de seize ans, elle serait en droit d'exiger la production de l'acte de naissance de l'impétrant. Elle serait également en droit d'obliger la personne qui demanderait un permis pour un mineur, à justifier qu'elle est l'ascendant du premier degré de ce mineur ou son tuteur, dans le cas où sa qualité serait insuffisamment établie (Circul. min. int., 20 mai 1844). — Gillon et Villepin, p. 435; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 580 et 582, dernier alin.

**722.** — Bien que le texte de l'art. 7 porte que le permis ne doit être délivré aux mineurs de seize à vingt et un ans que s'il est demandé pour eux par leur père, mère, tuteur ou curateur, porté au rôle des contributions, les auteurs, à l'unanimité, décident que, si le mineur est personnellement inscrit au rôle d'une contribution, le préfet ne peut repousser la demande formée en son nom, sous prétexte que la personne sous l'autorité de qui il se trouve n'y serait pas inscrite elle-même. Il n'y a pas de motifs, en effet, pour traiter, à ce point de vue, le mineur plus défavorablement que le majeur. D'ailleurs, les observations échangées à ce sujet, à la Chambre des députés, ne laissent aucun doute sur l'intention du législateur. Il faut ajouter que les contributions dont il est ici question sont toutes celles qui font l'objet de la confection d'un rôle nominatif. — Gillon et Villepin, n. 151, p. 149; Petit, t. 1, p. 459, n. 306; Berriat Saint-Prix, p. 69; Cival, p. 39, art. 7, n. 1; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 583.

**723.** — Il est certain qu'il serait infiniment dangereux de laisser des armes entre les mains d'un individu en état habituel d'imbécillité, de démence ou de fureur. Aussi, s'explique-t-on parfaitement la prohibition absolue faite aux préfets et aux sous-préfets de délivrer un permis aux personnes frappées d'interdiction (C. civ., art. 489). L'interdit ne peut obtenir un permis ni directement, ni par l'intermédiaire de son tuteur (L. 3 mai 1844, art. 7-3°). — Gillon et Villepin, n. 152, p. 151; Leblond, n. 111; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 584; Chenu, p. 39, n. 10.

**724.** — L'interdiction produit son effet du jour du jugement qui la prononce (C. civ., art. 502); conséquemment, le préfet ou le sous-préfet est tenu de refuser le permis à toute personne contre laquelle est intervenu un jugement de ce genre, encore que cette décision ne soit point définitive. L'intérêt de la sécurité publique justifierait, au besoin, cette solution, car il serait souverainement imprudent de laisser, pendant des mois peut-être, des armes à la disposition d'un aliéné. — Berriat Saint-Prix, p. 71, § 4; Leblond, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.;* Rogron, p. 96.

**725.** — Mais les exceptions étant de droit strict, on ne saurait étendre les termes de la loi. Il n'est question dans l'art. 7 que des interdits, c'est-à-dire des individus majeurs placés en tutelle en vertu d'une décision judiciaire à raison du dérangement de leurs facultés mentales; il est impossible de faire rentrer dans cette catégorie les personnes qui n'ont été l'objet d'aucun jugement d'interdiction, quand bien même elles seraient notoirement connues pour n'être pas saines d'esprit. Il y a là un danger, sans doute, auquel on peut, cependant, parer en partie, grâce au pouvoir reconnu aux préfets par l'art. 18, L. 30 juin 1838, sur les aliénés, d'ordonner d'office le placement, dans un établissement d'aliénés, de toute personne en état de démence susceptible de compromettre par ses actes l'ordre public et la sûreté des personnes. — Gillon et Villepin, n. 152 et 153, p. 151; Duvergier, p. 120; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46; Leblond, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 585; Chenu, *loc. cit.*

**726.** — Cependant, M. Chardon (p. 67) pense que le permis de chasse pourrait être refusé aux personnes qui sont dans un état complet d'insanité mentale, bien que leur interdiction ne soit pas prononcée; il estime que les préfets peuvent puiser ce droit dans le n. 6, art. 3, tit. 2, L. 16-24 août 1790, qui leur fait un devoir de prendre des mesures pour prévenir les événements fâcheux occasionnés par les insensés et les furieux. Mais c'est là une opinion qui paraît isolée.

**727.** — Il est clair que, sous le nom d'interdits, la loi ne comprend pas les individus pourvus d'un conseil judiciaire (C. civ., art. 499 et 513). L'incapacité relative dont ces individus sont frappés est motivée par les dépenses excessives auxquelles ils se sont livrés. Mais la prodigalité n'est pas la folie, et l'on peut être un dissipateur, sans être pour cela hors d'état de manier des armes avec prudence. — Gillon et Villepin, n. 152, p. 151; Petit, t. 1, p. 459, n. 307; Leblond, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**728.** — La disposition relative aux interdits a trait exclusivement aux personnes dont l'interdiction a été prononcée par la juridiction civile. Elle ne concerne pas les individus en état d'interdiction légale. Il était inutile de se préoccuper de cette catégorie d'interdits, attendu que les condamnations qui les atteignent emportent privation du droit de port d'armes (C. pén., art. 34-5°), et que, dès lors, ils sont déclarés, par l'art. 8-3°, déchus du droit d'obtenir un permis de chasse.

**729.** — L'art. 7-4° prive de la faculté d'obtenir un permis les gardes champêtres et forestiers des communes et des établissements publics, ainsi que les gardes forestiers de l'Etat et les gardes-pêche. L'interdiction, pour les préfets ou les sous-préfets, de leur délivrer un permis est fondée sur l'incompatibilité qui existe entre l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues et la pratique de la chasse. Chargés de surveiller les chasseurs et de dresser contre eux des procès-verbaux en cas de délit, on a pensé qu'il était plus sage de ne pas les exposer à la tentation de se mettre eux-mêmes en faute, en les plaçant entre leur devoir et leur plaisir. — V. Gillon et Villepin, n. 157, p. 153; Chardon, p. 69; Leblond, n. 112.

**730.** — Il faut remarquer, une fois pour toutes, que l'énumération de l'art. 7-4° est limitative. La prohibition ne s'applique donc qu'aux agents qui sont mentionnés expressément. Elle ne concerne pas les gardes forestiers ni les gardes champêtres des particuliers. Outre que ces gardes, n'étant pas visés par l'article en question, sont dans le droit commun, il résulte d'un échange d'observations qui a eu lieu à la Chambre des députés, lors de la discussion de la loi, que l'on a positivement entendu les distinguer de leurs collègues au service de l'Etat ou des communes. D'ailleurs, ils ne relèvent que de leurs maîtres; c'est à ces derniers à apprécier si la chasse est ou n'est pas de nature à les détourner des devoirs de leur charge (Circ. min. int , 20 mai 1844 : Gillon et Villepin, p. 436). — Loiseau et Vergé, p. 23, note, § 2; Lavallée et Bertrand, p. 78; Gillon et Villepin, n. 160, p. 155; Petit, t. 1, p. 460, n. 308; Berriat Saint-Prix, p. 71; Chardon, p. 69; Camusat-Busserolles, p. 82; Leblond, n. 112, p. 111; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 586; de Neyremand, p. 317, n. 3; Chenu, p. 41, n. 12.

**731.** — A ce propos, le ministre de l'Intérieur, dans sa circulaire du 20 mai 1844 (Gillon et Villepin, *loc. cit.*), a cru devoir recommander aux maires, en cas de demande de permis formée par un garde particulier, d'exiger de cet agent qu'il justifie du consentement du propriétaire qui l'a commissionné. Mais c'est ajouter à la loi que de prescrire une pareille exigence. En réalité, le préfet ou le sous-préfet n'a aucune justification à réclamer du garde particulier qui demande un permis; sauf au propriétaire au service duquel ce garde se trouve à lui retirer sa commission s'il désapprouve sa conduite. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 586. — *Contrà*, Viel, p. 26; Leblond, *loc. cit.*

**732.** — Le garde-vente ou garde-coupe, c'est-à-dire l'agent chargé par l'adjudicataire d'une coupe à exploiter dans un bois de la surveillance de cette coupe, n'est, en somme, qu'un garde particulier. Il lui est donc possible d'obtenir un permis de chasse (Circ. min. Int., 22 juill. 1851, § 3). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 587.

**733.** — L'expression de garde champêtre doit être prise dans son acception la plus large. Elle comprend, d'une manière générale, tous les agents préposés à la surveillance de la police rurale et à la conservation des biens et des fruits de la campagne, qu'ils soient nommés à titre permanent ou temporaire. Ainsi, les gardes-messiers, que les communes ou les particuliers, dans certaines localités, investissent au moment où les récoltes approchent de leur maturité, de la surveillance des moissons, et les gardes-vignes, institués pour prévenir ou constater les délits qui pourraient être commis dans les vignes avant et pendant la vendange, doivent être assimilés aux gardes champêtres communaux. — Gillon et Villepin, n. 158, p. 153; Berriat Saint-Prix, p. 71, § 5; Camusat-Busserolles, p. 81; Chardon, p. 69; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 591.

**734.** — Bien que l'art. 7-4° ne parle que des gardes-forestiers de l'Etat, des communes et des établissements publics, il semble que la défense qui est faite de leur délivrer un permis doive être étendue aux brigadiers forestiers. En effet, dans le langage courant, l'expression *gardes forestiers* comprend non seulement les simples gardes mais encore les brigadiers, et les documents législatifs ne font, en général, entre ces préposés forestiers aucune distinction. D'ailleurs, si les brigadiers ont dans leurs attributions le contrôle du personnel inférieur, la plupart d'entre eux ont, en outre, comme les simples gardes, un triage à surveiller; dès lors, les motifs qui ont fait décréter l'incapacité de ces derniers conservent, en ce qui les concerne, toute leur valeur (V. Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3). Cependant, la majorité des auteurs, se fondant sur les déclarations faites à la Chambre des députés avant le vote de l'article, décide que la prohibition ne s'applique qu'aux simples gardes; ce qui n'enlève pas à l'administration des forêts le droit dont elle use, d'ailleurs, d'interdire la chasse aux brigadiers comme aux agents non gradés, par mesure d'ordre intérieur. — Gillon et Villepin, n. 159, p. 154; Petit, t. 1, n. 309; Camusat-Busserolles, p. 82; Berriat Saint-Prix, p. 71; Cival, p. 41, n. 6; Leblond, n. 112; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 587.

**735.** — D'après les mêmes auteurs, la prohibition ne concernait pas davantage les gardes à cheval. Depuis que ces gardes ont été supprimés par l'Ordonnance du 25 juill. 1844 et remplacés par les gardes généraux adjoints, ce que l'on disait d'eux doit s'appliquer à ces derniers. Toutefois, la circulaire précitée du 22 juill. 1851 prescrit de ne faire aucune différence entre eux et les simples gardes, au point de vue de l'obtention d'un permis. — Mêmes auteurs.

**736.** — Dans tous les cas, rien ne s'oppose à ce que les agents forestiers autres que les gardes, tels que conservateurs, inspecteurs, inspecteurs-adjoints, gardes généraux, se fassent délivrer un permis; sans préjudice de l'application des prescriptions réglementaires qui leur interdisent de chasser dans les bois situés dans l'étendue de leur circonscription et soumis au régime forestier. — Sol. min., n. 14, [S. 46.2.343] — Cival, p. 41, n. 5; Chenu, p. 41, n. 12. — V. *suprà*, n. 77.

**737.** — Les gardes forestiers de l'Etat ou des communes et les gardes champêtres municipaux qui sont, en même temps, commissionnés par des particuliers ne peuvent s'autoriser de la charge accessoire qui leur est confiée pour obtenir un permis de chasse. En effet, malgré les fonctions supplémentaires qu'ils sont autorisés à remplir, ils n'en conservent pas moins leur titre primitif et principal d'agents de l'Etat ou des communes. — Sol. min., n. 15, [S. 46.2.343] — Cival, p. 40, n. 3.

**738.** — Il faut ajouter que les gardes auxquels la chasse est ainsi interdite n'en ont pas moins le droit de porter des armes pour leur défense personnelle. Ce droit appartient également aux gardes particuliers qui ne seraient pas titulaires d'un permis de chasse. D'ailleurs, il n'y a pas à distinguer, au point de vue du port des armes, entre le temps où la chasse est ouverte et celui où elle est fermée. L'ordonnance du 1er août 1827 autorise les gardes forestiers de l'Etat et des communes à porter un fusil à un coup. Aujourd'hui, ils sont armés d'un mousqueton de guerre, à canon rayé, tout à fait impropre à la chasse. — Sol. min., n. 16, [S. 46.2.343] — Berriat Saint-Prix, p. 71 et 72; Cival, p. 41, n. 7; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 593; Leblond, n. 113.

**739.** — Les incapacités sont limitées aux personnes spécialement désignées par la loi (V. *suprà*, n. 730). En conséquence, les gendarmes, gradés ou non, n'étant pas compris dans l'énumération de l'art. 7, il faut en conclure qu'ils peuvent obtenir un permis. Mais, dans la pratique, cette faculté reste, pour eux, à l'état purement platonique, car les instructions militaires leur défendent expressément, dans l'intérêt du service, de se livrer à l'exercice de la chasse (Circ. min. guerre, 8 sept. 1821). — Perrève, p. 343; Cival, p. 41, n. 8; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 590; de Neyremand, p. 317, n. 3; Chenu, p. 41, n. 12; Leblond, n. 112, p. 111.

**740.** — Les employés des douanes, gradés ou non, peuvent, comme les gendarmes, obtenir un permis. On avait proposé de les comprendre dans la prohibition édictée à l'égard des gardes-forestiers publics; mais l'amendement présenté dans ce but à la Chambre des députés, en 1844, n'a pas été adopté. — Gillon et Villepin, n. 161, p. 156; Loiseau et Vergé, p. 23, note, § 1; Petit, t. 1, n. 311, p. 461; Rogron, p. 98; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, p. 589.

**741.** — Les gardes-pêche sont, au point de vue de l'obtention du permis, dans la même situation que les gardes forestiers ou champêtres. Toutefois, il résulte des débats parlementaires qui ont précédé l'adoption de la loi, que les gardes de l'Etat sont seuls frappés d'incapacité : les gardes-pêche des communes, des établissements publics et des particuliers restent dans le droit commun. — V. Gillon et Villepin, n. 158 et 159, p. 153 et s.; Petit, t. 1, n. 310; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, p 155, n. 586.

**742.** — La prohibition prononcée par l'art. 7-4° est absolue, en ce sens que les agents qui en sont l'objet ne peuvent pas plus obtenir un permis en dehors de la circonscription où ils exercent leurs attributions que dans cette circonscription même. Mais, il est à peine besoin de le dire, l'incapacité cesse pour eux avec les fonctions qui l'avaient motivée. Ainsi, le garde forestier public démissionnaire, révoqué ou mis à la retraite, recouvre le droit

d'obtenir un permis de chasse à partir du jour où il quitte le service de l'Etat ou de la commune. — Petit, t. 1, n. 312; de Neyremand, p. 317, n. 4; Leblond, n. 112; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 592.

**743.** — Après avoir énuméré dans son art. 7 les catégories de personnes privées de la faculté d'obtenir un permis de chasse, mais pour lesquelles cette privation ne revêt pas les caractères d'une mesure pénale, la loi du 3 mai 1844 détermine, dans son art. 8, les cas dans lesquels le permis de chasse doit être refusé à certains individus pour cause d'indignité. Ces cas sont au nombre de trois : 1° privation du droit de port d'armes résultant d'une condamnation judiciaire; 2° inexécution des condamnations prononcées pour délit de chasse; 3° mise sous la surveillance de la haute police.

**744.** — La privation du droit de port d'armes est encourue par les individus à qui la dégradation civique a été infligée, soit à titre de peine principale, soit comme peine accessoire à une condamnation aux travaux forcés à perpétuité, aux travaux forcés à temps, à la détention, à la réclusion ou au bannissement (C. pén., art. 28, 34 et 35; L. 3 mai 1854, art. 2); elle est encourue également par les individus condamnés correctionnellement, à qui les tribunaux ont infligé accessoirement cette peine (C. pén., art. 42). L'obligation pour les préfets et sous-préfets de refuser un permis aux condamnés de cette catégorie cesse avec la cause qui l'avait fait naître. Si donc la privation du droit de port d'armes n'est que temporaire, le condamné peut, à partir du jour où elle prend fin, obtenir, de nouveau, qu'il lui soit délivré un permis de chasse, pourvu, d'ailleurs, qu'il ne se trouve dans aucun autre cas d'incapacité. — Gillon et Villepin, n. 165; Championnière, p. 53; Cival, p. 42, art. 8, n. 1; Petit, t. 1, p. 462, n. 315; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 594.

**745.** — Les tribunaux correctionnels peuvent aussi, en vertu de l'art. 18, L. 3 mai 1844, priver les individus condamnés pour délit de chasse du droit d'obtenir un permis. Cette déchéance peut être prononcée pour cinq ans au maximum. Tant qu'elle dure, celui qui en est atteint doit être assimilé au condamné privé du droit de port d'armes, et l'administration ne peut, sous aucun prétexte, lui délivrer un permis. — V. Leblond, n. 115, p. 113; Chenu, p. 40, n. 11. — V. *infrà*, n. 1677 et s.

**746.** — Le permis doit être refusé aux individus condamnés pour délit de chasse, tant qu'ils n'ont pas exécuté les condamnations prononcées contre eux. Il est admis par la doctrine que les condamnations dont il s'agit ici sont les condamnations pénales. Les réparations civiles accordées au plaignant ou à la partie lésée n'entrent pas en ligne de compte. Ainsi, le délinquant qui aurait subi la prison ou payé l'amende infligée par le tribunal pourrait se faire délivrer un permis, bien qu'il n'eût pas encore versé entre les mains de la partie civile la somme allouée à celle-ci à titre de dommages-intérêts. — Gillon et Villepin, n. 167, p. 160; Leblond, n. 114; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 595; Chenu, *loc. cit.*

**747.** — La loi exigeant, pour que le condamné soit relevé de son incapacité, l'exécution intégrale de toutes les condamnations prononcées contre lui pour délit de chasse, il n'y a pas à distinguer si les tribunaux ont appliqué la peine de l'amende ou celle de l'emprisonnement. Quelle que soit la peine, il est nécessaire qu'elle ait été subie. Il faut même aller plus loin et décider que le condamné reste sous le coup de la prohibition de l'art. 8, tant qu'il n'a pas acquitté les frais. Les insolvables, dispensés du paiement de l'amende et des frais, sur la production d'un certificat d'indigence, n'en sont pas moins déchus du droit d'obtenir un permis, car la dispense de subir la peine ne saurait équivaloir à son exécution effective. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 596. — On ne comprendrait pas, d'ailleurs, qu'un individu pût être autorisé à invoquer son indigence pour se dispenser de payer les amendes et les frais auxquels il a été condamné, et néanmoins être admis à pourvoir aux dépenses qu'entraîne l'obtention d'un permis de chasse.

**748.** — Il y a lieu de considérer comme exécutée la peine remise par voie de grâce, et, à plus forte raison, celle qu'une amnistie a rendue caduque, car cette dernière mesure efface non seulement la condamnation, mais le délit lui-même. La question de savoir si la prescription de la peine produit les mêmes effets que l'amnistie et la grâce, est plus délicate, car, en pareil cas, une faute est imputable au condamné qui ne s'est pas mis en règle avec la loi. Néanmoins, il paraît plus équitable de le soustraire à l'application de l'art. 8, car il faut remarquer qu'une fois la peine prescrite, il n'est plus possible à celui qui l'avait encourue de la subir, quand même il le désirerait, ce qui le priverait à tout jamais de la possibilité d'obtenir un permis; il serait dur d'infliger ainsi une déchéance perpétuelle pour une infraction peut-être de minime importance (V. Circ. min. int., 20 mai 1844). — Gillon et Villepin, p. 436; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 597.

**749.** — C'est à la personne qui, après avoir été condamnée pour infraction à la loi du 3 mai 1844, sollicite la délivrance d'un permis de chasse, à justifier qu'elle a exécuté les condamnations prononcées contre elle. Cette justification peut être faite au moyen de la production d'un certificat de libération, s'il s'agit de la peine de l'emprisonnement, ou d'une quittance du percepteur, si la condamnation consistait en une amende; la pièce justificative peut être remise au maire chargé de donner l'avis requis par l'art. 5 de la loi sur la police de la chasse, pour être jointe à la demande de permis, ou être adressée directement au préfet ou au sous-préfet. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n 599.

**750.** — D'ailleurs, l'administration a connaissance des condamnations prononcées pour délits de chasse par les extraits du casier judiciaire que les greffiers des tribunaux civils sont tenus de lui adresser; elle est également avisée de la non-exécution de ces condamnations par les états que les directeurs de l'enregistrement doivent lui remettre, chaque année, au mois d'août (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3; Circ. adm. enreg., 11 févr. 1849). — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 598.

**751.** — Il est superflu d'ajouter que les condamnations pour délits de chasse n'entraînent la déchéance du droit d'obtenir un permis qu'à partir du moment où elles sont devenues irrévocables. — V. *suprà*, n. 701.

**752.** — Les condamnés placés sous la surveillance de la haute police étaient privés du droit d'obtenir un permis par l'art. 8-3° de la loi sur la police de la chasse. La loi du 27 mai 1885 (art. 19) ayant supprimé cette peine et l'ayant remplacée par la défense faite au condamné de paraître dans certains lieux dont l'interdiction lui est signifiée par le gouvernement avant sa libération, l'interdiction de séjour entraîne, aujourd'hui, pour celui qui en est frappé, la même déchéance qui atteignait, précédemment, les individus placés sous la surveillance de la haute police. Il est défendu aux préfets et aux sous-préfets de leur accorder un permis, tant qu'ils sont sous le coup de la mesure administrative dont ils ont été l'objet. — Chenu, p. 40, n. 11.

**753.** — Une hypothèse qu'il est nécessaire de prévoir, bien que la réalisation en devienne, forcément, de plus en plus rare chaque jour, est celle où un individu solliciterait la délivrance d'un permis de chasse, après avoir subi, avant la promulgation de la loi du 3 mai 1844, une condamnation aux termes de laquelle il se trouverait privé de ce droit. Les auteurs admettent, pour la plupart, que la privation du droit d'obtenir un permis de chasse, absolue ou relative, est plutôt une mesure de police commandée par un intérêt de sûreté générale qu'une peine ou une aggravation de peine. En conséquence, ils pensent que l'individu ayant encouru la condamnation en question, antérieurement à la loi de 1844, est frappé des incapacités édictées par cette dernière loi, sans que l'on puisse invoquer en sa faveur le principe d'après lequel les lois pénales n'ont pas d'effet rétroactif (Circ. min. int., 20 mai 1844 : Gillon et Villepin, p. 436). — Petit, t. 1, p. 464, n. 322; Gillon et Villepin, n. 143, p. 140 et 168, p. 162; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 548.

**754.** — Les pouvoirs attribués aux préfets et aux sous-préfets, en ce qui concerne la délivrance des permis de chasse, sont fort étendus et pourraient donner lieu à des actes d'arbitraire, s'ils n'étaient tempérés par la faculté reconnue aux intéressés de se pourvoir contre les décisions prises à leur préjudice. Au point de vue du recours qui peut être ainsi formé, il y a lieu de distinguer entre les cas où le refus de permis est facultatif et ceux où il est obligatoire.

**755.** — La personne à qui le permis a été refusé parce qu'elle se trouvait comprise dans une des catégories déterminées par l'art. 6 de la loi de 1844 (V. *suprà*, n. 686 et s.), peut s'adresser, par la voie gracieuse, au supérieur hiérarchique du fonctionnaire qui a formulé le refus, pour obtenir que la décision prise à son égard soit réformée. Si la décision émane d'un sous-préfet, l'impétrant a la faculté de se pourvoir devant le préfet, et celui-ci peut, en vertu de l'art. 7, Décr. 13 avr. 1861, qui lui confère le pouvoir d'annuler ou de réformer les actes de ses subordon-

nés, faire droit à la demande. En dernière analyse, la réclamation peut être portée devant le ministre de l'Intérieur lui-même. Si le refus de permis est le fait d'un préfet, agissant comme chef administratif d'un arrondissement, le ministre peut être saisi directement de la question et la trancher dans le sens qui lui paraît le plus équitable. Ce recours, qui est de droit commun en matière administrative, a été formellement garanti aux intéressés lors de la discussion de la loi. — V. Gillon et Villepin, n. 146, p. 144; Petit, t. 1, p. 450, n. 289; Championnière, p. 46; Berriat Saint-Prix, p. 61; Cival, p. 39, n. 12; Leblond, n. 101; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 540; Chenu, p. 37.

**756.** — Mais la décision du ministre, quelle qu'elle soit, n'est pas susceptible d'être attaquée par la voie contentieuse, devant le Conseil d'Etat. L'administration, en effet, jouit de la liberté la plus absolue quant à l'appréciation des circonstances qui rendent, en fait, la délivrance du permis opportune ou inopportune. La détermination qu'elle prend à cet égard échappe donc nécessairement au contrôle de ce haut tribunal administratif. Toutefois, il y aurait matière à pourvoi en Conseil d'Etat si l'impétrant prétendait que c'est à tort que le préfet ou le sous-préfet l'a considéré comme ayant encouru la déchéance prévue par l'art. 6 de la loi sur la police de la chasse; il s'agirait là, en effet, de l'interprétation et de l'application d'un texte législatif, ce qui donnerait à la réclamation un caractère incontestablement contentieux. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Bizet, [S. 68.2.91, P. adm. chr., D. 67.3.98] — *Sic*, Leblond, n. 101, p. 103; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 542; Chenu, p. 37.

**757.** — Le refus de permis, dans le cas où il est obligatoire pour les préfets et sous-préfets (L. 3 mai 1844, art. 7 et 8), peut donner lieu à un premier recours gracieux, formé devant l'autorité hiérarchiquement supérieure, et, si ce recours est rejeté, à un pourvoi contentieux devant le Conseil d'Etat. On ne saurait, du reste, fonder le pourvoi que sur une violation de la loi résultant de ce que le requérant aurait été traité comme incapable ou indigne, bien qu'en réalité sa capacité fût entière. — Mêmes auteurs.

**758.** — Les conséquences de la délivrance d'un permis de chasse accordé, par erreur ou par surprise, à une personne qui se trouvait dans un des cas où le permis peut ou doit être refusé, sont différentes selon que le refus était obligatoire ou facultatif pour l'administration. Dans ce dernier cas, c'est-à-dire si le refus n'était que facultatif, l'impétrant n'étant frappé ni d'incapacité, ni d'indignité, le permis qui lui a été délivré est parfaitement valable et ne peut lui être retiré. En effet, c'était à l'autorité chargée de la délivrance à s'éclairer préalablement sur la position du pétitionnaire; si elle ne l'a pas fait, ou si elle a pris des renseignements insuffisants, elle ne saurait en rendre ce dernier responsable, ni lui en faire supporter les conséquences (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3). — Berriat Saint-Prix, p. 75; Petit, t. 1, p. 466, n. 323; Leblond, n. 117; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, p. 544; Rogron, p. 102. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 170, p. 163.

**759.** — Mais si le refus était obligatoire, la décision devrait être différente. Le préfet ou le sous-préfet aurait alors le droit de retirer le permis délivré par inadvertance ou à la suite de manœuvres ayant eu pour objet de le tromper sur la situation réelle de l'impétrant. Le droit de retrait ne saurait être contesté à l'Administration, car un acte administratif fait en violation d'un texte précis et impératif peut toujours être rapporté. Il est impossible d'admettre que l'erreur d'un fonctionnaire ait pour conséquence d'annuler la loi ou d'en suspendre les effets. — Circul. du ministre de l'Intérieur du 20 mai 1844, [Gillon et Villepin, p. 437] — Circul. du ministre de l'Intérieur du 22 juill. 1851, § 3. — Trib. corr. Nogent-sur-Seine, 3 nov. 1866, G..., [D. 68.3.75] — Trib. corr. Carpentras, 3 nov. 1892, Teste, [*Gaz. des trib.*, 4 déc. 1892] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 163; Berriat Saint-Prix, p. 75; Cival, p. 42, n. 15, et p. 43, n. 5; Leblond, n. 117; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 544, note, et n. 569; Chenu, p. 42. — *Contrà*, Petit, t. 1, p. 467.

**760.** — Le retrait du permis est opéré par un arrêté du préfet ou du sous-préfet prononçant l'annulation de cet acte. L'arrêté est communiqué aux maires et au commandant de la gendarmerie de la circonscription; il est notifié à l'intéressé, qui est invité à restituer la formule qui lui a été remise; en cas de refus de sa part de se conformer à cette invitation, avis en est donné aux agents préposés à la répression des délits de chasse. L'individu à qui un permis délivré par erreur a été retiré, ne peut, après avoir reçu notification de l'arrêté de retrait, se livrer à l'exercice de la chasse sans tomber sous le coup de l'art. 11-1°, L. 3 mai 1844 (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3). — Trib. corr. Carpentras, 3 nov. 1892, précité.

**761.** — Le retrait du permis peut, suivant les circonstances, donner lieu ou non au remboursement des droits. Si l'impétrant était de bonne foi, c'est-à-dire s'il ignorait qu'il fût incapable ou indigne d'obtenir un permis, et s'il n'a rien fait pour surprendre la religion du préfet ou du sous-préfet, celui-ci peut, dans l'arrêté de retrait, ordonner la restitution de la somme précédemment versée. Au contraire, si le titulaire du permis l'a obtenu, sachant pertinemment quelle était sa situation, s'il a tu volontairement cette situation ou s'il l'a dissimulée à l'aide d'artifices quelconques, sa mauvaise foi doit entraîner pour lui la perte des droits acquittés antérieurement (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 3). — Chenu, p. 43. — *Contrà*, Perrève, p. 29.

**762.** — Ici se pose la question de savoir si la personne incapable ou indigne, à qui un permis de chasse a été délivré par erreur, peut s'en servir, tant que le retrait ne lui en a pas été signifié. Autrement dit, le titulaire d'un permis obtenu par surprise et en violation de la loi peut-il, tant que cette pièce est laissée en sa possession, faire acte de chasse sans encourir les pénalités dont sont frappés ceux qui chassent sans permis? Un certain nombre d'auteurs soutiennent la négative. Ils déclarent que le permis de chasse suppose la faculté de chasser mais ne la crée pas; que les individus auxquels le permis doit être refusé sont frappés d'une incapacité radicale et absolue de chasser et que le permis délivré malgré les dispositions formelles de la loi ne peut avoir pour effet de les relever de la déchéance prononcée contre eux. Quelques cours d'appel se sont ralliées à cette opinion et ont décidé que l'incapable ne pouvait s'autoriser, pour chasser, du permis délivré par inadvertance, alors même qu'il n'aurait employé aucune manœuvre frauduleuse pour l'obtenir. — Rouen, 30 nov. 1844, Lenoble, [S. 45.2.104, P. 44.2.663, D. 45.2.41] — Douai, 7 mars 1853, [cité par Petit, t. 1, p. 468] — Angers, 19 janv. 1862, Dalifard, [S. 62.2.400, P. 63.400, D. 62.2.70] — *Sic*, Camusat-Busserolles, p. 83 et 84; Gillon et Villepin, n. 170.

**763.** — Mais l'opinion contraire paraît mieux fondée. On peut répondre, en effet, que la loi considère comme un délit le fait de chasser sans permis et non celui d'en obtenir un contrairement aux prohibitions qu'elle édicte; elle interdit de délivrer un permis à certaines catégories de personnes, mais elle ne prive pas directement ces personnes du droit de chasser. D'ailleurs, en matière de droit pénal, il n'est pas permis de raisonner par voie d'extension ou d'analogie; les textes doivent être appliqués strictement. Ce que la loi défend, c'est la chasse sans permis; or, dans l'espèce, le prétendu délinquant en possède un. Cette doctrine a pour elle l'appui de la Cour de cassation. — Cass., 28 janv. 1858, Serre, [S. 58.1.485, P. 58.388, D. 58.1.232]; — 30 mai 1873, Guizard, [S. 73.1.344, P. 73.829, D. 73.1.318] — Trib. corr. Guéret, 8 mars 1873, [*Gaz. des trib.*, 12 mars 1873] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 75; Petit, t. 1, p. 466; Rogron, p. 101; Championnière, p. 88 et 89; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46; de Neyremand, p. 393, n. 5; Viel, p. 27; Leblond, n. 117; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 574; Chenu, p. 42.

**764.** — Il a été jugé, notamment, qu'un garde champêtre, à qui un permis avait été délivré par erreur, sans qu'on pût lui reprocher aucun acte de nature à tromper l'administration sur sa qualité, était en droit de chasser et ne pouvait être poursuivi en vertu de l'art. 11-1°, L. 3 mai 1844, tant que le retrait du permis ne lui avait pas été notifié. — Cass., 28 janv. 1858, précité. — *Contrà*, Rouen, 30 nov. 1844, précité. — Angers, 19 janv. 1862, précité.

**765.** — Quelques-uns des auteurs qui partagent l'opinion de la Cour suprême semblent admettre que l'individu poursuivi pour avoir utilisé un permis obtenu par lui malgré son incapacité ou son indignité, devrait être condamné s'il avait employé la ruse ou le mensonge pour se le faire délivrer. Toutefois, MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée pensent, avec raison, que, dans ce cas même, l'acquittement serait de droit, sauf à l'inculpé à être poursuivi à raison des manœuvres frauduleuses mises en usage, si elles constituaient un délit de droit commun, par exemple si l'impétrant avait produit un faux certificat de libération dans le but de prouver qu'il avait exécuté les condamnations pour délit de chasse prononcées antérieurement contre lui (L. 3 mai 1844, art. 8-2°).

— Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 576. — *Contrà*, Viel, *loc. cit.;* Jullemier, *loc. cit.;* Championnière, *loc. cit.*

**766.** — Lorsqu'une personne, après avoir obtenu un permis de chasse, se trouve, au cours de l'année pour laquelle il a été délivré, frappée d'une des incapacités prévues par les art. 7 et 8 de la loi de 1844, on peut se demander s'il est possible de le lui retirer, ou, dans le cas où elle refuserait de le remettre, de la déclarer déchue des droits attachés à sa possession. En faveur de la négative, on fait observer que la loi défend seulement de délivrer un permis aux individus qui se trouvent dans certaines conditions déterminées, et que ce serait ajouter à son texte et lui donner une portée qu'il n'a pas en en aggravant la rigueur, que de permettre l'annulation d'un permis accordé à un individu qui était parfaitement capable d'en obtenir un, lorsque celui qu'il possède lui a été délivré. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 571 et 572.

**767.** — Les partisans de l'affirmative répondent que la prohibition faite par la loi de délivrer un permis à certaines catégories de personnes est une mesure de sécurité et d'ordre public, et que les individus compris dans l'une ou dans l'autre de ces catégories sont considérés comme étant dans l'impossibilité de faire usage d'un permis, à raison soit de leur état mental, soit de la nature de leurs fonctions, soit enfin de leur indignité. Dès lors, il importe peu que les faits servant de fondement à cette incapacité se soient produits postérieurement à la délivrance du permis. L'application du système contraire présenterait d'ailleurs de très-graves inconvénients. Il y aurait quelque chose de choquant à voir un individu privé par décision judiciaire du droit d'obtenir un permis continuer à chasser malgré la sentence rendue contre lui. D'autre part, il serait absurde et dangereux de permettre à un aliéné frappé d'interdiction de continuer à chasser sous prétexte qu'il a obtenu un permis quand il était sain d'esprit. On dit, il est vrai, que le préfet a la faculté de faire interner cet interdit dans un établissement d'aliénés, en vertu de l'art. 18, L. 30 juin 1838; mais c'est là une ressource suprême, à laquelle on ne doit recourir que dans les cas graves, et il paraît beaucoup plus simple et plus humain de retirer le permis que d'en venir à cette extrémité. — Chenu, p. 42. — V. aussi Berriat Saint-Prix, p. 51.

**768.** — Le retrait du permis en pareil cas ne paraît pas devoir donner lieu à la restitution des droits, car c'est une circonstance indépendante du fait de l'Administration qui motive la mesure. La personne qui en est l'objet, et qui d'ailleurs a pu légitimement profiter du permis tant qu'elle est restée capable, ne semble pas avoir plus de droit à réclamer le remboursement de la somme qu'elle a versée, que le chasseur qui, par suite d'une maladie, se trouverait pendant une partie de l'année, dans l'impossibilité d'utiliser le permis qui lui aurait été délivré.

**769.** — Mais nous pensons qu'en principe l'intervention de l'administration est nécessaire pour dépouiller le titulaire du permis des droits que cet acte lui conférait. En effet, ainsi que nous l'avons dit précédemment (*suprà*, n. 763), la loi ne voit un délit que dans le fait de chasser sans permis. Or, il est difficile d'admettre, si ce n'est en vertu d'une fiction, qu'un simple changement de situation suffise pour qu'un individu soit réputé n'être plus en possession du titre sur lequel était fondé son droit, alors que ce titre est encore entre ses mains et n'a été ni retiré, ni annulé par l'autorité dont il émane, et une fiction ne peut créer un délit, ni servir de base à une condamnation pénale. Il faut donc décider que le titulaire d'un permis, devenu incapable, peut continuer à chasser sans s'exposer à une condamnation, tant que le retrait ne lui en a pas été notifié par l'autorité administrative. — Championnière, p. 89; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46. — V. aussi Chenu, *loc. cit.*

**770.** — Cependant il faut faire exception pour le cas où la privation du droit d'obtenir un permis serait la conséquence d'une condamnation prononcée en vertu de l'art. 18, L. 3 mai 1844 (V. *infrà*, n. 1677 et s.). Dans ce cas spécial, la privation du droit d'obtenir un permis de chasse implique la privation du droit de chasse lui-même, de telle sorte que l'individu frappé de déchéance à cet égard ne peut, à partir du moment où il a encouru cette incapacité, se prévaloir, pour chasser, d'un permis délivré antérieurement. — Paris, 20 nov. 1856, Potier, [*Journ. des chasseurs*, 21[e] année, 1[er] semestre, p. 66] — Amiens, 5 févr. 1857, [*J. du dr. crim.*, 1867, p. 59] — Nancy, 29 févr. 1864, Drost, [S. 64.2.98, P. 64.122, D. 64.2.219] — Amiens, 21 mai 1874, Berthe, [S. 74.2.136, P. 74.601, D. 74.2.196] — Rouen, 3 déc. 1880, Thibout, [S. 81.2.14, P. 81.1.101, D. 82.5.75]; — 11 déc. 1880, [*Gaz. des trib.*, 9 janv. 1881] — Trib. corr. Compiègne, 25 oct. 1887, [J. *La Loi*, 12 févr. 1888] — *Sic*, Camusat-Busserolles, p. 83 et 84; Chardon, p. 80; Duvergier, p. 122; de Neyremand, p. 392, n. 4; Leblond, n. 116. — V. aussi Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 4[e] série, p. 44.

**771.** — Les permis de chasse sont personnels (L. 3 mai 1844, art. 5, § 3); il en résulte qu'ils ne peuvent être utilisés par d'autres que ceux à qui ils ont été délivrés; on ne peut ni les prêter, ni les céder. Ainsi, une femme mariée n'est pas admise à chasser avec le permis obtenu par son mari. — Trib. corr. Cambrai, [*Gaz. des trib.*, 21 nov. 1859] — *Sic*, Leblond, n. 91; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 510; Chenu, p. 32, n. 6.

**772.** — Une mère surprise en action de chasse, et poursuivie pour délit de chasse sans permis, ne saurait pas davantage alléguer pour excuse qu'elle opérait pour le compte de son fils et que celui-ci était en possession d'un permis. — Toulouse, 8 janv. 1846, F[e] Bégué, [S. 47.2.135, P. 47.1.477, D. 47.5.71]

**773.** — De ce que le permis est personnel, il faut conclure qu'il ne couvre que les actes de chasse pratiqués par celui qui en a obtenu la délivrance. Il est clair que le propriétaire d'une chasse qui serait titulaire d'un permis ne pourrait prétendre mettre, par ce fait, à l'abri de poursuites correctionnelles ceux de ses invités qui n'en posséderaient pas.

**774.** — Cependant, il est admis que tout chasseur peut se faire assister d'auxiliaires pour l'accomplissement de certains actes de chasse; ces auxiliaires n'ont pas besoin de permis pourvu que celui qui les emploie en ait obtenu un, et qu'eux-mêmes ne fassent pas acte de chasse. Nous avons indiqué plus haut les cas dans lesquels les auxiliaires sont réputés faire acte de chasse; il suffira de se reporter aux explications qui ont été données pour savoir quelles sont les circonstances où la possession personnelle d'un permis leur est nécessaire. — V. *suprà*, n. 345 et s.

**775.** — L'art. 154, C. pén. (modifié par la loi du 13 mai 1863) punit d'un emprisonnement de trois mois à un an tout individu qui a fait usage d'un permis de chasse délivré à un autre nom que le sien. La même peine est applicable à quiconque s'est fait délivrer un permis sous un nom supposé.

**776.** — Le fait de fabriquer un faux permis de chasse, de falsifier un permis originairement valable, par exemple en changeant le nom du titulaire, ou d'utiliser sciemment un permis de chasse fabriqué ou falsifié entraîne un emprisonnement de six mois au moins et de trois ans au plus (C. pén., art. 153, modifié par la loi du 13 mai 1863).

**777.** — Les permis de chasse sont valables pour tout le territoire de la République, sans qu'il soit nécessaire de les soumettre au visa du préfet, lorsqu'on change de département (L. 3 mai 1844, art. 5, § 3). — V. Leblond, n. 93.

**778.** — L'île de Corse formant un des départements français et étant soumise, à ce titre, à la loi du 3 mai 1844, il est hors de doute que les permis délivrés sur le territoire continental de la France y sont valables, et réciproquement. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 526; Chenu, p. 33, n. 7.

**779.** — La question s'était posée de savoir si le permis de chasse délivré en France était valable en Algérie, et si le permis de port d'armes délivré en Algérie, conformément à l'arrêté du gouverneur général, du 5 déc. 1834, pouvait être employé en France. La difficulté provenait de ce que la loi du 3 mai 1844 n'avait pas été étendue au territoire algérien. — V. Cass., 17 nov. 1849, X..., [S. 51.2.11, P. 50.1.34, D. 50.5.19] — Mais, depuis qu'un décret du 22 nov. 1850 (V. *infrà*, n. 2000) a rendu la loi française exécutoire dans cette colonie, il est incontestable que les permis obtenus en France sont valables en Algérie, comme les permis délivrés en Algérie produisent leur effet dans tous les départements français. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 527; Chenu, p. 33, n. 7. — *Contrà*, Cival, p. 31.

**780.** — Les permis de chasse sont valables pour un an seulement (L. 3 mai 1844, art. 5, § 3). A l'époque où la pratique administrative autorisait le versement des droits postérieurement à la délivrance du permis, on s'était demandé quel était le point de départ de la période d'un an pour laquelle ils étaient valables. Les uns le fixaient à la date de l'acquittement des droits, les autres au jour même où le préfet avait apposé sa signature au bas de la formule. Cette dernière opinion était celle de la Cour de cassation. — Cass., 24 sept. 1847, Reymond, [S. 48.1.408, P. 48.1.340, D. 47.4.73]; — 4 mars 1848, Claverie, [S. 48.1.407, P. 49.1.622, D. 48.5.46]; — 24 sept. 1848, Aubert, [S. 48.1.

406, D. 48.5.46; — 7 juill. 1849, Robert, [S. 50.1.240, P. 50.1.167, D. 49.5.41] — Caen, 8 mai 1845, Demonceaux, [D. 45.4.73] — Montpellier, 12 oct. 1846, Sarmet, [D. 47.4.73] — Angers, 8 janv. 1849, Héron, [S. 49.2.112, P. 49.1.253, D. 49.2.47] — Limoges, 8 déc. 1849, Poux, [P. 51.1.209, D. 54.2.179] — *Contrà*, Bordeaux, 4 févr. 1846, Bruils, [S. 46.2.240, P. 46.1.741, D. 46.4.60]

**781.** — Mais, depuis qu'une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 30 juin 1849, a prescrit aux préfets et aux sous-préfets de ne délivrer de permis qu'aux impétrants qui joindraient à leur demande la quittance du percepteur, aucune difficulté ne paraît devoir s'élever à ce sujet. La période d'une année, pendant laquelle le permis est valable, part du jour où le permis a été revêtu de la signature du fonctionnaire chargé de la délivrance. — Rennes, 14 oct. 1853, [*Rec. de la cour de Rennes*, 1853, p. 195] — *Sic*, Leblond, n. 94; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 528 et 529.

**782.** — Du reste, aujourd'hui encore, on pourrait invoquer utilement la jurisprudence antérieure à la circulaire du 30 juin 1849, dans le cas où le permis aurait été, par erreur, délivré avant l'acquittement des droits. Ce serait la date de la signature et non celle du versement opéré entre les mains du percepteur qui servirait de point de départ au délai d'une année pendant lequel le permis conserverait sa valeur (V. *suprà*, n. 780).

**783.** — Quelques auteurs pensent que le permis ne doit produire ses effets qu'à partir du moment où il a été remis à l'impétrant. Ils s'appuient sur le texte de la loi; l'art. 1, en effet, déclare que nul ne peut chasser s'il ne lui a été délivré un permis de chasse par l'autorité compétente; ils ajoutent que cette solution s'impose, car, tant que le permis, même signé, est encore entre les mains du préfet ou du sous-préfet, celui-ci peut le retenir et l'annuler, s'il s'aperçoit que le pétitionnaire se trouve dans un des cas d'indignité ou d'incapacité prévue par la loi. Toutefois, ils considèrent la remise comme opérée, non seulement à partir du moment où l'intéressé est en possession de la pièce, mais encore à partir de celui où les bureaux s'en sont dessaisis, soit en la confiant au maire de la commune ou à un tiers pour la remettre au destinataire, soit en la déposant à la poste. — Trib. corr. Draguignan, 30 janv. 1845, Jordany, [J. *Le Droit*, 7 févr. 1845] — Trib. corr. Issoudun, 13 nov. 1861, Moronier, [*Gaz. des trib.*, 1er mars 1862] — *Sic*, Rogron, p. 15; de Neyremand, p. 392; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 188 (MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée semblent, toutefois, revenir sur leur opinion au n. 534); Chenu, p. 34.

**784.** — Cette exigence nous paraît exagérée. Si, d'une part, l'art. 1 interdit de chasser à quiconque n'a pas obtenu la délivrance d'un permis, d'autre part, l'art. 5 décide que le permis est valable pour une année entière. Or, obliger l'impétrant à s'abstenir de chasser tant que le permis ne lui a pas été remis, c'est, en fait, réduire le plus souvent, le temps pendant lequel la jouissance lui en est garantie. Sans parler du cas, qui peut se produire cependant, où, par suite d'un oubli ou d'une négligence, le permis, une fois signé, resterait plusieurs jours dans les bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture sans être envoyé, il faut reconnaître que la transmission régulière de la pièce au maire de la commune et la remise par ce magistrat à l'intéressé demande, en général, vingt-quatre ou quarante-huit heures : il en résulterait que le titulaire, contrairement à la loi, ne pourrait jouir pendant une année entière du permis qui lui a été délivré, la durée de l'année pendant laquelle le permis est valable étant calculée à partir de la date de la signature et non à partir de celle de la remise. Il est plus prudent, sans doute, de ne se mettre en chasse qu'après avoir reçu son permis; néanmoins, le chasseur qui a déposé une demande à l'effet d'en obtenir un peut, à ses risques et périls, chasser à partir du moment où il suppose que la pièce a été revêtue de la signature du préfet ou du sous-préfet; s'il est constaté que la signature n'a été donnée que postérieurement à l'acte de chasse, ou si la délivrance du permis signé est refusée pour un motif tiré de l'incapacité de l'impétrant, celui-ci encourt alors les peines portées contre le délit de chasse sans permis. — Trib. corr. Issoudun, 13 nov. 1861, précité. — V. aussi Angers, 8 janv. 1849, précité. *Journal des chasseurs*, 13e année, p. 238.

**785.** — Le jour de la délivrance du permis ou plutôt le jour où il a été signé par le fonctionnaire ayant mission de le délivrer, n'est pas compris dans le délai d'une année fixé pour sa durée. Ce point est aujourd'hui constant. Cependant, sous l'empire des décrets du 11 juill. 1810 et du 4 mai 1812, il avait été décidé que le permis de port d'armes de chasse n'était valable que pendant une année, y compris le jour de sa délivrance, de telle sorte qu'un permis délivré le 1er septembre d'une année cessait de pouvoir être utilisé à partir du 31 août au soir de l'année suivante. Mais il faut remarquer que le texte de l'art. 12, Décr. 11 juill. 1810, était ainsi conçu : « Les permis de port d'armes de chasse ne seront valables que pour un an, *à dater du jour de leur délivrance* ». Ces derniers mots semblaient indiquer que ce jour devait être compté dans l'année. La loi du 3 mai 1844 n'a pas reproduit ces expressions; dans son art. 5, elle s'exprime en ces termes. « Les permis de chasse seront valables... pour un an seulement ». Malgré cette différence de rédaction, un certain nombre d'auteurs ont soutenu que la décision concernant le permis de port d'armes devait continuer à s'appliquer au permis de chasse, car, disent-ils, s'il en était autrement, le permis pourrait servir, non pas seulement pendant une année, mais pendant une année plus un jour ou une fraction de jour. — Cass., 17 mai 1828, Aubry, [S. et P. chr.] — *Sic*, Championnière, p. 45; Gillon et Villepin, n. 131, p. 129; Petit, t. 1, p. 472; Houël, n. 102; Lavallée et Bertrand, p. 73; Perrève, p. 29; Loiseau et Vergé, p. 21; Le Berquier, *Le corps municipal*, p. 448.

**786.** — Mais cette opinion, combattue par les auteurs les plus récents, a contre elle également la jurisprudence. En principe, lorsqu'il s'agit de calculer un délai quelconque le *dies à quo* n'est pas compris dans la durée de la période qui fait l'objet du calcul. On pouvait, il est vrai, contester qu'il en fût ainsi à l'égard du permis de port d'armes, à raison des termes du décret du 11 juill. 1810; mais la loi de 1844 n'ayant point expressément déterminé le jour à partir duquel le permis de chasse serait valable, il n'y a aucune raison pour ne pas s'en référer au droit commun et pour écarter la règle générale. En vain dira-t-on que, dans ce système, le titulaire est admis à chasser quelques heures de plus que l'année. On peut répondre que la loi a entendu accorder aux chasseurs la jouissance d'une année pleine et entière, et que cette année serait forcément réduite de quelques heures, si le jour de la délivrance comptait dans sa durée. Entre une faible extension de la durée du permis et une réduction quelconque, il convient d'adopter l'interprétation la plus généreuse. En conséquence, la personne à qui un permis a été délivré le 1er septembre d'une année, par exemple, peut chasser avec le même permis, jusqu'au soir du 1er septembre de l'année suivante. — Cass., 22 mars 1850, Pasquet, [P. 51.2.423, D. 50.5.60] — Orléans, 14 oct. 1851, Léger, [P. 51.2.423, D. 51.5.74] — Aix, 16 janv. 1856, Faucon, [S. 56.2.70, P. 56.1.406, D. 57.5.50] — Pau, 15 déc. 1859, Urritsague, [S. 60.2.195, P. 61.111, D. 61.5.67] — Nîmes, 30 janv. 1862, Martinon, [S. 62.2.64, P. 62.272] — Toulouse, 21 janv. 1864, Fort, [S. 64.2.62, P. 64.553, D. 64.5.42] — Nîmes, 1er déc. 1864, Saint-Léger, [S. 65.2.176, P. 65.813, D. 65.2.163] — Paris, 12 oct. 1876, Plisson, [S. 77.2.12, P. 77.98] — Montpellier, 24 janv. 1865, Jambert, [S. 65.2.176, P. 65.813, D. 65.2.163] — Trib. corr. Beauvais, 4 nov. 1858, Descuinières, [*Journ. des chasseurs*, 23e année, 1er semestre, p. 140] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 49; Viel, p. 11; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 41; Leblond, n. 95, p. 94; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 532; Chenu, p. 34; *Journ. des chasseurs*, 20e année, p. 292; *L'école des communes*, 1885, p. 185, col. 1. — *Contrà*, Trib. corr. Caen, 18 sept. 1858, Morin, [*Journ. des chasseurs*, 23e année, 1er semestre, p. 70] — V. aussi Cival, p. 36, n. 23 et 24.

**787.** — Bien que le jour où le permis a été signé par le préfet ou le sous-préfet ne soit pas compris dans l'année pour laquelle il est délivré, néanmoins on admet généralement que l'impétrant a le droit de chasser à cette date; mais il ne peut le faire qu'après que l'acte a été revêtu de la signature de l'autorité compétente. Ainsi un individu surpris en action de chasse n'échapperait pas à des poursuites et à une condamnation en se faisant délivrer un permis le jour même, mais à une heure de la journée postérieure à celle où le fait a eu lieu. — Nancy, 17 nov. 1868, Beaudouin, [S. 70.2.209, P. 70.837, D. 69.2.118] — Rennes, 21 févr. 1883, X..., [S. 83.2.176, P. 83.1.895, D. 83.5.64] — Trib. corr. Gray, 23 déc. 1881, Landry, [D. 82.5.74] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 127; Perrève, p. 30, n. 4; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 178; Leblond, n. 97, p. 95; Chenu, p. 34.

**788.** — En principe, le permis couvre tous les faits de chasse exercés le jour de sa délivrance. En conséquence, le chasseur poursuivi pour avoir chassé sans permis doit être acquitté s'il

produit, à l'audience, un permis daté du jour où le prétendu délit aurait été commis et qu'il soit impossible d'établir que le fait a précédé la délivrance elle-même. Le doute, en pareil cas, doit lui profiter, comme il profite d'une façon générale à tout inculpé, quelle que soit la nature de l'infraction. — Nancy, 17 nov. 1868, précité. — Caen, 17 nov. 1869, Beauchef, [S. 70.2.209, P. 70.837, D. 70.5.52]

**789.** — Mais ce n'est là qu'une simple présomption qui tombe devant la preuve, administrée par le représentant du ministère public, que le fait incriminé a eu lieu avant la délivrance du permis. — Nancy, 17 nov. 1868, précité. — Rennes, 21 févr. 1883, précité.

**790.** — Cette présomption, toutefois, ne saurait être détruite par une présomption contraire, le doute, ainsi qu'il a été dit, devant s'interpréter en faveur de l'inculpé. Ainsi, l'heure plus ou moins matinale à laquelle le prévenu aurait été trouvé en action de chasse ne suffirait pas, à elle seule, pour l'établir en faute, à moins qu'il ne fût absolument certain qu'à pareille heure, la délivrance d'un permis était chose impossible. La décision dépend évidemment des circonstances. Plusieurs arrêts d'espèce ont été rendus sur ce point.

**791.** — Il a été jugé, notamment, qu'un individu poursuivi correctionnellement pour avoir chassé sans permis devait être acquitté sur la production à l'audience d'un permis daté du jour où l'acte délictueux relevé à sa charge avait été commis, alors que, malgré l'heure matinale (sept heures du matin) à laquelle l'inculpé avait été trouvé en chasse, le ministère public ne parvenait pas à établir qu'il ne fût pas déjà en possession de cette pièce. — Caen, 17 nov. 1869, précité.

**792.** — Toutefois, l'individu traduit en police correctionnelle pour chasse sans permis, pourrait être condamné malgré l'exhibition d'un permis daté du jour du délit, s'il résultait des circonstances qu'il n'a pu obtenir la délivrance de cette pièce que postérieurement à l'acte incriminé, à raison de l'heure à laquelle le fait de chasse a eu lieu (six heures et demie du matin dans l'espèce). Il est certain que l'impossibilité de la délivrance pourrait résulter notamment de cette circonstance que les bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture n'ont été ouverts, ce jour-là, que plusieurs heures après l'accomplissement de l'acte délictueux. — Nancy, 17 nov. 1868, précité.

**793.** — Il a même été jugé que la considération de l'heure matinale à laquelle le fait de chasse avait été accompli (sept heures du matin dans l'espèce), suffisait, à elle seule, pour permettre au juge de considérer comme évidente l'antériorité de ce fait à la délivrance du permis, daté de ce même jour. — Caen, 7 janv. 1868, Verdrel, [S. 70.2.209, *ad notam*, P. 70.837, D. 70 5.53] — Mais, ainsi que nous l'avons dit précédemment (n. 790), cette circonstance ne nous paraît pas de nature à motiver, à elle seule, une condamnation, à moins qu'elle ne soit accompagnée d'autres faits démontrant l'impossibilité absolue de la délivrance. — V. Leblond, n. 97.

**794.** — Par contre, la présomption favorable à l'inculpé devrait être écartée, s'il résultait de la déposition des témoins ou de l'aveu du prévenu lui-même, qu'à raison du jour et de l'heure auxquels la demande de permis a été transmise au préfet ou au sous-préfet, sa délivrance avant l'acte poursuivi comme délictueux était absolument impossible. Ainsi, la culpabilité d'un prévenu ne serait pas douteuse s'il était établi qu'il a chassé, à une date déterminée, à trois heures et demie de l'après-midi, alors que sa demande de permis n'aurait été remise, le même jour, au maire, qu'à deux heures et demie, et qu'il était de toute impossibilité de faire le trajet de la commune du délinquant au chef-lieu d'arrondissement dans l'espace d'une heure. — Caen, 22 nov. 1880, Deprépetit, [D. 82.5.75]

**795.** — La loi du 3 mai 1844 se borne à déclarer que nul ne peut chasser s'il ne lui a été délivré un permis. Elle n'exige pas que le chasseur soit constamment muni de cette pièce. Il est vrai que les circulaires ministérielles prescrivent aux agents chargés de la répression des délits de chasse, de dresser des procès-verbaux contre tout chasseur qui serait dans l'impossibilité ou qui refuserait d'exhiber son permis de chasse (Circ. min. int., 10 déc. 1844; Circ. min. int., 22 juill. 1851). Mais les circulaires ne sauraient prévaloir contre le texte de la loi ni créer un délit. Il suffit donc que l'on justifie de la possession d'un permis antérieurement au fait de chasse incriminé pour échapper à toute condamnation. La jurisprudence est établie en ce sens. — Cass., 15 déc. 1855, Bourgeois, [S. 56.1.469, P. 56.2.404, D. 56.1.95] — Caen, 8 mai 1845, Demonceaux, [D. 45.4.73] — Montpellier, 12 oct. 1846, Sarmet, [S. 47.2.346, P. 47.2.679, D. 47.4.73] — Lyon, 21 janv. 1868, Rivière, [S. 68.2.166, P. 68.699] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 127; Camusat-Busserolles, p. 35; Rogron, p. 144; Championnière, p. 86; Gillon et Villepin, n. 264, p. 224; Petit, t. 1, n. 333, p. 481 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 176; Chenu, p. 43, n. 14. — V. *suprà*, n. 678.

**796.** — Il n'appartient pas aux préfets de montrer des exigences que la loi n'autorise pas. Par suite, l'arrêté préfectoral qui enjoindrait aux chasseurs d'être toujours porteurs de leur permis et de l'exhiber à toute réquisition des gardes, gendarmes et autres agents chargés de la surveillance et de la police de la chasse, n'aurait aucun caractère obligatoire. La transgression ne pourrait entraîner, ni une condamnation pour délit de chasse, ni une condamnation pour contravention à un règlement de l'autorité administrative (C. pén., art. 471-15°). — Cass., 15 déc. 1855, précité. — Lyon, 21 janv. 1868, précité. — Trib. corr. Issoudun, 13 nov. 1861, Moranier, [*Gaz. des trib.*, 1er mars 1862] — *Sic*, Leblond, n. 99; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 185; Chenu, p. 43, n. 14.

**797.** — Sans doute, la représentation du permis aux agents chargés de la constatation et de la répression des délits de chasse n'est pas obligatoire. Mais, dans la pratique, les chasseurs feront sagement d'exhiber leur permis, s'ils en sont porteurs, sur la réquisition de ces agents, et, dans le cas contraire, de le leur présenter dans le plus bref délai possible. C'est, en effet, à la personne poursuivie pour délit de chasse sans permis, à justifier qu'elle en possède un, en réalité; le ministère public, qui a intenté les poursuites, n'a aucune preuve à fournir; la condamnation du prévenu s'impose, si celui-ci se trouve dans l'impossibilité d'établir qu'un permis lui a effectivement été délivré. — Perrève, p. 31, n. 5; Cival, p. 114, n. 50; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 177.

**798.** — Le chasseur qui s'est laissé poursuivre faute d'avoir produit, en temps utile, le permis qui lui avait été délivré, et qui le représente seulement à l'audience, peut-il, tout en étant acquitté du chef de chasse sans permis, être condamné aux frais? La question est controversée. Dans un premier système, on soutient que le prévenu a commis une faute en ne produisant pas son permis avant les poursuites dirigées contre lui, et que, dès lors, il doit être condamné aux frais faits jusqu'à ce moment, parce qu'il les a occasionnés par sa négligence ou par son refus. Ces frais sont mis à sa charge, non à titre de peine accessoire, ce qui serait illégal, mais à titre de dommages-intérêts envers l'Etat, ce qui est conforme au principe posé par l'art. 366, C. instr. crim., aux termes duquel il est permis de condamner aux dépens l'individu acquitté, lorsqu'il a provoqué les poursuites par son fait, même non délictueux. — Metz, 28 oct. 1820, Poncelet, [S. et P. chr.] — Colmar, 13 nov. 1844, Meyer, [P. 45.2.259] — Caen, 8 mai 1845, Demonceau, [D. 45.4.73] — Alger, 27 déc. 1876, Dupuis, [S. 77.2.206, P. 77.855] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 127 et 128; Houël, n. 107; Lavallée et Bertrand, p. 37; de Neyremand, p. 395 et 396.

**799.** — Dans un second système, appuyé par la majorité des auteurs et consacré par des arrêts nombreux, on répond que l'art. 366, C. instr. crim., ne peut être invoqué, attendu qu'il est étranger aux matières criminelles. Par contre, on argumente des art. 162 et 194 du même Code, qui enjoignent au juge, en matière correctionnelle ou de simple police, de condamner le prévenu qui succombe aux dépens, d'où l'on conclut que les frais ne peuvent jamais être mis à la charge de l'inculpé renvoyé des fins de la plainte. Dans l'espèce, il n'y a pas de délit, puisque l'individu poursuivi était en possession d'un permis; dès lors, aucune condamnation ne peut intervenir contre lui, pas plus en ce qui concerne les frais qu'en ce qui touche aux pénalités édictées par la loi. Vainement, dirait-on, qu'une négligence lui est imputable. Il n'y a pas de négligence à s'abstenir de faire ce que la loi n'ordonne pas. — Cass., 6 mars 1846, Gonet, [S. 46.1.509, P. 46.2.155, D. 46.1.168]; — 3 mars 1854, Beausejour, [S. 54.1.399, P. 56.1.168, D. 54.1.162] — Montpellier, 12 oct. 1846, Sarmet, [S. 47.2.546, P. 47.2.679, D. 47.4.73] — Rouen, 1er févr. 1850, Chatain, [P. 50.2.254, D. 50.2.119] — Lyon, 21 janv. 1868, Rivière, [S. 68.2.166, P. 68.699] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 490; Gillon et Villepin, n. 265, p. 225; Championnière, p. 88; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 42; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 181 et 182; Leblond, n. 98. — V. aussi Cival, p. 114, n. 51 et 52.

**800.** — Dans un troisième système, on distingue. Si le chasseur n'avait point son permis sur lui, lorsqu'il a été interpellé par l'agent qui a verbalisé, et si le défaut de production n'est imputable, ni à un acte de mauvais vouloir, ni à un acte de malice, aucune condamnation aux frais ne peut être prononcée contre lui. A l'inverse, s'il a refusé sans motifs de montrer son permis, mû par le désir de mettre dans une position fausse l'auteur du procès-verbal et le ministère public, il doit être tenu pour responsable des frais occasionnés par sa faute, non pas en vertu de l'art. 366, C. instr. crim., mais conformément à l'art. 1382, C. civ., qui oblige à une réparation quiconque cause, par son fait, un préjudice à autrui. Il n'est pas douteux que les tribunaux correctionnels ont le droit, tout en acquittant le prévenu à raison de ce que le fait qui lui est imputé n'est réputé ni délit, ni contravention de police, de le condamner au paiement d'une indemnité pécuniaire, à des dommages-intérêts, si néanmoins ce fait est dommageable à des tiers (C. instr. crim., art. 191); or, le chasseur volontairement négligent a certainement, dans l'hypothèse prévue, causé un préjudice à l'Etat, en obligeant le ministère public à citer des témoins et à mettre en mouvement l'appareil de la justice. Il est naturel qu'il porte la peine de sa faute, et le tribunal peut, en l'acquittant, mettre à sa charge les frais à titre de dommages-intérêts. — Chenu, p. 44. — Ce système ne saurait être admis, à notre avis. La défense est, en effet, l'exercice d'un droit qui ne peut être la source de dommages-intérêts envers la partie publique.

**801.** — Mais le fait, de la part d'un chasseur, de fuir à l'approche de l'agent de la force publique pour lui faire supposer qu'il se trouve en présence d'un chasseur sans permis, pourrait être considéré comme un outrage envers un agent de la force publique autorisant le tribunal à condamner le délinquant à une amende et, par conséquent, aux frais. — V. *infrà*, v° *Outrage*.

**802.** — Nous devons ajouter que la faculté de porter des armes non prohibées n'est nullement subordonnée à l'obtention préalable d'un permis de chasse. Tout français a, en principe, le droit de se munir d'armes pour sa défense personnelle et de les porter avec lui, pourvu qu'elles soient apparentes et qu'elles ne rentrent pas dans la catégorie des armes dont la détention et le port sont défendus par les lois et décrets. Il n'y a d'exception que pour les individus frappés de peines entraînant la dégradation civique (C. pén., art. 34) ou privés du droit de port d'armes en vertu de condamnations prononcées par les tribunaux correctionnels (C. pén., art. 42). L'autorité préfectorale n'a pas qualité pour restreindre l'exercice de ce droit naturel. Ainsi, un préfet commettrait un excès de pouvoirs s'il défendait de porter sans autorisation des armes non prohibées, et l'arrêté qu'il prendrait à ce sujet serait sans valeur aux yeux des tribunaux. Aucune contravention à la loi du 3 mai 1844, notamment, ne peut être relevée à la charge de celui qui, sans permis, circule, muni de pareilles armes, pourvu qu'il ne les emploie pas à la destruction du gibier. — Perrève, p. 32 et 33; Block, *Dict. de l'admin.*, v° *Armes*, n. 38 et 39. — V. au surplus, *suprà*, v° *Armes*, n 70 et s.

§ 3. *Droit de chasser sur le terrain où s'exerce la chasse.*

**803.** — Il ne suffit pas, pour pouvoir légalement chasser, d'avoir obtenu la délivrance d'un permis de chasse et de se trouver à une époque de l'année où la chasse est ouverte; il faut encore avoir à sa disposition un terrain de chasse. A ce point de vue, le propriétaire remplit les conditions requises, car il a, sur les immeubles qu'il possède, le droit absolu et exclusif de chasse (V. *suprà*, n. 43 et s.). Les propriétaires par indivis d'un immeuble ont également le droit d'y chasser, chacun pour son compte. Les auteurs sont d'accord à cet égard. — V. *suprà*, n. 43.

**804.** — Mais une question délicate est celle de savoir quels sont les droits des propriétaires riverains sur un mur, une haie ou un fossé mitoyen. On a soutenu que chacun de ces propriétaires ne pouvait exercer le droit de chasse que sur la moitié de la clôture mitoyenne confinant à sa propriété. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 201.

**805.** — Cette opinion ne tient pas assez compte de la nature du droit appartenant à chaque propriétaire sur l'objet intermédiaire servant de limite commune aux deux propriétés. La mitoyenneté suppose la copropriété, par portions indivises, de l'obstacle entre les héritages voisins. — Demolombe, *Servitudes*, t. 1, p. 555. — Si elle diffère, par certains côtés, de la communauté ordinaire, notamment quant à sa durée, quant à ses effets et quant à la manière dont elle s'acquiert, elle n'en constitue pas moins une véritable copropriété, car elle confère à chacun des propriétaires la faculté d'user de l'objet tout entier et elle leur impose l'obligation corrélative de contribuer aux réparations, sans qu'il y ait à distinguer dans quelle partie de l'objet elles sont devenues nécessaires. Il nous semble donc que chacun des propriétaires riverains peut faire acte de chasse sur toute la largeur de la clôture mitoyenne, par exemple, tirer un oiseau sur quelque point du mur, de la haie ou du fossé, qu'il soit posé. Nous avons adopté une solution analogue (V. *suprà*, n. 46) à l'égard des chemins privés séparant deux héritages. L'adoption de l'opinion contraire aurait pour conséquence de multiplier les contestations possibles entre voisins, car, chaque fois qu'un animal aurait été tué ou pris dans les conditions qui viennent d'être indiquées, des chicanes pourraient s'élever relativement à la détermination du point précis où le fait se serait accompli.

**806.** — Les ayants-droit du propriétaire jouissent des mêmes droits que lui, en ce qui concerne l'exercice de la chasse. Ces ayants-droit peuvent être classés en deux catégories différentes, selon que leur qualité procède des dispositions de la loi ou de conventions particulières. Au nombre des premiers, il faut compter l'usufruitier (V. *suprà*, n. 47), l'emphytéote (V. *suprà*, n. 27) et le superficiaire. Les seconds sont ceux qui ont acquis le droit de chasse à titre gratuit ou à titre onéreux, en vertu d'une cession de celui à qui ce droit appartenait. Nous avons indiqué précédemment les personnes qui peuvent ainsi céder le droit de chasse (V. *suprà*, n. 81 et s.) et les conditions dans lesquelles cette cession peut avoir lieu (V. *suprà*, n. 88 et s.). A l'égard des biens de l'Etat, des communes et des établissements publics, il suffit de s'en référer aux explications qui ont été données *suprà*, n. 179 et s.

**807.** — On applique les règles du droit commun à la cession ou à la location du droit de chasse, lorsque le propriétaire ou l'ayant-droit est un incapable. Si l'incapable est un mineur ou un interdit, la cession ou la location ne peut être consentie que par le tuteur; l'acte a besoin d'être approuvé par le conseil de famille et homologué par le tribunal, s'il s'agit d'une cession ou d'un bail de plus de neuf années. Bien entendu, la cession ne peut avoir lieu qu'à titre onéreux, le mineur et l'interdit étant privés du droit de disposer de leurs biens par voie de donation (C. civ., art. 903 et 904). Le mineur émancipé peut passer seul les baux de chasse de moins de neuf années; s'il veut consentir un bail d'une plus longue durée ou une cession à titre onéreux, il est tenu de se faire assister de son curateur et de solliciter l'autorisation du conseil de famille, ainsi que l'homologation du tribunal.

**808.** — Le droit de chasse appartenant à une femme mariée peut être loué par le mari, dans les conditions indiquées aux art. 1429 et 1430, C. civ. Le mari peut également céder le droit à titre onéreux, avec le consentement de la femme (C. civ., art. 1428). Quant à la cession à titre gratuit, la femme seule a qualité pour la consentir; mais pour que la cession soit valable, il est nécessaire que la cédante soit assistée ou autorisée par son mari, ou, qu'à défaut, elle ait obtenu l'autorisation de la justice (C. civ., art. 905). Si la femme est séparée de biens, c'est elle qui a qualité pour consentir les baux de chasse, dans les limites, toutefois, de la simple administration.

**809.** — Lorsque la personne à qui appartient le droit de chasse est incapable, la faculté de délivrer des permissions de chasse est attribuée à son représentant légal. En pareil cas, le tuteur agit pour le compte du mineur ou de l'interdit, le mari, pour le compte de sa femme. Toutefois, si le mineur est émancipé ou si la femme est séparée de biens, c'est au mineur lui-même ou à la femme à accorder, suivant son bon plaisir, la permission de chasser sur ses terres. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 193.

**810.** — Rien ne s'oppose à ce que le propriétaire ou l'ayant-droit confie à un mandataire le soin de délivrer des permissions de chasse. Mais, en principe, et à moins que l'intention du propriétaire du fond, n'ait été nettement manifestée à cet égard, le garde particulier ne doit pas être considéré comme ayant reçu mandat de délivrer de semblables permissions à l'effet de chasser dans les bois ou sur les terres confiées à sa surveillance. En conséquence, la personne qui se contenterait de l'autorisation donnée par cet agent, dans les conditions qui viennent

d'être indiquées, s'exposerait à des poursuites correctionnelles et à une condamnation, principalement si l'invitation avait été faite par le garde, en son nom personnel, et non pour le compte de son maître. — Amiens, 4 janv. 1883, G..., [D. 83.5.58]

**811.** — Les permissions accordées par le mandataire, dans la limite et pendant la durée de ses pouvoirs, ne deviennent pas caduques par le fait seul de la révocation du mandat. C'est là une application du principe général d'après lequel les actes faits par le mandataire conservent leur valeur malgré le retrait de la procuration. Les permissionnaires sont donc en droit de chasser après la révocation du mandataire, tant que le mandant ne leur a pas fait connaître son intention de leur retirer l'autorisation précédemment accordée. A plus forte raison ne pourraient-ils être poursuivis correctionnellement pour délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, si celui-ci, loin de leur notifier le changement survenu dans ses intentions, les avait laissés chasser comme par le passé, sans leur faire d'observations. — Rouen, 21 janv. 1875, Le Gonidec, [J. *Le Droit*, 22 et 23 mars 1876] — *Sic*, Leblond, n. 208.

**812.** — Quelles que soient la nature de l'acte de chasse accompli sur le terrain d'autrui et son importance au point de vue du résultat que le chasseur se propose d'atteindre, cet acte revêt un caractère délictueux dès qu'il s'effectue sans le consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit. Nous avons indiqué plus haut ce qu'il faut entendre par acte de chasse (V. *suprà*, n. 246 et s.); il est inutile de revenir sur les explications qui ont été fournies à cet égard. Tout fait de chasse accompli sur le fonds d'autrui sans autorisation rend son auteur passible des peines portées par l'art. 11-2°, L. 3 mai 1844. — V. *infrà*, n. 1405 et s.

**813.** — La question pourrait prêter à la discussion si le chasseur avait fait feu sur une pièce de gibier se trouvant sur son propre terrain et s'il était établi qu'il n'a pénétré sur le terrain d'autrui qu'afin de pouvoir la tirer dans de meilleures conditions. D'après quelques commentateurs, les dispositions pénales de l'art. 11, L. 3 mai 1844, ne seraient pas applicables à ce tireur, par la raison que c'est le fait de tirer ou de poursuivre le gibier sur le terrain d'autrui et non pas celui d'y marcher ou d'y stationner qui constitue le délit. — Trib. corr. Nogent-le-Rotrou, 20 oct. 1865, de Chamoy. — Trib. corr. Nogent-sur-Seine, 8 déc. 1865, de Walckenaër, [ces deux jugements ont été réformés par l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 26 janv. 1866, *infrà*] — Trib. corr. Charleville, 7 déc. 1874, Borderel, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Chasse*, n. 415] — *Sic*, de Neyremand, p. 231; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 228 et 229, note.

**814.** — Mais on fait observer fort justement, dans un second système, que l'acte de chasse, dans l'hypothèse prévue, se compose de deux faits successifs, liés intimement l'un à l'autre et inséparables : la projection du plomb dans la direction de l'animal et son arrivée à destination; le premier s'est incontestablement passé sur un terrain où il ne pouvait s'accomplir légalement : il en résulte que l'acte tout entier est entaché d'un vice originel qui lui imprime un caractère délictueux. Ce raisonnement s'appliquerait également au chasseur qui n'aurait pas encore fait feu, car son attitude dénoterait suffisamment l'intention de tirer éventuellement dans les conditions qui viennent d'être indiquées, et, par conséquent, de se mettre en contravention. — Paris, 26 janv. 1866, de Walckenaër, [J. *Le Droit*, 14 févr. 1866, *Gaz. des trib.*, même date]; — 3 févr. 1866, de Chamoy, [*Ibid.*] — *Sic*, Perrève, p. 262; Cival, p. 60, n. 7 et 8; Chenu, p. 83.

**815.** — Il n'est pas indispensable, pour que le fait de chasse soit considéré comme accompli sur le terrain d'autrui, que le chasseur ait pénétré sur ce terrain, de sa personne; il suffit qu'il ait été trouvé se livrant, même du dehors, à la recherche et à la poursuite du gibier sur le fonds qui ne lui appartient pas.

**816.** — Ainsi, l'individu qui, posté sur un de ses champs, tire sur un animal qui traverse un champ appartenant à un tiers, fait acte de chasse sur cette pièce de terre et se rend coupable d'un délit, s'il agit sans l'autorisation expresse ou tacite du propriétaire. — Cass., 11 avr. 1840, Creuzet, [D. 40.1.411]; — 18 mars 1853, d'Ivry, [S. 53.1.457, P. 53 2.429, D. 53.1.175]; — 15 déc. 1870, Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.1.39, P. 71.62, D. 70.1.447]; — 16 janv. 1872 (Ch. réun.), même affaire, [S. 72. 1.42, P. 72.68, D. 72.1.145] — Paris, 12 mai 1853, [J. *Le Droit*, 14 mai] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 271, p. 227; Perrève, p. 362, n. 11; Cival, p. 60, n. 6; Rogron, p. 30; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 227.

**817.** — Peu importe, d'ailleurs, que l'animal tiré ait été levé sur le terrain du chasseur ou sur le terrain du voisin. — Mêmes arrêts.

**818.** — Il y a aussi délit de chasse de la part de celui qui, de son enclos, tire sur du gibier se trouvant en dehors de cet enclos. — Cass., 14 août 1847, Brémond, [S. 47.1.876, P. 47. 2.586, D. 47.1.280] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 19; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 342; Leblond, t. 1, n. 49.

**819.** — Cependant cette solution est contestée, lorsqu'il s'agit d'une pièce de gibier tirée au vol. Suivant une opinion, le chasseur qui fait lever sur son fonds un oiseau quelconque (faisan, perdrix, caille, bécasse, etc.), peut le tirer à l'instant où il se trouve au-dessus d'un terrain qui ne lui appartient pas, sans pour cela être réputé faire acte de chasse sur la propriété d'autrui, et, conséquemment, sans avoir besoin du consentement du propriétaire. Les partisans de cette opinion s'appuient sur ce fait que la pièce de gibier tirée au vol ne repose ni sur le sol, ni sur les objets qui en dépendent, tels que les arbres, les rochers, les broussailles, etc., et que, dès lors, il est impossible de dire qu'elle se trouve sur le terrain d'autrui. — Trib. corr. Douai, 13 nov. 1879, Catoire, [D. 80.3.103] — *Sic*, Leblond, n. 211; de Neyremand, p. 216; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 236 et 237.

**820.** — Toutefois, ils se divisent sur le point de savoir si la décision doit être la même, quel que soit le terrain sur lequel se trouvait la pièce de gibier, au moment où elle a pris son vol. Les uns pensent que la faculté pour le chasseur de la tirer au-dessus de la propriété du voisin, sans le consentement de celui-ci, doit être restreinte au cas où elle a été levée sur la propriété du tireur. Mais, MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée sont d'un avis contraire; ils font remarquer que s'il est admis, en principe, que l'espace aérien ne dépend pas du terrain situé au-dessous, la distinction proposée n'a aucune raison d'être, car, dans un cas comme dans l'autre, le fait de chasse s'accomplit dans un milieu neutre en quelque sorte. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 237. — *Contrà*, Leblond, *loc. cit.;* de Neyremand, *loc. cit.*

**821.** — Cette dernière observation découvre le point faible du système. Il est évident que les auteurs mentionnés ci-dessus partent d'une idée fausse, à savoir que le propriétaire foncier n'a aucun droit sur l'espace aérien situé au-dessus de sa propriété. Sans doute, l'art. 11-2° de la loi de 1844 ne punit que ceux qui chassent sans autorisation sur le *terrain* d'autrui; mais cet article a statué sur le cas le plus ordinaire (*quod plerumque fit*); *terrain* est pris ici dans le sens de *propriété;* il suffit, pour s'en convaincre, de rapprocher l'art. 11 de l'art. 1, § 2, qui interdit de chasser sur la *propriété* d'autrui sans le consentement du propriétaire. Or, aux termes de l'art. 552, C. civ., la propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous. Cela revient à dire que le propriétaire d'un fonds a la jouissance exclusive de tout l'espace libre existant au-dessus de son terrain. Un voisin ne peut donc, sans porter atteinte à son droit, accomplir un acte de chasse dans cet espace libre; par suite, il lui est défendu de tirer un oiseau au delà du plan vertical fictif qui sépare les deux propriétés. — Paris, 15 avr. 1864, Bary, [D. 80.3.103] — Trib. corr. Arras, 1828, X..., [*Gaz. des trib.*, 30 oct. 1828] — Trib. Corbeil, 10 déc. 1880, X..., [*Chasse illustrée*, 8 oct. 1881] — *Sic*, Perrève, p. 262, n. 11; Cival, p. 60, n. 6; Chenu, p. 82, n. 3.

**822.** — En somme, pour qu'un acte de chasse soit licite, il est nécessaire qu'il soit intégralement accompli dans les limites du terrain sur lequel le chasseur a le droit de chasse, soit en vertu de son titre de propriétaire ou d'ayant-droit du propriétaire, soit en sa qualité de permissionnaire. Lorsqu'un acte de chasse comprend une série de faits successifs, la même obligation est imposée en ce qui concerne chacun d'eux. Ainsi, dans la chasse en traque, l'acte de chasse se décompose en deux faits distincts : l'action des rabatteurs qui font lever le gibier et celle des chasseurs qui le tirent; ces deux actions ne sont licites qu'à la condition d'avoir été accomplies, l'une et l'autre, sur le domaine des chasseurs. Il y aurait délit de la part des traqueurs, s'ils passaient sur la propriété d'autrui sans le consentement du propriétaire, alors même que les tireurs seraient placés sur leur propre terrain. — Cass., 18 mars 1853, précité; — 15 déc 1870, précité; — 16 janv. 1872, précité. — Rouen, 26 avr. 1849, Bourienne, [P. 49.2.445, D. 50.2.69]

**823.** — On a donc pu voir, avec juste raison, un acte délic-

tueux dans le fait d'un chasseur qui, posté sur un chemin public, envoyait sa fille battre les champs riverains, sur lesquels il n'avait pas le droit de chasse, et tirait le gibier levé par elle. — Angers, 27 janv. 1873, Lemercier, [S. 73.2.178, P. 73.723, D. 73.2.51]

**824**. — Le délit de chasse sur le terrain d'autrui pourrait même être relevé à la charge du chasseur, bien que les traqueurs n'eussent pas pénétré sur ce terrain, s'il était établi que ces auxiliaires sont passés intentionnellement très-près des limites en faisant du bruit pour effrayer le gibier remis sur le fonds voisin et le déterminer à se diriger du côté des tireurs. Il en serait ainsi, notamment, si les rabatteurs s'étaient livrés à des marches et contremarches sur les chemins publics traversant la propriété d'autrui et avaient accompagné leurs allées et venues de bruit et de cris, dans le but de faire lever les animaux qui pouvaient s'y trouver et de les pousser vers les postes occupés par les chasseurs. — Cass., 18 mars 1853, précité.

**825**. — A l'inverse, la traque serait parfaitement correcte, alors même qu'elle aurait eu pour résultat d'effaroucher les animaux sauvages remis sur le fonds d'autrui, si les traqueurs s'étaient bornés à accomplir leur mission, sans chercher intentionnellement à effrayer le gibier des voisins. Il a été jugé que le chasseur à la traque ne commettait pas un délit de chasse sur le terrain d'autrui par cela seul que ses traqueurs, par leur passage à une distance plus ou moins rapprochée de parcelles de terre non soumises à son droit de chasse, avaient pu inquiéter le gibier qui s'y trouvait, si cette circonstance avait été accidentelle et indépendante de toute provocation volontaire de la part des traqueurs, et que même des précautions avaient été prises par eux pour éviter de traverser ces parcelles et d'y faire lever le gibier. — Cass., 23 janv. 1873, Pillon de Saint-Philbert, [S. 73.1.344, P. 73.829, D. 73.1.162] — V. Leblond, n. 126.

**826**. — En tout cas, le chasseur dont le garde et les traqueurs ont passé sur le terrain d'autrui sans la permission du propriétaire n'est responsable que civilement, et non pénalement, du délit par eux commis, alors que rien n'établit qu'ils aient ainsi agi par son ordre, ni même qu'il les ait pu voir et empêcher. — Cass., 30 juin 1870, Comynet, [S. 71.1.261, P. 71.776, D. 71.1.191] — Ce n'est là que l'application du principe posé *suprà*, n. 258 et s. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 166 et s.; Leblond, n. 125.

**827**. — De même que le passage des traqueurs sur le terrain d'autrui est délictueux lorsqu'il s'est effectué sans le consentement du propriétaire, de même l'introduction de chiens courants ou de chiens d'arrêt sans autorisation sur ce terrain rend le chasseur passible de peines correctionnelles, alors même qu'il n'a pas franchi ses limites. Il faut cependant excepter le cas où, conformément à l'art. 11-2°, § 3, L. 3 mai 1844, le passage des chiens courants a été jugé excusable. De nombreuses décisions judiciaires ont fait application de ce principe. — V. *infrà*, n. 836 et s.

**828**. — On doit considérer qu'il y a fait de chasse sur le terrain d'autrui de la part d'un chasseur qui, posté avec un fusil à la limite d'une propriété où il n'a pas le droit de chasser, ou même à quelque distance de cette limite, envoie ou laisse aller ses chiens quêter sur cette propriété, afin qu'ils en fassent sortir le gibier et qu'ils le lui ramènent. — Cass., 26 juin 1826, Couturier, [P. chr.]; — 26 sept. 1840, Lannoy, [S. 41.1.256, P. 41.1.51]; — 17 juill. 1884, Demieulle, [D. 85.1.95] — Rouen, 12 janv. 1843, Mahieux, [P. 43.1.650, D. 43.4.67] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 117; Cival, p. 60, n. 12; Perrère, p. 263, n. 13; Gillon et Villepin, p. 227, n. 272. — V. *suprà*, n. 816 et s.

**829**. — On devrait en dire autant du chasseur qui, porteur d'un fusil, se bornerait à regarder, d'un chemin voisin, ses chiens chasser sur la propriété d'autrui, mais sans les en empêcher, ni chercher à les rompre, alors même que ce chasseur ne paraîtrait pas se livrer actuellement à la chasse. — Rouen, 17 juin 1831, de Biville, [P. 43.1.650, *ad notam*] — *Sic*, Perrève, p. 260, n. 6; Cival, p. 60, n. 13.

**830**. — Le délit de chasse sur le terrain d'autrui serait également indéniable de la part d'individus surpris en attitude de chasse, à la lisière d'un bois où ils n'ont pas le droit de chasser, tandis qu'un chien appuyé par l'un d'eux y chercherait le gibier; vainement allégueraient-ils pour leur défense que ce chien ne leur appartenait pas, s'il était établi qu'ils ont eu l'intention de profiter de son concours. — Paris, 16 févr. 1870, de Felcourt, [D. 70.2.57]

**831**. — D'ailleurs, la disposition légale d'après laquelle il est interdit de chasser sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, s'applique à toutes les propriétés immobilières, quelque peu considérable qu'en soit l'étendue. La règle est la même, qu'il s'agisse du domaine le plus vaste ou de la parcelle de la plus faible contenance. — Cass., 25 avr. 1828, Klein, [S. et P. chr.] — *Sic*, Gillon et Villepin, p. 225, n. 265; Championnière, p. 11; Cival, p. 11, n. 41.

**832**. — Il va de soi que le simple passage du chasseur, même armé et accompagné de son chien, sur un fonds où il n'a pas le droit de chasse, ne suffit pas pour le constituer en délit, s'il est prouvé qu'à ce moment il n'était pas en attitude de chasse (V. *suprà*, n. 275 et s.). A supposer même qu'on laisse ses chiens en liberté et que l'on s'expose ainsi à les voir se mettre en chasse, on ne tomberait pas, par ce fait seul, sous le coup de l'art. 11, L. 3 mai 1844; car ce n'est pas la probabilité ou la possibilité de la chasse sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, mais cette chasse elle-même que la loi a entendu punir. — Cass., 28 juill. 1860, Leroux, [S. 61.1.468, P. 61.255, D. 60.1.362] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 231; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 31, p. 69.

**833**. — Il est même des circonstances où l'introduction du chasseur en attitude de chasse sur le terrain d'autrui et sans autorisation peut être excusée : c'est lorsque le fait s'est produit dans un cas de nécessité ou de force majeure. Par exemple, un chasseur chargé par un sanglier, qui se réfugierait sur le fonds du voisin pour se soustraire aux attaques de l'animal et qui, néanmoins, tiendrait son arme prête pour le cas où il continuerait à être poursuivi, ne serait évidemment passible d'aucune peine. Mais, dans les hypothèses de ce genre, c'est à celui qui invoque l'excuse tirée de la force majeure à prouver que les circonstances étaient tellement impérieuses qu'il n'a pas été libre d'agir autrement qu'il l'a fait. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 226. — V. *suprà*, n. 418 et 419.

**834**. — Le passage du chasseur sur le terrain d'autrui sans autorisation est encore exempt de tout caractère délictueux, lorsqu'il a lieu dans le but de s'emparer d'une pièce de gibier tuée ou mortellement blessée, pourvu toutefois que l'animal ait reçu le coup mortel sur le terrain du tireur (V. *suprà*, n. 395 et s.), et que le chasseur ne conserve pas sur le terrain d'autrui une attitude de chasse, ce qui est une question de fait (V. *suprà*, n. 275 et s.). — Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 33; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 36, p. 76. — M. de Neyremand (p. 133, n. 17) pense que le chasseur, avant de pénétrer sur le terrain d'autrui, doit désarmer son fusil et le mettre en bandoulière. — V. aussi Leblond, n. 226, p. 226.

**835**. — L'interdiction de chasser sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire souffre quelques exceptions en matière de destruction d'animaux malfaisants et nuisibles. Le lieutenant de louveterie et les personnes qui prennent part aux battues régulièrement ordonnées par l'administration sont autorisées à opérer dans les forêts domaniales et dans les propriétés particulières non closes (terres ou bois), non seulement sans l'autorisation de celui à qui le droit de chasse appartient, mais encore contre son gré. Il en est de même des habitants d'une commune invités par le maire à prêter leur concours à une chasse au loup ou au sanglier, prescrite en temps de neige, conformément à l'art. 90, L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale. Enfin, les lieutenants de louveterie ont également le droit de chasser à courre le sanglier, deux fois par mois, dans les forêts domaniales de leur circonscription, et ce, sans avoir besoin de l'autorisation des adjudicataires de la chasse. — V. *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants et nuisibles*.

### Section II.

#### Passage de chiens courants sur la propriété d'autrui. Droit de suite.

**836**. — On appelle *suite*, en terme de vénerie, l'action du chasseur qui suit avec ses chiens, sur l'héritage d'autrui, la bête lancée sur son propre fonds, et qui y continue la chasse jusqu'à la capture de l'animal inclusivement. La faculté de suivre ainsi le gibier sur les terres d'autrui n'avait pas été reconnue sans difficulté sous l'ancien régime, et l'on peut dire que, là où elle

était acceptée, elle l'était plutôt à titre de tolérance que comme un véritable droit. D'ailleurs, quoi qu'on en ait dit, le droit de suite n'avait aucun caractère féodal, car il ne dérivait nullement des rapports de vassalité; toute personne ayant le droit de chasse (c'est-à-dire les nobles et les roturiers possesseurs de fiefs) pouvait l'exercer sur le domaine de ses voisins, alors même que ce domaine eût été complètement indépendant du sien. D'ailleurs, la suite n'était tolérée, en général, qu'en matière de chasse à courre (V. *suprà*, n. 25). — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 1 à 15; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 7 et s.

**837.** — Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux que la loi des 28-30 avr. 1790 avait supprimé le droit de suite. Cela résulte des dispositions de l'art. 1, qui interdisait à toute personne de chasser, en quelque temps et de quelque manière que ce fût, sur le terrain d'autrui, sans son consentement, et de ce fait qu'aucune exception n'avait été formulée à l'égard de la chasse aux chiens courants. La plupart des auteurs étaient de cette opinion et la jurisprudence s'était prononcée dans le même sens. — V. notamment Merlin, *Répert. de jurisprud.*, v° *Chasse*, p. 222; Toullier, *Le droit civil français*, t. 4, n. 20; Blanc Saint-Bonnet, p. 14, § 4; Petit (1re édit.), t. 1, p. 7.

**838.** — La loi du 3 mai 1844 n'a fait que confirmer sur ce point la législation issue de la Révolution. Les rédacteurs craignant, bien à tort, être accusés de vouloir rétablir un droit féodal, refusèrent d'y insérer une disposition autorisant le passage des chiens courants sur le terrain d'autrui, à la suite d'animaux lancés sur le fonds du maître de l'équipage. Ce fut seulement à titre de transaction, en quelque sorte, et pour ne point rendre la chasse aux chiens courants absolument impossible que le Parlement consentit à adopter un amendement, aux termes duquel ce passage fut déclaré non pas licite, mais simplement excusable. Cet amendement est devenu l'alinéa 3 de l'art. 11-2°. D'après cette disposition, le fait du passage de chiens courants sur l'héritage d'autrui peut ne pas être considéré comme délit de chasse, lorsque ces chiens sont à la suite d'un gibier lancé sur la propriété de leurs maîtres, sauf l'action civile, s'il y a lieu, en cas de dommage. — Perrève, p. 296; Cival, p. 65, art. 11, § 4, n. 1.

**839.** — Ainsi donc, la question est abandonnée à l'appréciation des tribunaux qui peuvent, suivant les circonstances, considérer le passage des chiens courants comme étant ou non délictueux. En principe, le fait doit être tenu pour illicite, à moins que les conditions dans lesquelles il s'est produit ne soient pour le chasseur un juste motif d'excuse. Or, comme il est de règle que celui qui invoque le bénéfice d'une exception légale prouve qu'il se trouve bien effectivement dans le cas prévu par la loi, c'est au chasseur à établir que toutes les conditions exigées se trouvent réunies pour motiver son acquittement. — Cass., 7 déc. 1872, Frottier de Bagneux, [S. 73.1.94, P. 73.189, D. 73.1.476]; — 26 juill. 1878, Bocquillon, [S. 78.1.440, P. 78.1120, D. 79.1.142]; — 11 mai 1883, Bouvet, [D. 83.5.57] — Caen, 26 janv. 1870, de Vauquelin, [S. 70.2.249, P. 70.933, D. 70.2.57] — Rouen, 11 janv. 1872, Colombe, [*Rec. de Rouen*, 1871, p. 175] — Trib. Rennes, 22 mai 1891, Priour, [D. 92.2.276] — *Sic*, Leblond, n. 222; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 798; de Neyremand, p. 190.

**840.** — Il va sans dire que les particuliers possédant, à un titre quelconque, le droit de chasse sur des héritages contigus les uns aux autres, demeurent libres de s'accorder réciproquement le droit de suite sur leurs terres respectives, en vertu d'une convention écrite ou verbale. En pareil cas, chacun d'eux peut, sans commettre aucun délit, passer, avec ses chiens et en action de chasse, sur le domaine de son voisin. Il faut même aller jusqu'à admettre que l'accord des propriétaires peut résulter d'une convention tacite, par exemple de ce fait que chacun d'eux a constamment, et pendant un temps suffisamment long, continué à poursuivre et même tiré, au vu et su de son voisin, sur le fonds de celui-ci, les pièces de gibier lancées sur le sien propre. — Dijon, 1er juin 1887, Devanne, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Chasse*, n. 931, note]

**841.** — Cinq conditions sont requises pour que le chasseur puisse invoquer le bénéfice de l'excuse dont il vient d'être question; il faut : 1° que les chiens employés soient des chiens courants; 2° que les chiens n'aient fait que passer sur le terrain d'autrui; 3° que le gibier, objet de leur poursuite, ait été lancé sur une propriété dont leur maître avait la jouissance au point de vue de la chasse; 4° que celui-ci se soit abstenu de faire acte de chasse sur la propriété d'autrui; 5° qu'il n'ait aucune faute à se reprocher. Ces conditions vont être successivement examinées.

**842.** — La loi n'admet d'excuse qu'en faveur des chiens courants. Le texte est formel à cet égard, et les discussions qui ont précédé le vote de l'art. 11 ne laissent aucun doute sur l'intention du législateur de restreindre l'exception à cette seule race de chiens. En employant l'expression de *chiens courants*, on a entendu lui conserver son sens technique et non pas désigner toute espèce de chiens qui courent. Ainsi, soit qu'il s'agisse de chiens d'arrêt, soit qu'il s'agisse d'autres chiens, tels que chiens de garde, chiens de bergers ou chiens de luxe, l'art. 11 est inapplicable. — V. Gillon et Villepin, n. 291, p. 245.

**843.** — Cependant, quelques auteurs, trouvant cette solution trop rigoureuse, soutiennent que si le texte n'autorise pas expressément à étendre l'exception aux chiens d'arrêt et autres, l'esprit de la loi et l'équité justifient cette extension. Ils déclarent, en conséquence, que si un chien d'arrêt, malgré les efforts faits par son maître pour le rappeler ou le retenir, se laisse emporter à la poursuite d'une pièce de gibier levée à son arrêt, et passe, en la poursuivant, sur la propriété d'autrui, les juges peuvent, si les circonstances sont favorables au chasseur, excuser celui-ci, en lui faisant application des dispositions relatives au passage des chiens courants. — Metz, 8 janv. 1845, [cité par Gillon et Villepin, *1er Suppl.*, p. 23, n. 291] — *Sic*, de Neyremand, p. 207, n. 10; Cival, p. 67, n. 10, 11 et 12; Leblond, n. 221. — V. aussi Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 39.

**844.** — Mais c'est, à notre avis, se donner une peine inutile que de chercher à justifier l'application aux chiens de toute race, de la disposition admise en faveur des chiens courants. Il n'est pas nécessaire, en effet, de faire violence au texte précis de la loi pour excuser le chasseur, lorsque son chien d'arrêt passe, contre son gré, sur la propriété d'autrui. Il est un principe incontestable, c'est qu'il n'y a pas fait de chasse là où la volonté de chasser fait défaut. Le maître du chien, qui le rappelle ou qui s'efforce, par tous les moyens en son pouvoir, de le reprendre ou de l'empêcher de pénétrer sur le fonds où le droit de chasse ne lui appartient pas, manifeste, de la façon la moins équivoque, la volonté de s'abstenir de tout acte de chasse sur ce fonds. Par suite, quelle que soit la race du chien, l'absence de délit est indéniable (V. *suprà*, n. 258). Ce n'est pas là l'hypothèse que prévoit l'art. 11-2°, § 3. — Chenu, p. 82. — V. également Championnière, p. 117; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 789.

**845.** — Par application de ce principe, il a été jugé qu'il n'y avait point fait de chasse de la part d'un berger dont un des chiens avait, malgré les rappels de son maître, poursuivi pendant quelque temps un lièvre, que d'ailleurs il n'avait pas atteint. Partant, ce berger n'aurait pu, à raison du passage de ce chien sur un terrain réservé, être poursuivi pour délit de chasse sur la propriété d'autrui sans le consentement du propriétaire. — Trib. corr. Neuchâtel, 23 oct. 1875, Hon, [cité par Leblond, n. 188]

**846.** — Le passage seul des chiens courants est déclaré excusable par la loi, et non leur stationnement sur le terrain d'autrui. En conséquence, il y a délit de la part du chasseur, lorsque ses chiens, après avoir mis bas par suite d'un défaut, ou après avoir été rompus, ont été laissés sur un fonds où leur maître n'avait pas le droit de chasse, lorsqu'ils y stationnent et y quêtent sous les yeux ou à la connaissance de ce dernier, sans que celui-ci les rappelle ou fasse rien pour les reprendre. — Rouen, 10 févr. 1854, Bouille, [P. 54.1.318, D. 54.2.238] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 791.

**847.** — La troisième condition requise pour pouvoir bénéficier de l'immunité accordée par l'art. 11-2°, § 3, de la loi de 1844, est que le gibier à la suite duquel les chiens courants ont pénétré sur le terrain d'autrui, ait été lancé sur le terrain du maître de l'équipage ou sur un fonds où il avait le droit de chasse. — Cass., 4 janv. 1878, Pellé de Champigny, [S. 78.1.190, P. 78.444, D. 78.1.334]; — 1er mai 1880, Benoît-Champy, [D. 81.1.94]; — 11 mai 1883, Bouvet, [D. 83.5.57] — Angers, 17 mars 1873, Frottier de Bagneux, [D. 73.2.172] — Trib. corr. Loudun, 13 mai 1881, Chanluau et Chesnon, [D. 82.5.73]

**848.** — Il ne suffit pas, d'ailleurs, au chasseur, pour échapper à une condamnation, d'établir que la chasse a été commencée hors du terrain appartenant à la partie poursuivante; il faut prouver, de plus, qu'il avait la jouissance du droit de chasse sur le terrain où l'animal a été lancé. Ainsi, le chasseur dont la meute aurait pénétré, à la suite d'une pièce de gibier, dans un bois domanial, ne pourrait pas être acquitté sous l'unique prétexte que la bête avait été lancée sur un fonds dont l'administration fores-

tière n'avait pas la surveillance. — Cass., 15 déc. 1866, Hudellet, [S. 67.1.312, P. 67.786, D. 67.1.141]

**849.** — Si le passage des chiens courants en action de chasse sur la propriété d'autrui peut être considéré comme ne présentant aucun caractère délictueux, il n'en est pas de même du passage du chasseur. Toutefois, dans ce dernier cas, il convient de faire une distinction : si le propriétaire de la meute ou son piqueur a pénétré sur le fonds où il n'a pas le droit de chasser, pour reprendre ses chiens ou pour chercher à les rompre, aucun délit ne lui est imputable, à la condition, bien entendu, que son attitude soit telle qu'aucun doute ne puisse s'élever au sujet de son intention de mettre fin à la poursuite; cette intention peut résulter soit de ce qu'il a pris soin de décharger ou de désarmer son fusil, soit de ce qu'il a rappelé ses chiens par des cris ou par des appels de corne ou de trompe. — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 33, p. 73; Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, n. 13; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 792.

**850.** — Bien mieux, la jurisprudence fait un devoir au chasseur ou à son piqueur d'entrer sur le fonds d'autrui, si cela est nécessaire, pour y rompre les chiens ou pour les reprendre. — Cass., 7 déc. 1872, Frottier de Bagneux, [S. 73.1.94, P. 73.189, D. 73.1.476] — V. Leblond, n. 223.

**851.** — Au surplus, en dehors du cas où l'introduction sur le terrain d'autrui a eu lieu dans le but de rompre les chiens ou de les reprendre, le passage du maître d'équipage ou de son piqueur peut n'être pas considéré comme un délit, s'il résulte des circonstances que le prévenu n'était point en attitude de chasse et n'avait point l'intention de chasser sur ce terrain. La question est de celles qui doivent être résolues en fait par les tribunaux. — Cass., 30 nov. 1860, de Portes, [P. 62.1.1, D. 64.1.500] — *Sic*, Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 33, p. 73; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 794.

**852.** — Le chasseur peut également pénétrer sur l'immeuble d'autrui, sans commettre un acte délictueux, pour se saisir d'un animal tué, mortellement blessé ou forcé, pourvu que le coup mortel eût été donné ou que la bête fût déjà sur ses fins, avant de tomber ou de s'arrêter sur le fonds du voisin. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 793; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 35; Chenu, p. 83 et 84. — V. *suprà*, n. 396 et s.

**853.** — On a donc pu, à bon droit, refuser de voir un délit de chasse sans autorisation du propriétaire dans le fait d'un chasseur qui, après avoir pris la précaution de décharger son fusil et l'avoir mis en bandoulière, avait pénétré dans un bois appartenant à un tiers pour y rejoindre ses chiens, sous la dent desquels était tombé un chevreuil blessé par lui de deux coups de feu sur son terrain, alors surtout qu'il s'était abstenu de les exciter et de les appuyer. — Cass., 23 juill. 1869, Bodard, [S. 70.1.94, P. 70.189, D. 69.1.536]

**854.** — Lorsqu'au contraire le chasseur pénètre sur la propriété d'autrui avec l'intention bien arrêtée d'y suivre la chasse et de la continuer, son passage revêt incontestablement un caractère délictueux. Le fait qu'il aurait déchargé son arme ou qu'il l'aurait mise en bandoulière ne suffirait pas pour établir sa non-culpabilité, si, d'ailleurs, le pouvant, il n'a rien fait pour rompre ou pour reprendre ses chiens. Cette décision est applicable au veneur qui, dans une chasse à courre, suit, à cheval, la piste de la bête de chasse à travers les propriétés d'autrui, sans l'autorisation du propriétaire. — Liège, 10 juill. 1884, de Rosée, [*Pasicr. belge*, 84.2.364]

**855.** — A plus forte raison, doit-on regarder comme coupable d'une infraction à la loi du 3 mai 1844, le piqueur qui s'introduit dans une forêt particulière où son maître n'a pas le droit de chasse et qui y sonne de la trompe, non pour rompre ou pour rappeler les chiens, mais au contraire pour les appuyer et les maintenir dans la voie de la bête de chasse. — Cass., 28 janv. 1875, Lefort, [D. 75.1.331] — *Sic*, Leblond, n. 224.

**856.** — Il y aurait également délit de la part d'un veneur ou d'un piqueur qui serait entré, même sans armes ni trompe, sur le fonds d'autrui sans le consentement du propriétaire, à la suite d'une meute en action de chasse, s'il résultait des circonstances que le chasseur s'était proposé, non de mettre fin à la poursuite, mais d'appuyer les chiens ou de rabattre la chasse sur son terrain. — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 32, p. 70 et s.; de Neyremand, p. 197, n. 6 *bis;* Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 34, n. 13; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 795.

**857.** — On est même allé jusqu'à décider qu'un chasseur s'était rendu passible des peines portées par l'art. 11-2° de la loi de 1844, pour avoir pénétré dans un canton de bois où le droit de chasse ne lui appartenait pas, et y avoir tiré un coup de fusil en l'air afin d'effrayer et de déterminer la fuite d'un sanglier lancé sur son terrain, mais faisant tête aux chiens dans ce bois. Cette décision, toutefois, nous paraît trop rigoureuse, car s'il est vrai de dire que le coup de feu, en rompant le ferme, a eu pour résultat de faire continuer la chasse, d'un autre côté, on peut répondre que c'était là le seul moyen d'arriver à rompre les chiens. Tous les chasseurs savent, en effet, qu'il est à peu près impossible de reprendre, au milieu d'un fourré, des chiens animés contre un sanglier qui leur tient tête; le chasseur n'avait donc d'autre ressource que de faire du bruit pour faire fuir l'animal et de chercher ensuite à couper les devants à la chasse, afin d'arrêter la meute au passage. — Limoges, 31 mars 1870, Peignen, [S. 70.2.87, P. 70.439, D. 70.2.109] — V. Leblond, n. 225; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 797.

**858.** — En résumé, le maître d'équipage, dont les chiens courants, entraînés à la poursuite d'une pièce de gibier, ont passé sur le terrain d'autrui, n'est excusable qu'autant qu'il s'est abstenu de faire personnellement acte de chasse sur ce terrain. On vient de voir que, dans certaines circonstances, il peut lui arriver de traverser, à la suite de sa meute, un fonds sur lequel il n'a pas le droit de chasse, sans, pour cela, qu'on puisse l'accuser d'avoir chassé sur ce fonds. En revanche, il est des cas où le chasseur ne saurait se prévaloir de l'immunité de l'art. 11-2°, § 3, L. 3 mai 1844, bien qu'il n'ait pas pénétré sur l'immeuble d'autrui; c'est lorsque, tout en restant sur sa propriété, il s'est associé à la poursuite de ses chiens, soit en les excitant à la continuer sur l'héritage voisin, soit en prenant une attitude qui dénote, de sa part, l'intention d'en profiter.

**859.** — Ainsi, le propriétaire d'une meute doit être considéré comme ayant volontairement et intentionnellement concouru à l'acte de chasse accompli par ses chiens sur le terrain d'autrui, lorsque ceux-ci ont pénétré, sur la voie d'un animal, dans un bois où leur maître n'avait pas le droit de chasse, sans que ce dernier ait rien fait pour les en empêcher, et alors qu'au contraire, il s'est placé, seul ou avec ses compagnons de chasse, sur la lisière de ce bois, dans une position d'attente, de manière à pouvoir tirer le gibier dans le cas où il serait ramené de son côté. — Cass., 15 déc. 1866, Hudellet, [S. 67.1.312, D. 67.1.141] — Rouen, 10 févr. 1854, de Bouillé, [P. 54.1.318, D. 54.2.238] — Grenoble, 31 janv. 1867, [cité par de Neyremand, p. 196 et 197] — V. Cass., 26 sept. 1840, Lannoy, [S. 41.1.256, P. 41.1.51]

**860.** — L'intention de s'associer à la poursuite du gibier sur le terrain d'autrui serait également incontestable de la part d'un chasseur qui, armé d'un fusil chargé, se serait posté, en attitude de chasse, à une faible distance (une quarantaine de mètres, dans l'espèce) de la lisière d'un bois appartenant à un tiers et où ses chiens auraient conduit la bête de chasse, et qui aurait, à un moment donné, signalé à ses compagnons un changement survenu dans la direction suivie par le gibier, en leur criant : « A vous! à vous! attention! » — Grenoble, 27 juin 1867, Hudellet, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Chasse*, n. 942]

**861.** — La participation des chasseurs au fait de chasse accompli sur le terrain d'autrui est suffisamment établie lorsque, loin de rappeler leurs chiens, ils se sont placés, sans bruit, en attitude de chasse, dans le fossé d'une route bordant la lisière d'une forêt où ils n'ont pas le droit de chasse et où leurs chiens se sont engagés à la poursuite du gibier, dans l'intention évidente de tirer, au retour, l'animal lancé sur leurs terres. — Cass., 4 janv. 1878, Pellé de Champigny, [S. 78.1.190, P. 78.445, D. 78.1.334-335]

**862.** — Cette participation serait non moins évidente de la part de chasseurs qui, le fusil à la main, se seraient placés à proximité d'une remise dans laquelle leur chien serait entré à la suite d'un lièvre levé en plaine, guettant la sortie de l'animal, pour le tirer. — Amiens, 11 mars 1882, Beauvais, [*J. de dr. crim.*, 82.227]

**863.** — Toutefois, le fait, de la part du chasseur, d'avoir tiré la pièce de gibier poursuivie par ses chiens sur le terrain d'autrui, au moment où elle revenait sur ses terres, n'est pas toujours de nature à faire écarter l'excuse mentionnée à l'art. 11-2°, § 3, de la loi de 1844. Tout dépend des circonstances. Un chasseur, après avoir lancé sur son propre fonds, voit, malgré ses efforts, ses chiens s'engager sur un immeuble qui ne lui appartient pas; les

chiens s'éloignent et il cesse de percevoir leurs aboiements; puis, soudain, entendant la chasse revenir directement sur lui, il se tient prêt à tirer et fait feu sur l'animal, au moment où il franchit ses limites. Il nous semble que, dans cette hypothèse, on ne peut pas dire que le maître de la meute se soit associé à la poursuite du gibier sur le terrain d'autrui, car, d'une part, il a tiré la bête de chasse sur son propre terrain, et, d'autre part, on ne peut lui reprocher d'être resté silencieux alors qu'elle revenait dans sa direction, car il n'aurait gagné, en cornant ou en faisant du bruit, qu'à la retourner et à prolonger ainsi le séjour de la meute sur un domaine qui ne lui appartenait pas. Les tribunaux ont, en pareil cas, un large pouvoir d'appréciation. On a donc pu, à bon droit et sans porter atteinte au principe énoncé plus haut, décider, en fait, qu'aucun délit n'était imputable à un chasseur qui avait attendu, sur un fonds dont la chasse lui appartenait, le retour d'une pièce de gibier que ses chiens avaient lancée sur ce fonds et qu'ils avaient chassée, pendant quelque temps, sur un héritage voisin. — Orléans, 10 juin 1861, Jarry de Montbarrois, [D. 61.2.173] — Colmar, 24 avr. 1866, Langlois, [cité par de Neyremand, p. 195]

**864.** — Enfin, la jurisprudence exige, pour que le passage des chiens courants sur l'héritage d'autrui sans le consentement du propriétaire puisse être excusé, qu'aucune faute ne soit imputable à leur maître. Non seulement, il faut que celui-ci se soit abstenu de les exciter à poursuivre sur la propriété voisine le gibier lancé sur son fonds, mais encore il est nécessaire qu'il ait fait tous ses efforts pour les reprendre ou les rompre, ou qu'il se soit trouvé dans l'impossibilité, par exemple à raison de son éloignement, de s'opposer à leur passage sur un terrain où le droit de chasse ne lui appartenait pas. — Cass., 15 déc. 1866, précité; — 7 déc. 1872, Frottier de Bagneux, [S. 73.1.94, P. 73. 189, D. 73.2.172]; — 4 janv. 1878, précité; — 26 juill. 1878, Valadon, [S. 78.1.440, P. 78.1120, D. 79.1.142]; — 11 mai 1883, Bouvet, [D. 83.5.56] — Rouen, 10 févr. 1854, précité. — Caen, 26 janv. 1870, de Vauquelin, [S. 70.2.249, P. 70.933, D. 70.2.57] — Dijon, 21 janv. 1874, Admin. forest. et Benoit-Champy, [D. 75.2.201] — Amiens, 11 mars 1882, précité. — Nancy, 15 mai 1884, Gusse, [D. 84.5.54] — Trib. Rennes, 22 mai 1891, Priour, [D. 92.2.276] — *Sic*, Leblond, n. 222; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 68; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 24, p. 43; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 799.

**865.** — Conformément à ce principe, il a été jugé que le passage des chiens courants sur le terrain d'autrui n'était pas excusable, lorsque leur maître, sans se donner la peine de chercher à les rompre, était resté à la limite de sa propriété et s'était borné à les attendre pour les reprendre à leur sortie et continuer ailleurs la chasse avec eux. — Cass., 4 janv. 1878, précité.

**866.** — De même, aucune excuse ne pourrait être invoquée par le maître d'équipage qui, bien que se trouvant à portée, aurait laissé chasser, pendant plusieurs heures, ses chiens courants dans un bois appartenant à un tiers, sans les rappeler ni essayer de les reprendre, et ce, même après une invitation qui lui aurait été adressée à ce sujet, par le garde préposé à la surveillance du bois. — Cass., 26 juill. 1878, précité. — Amiens, 21 mars 1878, Valadon, [S. 78.2.102, P. 78.458, D. 79.1.142]

**867.** — Par contre, le bénéfice de l'immunité mentionnée à l'art. 11-2°, § 3, de la loi de 1844, peut être accordé au chasseur lorsqu'il est prouvé que l'animal a été lancé sur sa propriété et que la chasse ne s'est poursuivie sur la propriété voisine que contre sa volonté et malgré tous les efforts faits pour arrêter les chiens ou les reprendre. — Cass., 1er mai 1880, Benoit-Champy, [D. 81.1.94]

**868.** — Il a été jugé qu'un maître d'équipage ne pouvait être condamné pour délit de chasse sur le terrain d'autrui, à raison de ce que ses chiens courants avaient poursuivi dans un bois ne lui appartenant pas, et y avaient acculé un sanglier, blessé mortellement sur son terrain, alors que des tentatives multipliées avaient été faites inutilement pour les arrêter et les rompre. — Dijon, 3 mars 1880, de Chargère, [*Rec. de Dijon*, 1880, p. 120]

**869.** — Il y aurait lieu pareillement d'excuser le chasseur, s'il était établi qu'il était à une trop grande distance pour pouvoir rompre ses chiens ou les rappeler utilement. D'ailleurs, il ne faut pas se faire illusion sur les résultats que peut obtenir la personne qui, placée en arrière des chiens, cherche à mettre fin à la poursuite, en les rappelant. Quand de bons chiens sont en pleine chasse, il est souvent fort difficile de les arrêter au passage, surtout s'ils sont un peu nombreux; à plus forte raison, est-il inutile de les rappeler, soit en criant, soit en courant ou en sonnant de la trompe, soit même en tirant en l'air des coups de fusil; le bruit qu'on fait, en pareil cas, n'a généralement pour effet que de les exciter davantage et de les déterminer à s'enfoncer plus profondément dans les bois d'autrui, en effrayant le gibier sur la voie duquel ils se trouvent. C'est aux tribunaux à apprécier si, en fait, tous les efforts qu'il était humainement possible de faire, ont été tentés pour mettre fin à la chasse. En tous cas, il est évident qu'un chasseur ne saurait être responsable de l'entrée de ses chiens sur le fonds d'autrui, lorsque cet événement s'est produit trop loin de lui pour qu'il pût s'y opposer. — Rouen, 10 févr. 1854, précité. — V. Villequez, *Du droit du chasseur sur le gibier*, p. 27.

**870.** — Toutefois, il nous paraît difficile d'accepter, dans sa rigueur, la doctrine consacrée par la jurisprudence ou, du moins, par la grande majorité des arrêts. Il faut admettre qu'en introduisant dans l'art. 11 de la loi la disposition spéciale relative aux chiens courants, le législateur a entendu faire quelque chose d'utile. Or, cette disposition serait absolument superflue, si elle n'avait d'autre but que de permettre aux tribunaux d'excuser le passage de ces chiens sur le terrain d'autrui, lorsque leur propriétaire fait tous ses efforts pour les empêcher d'y pénétrer. En effet, dans un cas pareil, l'absence de volonté, de la part du maître, enlève au fait des chiens tout caractère délictueux, et cela, quelle que soit la race à laquelle ils appartiennent. Nous croyons donc qu'il faut interpréter autrement le texte dont il s'agit. A notre avis, ce texte a pour objet d'autoriser le juge chargé de la répression des délits de chasse à excuser le passage de chiens courants sur le terrain d'autrui, lorsque ce passage a eu lieu sans la participation de leur maître et sans qu'aucune faute lui fût imputable. Cette opinion, du reste, n'est point en contradiction avec les sentiments exprimés, au sein du Parlement, lors de la discussion de l'art. 11. A la vérité, M. Peltereau-Villeneuve, à la Chambre des députés, avait proposé un amendement ainsi conçu : « Toutefois, les propriétaires ou leurs ayants-droit, dont les chiens courant à la suite d'un gibier lancé sur leurs propriétés, traverseront l'héritage d'autrui sans son consentement, *ne seront point considérés comme délinquants*, sauf tous dommages-intérêts pour les dégâts causés aux héritages traversés par les chiens; et M. Franck-Carré, rapporteur à la Chambre des pairs, avait également présenté un amendement conçu dans le même sens. Mais le rejet de ces deux amendements et l'adoption du sous-amendement de M. de Moray, qui est devenu le texte définitif, n'ont nullement préjugé la solution de la question qui nous occupe. On proposait aux Chambres de décider que le passage des chiens courants *serait toujours* excusable; elles ont préféré une rédaction d'après laquelle les tribunaux sont investis, à cet égard, d'un pouvoir discrétionnaire; telle est la seule signification à donner à leurs votes successifs. On chercherait vainement dans les discussions la trace des exigences qu'on remarque dans les décisions judiciaires. En somme, la disposition législative dont il s'agit est susceptible de deux interprétations : l'une qui lui donne une portée sérieuse, l'autre qui en fait une prescription inutile. Il paraît plus rationnel de s'attacher, de préférence, à la première. — De Neyremand, p. 190 et s. — V. également Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 19 à 21, p. 31 et s.

**871.** — Mais la doctrine qui vient d'être exposée a besoin d'être bien comprise. Il ne faudrait pas croire que le chasseur serait à l'abri d'une condamnation par cela seul qu'il se serait abstenu de favoriser le passage de ses chiens courants sur la propriété d'autrui; pour qu'il y ait absence de délit, il est nécessaire que le lancer de la bête de chasse ait eu lieu dans des conditions telles qu'aucune faute ne puisse être imputée au maître des chiens. Ainsi le chasseur qui aurait découplé sur une parcelle de terre de dimensions restreintes et formant enclave dans un domaine sur lequel le droit de chasse ne lui appartient pas, pourrait être considéré, dans certains cas, comme n'ayant pas pris toutes les précautions voulues pour éviter le passage de sa meute sur le fonds d'autrui; conséquemment, une condamnation pourrait, très-justement, être prononcée contre lui.

**872.** — Dans une opinion intermédiaire, on distingue suivant que le terrain d'autrui sur lequel les chiens courants ont pénétré a plus ou moins d'étendue. Si les chiens n'ont fait que traverser, en chassant, des parcelles d'une faible contenance, telles qu'un champ isolé ou un boqueteau qui peut être rapidement franchi, on décide qu'aucune faute n'est imputable au chasseur qui a négligé de les rappeler ou de les rompre. Mais,

il en serait autrement si la meute était passée d'un domaine de chasse sur un autre, autrement dit si la chasse avait changé de canton sans que le maître d'équipage ou ses subordonnés eussent rien fait pour y mettre un terme. — Chenu, p. 81 et 82.

**873.** — Quoi qu'il en soit, si les juridictions répressives ne peuvent excuser le passage des chiens courants sur le fonds d'autrui qu'à la condition de constater que le chasseur a fait tous ses efforts pour empêcher ce passage, leur appréciation des circonstances de la cause est souveraine. Lors donc qu'une cour d'appel déclare que le maître des chiens a fait tout ce qui lui était possible de faire pour les rompre ou les reprendre, cette déclaration doit être tenue pour conforme à la réalité, et elle échappe à la censure de la Cour suprême. — Cass., 1er mai 1880, précité.

**874.** — Au surplus, soit que l'on décide, avec la jurisprudence, que le passage des chiens est excusable seulement quand il n'a pu être empêché, soit que l'on admette qu'il suffise au chasseur de n'avoir rien fait pour le favoriser, la preuve des efforts tentés pour le prévenir ou de l'abstention incombe au chasseur lui-même, en vertu du principe d'après lequel c'est à la personne qui invoque le bénéfice d'une exception à établir qu'elle se trouve réellement dans les conditions lui permettant de s'en prévaloir.

**875.** — Il est évident qu'à défaut du maître d'équipage ou des gens à son service, le propriétaire du fonds sur lequel les chiens courants ont pénétré à la suite d'une pièce de gibier, a le droit de les arrêter ou de les rompre. — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 30, p. 68.

**876.** — Ce propriétaire peut également, si le maître d'équipage n'est pas sur les lieux ou qu'il lui soit inconnu, se saisir des chiens trouvés sur son terrain en action de chasse, et les conserver jusqu'à ce qu'ils aient été réclamés; le maître des chiens est tenu de rembourser les dépenses faites pour leur garde et leur nourriture, à celui qui les a appréhendés, et celui-ci est en droit de refuser de les rendre tant qu'il n'a pas été indemnisé. Dans le cas où le propriétaire qui a saisi les chiens ne voudrait pas en assumer la garde, il pourrait les faire mettre en fourrière, et l'autorité administrative aurait alors à prendre, à leur égard, telle mesure qu'elle jugerait convenable. — Trib. Rennes, 22 mai 1891, Priour, [D. 92.2.276] — *Sic*, Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, p. 65. — V. *suprà*, v° *Abandon d'animaux*, n. 44 et s.

**877.** — Mais si le propriétaire du fonds sur lequel la poursuite du gibier a été continuée sans droit est autorisé à rompre les chiens ou à les appréhender, il ne lui est pas permis de les tuer ou de les blesser à coups de fusil ou autrement. En effet, la destruction d'un animal domestique par un autre que son maître n'est licite que dans le cas de légitime défense, c'est-à-dire qu'autant que cet animal cause ou menace de causer un préjudice à la propriété mobilière ou immobilière d'autrui. — Cass., 17 déc. 1864, Gilbert, [S. 65.1.392, P. 65.999, D. 65.1.102]; — 17 nov. 1865, Michineau, [S. 66.1.272, P. 66.675, D. 66.1.95]; — 7 juill. 1871, Ouvrard, [S. 72.1.199, P. 72.447, D. 71.1.272] — Or, les animaux sauvages *in laxitate naturali* n'appartenant pas au propriétaire du fonds sur lequel ils se trouvent, celui-ci ne pourrait s'autoriser de ce que les chiens risquent de capturer ou de détruire le gibier existant sur son domaine pour repousser leurs incursions par la violence. L'individu qui, dans ces conditions, tuerait ou blesserait le chien d'autrui, pourrait être condamné en vertu de l'art. 479-1°, C. pén. — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 29, p. 67. — *Contrà*, Trib. Rambouillet, 12 févr. 1869, Kirkem, [cité par Sorel, *op. cit.*, p. 67]

**878.** — Mais la décision ne serait pas la même s'il s'agissait d'animaux sauvages enfermés dans un lieu clos, où ils se trouveraient à la disposition du propriétaire du fonds. Dans ce cas, les animaux étant devenus l'objet d'une appropriation privée, leur maître aurait incontestablement le droit de les protéger, même par la force, contre les atteintes des chiens étrangers. C'est là, du reste, une question de fait dont la solution dépend des dimensions de l'enclos (parc ou garenne); le droit de détruire les chiens ne peut être admis que si cet enclos est d'une étendue assez restreinte pour que le gibier puisse y être appréhendé sans difficulté et soit, par suite, réellement en la possession du propriétaire foncier. Dans tous les cas, si le fait de tuer ou de blesser un chien étranger qui s'est introduit dans un parc clos, constitue parfois un acte délictueux (Cass., 21 avr. 1840, de Bréant, [S. 40.1.299, P. 40.1.596] — Trib. Brest, 1835, *Gaz. des trib.*, 19 déc. 1835 — Trib. Seine, 20 [illegible] 1855, *Ibid.*, 22 juill. 1855]), on ne saurait prétendre qu'il doive en être [illegible]. — Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, p. 66; *J. des chasseurs*, 2e année, p. 184.

**879.** — On a donc pu très-légitimement prononcer l'acquittement d'un prévenu poursuivi pour avoir tué le chien d'autrui, au moment où, après avoir franchi les murs d'une garenne à lapins (chose qu'il avait coutume de faire), il parcourait l'enclos en tous sens, à la poursuite de ces animaux. — Bordeaux, 4 mars 1879, Deguilhem, [S. 79.2.102, P. 79.461, D. 80.2.163]

**880.** — Le même principe nous conduit à décider que le propriétaire d'un domaine ouvert n'a pas le droit d'y déposer des boulettes empoisonnées pour détruire les chiens qui pourraient s'y introduire. — Trib corr. Compiègne, 3 juin 1873, de Lupel, [D. 74.3 88]

**881.** — Cependant, nous croyons que le propriétaire foncier devrait échapper à l'application de l'art. 479-1°, C. pén., s'il avait déposé ou fait déposer les boulettes empoisonnées sur son terrain, après la clôture de la chasse et dans l'intention manifeste d'y détruire les animaux malfaisants et nuisibles, tels que renards et loups; la preuve de cette intention pourrait résulter du choix des emplacements destinés au dépôt des amorces empoisonnées : par exemple, de ce fait qu'elles auraient été placées le long des coulées à renards ou auprès des terriers, et loin des routes et chemins. En pareil cas, aucune faute ne serait imputable à celui qui a déposé les amorces, et le propriétaire du chien qui aurait été empoisonné n'aurait à s'en prendre qu'à lui-même de l'accident; car, pendant le temps où la chasse est fermée, c'est une négligence que de laisser ses chiens errer à travers la campagne ou les bois.

**882.** — Le propriétaire des chiens courants dont le passage sur le terrain d'autrui a été déclaré excusable, n'en reste pas moins exposé à une action civile en dommages-intérêts, qui peut lui être intentée par le propriétaire foncier à raison du préjudice que ce passage a pu causer à sa propriété. Cette action est réservée, en termes exprès, par l'art. 11, L. 3 mai 1844. L'allocation d'une indemnité est uniquement subordonnée à l'existence d'un préjudice reconnu; le point de savoir si le maître des chiens était ou non en faute est indifférent. — Cass., 26 mai 1852, Reiset et autres, [S. 52.1.549, P. 54.2.19, D. 52.1.686] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 804.

**883.** — Enfin, nous devons ajouter que l'art. 11-2°, § 3, L. 3 mai 1844, prévoit exclusivement le cas du passage des chiens courants *en action de chasse* sur le terrain d'autrui. Le chasseur n'a aucune excuse à invoquer, car il ne commet aucun délit, lorsqu'il passe avec ses chiens, sans être en attitude de chasse sur un fonds qui ne lui appartient pas, sauf au propriétaire de ce fonds à lui en interdire l'entrée, s'il le juge convenable. Toutefois, la faculté de refuser le passage ne pourrait s'exercer à l'égard du chasseur qui aurait le droit de chasse sur un terrain enclavé et qui ne pourrait accéder à ce terrain qu'en traversant le fonds en question. Dans cette hypothèse, le chasseur pourrait se fonder, pour réclamer le passage, sur l'art. 682, C. civ., qui autorise le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a aucune issue sur la voie publique, à exiger que ses voisins lui laissent traverser leurs fonds pour l'exploitation de son héritage, sauf indemnité, s'il y a lieu. — Gillon et Villepin, n. 295, p. 250; Sorel, *Du droit de suite et de la propriété du gibier*, n. 38, p. 78.

### Section III.

#### Modes et procédés de chasse.

**884.** — La chasse peut être pratiquée de différentes manières, dont chacune est caractérisée par l'emploi de procédés ou d'engins différents. Il importe de distinguer entre les modes ou moyens de chasse et les engins de chasse. Le mode ou moyen est le procédé que l'on met en usage pour découvrir le gibier et pour en assurer ou en faciliter la capture ou la mort. L'engin est l'appareil ou l'instrument qui sert à faire tomber l'animal sauvage, mort ou vivant, entre les mains du chasseur. Cette distinction présente de l'intérêt au point de vue des conséquences qu'entraîne la prohibition de certains moyens et de certains engins. Tandis que la loi se borne à punir l'emploi des moyens prohibés, elle frappe de peines correctionnelles, non seulement l'usage, mais encore la simple détention des engins interdits (V. *infrà*, n. 1485 et s.). D'autre part, en cas de condamnation

pour délit de chasse, le jugement doit prononcer la confiscation des engins qui ont servi à le commettre; mais la confiscation ne s'étend pas aux moyens de chasse — V. *infrà*, n. 1644 et s.

§ 1. *Modes et procédés directement autorisés par la loi.*

**885.** — Sous le régime établi par la loi des 28-30 avr. 1790 et par les décrets du 11 juill. 1810 et du 4 mai 1812, il était loisible au chasseur muni d'un permis, pendant le temps où la chasse était ouverte, d'employer les modes, procédés ou engins de chasse que bon lui semblait. Cette latitude absolue avait engendré des abus. L'emploi d'engins de jour en jour plus perfectionnés n'aurait pas tardé à amener la destruction totale du gibier, si la loi du 3 mai 1844 n'avait porté remède à la situation. Par son art. 9, § 1, cette loi détermina les modes de chasse ayant, d'une façon générale, un caractère licite; ces modes ou procédés furent réduits à trois : chasse à tir, chasse à courre et chasse du lapin avec furets et bourses. En dehors de ces trois modes normaux, certains procédés ou engins purent être exceptionnellement autorisés par les préfets pour la chasse des oiseaux de passage et la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles. La loi du 22 janv. 1874, qui a modifié l'art. 9, n'a rien changé à cet état de choses; elle s'est bornée, ainsi qu'on l'a vu (*suprà*, n. 471 et 472), à permettre aux préfets de fixer des dates d'ouverture et de fermeture différentes pour la chasse à tir et pour la chasse à courre.

**886.** — La chasse à tir est celle qui se pratique au moyen d'armes de jet. Le chasseur est libre d'employer l'arme qui lui convient, depuis les plus perfectionnées jusqu'aux plus primitives, telles que fusils rayés ou à canons lisses, à un ou à plusieurs coups, à pierre, à piston ou se chargeant par la culasse, de toute forme ou de tout calibre, canardières, carabines, armes de chasse ou de précision, à tir intermittent ou à répétition, arcs, arbalètes, arquebuses, pistolets, révolvers, frondes, pierres, bâtons. — Petit, t. 1, p. 17, n. 22; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 616.

**887.** — Mais il va de soi qu'il n'est pas permis d'employer des armes dont la détention ou le port est prohibé. Ainsi, la détention d'armes de guerre, sans autorisation, est punie par la loi du 24 mai 1834; une personne non autorisée ne pourrait donc chasser avec des armes de ce genre. — V. *suprà*, v° *Armes de guerre*, n. 86 et s.

**888.** — Le port de certaines armes, considérées comme particulièrement dangereuses pour la sécurité publique, est interdit. Ces armes sont : 1° les armes à feu brisées par la crosse ou par le canon (Ord. de 1669, tit. 30, art. 3); 2° les fusils ou pistolets à vent ou sarbacanes (Décr. 2 niv. an XIV); 3° les stylets et les tromblons (C. pén., art. 314); 4° les armes offensives, qualifiées d'armes cachées ou secrètes, telles que les poignards, couteaux en forme de poignards, cannes à épées, bâtons à ferrement, fusils en canne, pistolets en sabre ou en couteau, balles de plomb au bout d'une courroie, etc. (Déclaration du 23 mars 1728, maintenue par le décret du 12 mars 1806); 5° les pistolets de poche (Ord. 23 févr. 1837). Le port de ces différentes armes est puni par la loi du 24 mai 1834 (V. *suprà*, v° *Armes*, n. 118 et s.). Il est clair qu'il n'est pas permis, sous prétexte de chasse, de s'en munir pour parcourir la campagne et les bois. — V. Championnière, p. 56; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**889.** — Toutefois, il faut faire une distinction entre les armes dont la détention ou le port est prohibé, selon qu'elles sont de jet ou de main. Le chasseur qui se servirait des premières ne commettrait pas un délit de chasse, car la loi du 3 mai 1844, en autorisant la chasse à tir, n'indique pas quelles sont les armes de jet dont il peut être fait usage; il faut donc en conclure qu'elle n'entend en défendre aucune, sauf l'application des peines portées par la loi du 24 mai 1834 contre ceux qui seraient trouvés porteurs d'armes prohibées. A l'inverse, celui qui emploierait, pour tuer le gibier, des armes de main dont le port est interdit, telles que poignards, stylets, cannes à épée, contreviendrait à l'art. 9, § 1 de la loi sur la police de la chasse, qui ne permet que la chasse à tir ou à courre, et tomberait sous le coup de la disposition pénale de l'art. 12, § 1-2° de la même loi, sans préjudice de la peine qui pourrait lui être infligée en vertu de la loi du 24 mai 1834. — Berriat Saint-Prix, p. 88 et 89.

**890.** — Si la loi interdit le port de certaines armes de jet, elle ne prescrit rien de particulier quant à la nature, à la forme et à la grosseur des projectiles qui peuvent être employés à la chasse. En conséquence, il est permis d'employer ceux que l'on veut, tels que flèches, balles rondes ou coniques, balles à sections, chevrotines, plomb de diverses grosseurs. Un arrêt du Conseil d'Etat, du 4 sept. 1731, avait interdit la fabrication, la vente et l'usage de la grenaille en fonte de fer, destinée au chargement des fusils de chasse (V. Henriquez, *Nouveau Code des chasses*, t. 2, p. 400). Il est généralement admis, aujourd'hui, que ce règlement a été abrogé par la loi du 4 août 1789, qui a supprimé le droit exclusif de chasse et a déclaré que tout propriétaire en aurait la jouissance et l'exercice, sauf à se conformer aux lois de police qui pourraient intervenir à ce sujet, dans un but de sûreté générale. En effet, si les lois de police annoncées ont déclaré exécutoires les anciens règlements relatifs aux armes prohibées, elles sont muettes en ce qui concerne l'arrêt de 1731; il faut donc en conclure que ce texte n'a pas été maintenu en vigueur. — Berriat Saint-Prix, p. 89; Championnière, p. 57; Lavallée et Bertrand, p. 88; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 618. — *Contrà*, Houël, n. 194; Perrève, p. 36, n. 19.

**891.** — Les préfets n'ont pas qualité pour déterminer la nature ou réglementer l'emploi des projectiles à utiliser pour la chasse. Ils n'auraient pas le droit, notamment, de prohiber l'usage de la grenaille de fer. — Berriat Saint-Prix, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**892.** — Mais il leur appartient de prendre des arrêtés, dans l'intérêt de la sécurité publique, pour interdire l'emploi de certains projectiles ou de certains accessoires de chargement, reconnus comme particulièrement dangereux, lorsqu'ils sont utilisés dans des conditions déterminées. C'est ainsi que l'arrêté réglementaire du préfet de la Gironde, du 9 juill. 1891, interdit formellement, par son art. 11, de chasser dans les forêts de pins avec des bourres combustibles (V. *L'école des communes*, 1892, p. 305). Un arrêté du préfet d'Alger, du 7 juill. 1881 (art. 4), défend pareillement d'employer des bourres combustibles, depuis l'ouverture de la chasse jusqu'au 1er décembre de chaque année. Les arrêtés de ce genre sont obligatoires; mais il faut remarquer que la sanction s'en trouve non dans la loi du 3 mai 1844, mais dans l'art. 471-15°, C. pén.; l'infraction à leurs dispositions constitue, non un délit de chasse, mais une contravention de simple police.

**893.** — La chasse à tir peut s'exercer de différentes manières. Tantôt, le chasseur, armé d'un fusil, parcourt seul la plaine ou les bois; tantôt il se fait aider par un chien d'arrêt, qui lui signale par son attitude la présence du gibier, ou par des chiens courants, qui font lever la bête et qui indiquent à leur maître, par leurs aboiements, la direction qu'elle prend et les fuites auxquelles il doit se porter pour la tirer au passage. On peut également employer des furets pour faire sortir les lapins de leurs terriers et les tirer au moment où ils se précipitent au dehors; c'est ce qu'on appelle, en terme de chasse, fureter à blanc. Tous ces modes de chasse sont autorisés. Toutefois, ainsi qu'on le verra plus loin (n. 917), l'emploi de certaines espèces de chiens est interdit par la loi.

**894.** — Au lieu de parcourir la campagne à la recherche du gibier, le chasseur peut l'attendre, à couvert dans une cachette ou dissimulé derrière un objet quelconque, tel qu'un arbre, un rocher, des roseaux. On nomme cette chasse, chasse à l'affût. La chasse à l'affût est parfaitement licite; ce n'est, en somme, qu'une variété de la chasse à tir. Peu importe, d'ailleurs, la nature ou la forme de l'objet ou de la cachette qui sert d'abri au tireur. Ce peut être, soit une hutte en terre, soit un trou creusé dans le sable, soit une cabane de feuillage ou une baraque construite à l'aide de matériaux plus solides. L'affût peut être établi soit sur le sol, soit dans les branches d'un arbre, comme les postes construits, dans certaines localités du midi de la France, pour la chasse aux oiseaux. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 603; Petit, t. 1, p. 33, n. 33.

**895.** — Certaines chasses à l'affût se font de jour, comme celle des grives, en Provence, et celle des pigeons ramiers, en Bourgogne, au moment des passages de l'automne et du printemps. D'autres ont lieu à la tombée de la nuit, comme celle du lapin, à la sortie des terriers, celle de la bécasse, en automne, au bord des mares ou fontaines, ou au printemps, à l'heure où ces oiseaux se recherchent et s'appellent (chasse à la croule). Parfois enfin, la chasse à l'affût se pratique au crépuscule ou même pendant la nuit, comme la chasse à la hutte, pour les canards et certains autres oiseaux d'eau. Il n'est pas douteux que la chasse à l'affût puisse avoir lieu, non seulement en plein jour,

mais encore au crépuscule, au moment où le jour va finir ou va poindre. La loi a prohibé la chasse de nuit, mais elle n'a pas voulu proscrire celle qui s'effectue à la limite du jour. Sur ce qu'on doit entendre par chasse de nuit, V. *infrà*, n. 1168 et s. On peut se demander cependant si les préfets n'ont pas le droit d'autoriser la chasse à l'affût de nuit à l'égard des oiseaux de passage et de gibier d'eau (V. sur ce point, *infrà*, n. 987 et s.). — Gillon et Villepin, n. 174, p. 167; Petit, t. 1, p. 34, n. 53 et 54; Perrève, p. 301; Chardon, p. 87; Championnière, p. 55; Berriat Saint-Prix, p. 87; Lavallée et Bertrand, p. 85, n. 2; Cival, p. 43, art. 9, n. 1; Duvergier, p. 124; Leblond, n. 120; Viel, p. 32; Cassassoles, p. 292.

**896.** — Si la chasse à l'affût de nuit est interdite, en principe, il n'est pas défendu de préparer, pendant la nuit, la chasse qui doit s'effectuer pendant le jour. Ainsi, il n'y aurait pas délit de la part d'un chasseur qui, avant l'aurore, transporterait ses fusils et ses munitions dans une hutte aux canards, et s'y porterait de sa personne, pourvu qu'il ne tirât pas les premiers coups de feu avant le crépuscule, et qu'il ne fût pas trouvé, avant les premières lueurs du jour, en attitude de chasse, c'est-à-dire le fusil ou la canardière à la main, dans la posture d'un homme qui attend l'occasion de tirer. — Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 85; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 604.

**897.** — Rien ne s'oppose à ce que le chasseur se serve d'un véhicule quelconque pour arriver à portée du gibier. L'emploi de bateaux, dans la chasse aux oiseaux d'eau, est d'un usage fréquent et parfaitement licite. Autrefois, dans quelques pays, certains chasseurs en plaine parcouraient la campagne à cheval, à la suite de leurs chiens d'arrêt. Aujourd'hui encore, il n'est pas rare de voir, dans la chasse du grand gibier aux chiens courants, des tireurs se servir d'un cheval pour se porter aux fuites éloignées, et même faire feu du haut de leur monture. Il arrive aussi que des personnes impotentes se déterminent à chasser en voiture. Parfois même, des chasseurs usent de ce procédé pour approcher plus sûrement certains animaux tels, par exemple, que les perdrix. Quelque peu noble que soit ce moyen, il ne semble pas qu'il doive être considéré comme prohibé. Nous examinerons plus loin (n. 927 et s.) si les pouvoirs des préfets leur permettent de l'interdire.

**898.** — Dans certaines localités on se sert, pour la chasse du gibier d'eau, de la vache artificielle. On donne ce nom à un mannequin d'osier recouvert d'une peau velue, qui simule les formes d'une bête à cornes; le chasseur s'introduit dans cet appareil, qu'il déplace en marchant. Le gibier, trompé par l'apparence, se laisse approcher, sans défiance, par le tireur ainsi dissimulé. Nous ne pensons pas que l'usage de la vache artificielle puisse être considéré comme délictueux, car cet appareil n'est pas un engin susceptible de procurer par lui-même la capture du gibier (V. *suprà*, n. 884); on pourrait plutôt le considérer comme une sorte d'affût mobile. On doit assimiler à la vache artificielle les buissons mobiles dont les chasseurs se servent quelquefois pour se masquer et pour approcher plus aisément le gibier. Dans tous les cas, les préfets peuvent, très-certainement, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par l'art. 9 de la loi sur la police de la chasse, autoriser l'emploi de cet appareil pour la chasse des oiseaux de passage.

**899.** — Le miroir destiné à attirer les allouettes sous le fusil du chasseur n'est pas non plus un engin servant directement à la capture des oiseaux; l'emploi n'en est donc pas interdit. La chasse au miroir n'est qu'une variété de la chasse à tir. Le miroir n'étant pas un engin de chasse, il faut en tirer cette conséquence que la personne chargée de le faire mouvoir n'a pas besoin d'un permis de chasse (V. *suprà*, n. 600). — Grenoble, 2 janv. 1845, Grandperret, [S. 45.2.99, P. 45.2.67, D. 45.2.42] — Besançon, 12 janv. 1866, Petelin, [S. 67.2.84, P. 67.347, D. 66.2.189] — Dijon, 17 mars 1875, Desloges, [S.76.2.138, P. 76. 578, D. 75.2.203] — Trib. corr. Saint-Etienne, 16 nov. 1844, Milan, [*Gaz. des trib.*, 20 nov. 1844] — En ce sens, Gillon et Villepin, *1er Suppl.*, n. 179, p. 14; Berriat Saint-Prix, p. 155; Rogron, p. 170; Cival, p. 46, n. 6; de Neyremand, p. 170, n. 18; Viel, p. 36; Leblond, n. 128; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 842; Cassassoles, p. 291; Chenu, p. 127. — *Contrà*, Solut. ministér., [S. 46.2.340]

**900.** — Les banderolles ou autres épouvantails, que l'on place parfois à la limite d'une propriété pour empêcher le gibier d'en sortir, ne contribuent nullement à mettre les animaux sauvages en la possession du chasseur; ce ne sont donc pas des engins de chasse, encore moins des engins prohibés. Il en résulte qu'on peut très-légitimement en faire usage, et que les auxiliaires chargés de les disposer ne faisant pas acte de chasse en les mettant en place, ne sont pas plus que ceux qui font mouvoir le miroir dans la chasse aux alouettes assujettis à l'obligation du permis. — V. *suprà*, n. 322 et s., 341, 600.

**901.** — La chasse en traque n'est qu'un procédé de chasse à tir. Les chasseurs, au lieu d'employer des chiens pour lever le gibier et le leur amener à portée, se servent de rabatteurs qui battent les buissons et les cépées, ou font du bruit pour effrayer les animaux et les pousser sur la ligne des tireurs. Il est évident que les rabatteurs, tout en facilitant la chasse à tir, n'ont pas pour mission de tuer ou de capturer le gibier; on ne saurait donc soutenir que leur emploi constitue un mode de chasse prohibé. — Solut. minist., n. 6, [S. 46 2.340] — Cass., 8 mars 1845, Génin, [S. 45.1.315, P. 45.2.131, D. 45.1.172]; — 29 nov. 1845, Demartinécourt, [S. 46.1.143, P. 45.2.713, D. 46. 1.21] — Dijon, 24 déc. 1844, Demartinécourt, [S. 45.2.97, P. 45. 2.513] — V. également Cass., 20 févr. 1847 (motifs), Clément, [D. 47.1.86] — Dijon, 17 mars 1875, précité (motifs). — *Sic*, Berriat Saint-Prix, n. 88; de Neyremand, p. 434; Cival, p. 46, n. 3; Leblond, n. 121; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 619; Chenu, p. 127. — V. *suprà*, n. 349 et s.

**902.** — Le second mode de chasse expressément autorisé par la loi est la chasse à courre. Cette chasse se pratique avec l'aide de chiens courants qui, après avoir lancé le gibier, le suivent à la trace en donnant de la voix, et l'obligent, après un temps plus ou moins long et avec ou sans le secours de relais, à s'arrêter, épuisé de fatigue, pour leur tenir tête ou pour tomber sous leur dent. Les veneurs suivent généralement la chasse à cheval et n'interviennent qu'au dernier moment, lorsque la bête est forcée, pour lui donner le coup de grâce. La distinction entre la chasse à courre et la chasse à tir est importante à faire, car il peut arriver que l'une soit ouverte, tandis que l'autre est fermée.

**903.** — La chasse à courre a lieu, d'ordinaire, à cheval; par suite, lorsque ce mode de chasse a fait l'objet d'une mention formelle dans le cahier des charges dressé pour la location d'un bois de l'Etat, les locataires peuvent parcourir, montés sur leurs chevaux, les taillis et les gaulis du bois amodié, sans tomber sous le coup de l'art. 147, C. for., qui interdit et réprime l'introduction d'animaux de monture dans les bois et forêts, hors des routes et chemins ordinaires.

**904.** — Mais, de ce que l'on est dans l'usage de se servir de chevaux pour suivre la meute, il n'en faut pas conclure que la chasse perdrait son caractère de chasse à courre, si les veneurs ou une partie d'entre eux étaient à pied. Ce qui constitue ce mode de chasse et le distingue de la chasse à tir, c'est cette circonstance qu'on laisse aux chiens le soin d'appréhender la bête de chasse, après l'avoir forcée, et que l'intervention de l'homme se produit seulement alors qu'il s'agit d'achever l'animal capturé. — Trib. corr. Vesoul, 24 juill. 1877, de Grammont, [D. 78.5.83]

**905.** — En règle générale, ce sont des chiens courants, de race plus ou moins pure, que l'on emploie pour forcer les animaux sauvages. Mais l'emploi de chiens appartenant à d'autres races n'enlèverait pas à la chasse à courre son caractère propre, si, d'ailleurs, la poursuite du gibier s'effectuait dans les conditions indiquées précédemment. On n'en chasse pas moins à courre pour forcer le gibier à l'aide de corneaux ou de mâtins. Certains veneurs font, de préférence, usage de chiens de cette dernière catégorie pour prendre les loups et les sangliers. Enfin, on doit considérer comme une sorte de chasse à courre et, par conséquent, comme un procédé licite, la capture accidentelle d'un animal, à la course, par un chien qui n'est pas spécialement destiné à ce genre de prise, par exemple, la capture d'un lièvre par un chien d'arrêt. — V. Petit, t. 1, p. 31, n. 48.

**906.** — L'équipement des chasseurs à courre se compose, en principe, d'un fouet et d'une trompe, auxquels on adjoint souvent un couteau de chasse (V. *infrà*, n. 908). On s'est demandé s'il pouvait être complété par une arme à feu. La question ne peut se poser que pour le temps où la chasse à tir est fermée; car, lorsqu'elle est ouverte, les chasseurs munis d'un permis ont le droit de tirer l'animal lancé par les chiens, si bon leur semble, sauf à donner à leur mode de chasse la qualification de chasse à tir. Nous estimons que, même après la clôture de cette chasse, les personnes qui suivent une chasse à courre peuvent, sans commettre de délit, se munir d'un fusil, d'une carabine ou de pisto-

lets, du moins si des armes de ce genre sont nécessaires pour se défendre éventuellement contre les agressions de l'animal.

**907.** — On ne saurait évidemment contester aux chasseurs à courre le droit de se servir d'une arme à feu pour leur défense personnelle, pendant le temps où la chasse à tir est fermée. On ne pourrait pas davantage voir un acte délictueux dans le fait, par eux, de tirer sur un animal qui mettrait en péril la vie de leurs chevaux ou de leurs chiens. En effet, ce n'est pas faire acte de chasse, mais exercer un droit naturel que de protéger, même par la force, ses propriétés mobilières contre les atteintes d'un animal sauvage. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 611. — Rien ne paraît donc plus naturel que d'emporter une arme à feu, lorsqu'on se dispose à attaquer un sanglier ou un cerf, car on peut être exposé à être chargé par la bête. Par contre, il serait moins facile de justifier le port d'une pareille arme, s'il s'agissait d'une chasse au chevreuil ou au lièvre, qui sont, l'un et l'autre, des animaux inoffensifs. — Trib. corr. Vesoul, 24 juill. 1877, précité.

**908.** — Aujourd'hui, l'habitude s'est généralisée de servir la bête de chasse à la carabine. Ce procédé est moins difficile et moins dangereux que celui qui consiste à frapper l'animal forcé d'un coup de couteau de chasse. Toutefois, l'usage de servir au couteau, conforme aux traditions de l'ancienne vénerie, s'est conservé dans la plupart des équipages. Quoi qu'on en ait pu dire, l'emploi du couteau de chasse est parfaitement licite. Cette arme ne rentre pas dans la catégorie des poignards, stylets, etc., dont le port est prohibé (V. *suprà*, n. 889). Elle n'est pas davantage proscrite par la loi sur la police de la chasse. Cette loi, en effet, en autorisant la chasse à courre, a implicitement autorisé l'usage de l'arme classique dont on doit se servir, d'après les règles de l'art cynégétique, pour abattre l'animal, après qu'il a été forcé. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 843.

**909.** — En général, on ne chasse guère à courre que le cerf, le daim, le chevreuil, le lièvre, le sanglier, le loup et le renard. Cependant, rien n'empêche de chasser également au forcé d'autres quadrupèdes, tels que le blaireau, la loutre, le lapin même, qu'on peut poursuivre avec des chiens courants, après avoir bouché l'ouverture des terriers. Mais il nous paraît impossible de considérer comme une sorte de chasse à courre la poursuite du gibier à plumes, à la course, telle qu'elle se pratique dans quelques localités du midi (V. *suprà*, n. 305). En effet, l'expression de : *chasse à courre*, a un sens parfaitement déterminé, dans le langage de la vénerie comme dans le langage usuel; elle s'applique uniquement à la chasse pratiquée au moyen de chiens qui suivent l'animal et le prennent, lorsqu'il est à bout de forces. La chasse des perdrix ou des cailles à la course constitue, à notre avis, un mode non prévu par la loi et, partant, prohibé. — Gillon et Villepin, n. 189, p. 178. — *Contrà*, Petit, t. 1, p. 31, n. 46; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 609.

**910.** — En dehors des deux modes de chasse qui viennent d'être indiqués, il n'en existe qu'un qui soit directement et expressément autorisé par la loi : c'est la chasse au lapin à l'aide de furets et de bourses. Le furet est un petit mammifère de la famille des carnassiers, qu'on introduit dans les terriers pour en expulser les lapins. Les bourses sont des filets en forme de poche, que l'on dispose à l'entrée des terriers et qui sont construits de telle façon que le lapin, au moment où il se précipite au dehors, fait glisser un coulant qui en ferme l'ouverture, de manière à emprisonner l'animal dans un réseau de mailles.

**911.** — La chasse du lapin avec furet et bourses est soumise à toutes les conditions prescrites par les art. 1 et 9, L. 3 mai 1844. Elle ne peut être pratiquée que pendant la période comprise entre l'ouverture et la clôture, sauf aux préfets à l'autoriser en tout temps, en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent de l'art. 9, § 3-3°, à raison de la nature malfaisante des lapins. Elle ne peut avoir lieu que de jour. Enfin, les personnes qui s'y livrent doivent être munies d'un permis de chasse, à moins qu'elles n'agissent, à titre d'auxiliaires, pour le compte et sous la direction d'un chasseur muni d'un permis (V. *suprà*, n. 361). — Petit, t. 1, p. 53, n. 74 et s.

**912.** — La loi ne parle que de bourses; on peut se demander si cette expression doit être prise dans son acception la plus étroite ou si elle comprend les filets de toute forme, propres à la capture des lapins. Au lieu de fermer chaque orifice du terrier séparément avec une de ces poches de mailles, on emploie quelquefois un tramail, c'est-à-dire un filet unique, disposé comme une clôture autour de toutes les bouches. Il semble que l'emploi de ce filet doive être considérée comme illicite.

**913.** — Quelques auteurs observent que l'usage du furet et des bourses est limité à la chasse du lapin, et déclarent que l'emploi en serait illicite s'il s'appliquait à d'autres animaux, tels que renards, blaireaux, etc. Cette remarque nous paraît superflue, car on n'est pas dans l'habitude de chasser les renards et les blaireaux au moyen de furets. A supposer qu'un furet soit introduit dans un terrier habité par quelqu'un de ces animaux, il courrait grand risque d'être étranglé s'il osait s'attaquer à eux. — V. Rogron, p. 107; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 605.

**914.** — Du reste, ainsi que nous l'avons dit déjà (V. *suprà*, n. 893), la chasse du lapin au furet peut avoir lieu avec des armes à feu. On se dispense de fermer l'entrée des terriers avec des bourses et on tire les lapins au moment de leur sortie. Ce n'est là qu'une variété de la chasse à tir, dans laquelle le furet remplit l'office d'un auxiliaire de chasse et rend au chasseur les mêmes services que lui rendent, dans d'autres circonstances, les chiens ou les traqueurs. — Gillon et Villepin, n. 178, p. 172.

### § 2. *Modes et procédés prohibés.*

**915.** — L'art. 9, § 2, L. 3 mai 1844, prohibe tous les modes de chasse autres que la chasse à tir, la chasse à courre et la chasse du lapin avec furets et bourses. Cette prohibition est générale et absolue; elle s'étend à toutes les espèces de gibier, à toutes les époques de l'année et à tous les lieux, sauf le droit reconnu aux préfets d'autoriser exceptionnellement l'emploi de modes ou de moyens défendus d'ordinaire, pour la chasse des oiseaux de passage et pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles; sauf aussi les exceptions admises en faveur du propriétaire d'un enclos attenant à une habitation. — V. *infrà*, n. 1500 et s.

**916.** — Tous les modes de chasse autres que ceux nommément désignés par la loi étant prohibés, il faut en conclure que la chasse à l'oiseau, c'est-à-dire celle qui se pratique à l'aide d'oiseaux de proie dressés, n'est plus permise. Cette chasse était fort en honneur autrefois, en France; on y employait différentes espèces de faucons, notamment le gerfaut, le faucon pèlerin et le hobereau; on dressait également, dans le même but, des autours et des éperviers. Dans les années qui ont précédé le vote de la loi sur la police de la chasse, des tentatives avaient été faites pour relever l'art de la fauconnerie. Au cours de la discussion de l'art. 9, un député, M. Delespaul, s'était appuyé sur ces faits pour proposer d'ajouter la chasse au vol aux modes autorisés; mais son amendement ne fut point pris en considération. Il est donc interdit, aujourd'hui, de capturer le gibier à l'aide d'oiseaux de proie. On s'explique difficilement, d'ailleurs, cette interdiction, car ce genre de chasse n'est pas plus destructeur que beaucoup d'autres, notamment que la chasse à tir avec rabatteurs. — Gillon et Villepin, n. 177, p. 170; Championnière, p. 58; Berriat Saint-Prix, p. 91; Perrève, p. 316, n. 11; Petit, t. 1, p. 78; Cival, p. 46, n. 9; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 613; Chenu, p. 126.

**917.** — La chasse à l'aide de chiens lévriers est pareillement interdite. On aurait pu concevoir quelque doute à cet égard, car cette chasse n'est, en somme, qu'une sorte de chasse à courre. On la considérait comme permise, sous l'empire de la loi du 30 avr. 1790, et le projet de loi sur la police de la chasse, présenté par le gouvernement en 1843, portait seulement que les préfets pourraient prendre des arrêtés pour l'*interdire*. Mais la Chambre des députés a modifié cette rédaction. La disposition qu'elle a adoptée et qui a passé dans le texte définitif, autorise les préfets à permettre, à titre exceptionnel, l'emploi de chiens lévriers pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles; ce qui implique la défense de s'en servir hors de ce cas particulier. La prohibition dont le lévrier a été l'objet est, du reste, parfaitement justifiée, car ce chien est un animal essentiellement destructeur; chassant presque toujours à vue, il rejoint, en quelques bonds, le gibier qui fuit à découvert; il suffirait de l'employer quelquefois dans une plaine pour la dépeupler entièrement. — Cass., 19 févr. 1846, Jacquier, [S. 46.1.429, P. 46.2.72, D. 46.1.169] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 222, p. 197; Petit, t. 1, p. 35; Championnière, p. 77; Berriat Saint-Prix, p. 88; Dufour, p. 15; Chardon, p. 108; Leblond, n. 168; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 606; Chenu, p. 126.

**918.** — La prohibition de se servir de chiens lévriers pour la

capture du gibier, s'applique non seulement aux lévriers de race pure, mais encore aux lévriers croisés ou aux dérivés du lévrier. Ces derniers chiens, d'ailleurs, sont plus dangereux encore que ceux de pur sang, car ils joignent à la rapidité d'allures de ceux-ci, la finesse de l'odorat. L'emploi du charnaigre ou charnigue, notamment, est rigoureusement prohibé; ce chien, est, on le sait, un métis provenant du croisement du lévrier et du griffon. — Cass., 9 août 1889, Goulin, [S. 89.1.448, P. 89.1.1090, D. 89.5.62] — Nancy, 18 déc. 1844, Maire et Bringal, [*Gaz. des trib.*, 30 janv. 1845] — Douai, 19 janv. 1846, Mattinghem, [S. 46.2.84, P. 46.1.479, D. 46.2.60] — Trib. corr. Brignoles, 6 oct. 1888, J. *La Loi*, 12 nov. 1888 — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 326; Rogron, p. 120; Gillon et Villepin, n. 225 et 226, p. 200 et 202; Chardon, p. 109; Dufour, p. 15; Cival, p. 51, n. 42; Leblond, n. 168; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 607; Cassassoles, p. 298; Chenu, p. 126.

**919.** — Cependant, il paraît juste de distinguer entre les races simplement croisées et les races dégénérées. S'il est défendu de faire usage de lévriers, c'est à cause de la vitesse de ces chiens, qui leur permet de prendre un lièvre à la course, au bout d'une poursuite de quelques instants seulement. Mais l'animal de race abâtardie, qui ne possède plus les qualités de vitesse de la race type, n'offre pas les même inconvénients. Il semble donc qu'il faille l'excepter de la prohibition qui frappe, en général, les lévriers pur sang et croisés. D'ailleurs, la question de savoir si un chien se rapproche suffisamment de la race type pour que l'emploi en soit réputé délictueux, ne peut être résolue qu'en fait par les tribunaux. — Chardon, *loc. cit.*; Petit, t. 1, p. 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*; Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 5e série, p. 22.

**920.** — Au surplus, l'interdiction de chasser à l'aide de lévriers ne souffre pas d'exceptions, sauf ce qui sera dit plus loin de la chasse dans un enclos attenant à une habitation; c'est ce qui résulte du texte même de l'art. 9 et des déclarations faites à la Chambre des députés par M. Gillon, auteur de la proposition, conformément à laquelle la prohibition absolue fut substituée à la prohibition facultative, laissée à l'arbitraire des préfets par le projet du gouvernement. — V. Gillon et Villepin, n. 222, p. 199.

**921.** — On ne saurait donc admettre la distinction proposée par quelques auteurs, d'après laquelle l'emploi du lévrier comme chien courant serait illicite, tandis que son utilisation comme chien d'arrêt serait permise. On comprend, en effet, combien il serait difficile d'empêcher cet animal de suivre son instinct et de poursuivre le gibier arrêté au moment où il se lèverait. — Berriat Saint-Prix, p. 100; Chardon, p. 108. — *Contrà*, Petit, t. 1, p. 43 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 608 et 723.

**922.** — Il en est de même de la chasse au feu. Cette chasse, éminemment destructive, se pratique en parcourant la campagne, pendant la nuit, généralement avec des lanternes sourdes ou à réflecteurs, qui servent à faire découvrir le gibier; celui-ci, principalement les perdrix, ébloui par l'éclat du feu, se laisse approcher à une très-faible distance par les chasseurs qui le tirent presque à coup sûr. Ce procédé était formellement interdit avant la Révolution (Ord. de 1669, tit. 30, art. 4); il l'est encore aujourd'hui, à raison de son caractère de chasse de nuit. — Cass., 11 avr. 1840, X..., [D. 40.1.41] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 172, p. 166; Perrève, p. 324; Petit, t. 1, p. 50; Cival, p. 46, n. 7 et 8; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 614.

**923.** — Suivant la définition qui a été donnée ci-dessus (n. 884), les appeaux, appelants et chanterelles ne sont pas des engins de chasse, car ils sont insuffisants par eux-mêmes pour procurer la capture du gibier; ce sont des accessoires de la chasse à tir ou de la chasse aux filets. On donne le nom d'appeaux à des instruments avec lesquels l'homme parvient à imiter le chant ou le cri de certains oiseaux; les appeaux les plus connus sont ceux destinés à imiter le chant de l'alouette ou le rappel de la perdrix et de la caille. Les appelants ou chanterelles sont des oiseaux en cage dont on se sert pour attirer les oiseaux de même espèce vivant à l'état sauvage, de manière à les faire tomber dans des pièges ou des filets, ou à les amener à portée du tireur. On donne plus particulièrement le nom de chanterelle à la femelle de la perdrix et de la caille. La chasse à l'aide d'appeaux, d'appelants ou de chanterelles est prohibée par l'art. 12, § 1-6o, L. 3 mai 1844. — Gillon et Villepin, n. 327, p. 268; Chardon, p. 211; Petit, t. 2, p. 135; de Neyremand, p. 144; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 886.

**924.** — Il a été jugé que la défense de chasser à l'aide d'appeaux, d'appelants ou de chanterelles, s'appliquait non seulement aux oiseaux-gibiers, tels que la perdrix ou la caille, mais encore aux petits oiseaux sédentaires, alors même qu'aucun arrêté n'aurait été pris par le préfet pour interdire l'emploi de ce moyen de chasse. — Cass., 23 avr. 1847, Trohel-Sandrais, [S. 47.1.528, P. 47.1.555, D. 47.1.160]

**925.** — Les appeaux, appelants et chanterelles n'étant pas des engins, mais de simples accessoires de chasse, ne tombent pas sous le coup des dispositions de l'art. 12, § 1-3o, L. 3 mai 1844, qui punit la détention ou le port de filets, engins ou autres instruments de chasse prohibés. Le fait de détenir des appeaux, appelants ou chanterelles n'est passible d'aucune peine; l'usage qui en est fait présente seul un caractère délictueux. — Amiens, 27 mai 1853, Labbé, [D. 59.2.145] — Paris, 11 juill. 1866, Dromery, [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.2.139] — Poitiers, 18 févr. 1869, Allebert, [S. 70.2.21, P. 70.107, D. 69.2.198] — Orléans, 11 mai 1869, Lacona, [S. 69.2.237, P. 69.994, D. 69.2.119] — Trib. corr. Tours, 18 nov. 1846, [Gaz. des trib., 25 nov. 1846] — *Sic*, de Neyremand, p. 144, n. 3; Leblond, n. 250; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 838; Chenu, p. 129.

**926.** — Cependant, certains auteurs se sont prononcés en sens contraire. Bien qu'il soit impossible de considérer l'instrument ou le volatile dont on se sert pour attirer les oiseaux comme un engin de chasse, par la raison très-simple qui a été donnée précédemment, ils n'en déclarent pas moins que la loi, en défendant d'en faire usage, lui a attribué le caractère d'engin prohibé. D'après eux, la détention d'appeaux serait interdite, non seulement aux marchands, mais même aux particuliers. Quant aux appelants et chanterelles, il faudrait faire, en ce qui les concerne, une distinction, selon qu'il résulterait des circonstances que ces oiseaux ont été ou non conservés pour être utilisés à la chasse; la détention n'en serait délictueuse que dans le premier cas. Quelques arrêts ont confirmé cette opinion. — Limoges, 21 janv. 1858, Bouvet, [P. 60.178, D. 59.2.146] — Orléans, 9 mai 1859, Proust, [P. 60.178, D. 59.2.97] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 328, p. 269; Cival, p. 76, n. 9.

**927.** — On a vu plus haut (n. 897) qu'il n'était pas défendu de se servir d'une voiture pour approcher le gibier à portée et le tirer plus facilement. Bien que ce procédé ne soit guère employé, sinon accidentellement, que par les braconniers, néanmoins, il ne saurait être interdit par l'autorité préfectorale, si ce n'est dans l'intérêt de la protection des oiseaux et en vertu des pouvoirs que l'administration tient de l'art. 9, § 4-1o, de la loi sur la police de la chasse. En ce cas, l'interdiction ne concerne que la chasse du gibier à plumes et ne s'étend pas à la chasse du gibier à poil.

**928.** — Un jugement du tribunal correctionnel de Châteaudun a déclaré exécutoire, dans les termes qui viennent d'être indiqués, un arrêté du préfet d'Eure-et-Loir qui avait interdit la chasse en voiture. Ce jugement a décidé que l'arrêté en question avait eu pour objet d'assurer la protection des oiseaux et qu'en conséquence, les contrevenants avaient encouru la peine portée par l'art. 11, § 3, de la loi de 1844, qui prévoit et réprime les infractions aux arrêtés concernant la destruction des oiseaux (dans l'espèce, il s'agissait d'un individu ayant tiré des perdrix du haut d'une voiture conduite par son père). Il est permis, toutefois, de trouver que le tribunal, dans le désir, légitime sans doute, de punir un braconnier d'habitude, est allé trop loin, car l'arrêté dont il a sanctionné l'application par une condamnation, loin d'être spécial aux oiseaux, était conçu en termes généraux, qui lui donnaient, incontestablement, un caractère illégal. — Trib. corr. Châteaudun, 20 janv. 1855, Peschard, [*Journal des chasseurs*, 19e année, p. 289]

**929.** — A plus forte raison, ne saurait-on approuver un jugement du tribunal correctionnel de Chartres, qui a déclaré un arrêté de ce genre légal et obligatoire dans sa généralité. Cette décision est critiquable à un double point de vue, d'abord pour avoir admis à tort que le préfet pût réglementer l'exercice de la chasse à tir, mode expressément autorisé par la loi, puis, en ce qu'elle a considéré la voiture comme un engin prohibé dont elle a ordonné la confiscation. Il est certain que le véhicule ayant servi au tireur n'était pas un engin, mais qu'il pouvait tout au plus être considéré comme un accessoire de chasse défendu (V. *suprà*, n. 884); or, il n'est pas permis aux tribunaux de prononcer la confiscation d'accessoires de cette nature. — Trib. corr. Chartres, 23 sept. 1852, Trion, [Gaz. des trib., 28 sept. 1852;

*Journal des chasseurs*, 17e année, p. 82] — V. *infrà*, n. 1644 et s.

**930.** — Mais si les préfets excèdent leurs pouvoirs lorsqu'ils prétendent soumettre à des conditions restrictives l'exercice d'un des modes de chasse autorisés par la loi, ils peuvent, sans contredit, par mesure de sûreté générale et en vertu des attributions de police qui leur sont confiées, interdire, dans certains lieux et dans certaines conditions, l'emploi de procédés jugés dangereux pour la sécurité publique, ou en subordonner l'usage à certaines mesures de précaution. Toutefois, l'infraction aux arrêtés pris dans ce but ne serait point un délit de chasse, mais constituerait seulement une contravention de simple police (V. *suprà*, n. 892). — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 357.

**931.** — Le maire est investi des mêmes pouvoirs dans les limites de sa commune (L. 5 avr. 1884, sur l'organisation municipale, art. 91). Il lui est permis de restreindre l'exercice de la chasse par ses arrêtés, dans un but de sécurité publique; il peut également imposer des restrictions dans l'intérêt de la préservation des récoltes (V. *suprà*, n. 511 et s.).

**932.** — On doit, en conséquence, considérer comme obligatoire l'arrêté municipal qui, dans le but de prévenir les accidents, interdit d'employer des armes à feu dans l'intérieur d'une ville ou d'un village. Cette défense, formulée en termes généraux, s'applique aussi bien aux propriétés closes qu'aux propriétés ouvertes; elle s'étend même aux terrains attenant à une habitation et entourés d'une clôture continue. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 351.

**933.** — L'autorité municipale peut aussi, afin d'assurer la sûreté de la circulation, interdire la chasse à tir sur les routes et chemins traversant le territoire de la commune. Le fait seul d'être en attitude de chasse sur une de ces voies de communication suffirait, alors, pour constituer une contravention, alors même qu'aucun coup de fusil n'aurait été tiré. — Cass., 12 juill. 1855, Duval, [D. 58.5.58] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 350.

**934.** — Le maire peut également, afin d'empêcher la dévastation des récoltes, défendre de laisser divaguer des chiens et, partant, de chasser aux chiens d'arrêt ou aux chiens courants, dans certaines natures de cultures, pourvu que ce soit seulement pendant une période limitée, par exemple, pendant le temps où ces terres sont encore chargées de leurs fruits. — Cass., 16 déc. 1826, Bertot, [S. et P. chr.] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 27; Cival, p. 24, n. 20; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 511 et s.

**935.** — Au lieu d'interdire d'une manière absolue la divagation des chiens dans les récoltes, on pourrait se borner à prescrire aux propriétaires de ces animaux de ne les laisser sortir dans la campagne qu'après avoir eu le soin de leur attacher au cou un bâton ou un billot. L'arrêté qui, afin de préserver les vignes des dégâts que les chiens pourraient y commettre en y pénétrant, ordonnerait une mesure de ce genre, en la déclarant obligatoire jusqu'à la fin des vendanges, serait parfaitement valable. — Cass., 10 janv. 1834, Danglard, [S. 34.1.264, P. chr.] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, *loc. cit.;* Cival, p. 24, n. 21.

**936.** — D'ailleurs, ainsi que nous avons eu l'occasion de le répéter déjà plusieurs fois, les arrêtés préfectoraux comme les arrêtés municipaux, pris dans les conditions qui viennent d'être indiquées, trouvent leur sanction, non dans la loi du 3 mai 1844, mais dans l'art. 471-15°, C. pén. Conséquemment, celui qui y contreviendrait, qui, par exemple, tirerait des coups de fusil dans l'intérieur d'une ville ou d'un village au mépris d'un arrêté proscrivant l'emploi des armes à feu, se rendrait coupable, non d'un délit de chasse, mais d'une contravention de simple police. — Berriat Saint-Prix, *loc. cit.;* Gillon et Villepin, n. 74 et 75, p. 79 et 80; Cival, *loc. cit.*, note; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 49; de Neyremand, p. 72, n. 4; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 348.

**937.** — Sur la question de savoir si les dispositions de la loi qui interdisent certains modes ou procédés de chasse sont obligatoires pour le propriétaire ou le possesseur qui chasse dans une propriété attenant à son habitation et entourée d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins, V. *infrà*, n. 1500 et s.

### § 3. *Engins prohibés.*

**938.** — On donne le nom d'engin de chasse à tout instrument ou appareil propre, par lui-même, à assurer au chasseur la possession immédiate et matérielle du gibier, soit en le tuant, soit en le capturant. Les engins se distinguent des armes (armes à feu, armes de jet ou armes blanches), qui peuvent être employées à donner la mort aux animaux sauvages; ils ne doivent pas non plus être confondus avec les moyens ou accessoires de chasse, qui sont des appareils destinés à faciliter la chasse, mais non à faire tomber le gibier, par le seul fait de leur emploi, entre les mains de celui qui s'en sert (V. *suprà*, n. 884). — Cass., 18 déc. 1886, Barbier de la Serre, [S. 87.1.140, P. 87.1.314, D. 87.1.288] — Grenoble, 2 janv. 1845, Grandperret, [S. 45.2.99, P. 45.2.67, D. 45.2.42] — Besançon, 12 janv. 1866, Petetin, [S. 67.2.84, P. 67.347, D. 66.2.189] — Douai, 22 juin 1886, Henrion, [S. 87.2.5, P. 87.1.86, D. 86.2.286], décision confirmée par l'arrêt de la Cour de cassation du 18 déc. 1886. — *Sic*, Petit, t. 1, p. 531; de Neyremand, p. 143, n. 2; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 835; Chenu, p. 127.

**939.** — Tous les engins de chasse, à l'exception des bourses pour prendre les lapins et des pièges ou appareils dont l'usage est exceptionnellement autorisé par le préfet pour la capture des oiseaux de passage ou la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles (V. *infrà*, n. 975 et s.), doivent être considérés comme engins prohibés, qu'il est interdit, non seulement d'utiliser mais encore de détenir à son domicile. — Championnière, p. 57 et 58; Lavallée et Bertrand, p. 86, n. 3; Chardon, p. 87; Chenu, p. 127.

**940.** — La loi ne contient pas l'énumération des engins prohibés. Son silence se conçoit sans peine. Il eût été extrêmement difficile de dresser la liste de tous les engins employés par les chasseurs ou par les braconniers dans toutes les parties de la France, en mentionnant les noms locaux qui servent à les désigner. D'ailleurs, la liste eût été forcément incomplète, car on peut, chaque jour, inventer des engins nouveaux et leur donner des noms inconnus jusqu'alors. Il a paru plus sage de s'abstenir. Du reste, tous les engins, quels qu'ils soient, à l'exception des bourses destinées à la capture des lapins, étant prohibés, une énumération détaillée n'était pas nécessaire. Néanmoins, nous croyons devoir indiquer, parmi les engins défendus, ceux qui sont le plus connus ou dont l'usage est le plus fréquent.

**941.** — Parmi ceux que l'on retrouve partout et qui causent le plus de ravages, on doit ranger le collet, engin d'autant plus redoutable qu'il accomplit son œuvre clandestinement. Les collets sont construits généralement en fil de fer ou mieux en fil de laiton, sous forme de nœud coulant. On les tend dans les cultures ou dans les bois, de manière que leur ouverture corresponde à l'axe des sentiers ou coulées que le gibier a l'habitude de suivre pour se rendre au gagnage et en revenir. L'animal engage, sans s'en apercevoir, son cou dans le nœud coulant, et les efforts qu'il fait pour s'échapper ne servant qu'à serrer ce nœud davantage, il ne tarde pas à mourir étranglé. Les collets sont employés surtout pour la capture des lièvres et des lapins. Dans quelques localités, on en tend de plus grands, que l'on attache à l'extrémité de baliveaux, et qui sont destinés à saisir les chevreuils. Le collet est évidemment un engin prohibé. — Cass., 20 juill. 1883, Griffani, [S. 85.1.334, P. 85.1.798, D. 83.5.59] — Orléans, 11 mai 1869, Lacona, [S. 69.2.237, P. 69.994] — Rouen, 5 mai 1883, Venambre, [D. 83.5.62] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 836; Chenu, p. 130, n. 3.

**942.** — Il en est de même des lacs, lacets ou collets de crin dont on se sert pour prendre certains oiseaux, tels que la perdrix ou la grive. Le régipeau ou régibaud, qu'on emploie quelquefois pour capturer les bécasses, n'est qu'une sorte de collet à détente ou à ressort, dont l'emploi est essentiellement délictueux, à moins qu'il n'ait été expressément autorisé par un arrêté préfectoral. — Perrève, p. 315; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 836; Chenu, p. 150, n. 3. — Sur la constatation du délit de chasse à l'aide de collets ou de lacets, V. *suprà*, n. 308 et s.

**943.** — Sont compris dans cette classe d'engins les *filets* et les *lacs*, qui sont interdits même pour la chasse aux oiseaux de pays et en l'absence d'arrêtés préfectoraux qui la défendent. — Cass., 26 déc. 1844, Kretz, [P. 45.2.132, D. 45.2.18] — Orléans, 9 févr. 1846, Mordelat, [P. 46.2.700, D. 46.2.42]; — 4 avr. 1846, Biet, [S. 46.1.297, P. 46.1.747, D. 46.2.95]; — 4 avr. 1846, Biard et Kretz, [S. 46.1.294, P. 46.1.797, D. 46.1.96] — Lyon, 10 oct. 1846, [D. 46.4.59] — Limoges, 5 mars 1857, Brock, [P. 58.1012, D. 57.2.124]; — 1er mai 1868, Duplan, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1.362] — Caen, 21 juill. 1874, Boulard et Geslain, [S. 75.2.208, P. 75.825, D. 78.5.86] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 179 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 836. — *Contrà*,

Angers, 9 déc. 1844, Lemée, [S. 45.2.100, P. 45.2.135, D. 45. 2.17] — Riom, 16 juill. 1845, Peyroux, [S. 45.1.683, *ad notam*, P. 45.2.721] — V. aussi réquisitoire de M. le procureur général Hébert, sous Cass., 4 avr. 1846, précité. — Championnière, p. 58, 76 et 121.

**944.** — Les filets dont les braconniers et les chasseurs se servent le plus fréquemment, ces derniers en vertu d'une autorisation préfectorale et pour la chasse des oiseaux de passage seulement, sont : 1° les nappes, composées de deux filets carrés et égaux, qui se ferment, à l'aide d'un cordeau que l'on tire, à peu près comme les deux battants d'une porte; elles sont employées pour capturer les alouettes, attirées préalablement avec un miroir, les ortolans et les canards, dans l'eau; 2° le traineau, vulgairement nommé drap de mort, qui se compose d'un filet ayant deux ailes fort longues, munies chacune transversalement d'un bâton, tenu chacun par un homme; l'engin est trainé, pendant la nuit, à travers champs; dès que ceux qui le manœuvrent constatent la présence d'un oiseau, ils laissent tomber le filet et le gibier est emprisonné dans le réseau qui l'enserre; on prend principalement au traîneau les cailles, perdrix et alouettes; 3° la tirasse, filet à mailles carrées ou en losange, dont un des côtés est garni d'une corde dépassant la trame de plusieurs mètres à chaque bout et permettant de la tirer; on l'emploie pour capturer les perdrix et les cailles; 4° la tonnelle, espèce de filet ayant quatre mètres de queue et servant à prendre les perdrix; 5° les halliers ou panneaux, longs filets, à mailles carrées ou en losange, tressés en fil ou en soie, que l'on tend verticalement et en ligne droite, à l'aide de piquets placés de distance en distance, et avec lesquels on prend soit du gibier à poil, soit du gibier à plumes; 6° la pantenne ou pantière, filet du même genre, à mailles larges, que l'on tend verticalement sur des perches et que l'on emploie surtout pour prendre les pigeons ramiers et les tourterelles; 7° le tramail, filet composé d'une triple trame, celle du milieu formée par des mailles serrées, celles de devant et de derrière formées de mailles fort larges; le filet du milieu est flottant, de sorte que le gibier, en se précipitant contre lui, s'engage avec lui dans les mailles les plus larges et se trouve pris comme dans une poche. A ces différentes espèces de filets, on peut ajouter la bricole, construite au moyen de cordelettes ou de fils de fer, et qui forme bourse; la bricole est employée, de préférence, pour prendre le grand gibier. — V. Perrève, p. 313; Berriat Saint-Prix, p. 90 et 91.

**945.** — Il a été jugé que le fait de prendre des petits oiseaux sédentaires à l'aide de filets constituait une infraction à la loi du 3 mai 1844, et qu'il n'était pas nécessaire, pour que l'acte fût réputé délictueux, que le préfet eût pris un arrêté pour interdire ce genre de chasse, dans l'intérêt de la protection des oiseaux (V. *infrà*, n. 1008 et s.). Bien plus, la faculté reconnue aux préfets par l'art. 9, § 3-1°, d'autoriser l'emploi de filets (V. *infrà*, n. 978), ne concerne que les oiseaux de passage et ne saurait s'exercer à l'égard des oiseaux qui vivent, d'une façon constante, dans le pays. — Cass., 30 mai 1845, Peyroux, [S. 45.1.682, P. 45.2. 720, D. 45.1.302]; — Ch. réun., 25 mars 1846, *Ibid.*, [S. 46.1. 294, P. 46.1.582, D. 46.1.95] — Paris, 21 déc. 1844, Biet, [S. 45.2.100, P. 45.2.132, D. 45.2.18] — *Journal des chasseurs*, 10e année, p. 193.

**946.** — C'est en vain que, pour justifier l'emploi de filets pour la capture du gibier, le chasseur établirait qu'il s'en est servi, non dans un but de destruction, mais au contraire dans un but de conservation. L'intention ne modifie pas le fait matériel, qui conserve son caractère délictueux. Ainsi, il y aurait délit à entourer de panneaux un canton de bois pour prendre vivant le gibier qui s'y trouve et l'employer à repeupler un parc. — Dijon, 28 nov. 1845, du Gardier, [P. 48.2.413, D. 46.2.5] — Paris, 25 juill. 1863, Lebatard, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Chasse*, n. 645] — *Sic*, Cival, p. 45, n. 4.

**947.** — L'emploi de filets ou panneaux serait délictueux, alors même que ces engins auraient été tendus simplement pour entourer une partie de bois et pour empêcher les animaux qui s'y trouvent d'en sortir, afin de les détruire plus facilement, s'il était démontré que parfois le gibier poursuivi par les chiens, en se précipitant avec violence contre l'obstacle, est demeuré emprisonné dans les mailles du réseau.

**948.** — Mais il en serait autrement si les filets tendus dans ces conditions étaient à mailles serrées et présentant trop peu d'écartement pour que le gibier pût s'y prendre. Dans ce cas, les filets devraient être considérés, non comme un engin de chasse, mais comme une clôture d'un genre particulier; à ce titre, l'emploi en serait incontestablement licite. — Trib. corr. Valenciennes, 26 sept. 1884, Picquet, [D. 86.3.95]

**949.** — Le panneautage, qui se fait au moyen de haies factices ou de treillages ou palissades mobiles, dont on entoure la partie de bois que l'on veut battre, et dans lesquels on a soin de pratiquer, de distance en distance, des ouvertures ménagées pour livrer passage au gibier et que l'on garnit de bourses ou de lacets pour capturer les animaux que l'on fait lever dans l'intérieur de l'enceinte, est un mode de chasse rigoureusement prohibé. — V. Cassassoles, p. 302.

**950.** — La chasse aux taises, autrefois, parait-il, fort usitée en Provence, où on la désignait sous le nom de chasse des dames, est également interdite. On appelle *taises* des sentiers que l'on ouvre dans les broussailles et que l'on coupe transversalement par des filets à mailles de petites dimensions. Ces engins servent à capturer les petits oiseaux et notamment les bec-figues, que l'on effarouche en faisant du bruit dans les buissons voisins. MM. Gillon et Villepin (n. 221, p. 197) déclarent que les préfets peuvent interdire cette chasse, dans l'intérêt de la conservation des oiseaux; mais il serait plus juste de dire qu'elle est défendue en principe, sauf aux préfets à l'autoriser, s'ils le jugent utile, pour la capture des oiseaux de passage. — V. *infrà*, n. 978.

**951.** — Les raquettes ou sauterelles sont des pièges composés d'une branche mince et flexible, recourbée en forme d'arc et tendue au moyen d'une cordelette double, dont l'extrémité, formant nœud coulant, saisit les petits oiseaux par les pattes, quand l'appareil vient à se détendre. Les raquettes sont des engins prohibés dont il n'est jamais permis de faire usage pour la capture des oiseaux sédentaires, mais dont l'emploi peut être exceptionnellement autorisé par les préfets pour la capture des oiseaux de passage. — Dijon, 9 déc. 1874, Diez, [D. 78.5.87]; — 9 nov. 1877, Compant, [*Rec. de Dijon*, 1878, p. 27] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 181, p. 173; Berriat Saint-Prix, p. 91; Perrève, p. 319, n. 5; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 836.

**952.** — L'emploi de gluaux pour la capture des petits oiseaux est pareillement interdit. Les gluaux sont des baguettes enduites de glu que l'on dispose le long d'allées ouvertes dans les bois ou autour des sources ou des fontaines. Les petits oiseaux, en voltigeant dans les allées ou en venant boire, frôlent les baguettes de leurs ailes, enduisent leurs pennes de matières gluantes et ne pouvant plus les développer pour voler, tombent à terre, où ils deviennent une proie facile pour le chasseur. Quelques arrêts, à l'origine, avaient décidé que les gluaux étaient un moyen de chasse licite; mais la Cour de cassation a réformé cette jurisprudence, et la question ne se pose plus aujourd'hui. — Cass., 27 févr. 1845, Magnagosc, [S. 45.1 387, P. 45.2.123, D. 45.1.169]; — 2 oct. 1846, Trohel, [P. 49.1 384, D. 46.4.59]; — Ch. réun., 23 avr. 1847, Trohel, [S. 47.1.528, P. 47.1.455, D. 47.1.160]; — 7 mars 1868, Delbecchi, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1.361] — Aix, 4 nov. 1867, Delbecchi, [D. 67.2.206] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 91; Perrève, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 841; Chenu, p. 130, n. 3; Gillon et Villepin, n. 180 et 181.

**953.** — La chasse à la pipée n'est qu'une variété de la chasse aux gluaux, comme elle défendue. Elle se pratique au moyen d'un arbre sec que l'on garnit de perches enduites de glu, et de pipeaux à l'aide desquels le chasseur, dissimulé dans une cabane de feuillage, imite le cri de certains rapaces nocturnes, tels que le hibou ou la chouette, que les petits oiseaux redoutent et qu'ils attaquent, lorsqu'ils les rencontrent pendant le jour. Attirés par des cris qu'ils croient poussés par leur ennemi, les oiseaux accourent en foule pour le combattre, et se posent sur les branches de l'arbre artificiel, d'où ils ne tardent pas à tomber les ailes embarrassées par la glu. — Perrève, p. 318, chap. 45, n. 1.

**954.** — Il faut ranger encore au nombre des engins prohibés les pièges de toute sorte, quel que soit le nom qu'ils portent, tels que trébuchets, traquenards, assommoirs, quatre-de-chiffre, sans qu'il y ait lieu de distinguer ceux qui sont destinés à prendre les oiseaux, de ceux qu'on emploie pour tuer ou capturer le gibier à poil.

**955.** — Le trébuchet est un appareil consistant en une pierre plate, posée sur champ et légèrement inclinée, que soutient tout un agencement de bûchettes de bois disposées de telle sorte qu'il suffit du plus léger attouchement pour la faire tomber. Ce piège sert principalement à prendre des petits oiseaux. Les assommoirs

et les quatre-de-chiffre, qui sont utilisés surtout pour la destruction des renards, chats, fouines et belettes, sont conçus d'après le même système que le trébuchet, et sont, comme lui, des engins prohibés, à moins que le préfet n'ait cru devoir en permettre l'emploi pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles. — Trib. corr. Montbrison, 10 janv. 1876, Ludovic M..., [D. 76.5.75] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 91; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 844; Chenu, p. 130, n. 3.

**956.** — Le traquenard est un piège ordinairement muni, à son ouverture, d'une planchette inclinée et mobile, qui s'abaisse par un mouvement de bascule, pour laisser pénétrer l'animal, et qui se relève ensuite, de manière à l'emprisonner. Le traquenard est incontestablement un engin prohibé. — Paris, 18 mai 1865, Duvivier, [D. *Rép., Suppl.*, v° *Chasse*, n. 649]

**957.** — On doit assimiler au traquenard les pièges usités dans certaines propriétés des environs de Paris, et qui consistent en une sorte de boîte allongée, avec porte à guillotine à chacune de ses extrémités; ces portes sont maintenues ouvertes par un système de contrepoids, et se referment lorsqu'un animal a pénétré dans l'intérieur. Ces boîtes, qu'on place dans les sentiers ou allées des bois, sont surtout employées pour la capture des animaux nuisibles; mais il n'est pas rare qu'on y trouve pris d'autre gibier, par exemple des faisans. L'usage de pareils engins est délictueux, à moins qu'il n'ait été autorisé par le préfet.

**958.** — La maisonnette à lièvres est aussi une espèce de traquenard. On appelle ainsi de petites cabanes que, dans certains pays, les jeunes gens construisent dans la campagne pour prendre des lièvres; à la base de la construction, on pratique une ouverture par laquelle le gibier s'introduit; un mécanisme fort simple ferme derrière lui, au moyen d'une trappe, l'entrée par laquelle il a pénétré. La maisonnette à lièvres est un engin prohibé. — Gillon et Villepin, n. 330, p. 271; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 844. — Ces auteurs ne voient dans l'emploi de ces maisonnettes qu'un mode de chasse défendu, mais il est certain que, d'après la définition adoptée par la doctrine et la jurisprudence, l'appareil lui-même a tous les caractères d'un engin prohibé, puisqu'il a pour objet de mettre le gibier à la disposition du chasseur.

**959.** — On s'est demandé s'il fallait considérer comme engins prohibés les trappes à bascule ou planchettes mobiles, que certains propriétaires font disposer dans la clôture de leurs propriétés, dans le but de permettre au gibier à poil d'y pénétrer, en lui enlevant, une fois entré, la possibilité de s'échapper. — V. sur ce point *suprà*, n. 316.

**960.** — D'ailleurs, une toute autre question est celle de savoir si les propriétaires voisins n'ont pas une action en dommages-intérêts contre le propriétaire de l'enclos, à raison du tort que l'établissement de trappes dans la clôture peut leur causer, en diminuant le nombre des animaux sauvages qui vont et viennent d'un fonds à un autre. La solution est particulièrement délicate lorsque le propriétaire de l'enclos s'est servi d'appâts pour attirer le gibier. — V. *infrà*, v° *Responsabilité*.

**961.** — Dans les chasses peuplées de faisans, l'habitude s'est répandue de reprendre, chaque année, un nombre plus ou moins grand de ces oiseaux, principalement des poules, que l'on destine à la reproduction; les élèves que l'on fait sont ensuite lâchés au moment de l'ouverture de la chasse. On opère la capture des faisans au moyen de cages ou mues, sous lesquelles on répand des graines et qui sont soutenues au-dessus du sol à l'aide de morceaux de bois disposés de telle sorte que l'oiseau, en pénétrant sous l'appareil, en détermine la chute et demeure emprisonné. La cour d'appel de Paris a jugé, à plusieurs reprises, que les mues n'étaient pas des engins prohibés, lorsqu'on les employait à reprendre des faisans pour les conserver vivants et les faire servir au repeuplement; elle considère qu'en pareil cas, celui qui procède à la capture ne fait pas acte de chasse, puisque son intention n'est pas de détruire le gibier, mais au contraire d'en favoriser la multiplication. Toutefois, l'acte devrait être tenu pour délictueux si le prévenu n'avait pas eu pour but exclusif l'élevage des faisans capturés. — Paris, 16 févr. 1869, [J. *Le Droit*, 17 févr.]; — 9 déc. 1885, Davin, [D. 86.5.56]; — 5 févr. 1889, Héros et Marcotte, et 5 févr. 1889, Pottier et Bougenaux, [S. 89.2.92, P. 89.1.566, D. 90.2.335]; — 21 janv. 1890, Legalle et Rozière, [S. 90.2.40, P. 90.1.227] — *Sic*, Chenu, p. 127 et s.

**962.** — Mais cette jurisprudence nous paraît être aussi contraire au texte qu'à l'esprit de la loi. En effet, la capture d'un animal sauvage constitue par elle-même un acte de chasse, quel que soit le mobile auquel a obéi celui qui l'a appréhendé. Or il est interdit de chasser avec quelque espèce d'engins que ce soit, sauf avec des bourses propres à prendre les lapins. Cette interdiction est conçue en termes généraux, et il n'est fait aucune exception pour les mues destinées à la capture des faisans; on doit donc admettre que ces engins rentrent dans la catégorie des pièges dont l'usage est défendu. S'il fallait considérer l'intention du chasseur pour savoir s'il fait ou non acte de chasse, on devrait décider que l'oiseleur, qui fait métier de prendre des oiseaux pour les conserver vivants et les vendre après les avoir dressés, peut employer des filets pour l'exercice de son industrie. Bien que, dans certaines circonstances, l'emploi des mues, loin d'être préjudiciable au repeuplement, lui soit, au contraire, essentiellement favorable, il est impossible de faire fléchir les principes. C'est ce qui a été jugé, dans des hypothèses analogues (V. *suprà*, n. 225). — Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 2e sér., p. 83, et 5e sér., p. 111.

**963.** — Toutefois, s'il y a lieu de refuser aux propriétaires la faculté de se servir de mues ou de cages pour capturer les faisans destinés à la reproduction, on peut soutenir que les préfets ont le droit de les autoriser à le faire, en vertu de l'art. 9, § 4-1°, L. 3 mai 1844, qui leur permet de prendre des arrêtés pour prévenir la destruction des oiseaux et *favoriser* leur repeuplement (*Gaz. des trib.*, 11-12 févr. 1889). — V. *infrà*, n. 1008 et s. — D'après le projet de loi sur la police de la chasse voté par le Sénat (art. 11, § 6), les préfets pourraient autoriser individuellement les propriétaires à prendre, avec des engins et dans des conditions à déterminer, certaines espèces de gibier pour les conserver et les relâcher au printemps.

**964.** — En ce qui concerne les pots à moineaux, V. *suprà*, n. 330.

**965.** — Les fers sont également des engins prohibés. Ces pièges consistent en deux branches de fer, ayant la forme d'un demi-cercle, qui sont maintenues écartées par un mécanisme à la fois simple et très-sensible, et qui se rapprochent brusquement sous l'action d'un ressort, lorsqu'un animal touche du pied ou du museau une planchette de fer placée dans leur écartement; la bête se trouve prise soit par le cou, soit par la patte. Les fers sont principalement usités pour la destruction des animaux nuisibles, tels que les loups, renards, chats sauvages, blaireaux, loutres, fouines, martres, putois et belettes.

**966.** — Il a été jugé que la détention d'un instrument de ce genre, lorsqu'il est évidemment destiné à la capture des animaux malfaisants et nuisibles, ne constitue pas le délit de détention d'engins de chasse prohibés, bien que, par sa confection, le piège soit susceptible de servir accidentellement à la chasse. — Cass., 15 oct. 1844, Behier, [S. 45.1.132, P. 45.2.219, D. 45.1.26] — Caen, 21 déc. 1874, Botrel, [*Rec. de Rouen et de Caen*, 1875, 2e part., p. 96] — V. Berriat Saint-Prix, p. 91; Leblond, n. 243; Villequez, *Du droit de destruct. des animaux malfais. ou nuisibles*, p. 169; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 859; Lavallée et Bertrand, p. 91, n. 6; de Neyremand, p. 55.

**967.** — ... Que la détention de pièges destinés par leur structure à la destruction des animaux nuisibles, tels que putois et fouines, ne constitue aucun délit, alors surtout qu'un arrêté préfectoral autorise la destruction desdits animaux, à l'intérieur des habitations, cours et jardins y attenant, à l'aide des engins ordinairement employés à cette destruction. — Caen, 21 juill. 1874, Boulard et Geslain, [S. 75.2.208, P. 75.825]

**968.** — Bien entendu, la question ne pourrait pas se poser, si l'usage des fers avait été formellement autorisé par le préfet pour la destruction des animaux malfaisants et nuisibles. Dans cette hypothèse, la détention des engins ne saurait, en aucune façon, être incriminée. — V. *infrà*, n. 1000 et s.

**969.** — Il est évident que si l'emploi de certains engins dont la détention et le port sont, d'ordinaire, prohibés, était exceptionnellement autorisé dans un département pour la chasse des oiseaux de passage ou pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, la fabrication, la mise en vente, la vente, la détention, le port et l'usage de ces engins cesseraient de revêtir un caractère délictueux pendant tout le temps que l'arrêté préfectoral demeurerait en vigueur. Mais on peut se demander si les personnes ayant des engins de ce genre en leur possession seraient tenues de les détruire ou de s'en défaire après l'expiration de la période pendant laquelle il aurait été permis exceptionnellement de les utiliser. Bon nombre de commentateurs

tiennent pour la négative. Il leur paraît que le fait, de la part du préfet, d'avoir permis l'usage de certains pièges ou filets, encore que ce soit à titre exceptionnel, les fait sortir de la classe des engins prohibés et en rend la détention licite. Il serait dur, en effet, d'obliger les particuliers à détruire leurs instruments de chasse, sitôt que l'emploi cesserait d'en être permis, de manière à les contraindre à en acquérir d'autres l'année suivante. — Gillon et Villepin, n. 320, p. 266; Petit, t. 1, p. 533; Championnière, p. 121.

**970.** — En revanche, la Cour de cassation tend à appliquer la loi dans toute sa rigueur. Elle décide, en effet, que l'on n'a pas à se préoccuper de savoir si l'emploi des engins a été temporairement autorisé par le préfet, en vertu de l'art. 9, L. 3 mai 1844, car une telle autorisation ne saurait couvrir la détention de ces engins après l'époque où l'usage en a été permis. — Cass., 7 mars 1868, Delbecchi, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1.301]; — 1er mai 1868, Duplan, [*Ibid.*]

**971.** — Mais la question nous paraît devoir être résolue par une distinction. Si l'arrêté préfectoral qui autorise l'emploi de certains engins pour les chasses exceptionnelles est permanent, la détention de ces engins, même en dehors des périodes pendant lesquelles l'usage en est licite, ne saurait présenter un caractère délictueux, car les détenteurs pourraient soutenir, à bon droit, que la mesure prise par le préfet demeure en vigueur, dans l'intervalle de ces périodes, et que son application seule est momentanément suspendue. Si, au contraire, l'arrêté n'est que temporaire, c'est-à-dire si sa durée est limitée à une année ou à un délai plus court, la détention des engins, en dehors du temps fixé, constituerait un délit, car il ne serait plus possible de se retrancher derrière les dispositions de la décision préfectorale, et l'on retomberait sous l'empire du droit commun, qui prohibe d'une manière générale et sans exception tous les appareils ou instruments de chasse autres que les armes à feu, le couteau de chasse et les bourses destinées à la capture des lapins. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 858; Chenu, p. 131, n. 5.

**972.** — En ce qui concerne l'influence que l'usage d'engins prohibés, pour la capture du gibier, peut avoir sur le droit d'occupation sur ce gibier, V. *suprà*, n. 399 et s.

**973.** — En cas de poursuites correctionnelles intentées à raison, soit du délit de chasse à l'aide d'engins prohibés, soit du délit de détention de ces mêmes engins, le jugement de condamnation doit prononcer la confiscation des appareils ou instruments de chasse dont la possession ou l'emploi est considéré comme délictueux (L. 3 mai 1844, art. 16). La saisie de ces engins peut précéder ou suivre la condamnation. — V. *infrà*, n. 1640 et s.

**974.** — En ce qui concerne les drogues et appâts, V. *infrà*, n. 1533 et s.

### § 4. *Modes, procédés et engins dont l'emploi peut être exceptionnellement autorisé par le préfet.*

**975.** — En même temps qu'elle déterminait les seuls modes et procédés de chasse auxquels on pût légalement recourir, la loi a délégué aux préfets le droit ou même le devoir de prendre, soit sur l'avis des conseils généraux, soit *proprio motu*, des arrêtés relatifs à certains modes et procédés de chasse exceptionnels.

**976.** — L'art. 9, § 3, L. 3 mai 1844, modifiée par celle du 22 janv. 1874, fait un devoir aux préfets de prendre des arrêtés pour déterminer : 1° l'époque de la chasse des oiseaux de passage, autres que la caille, la nomenclature de ces oiseaux et les modes et procédés de chasse pour les diverses espèces; 2° le temps pendant lequel il doit être permis de chasser le gibier d'eau, dans les marais, sur les étangs, fleuves et rivières; 3° les espèces d'animaux malfaisants ou nuisibles que le propriétaire, possesseur ou fermier peut en tout temps détruire sur ses terres, et les conditions de l'exercice de ce droit. Les préfets sont tenus de prendre les arrêtés pour régler ces divers objets; cela résulte des termes impératifs de la loi (V. *suprà*, n. 517). L'obligation leur est en même temps imposée de consulter auparavant le conseil général du département; mais l'avis émané de cette assemblée étant donné à titre purement consultatif, ils peuvent, si bon leur semble, n'en tirer aucun compte (V. *suprà*, n. 519).

**977.** — En ce qui concerne la chasse des oiseaux de passage, les préfets ayant reçu la mission de déterminer les modes et procédés dont il peut être fait usage, jouissent, par là même, de la faculté d'autoriser le retour à des moyens ou à des engins d'ordinaire prohibés. — Nîmes, 6 mars 1873, Lemnt, *Gaz. des trib.*, 27 mars; — 2 mars 1876, Delmas, *Gaz. des trib.*, 14 avr.

**978.** — C'est ainsi que l'emploi des pièges, filets, lacets et collets peut être exceptionnellement permis. — Circ. min. just., 25 mai 1844, [Gillon et Villepin, p. 423 et 424] — Cass., 4 mai 1848, Gines, [P. 48.2.631]; — 16 juin 1848, Grand, [S. 48.1.636, P. 48.2.496, D. 48.1.136] — Bordeaux, 21 mars 1850, Contrastie, [S. 51.2.661, P. 51.1.209]; — 28 févr. 1850, Ratie, Jambard, [*Ibid.*] — Nîmes, 6 mars 1873, ..... *Gaz. des trib.*, 27 mars 1873; — 2 mars 1873, ..... *Gaz. des trib.*, 14 avr. 1876 — Liège, 5 févr. 1886, Clotz, [*Pasicr. belge*, 86.2.112] — Gillon et Villepin, n. 186, p. 175; Berriat Saint-Prix, p. 92, § 4; Cival, p. 48, n. 19; Leblond, n. 131; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 645; Chenu, p. 133. — *Contrà*, Cass. belge, 15 mars 1886, Clotz, [*Pasicr. belge*, 86.1.107]

**979.** — Spécialement, le préfet peut autoriser la chasse des oiseaux de passage avec appeaux et appelants. L'interdiction d'un tel mode de chasse, écrite dans l'art. 12, L. 3 mai 1844, ne s'applique qu'aux cas ordinaires de chasse et non à celui où le préfet, en vertu de l'art. 9 de la même loi, a exceptionnellement autorisé l'emploi de ce mode de chasse. — Cass., 16 juin 1848, Grand, précité. — *Sic*, Cival, p. 58, n. 20; Leblond, n. 131, p. 139.

**980.** — ... A la glu. — Cass., 27 févr. 1845, Magagnosc, [S. 45.1.387, P. 45.2.123, D. 45.1.169]

**981.** — Mais le fait d'employer la glu avant l'époque déterminée par l'arrêté préfectoral qui l'autorise doit être considéré non comme une infraction à l'arrêté, passible seulement de la peine portée par l'art 11, mais comme la violation de l'interdiction légale, passible des peines portées par l'art. 12. — Même arrêt.

**982.** — L'arrêté pris pour réglementer la chasse des oiseaux de passage peut imposer l'obligation d'employer des modes ou procédés différents, suivant les diverses espèces. La faculté pour l'administration d'édicter ainsi des règles différentes selon l'espèce à laquelle appartient le gibier, ne saurait lui être contestée, en présence de la nouvelle rédaction de l'art. 9, § 3-1° de la loi sur la police de la chasse, telle qu'elle résulte de la loi du 22 janv. 1874. En effet, tandis que le texte primitif autorisait seulement les préfets à déterminer les modes et procédés de la chasse des oiseaux de passage, le texte amendé porte que les préfets auront à déterminer « les modes et procédés de chaque chasse *pour les diverses espèces* ».

**983.** — Il va sans dire que les chasseurs doivent se conformer aux conditions fixées par l'arrêté préfectoral, et qu'il ne leur est pas loisible d'employer, pour la capture d'une espèce, des procédés ou des engins autorisés seulement pour la capture d'une espèce différente. — Leblond, n. 131, p. 138.

**984.** — D'ailleurs, si l'art. 9 de la loi sur la police de la chasse impose aux préfets le devoir de réglementer la chasse des oiseaux de passage, rien ne les oblige à permettre cette chasse en dehors de la période d'ouverture générale, ni à autoriser l'usage de procédés exceptionnels.

**985.** — Dans quelques départements, l'emploi de pièges ou de filets est licite (V. Arrêté réglementaire du préfet de la Gironde, 9 juill. 1891, art. 2 à 7 et 9 : *L'école des communes*, 1892, p. 304); dans d'autres, au contraire, aucune distinction n'est faite, quant aux moyens de chasse autorisés, entre les oiseaux de passage et le gibier ordinaire (V. Arr. régl. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879, art 5 : *Rec. des actes administrat. de la Côte-d'Or*, 1879, p. 214).

**986.** — Les pouvoirs de l'autorité préfectorale sont limités à la fixation des époques pendant lesquelles la chasse des oiseaux de passage est permise, et à la détermination des moyens exceptionnels qui peuvent être employés pour cette chasse. Il ne lui appartiendrait pas de dispenser les chasseurs qui se livrent à la recherche de ce gibier, de l'obligation de prendre un permis de chasse. — V. *suprà*, n. 618.

**987.** — Un point sur lequel les avis sont partagés est celui de savoir s'il est permis aux préfets de déroger, par leurs arrêtés concernant la chasse des oiseaux de passage, à la règle générale d'après laquelle il est interdit de chasser pendant la nuit. En faveur de l'affirmative, on déclare que la chasse de nuit, par exemple la chasse à l'affût ou la chasse du gibier d'eau à la hutte, après le crépuscule ou avant l'aurore, n'est autre chose qu'un mode ou un procédé de chasse spécial, et que, dès lors, l'auto-

rité préfectorale a le pouvoir de la rendre licite en vertu du droit dont elle est investie par l'art. 9, L. 3 mai 1844, de déterminer les modes et procédés qui peuvent être pratiqués pour la chasse des oiseaux de passage. En fait, un certain nombre de préfets se croient en droit d'autoriser la chasse des oiseaux de passage, à l'affût de nuit, et notamment à la hutte, sur le bord de la mer, des étangs et des cours d'eau. — *La chasse illustrée*, février 1884, article de M. Charles Tissier.

**988.** — Mais l'opinion contraire paraît plus conforme au texte même de la loi et aux vues du législateur. Par *modes et procédés de chasse*, il faut entendre évidemment l'usage qui peut être fait de certaines armes, de certains engins, de certains appareils ou de certains auxiliaires, et la manière de les utiliser; la question de temps importe peu, et c'est abuser des mots que dire que les mêmes moyens de chasse constituent des procédés différents, selon qu'ils sont employés pendant le jour ou pendant la nuit. La chasse à la hutte, pour ne parler que de celle-là, est incontestablement un mode de chasse spécial; mais sa dénomination et son caractère ne changent pas suivant que le chasseur tire le gibier d'eau, de l'abri où il est dissimulé, avant ou après le lever du jour. La discussion du projet de loi aux Chambres ne laisse, du reste, subsister aucun doute sur la volonté bien arrêtée que l'on a eue de proscrire absolument toutes les chasses nocturnes. — Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 1re série, p. 83 et s.; Chenu, p. 133.

**989.** — Si les préfets ont le droit de permettre, dans certains cas et par mesure exceptionnelle, l'emploi de moyens de chasse ordinairement prohibés, il ne leur appartient pas de réglementer, pendant le temps où la chasse est ouverte, les modes dont l'exercice est expressément autorisé par la loi, en vue, soit de les soumettre à des restrictions, soit d'interdire quelques-uns d'entre eux.

**990.** — Ainsi, ils n'auraient pas qualité pour déterminer la nature des armes ou celle des munitions à employer; il ne leur serait pas permis de proscrire d'une façon absolue l'emploi de chiens d'une certaine race ou l'usage des armes à feu. — Cass., 16 mars 1872, Contet, [S. 72.1.42, P. 72.67, D.72.1.148] — *Sic*, Championnière, p. 61; Gillon et Villepin, n. 188, p. 176.

**991.** — Certains auteurs sont d'un avis contraire. Ils disent que l'art. 9 a donné aux préfets, à cet égard, les pouvoirs les plus étendus. Il leur a confié, en effet, sans faire aucune réserve, le soin de déterminer les modes et procédés qui peuvent être employés pour la chasse des oiseaux de passage, leur permettant ainsi de varier ces moyens, suivant les circonstances locales et en tenant compte des exigences locales. Les termes généraux dont le législateur s'est servi indiquent nettement qu'il a voulu rendre l'autorité préfectorale maîtresse absolue d'autoriser ou de prohiber tel ou tel procédé, tel ou tel moyen. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 644.

**992.** — Sur le droit qui appartient aux préfets de dresser la liste des oiseaux de passage de leurs départements respectifs, V. *suprà*, n. 533 et s.

**993.** — Les pouvoirs des préfets, en ce qui concerne la chasse du gibier d'eau, sont infiniment plus restreints; ils sont limités à la faculté de régler le *temps* pendant lequel cette chasse peut s'effectuer. Quant aux modes et procédés, ils échappent à toute réglementation administrative. En conséquence, il ne peut jamais être question de chasser le gibier d'eau proprement dit autrement qu'à tir.

**994.** — Mais, comme on l'a déjà fait remarquer, les oiseaux d'eau, pour la plupart, étant, en même temps, des oiseaux de passage, il s'ensuit que le recours à des moyens exceptionnels peut, très-valablement, être autorisé à l'égard de la grande majorité d'entre eux, à raison de leur double qualité.

**995.** — On a soutenu que le mot *temps*, employé dans le paragraphe de l'art. 9 relatif au gibier d'eau, l'avait été intentionnellement, par opposition au mot *epoque*, dont on s'est servi à l'égard des oiseaux de passage, afin de marquer que les préfets auraient le pouvoir de fixer, non seulement la saison pendant laquelle la chasse du gibier d'eau serait ouverte, mais encore les moments pendant lesquels on pourrait l'exercer, ce qui emporterait le droit de l'autoriser pendant la nuit. Mais rien dans les discussions parlementaires n'indique que le législateur ait eu une pareille pensée. Il a craint de se répéter, et c'est pourquoi il a employé successivement deux expressions qu'il considérait comme synonymes; telle est la seule explication plausible de la différence signalée. En réalité, l'autorité préfectorale n'a pas plus en ce qui concerne le gibier d'eau qu'en ce qui touche les oiseaux de passage, la faculté de permettre la chasse de nuit. — *Contrà*, Chenu, p. 133.

**996.** — Il n'appartient pas aux préfets d'autoriser, pour la chasse du gibier d'eau, des modes particuliers de chasse : l'art. 9 ne donne, en effet, au préfet le droit de régler les modes et procédés exceptionnels qu'en ce qui touche les oiseaux de passage, et cette disposition ne se retrouve pas dans le paragraphe relatif à la chasse du gibier d'eau. Il faut toutefois faire une exception pour le gibier d'eau qui, comme la bécassine, est en même temps oiseau de passage (Circ. min. int , 22 juill., § 6 et 9 juill. 1861). — Duvergier, sur l'art. 9, p. 126; Gillon et Villepin, n. 196; Chardon, p. 92; Rogron, p. 112; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 649. — *Contrà*, Trib. corr. de Rouen, 29 avr. 1881, [*Gaz. des trib.*, 2 et 3 mai 1881] — Championnière, p. 61; Lavallée et Bertrand, p. 90.

**997.** — Les préfets ne peuvent pas plus pour le gibier d'eau que pour les oiseaux de passage (V. *suprà*, n. 986) déroger à la règle touchant le permis de chasse (Circ. min. int. 1844). — Duvergier, sur l'art. 9, p. 126; Gillon et Villepin, n. 187.

**998.** — ... Ni dispenser pour ces deux espèces de chasse du consentement du propriétaire. — V. notamment, en ce qui concerne la chasse du gibier d'eau sur les rivières navigables ou flottables, *suprà*, n. 190 et s., 560.

**999.** — V. au surplus, en ce qui concerne la chasse aux oiseaux de passage et au gibier d'eau, *suprà*, n. 377 et s., 517 et s.

**1000.** — Les préfets ayant reçu la mission de déterminer les conditions de l'exercice du droit de destruction des animaux malfaisants ou nuisibles qui appartient aux propriétaires, possesseurs ou fermiers sur leurs terres (L. 3 mai 1844, art. 9, § 3-3°), il faut en conclure qu'ils peuvent autoriser, pour cette destruction, l'emploi d'engins ou de moyens défendus à l'égard du gibier ordinaire.

**1001.** — La plupart d'entre eux usent des pouvoirs qui leur sont conférés pour permettre l'emploi de moyens exceptionnels. Mais les conditions de l'exercice du droit de destruction varient d'un département à l'autre. Dans la Côte-d'Or, il est permis de se servir de pièges en fer, de trappes et de traquenards; mais ces engins ne peuvent être tendus que la nuit (Arr. réglem. du 4 juill. 1879, art. 8) et à la suite d'une déclaration faite au maire de la commune, quarante-huit heures au moins à l'avance (*Ibid.*, art. 7). Par contre, il est interdit de chasser les animaux nuisibles au fusil pendant la nuit, sauf le droit pour le propriétaire ou le fermier de repousser, même à l'aide d'armes à feu, les bêtes fauves portant dommage aux propriétés (*Ibid.*, art. 17). Dans la Gironde, les propriétaires, possesseurs ou fermiers peuvent, en tout temps, détruire les animaux malfaisants ou nuisibles sur leurs terres, avec tous les engins usités dans le pays et même au moyen d'armes à feu; ils peuvent également, sans permis, chasser sur leurs terres, au moyen d'appeaux, de cages, de trappes, de lacets ou de filets, mais sans armes à feu, certaines espèces d'oiseaux considérées comme nuisibles (Arr. réglem. du 9 juill. 1891, art. 12).

**1002.** — La chasse à l'aide de chiens lévriers est interdite en principe (V. *suprà*, n. 917); mais cette interdiction peut être levée par l'administration, en ce qui concerne la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles (L. 3 mai 1844, art. 9, § 4-2°). Toutefois, afin d'éviter des abus, il est recommandé aux préfets de n'user qu'avec beaucoup de circonspection de la faculté qui leur est concédée à cet égard. Dans beaucoup de départements, l'emploi des lévriers est prohibé même pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles (V. notamment l'arrêté réglementaire du préfet de la Côte-d'Or, du 4 juill. 1879, art. 15). — Circ. min. int., 20 mai 1844, *Modes exceptionnels de chasse*, [Gillon et Villepin, p. 441]

**1003.** — Le droit de destruction pouvant, aux termes de la loi, s'exercer en tout temps, les préfets excéderaient leurs pouvoirs s'ils prétendaient en limiter l'exercice, quant aux époques pendant lesquelles il est permis d'en faire usage. Ainsi, il ne leur appartiendrait pas d'interdire cette destruction pendant le temps de neige. — V. ci-dessus, n. 584.

**1004.** — Ils ne pourraient pas davantage l'interdire pendant la nuit, sauf pour eux la faculté de prohiber l'usage de certaines armes, dont l'emploi nocturne leur paraîtrait particulièrement dangereux pour la sécurité publique. — De Neyremand, p. 9; Villequez, *Du droit de destruction des animaux malfaisants*

*ou nuisibles*, p. 123, n. 50; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 662.

**1005.** — Dans tous les cas, la destruction pourrait très-légitimement avoir lieu pendant la nuit, si le préfet avait expressément autorisé les propriétaires, possesseurs et fermiers à l'opérer à ce moment, ou même s'il s'était borné à reproduire dans son arrêté les termes généraux de la loi et à permettre la destruction « *en tout temps* », cette expression comprenant aussi bien la nuit que le jour. — Cass., 9 août 1877, Bidel, [S. 79.1.238, P. 79.557, D. 78.1.140] — Caen, 11 avr. 1877, même affaire, [S. 78.2.101, P. 78.407, D. 78.2.182] — Amiens, 29 déc. 1880, Derougement, [D. 82.5.62] — Douai, 22 mars 1886....., [J. *La Loi*....., 1886] — V. Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 3e série, p. 32.

**1006.** — Les maires jouissent, comme les préfets, de pouvoirs étendus en ce qui concerne la destruction des animaux malfaisants et nuisibles. La loi du 5 avr. 1884 sur l'organisation municipale, par son art. 99-9°, les charge de prendre, de concert avec les propriétaires ou les détenteurs du droit de chasse dans les buissons, bois et forêts, toutes les mesures nécessaires à la destruction des animaux nuisibles désignés dans l'arrêté du préfet pris en vertu de l'art. 9, L. 3 mai 1844. En leur confiant la mission de prendre *toutes les mesures nécessaires à la destruction*, on leur a confié du même coup, le pouvoir d'autoriser l'emploi de pièges ou de filets, d'ordinaire prohibés. Il leur est loisible notamment de permettre l'usage des panneaux pour la capture des lapins dans les bois où ces animaux sont en trop grande abondance, pourvu, d'ailleurs, que le lapin ait été classé par le préfet parmi les animaux nuisibles. — Rouen, 21 févr. 1886, Gilliot et autres, [*Rec. de Rouen et de Caen*, 1886, 1re part., p. 106]

**1007.** — Il n'est pas nécessaire, du reste, que le maire ait pris à ce sujet un arrêté en bonne et due forme. Il suffit qu'il ait donné une autorisation verbale. A supposer même qu'on exige de lui un arrêté, ceux qui, en l'absence d'un acte de ce genre, auraient exécuté la destruction des animaux en se conformant aux indications de l'autorité municipale, échapperaient à toute pénalité, car on ne saurait leur faire un grief de n'avoir pas surveillé la signature de l'arrêté en question, sa transcription sur le registre municipal et son approbation par le préfet. — Même arrêt.

**1007 *bis*.** — Mais le maire ne peut, sans excès de pouvoir, autoriser les propriétaires et fermiers à détruire sur leurs terres les animaux malfaisants et nuisibles à l'aide de moyens différents de ceux qui ont été déterminés par un arrêté préfectoral pris en exécution de l'art. 9, L. 3 mai 1844. — Cons. d'Et., 8 août 1890, Breton-Bonnard, [S. et P. 92.3.140]

### § 5. *Protection des oiseaux.*

**1008.** — En dehors des arrêtés qu'ils sont tenus de prendre sur l'avis des conseils généraux, les préfets peuvent en prendre d'autres *proprio motu*, c'est-à-dire sans consulter ces conseils. — Berriat Saint-Prix, p. 98; Chardon, p. 107; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 718. — *Contrà*, Camusat-Busserolles, p. 102; Championnière, p. 73. — Dans ce nombre figurent les arrêtés que peuvent prendre les préfets pour prévenir la destruction des oiseaux et pour favoriser leur repeuplement (L. 3 mai 1844, art. 9 *in fine*, modifié par la loi du 22 janv. 1874).

**1009.** — Cette disposition est venue faire droit aux réclamations élevées dans l'intérêt de l'agriculture, et qui signalaient la chasse pratiquée par les oiseleurs comme de nature à favoriser la multiplication des insectes nuisibles. Aussi est-il recommandé aux préfets de prévenir, en vertu des pouvoirs que leur confère l'article dont il s'agit, la destruction des oiseaux particulièrement utiles à l'agriculture (Circ. min. int., 16 déc. 1885 : Bull. min. int., 1885, p. 329).

**1010.** — Il paraît préférable que l'autorité administrative prenne ces mesures dans un arrêté permanent; mais, à défaut de disposition permanente sur ce point, elles doivent tout au moins être renouvelées chaque année dans l'arrêté portant ouverture de la chasse (Circ. min. int., 8 juill. 1886 : *Ibid.*, p. 187).

**1011.** — Camusat-Busserolles (p. 102) indique en ces termes la portée de cette partie de l'art. 9 : « Le droit des préfets est *sans limite* : ils pourraient, si la nécessité leur en était démontrée, interdire la chasse des oiseaux d'une manière absolue ». — Berriat Saint-Prix, p. 99; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 719; Championnière, p. 74; Leblond, n. 165.

**1012.** — Cette défense peut donc s'appliquer à toute personne, même à un propriétaire sur son terrain, à moins qu'il ne s'agisse d'un terrain clos et attenant à une habitation. — Chardon, p. 108; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1013.** — Les préfets peuvent aussi appliquer la prohibition à tous les animaux, même à ceux qu'on qualifie de gibier, ou la restreindre à certaines espèces d'oiseaux reconnus comme plus spécialement insectivores (Circ. 30 janv. 1874). — Angers, 28 juill. 1879, Leduc, [D. 80.2.104] — Nancy, 23 janv. 1884, Chenal, [*Rép. for.*, t. 11, n. 9]

**1014.** — Lorsque l'arrêté est conçu en termes généraux et n'excepte de la prohibition aucune espèce, elle s'applique même aux grives. — Trib. Strasbourg, 23 juin 1870, [cité par de Neyremand, p. 244] — *Contrà*, Leblond n. 166; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 722.

**1015.** — Nous avons vu (*suprà*, n. 976 et s.) que les préfets peuvent déterminer, dans leurs arrêtés, les modes et procédés de chasse à l'aide desquels ils est permis de chasser les oiseaux de passage. Ont-ils le même droit en ce qui concerne les petits oiseaux? La négative ne paraît pas susceptible de faire doute. Le droit du préfet consiste à en assurer la conservation; or, ce serait favoriser, au contraire, leur destruction que de permettre de les chasser autrement qu'à tir, seul procédé autorisé par la loi de 1844 à l'égard des oiseaux qui n'ont pas été déclarés nuisibles. — Cass., 25 mars 1846, Peyroux, [S. 46.1.294, P. 46.1.582, D. 46.1.95]

**1016.** — Si les préfets ne peuvent autoriser la chasse des petits oiseaux à l'aide de procédés exceptionnels, il n'est pas non plus nécessaire qu'ils les interdisent expressément. Cette prohibition résulte de la loi même sans qu'elle ait à être rappelée dans les arrêtés relatifs à la protection des oiseaux.

**1017.** — Il faut donc tenir pour constant que la chasse aux petits oiseaux, autrement qu'à l'aide de fusil, est prohibée même en l'absence de tout arrêté préfectoral interdisant, à leur égard, les autres modes de destruction. — Cass., 30 mai 1845, Peyroux, [S. 45.1.682, P. 45.2.720, D. 45.1.302]; — 25 mars 1846, précité; — 4 avr. 1846, Biet, Biard, Krestz, [S. 46.1.294, P. 46.1.747, D. 46.1.95]; — 2 oct. 1846, Trohel, [D. 46.4.59]; — 23 avr. 1847 (Ch. réun.), Trohel, [S. 47.1.528, P. 47.1.555, D. 47.1.160] — Paris, 21 déc. 1844, Biet, [S. 45.2.100, P. 45.2.132, D. 45.2.18]; — 26 déc. 1844, Krestz, [S. 45.2.239, P. 45.2.132, D. 45.2.18] — Lyon, 10 oct. 1846, Peyroux, [D. 46.4.59] — *Contrà*, Angers, 9 oct. 1844, Lemée, [S. 45.2.100, P. 45.2.135, D. 45.2.17] — Riom, 16 juill. 1845, Peyroux, arrêt cassé, [S. 45.1.683, *ad notam*, P. 45.2.720] — *Sic*, Petit, n. 207; Gillon et Villepin, n. 180 et 181; Berriat Saint-Prix, p. 124.

**1018.** — A l'inverse, des préfets pourraient prohiber l'emploi des procédés autorisés par la loi et notamment du miroir, s'ils jugeaient que cet appareil, par suite de l'abus qui pourrait en être fait, serait de nature à amener une trop grande destruction d'alouettes. Mais les arrêtés pris dans ce but, devraient, pour être valables, mentionner, dans leurs considérants, le motif de la prohibition et viser le texte qui vient d'être cité. — V. note 2 sous l'arrêt de la cour de Dijon, du 17 mars 1875, [S. 76.2.138]

**1019.** — Les préfets, en vue d'empêcher la destruction des œufs et des couvées, peuvent aussi interdire de laisser les chiens errer en liberté dans les bois et la plaine. Un tel arrêté est légal et obligatoire comme étant pris en exécution de l'art. 9, § 4, L. 3 mai 1844. — Angers, 28 juill. 1879, précité. — Rouen, 2 déc. 1881, Dubers, [*Rép. for.*, t. 20, n. 23] — Nancy, 23 janv. 1884, précité. — Dijon, 26 nov. 1890, A..., [S. 91.2.157, P. 91.1.888]

**1020.** — La contravention existe non seulement lorsque les chiens sont trouvés errants seuls et sans leur maître, mais encore lorsqu'étant accompagnés de celui-ci, ils ont échappé à sa surveillance, si d'ailleurs il n'a pas pris les précautions nécessaires pour éviter la fuite de l'animal. On sait, en effet, que les délits de chasse n'exigent pas l'intention coupable. — Rouen, 2 déc. 1881, précité. — V. *suprà*, n. 255 et s.

**1021.** — L'infraction dont il s'agit ne tombe pas sous le coup de l'art. 471, n. 15, C. pén., mais est punie, conformément aux dispositions de l'art. 11, § 3, de 16 à 100 fr. d'amende et elle est de la compétence des tribunaux correctionnels (*infrà*, n. 1430 et s.). — Rouen, 2 déc. 1881, précité. — Nancy, 23 janv. 1884, précité. — Dijon, 26 nov. 1890, précité.

**1022.** — Mais il est nécessaire que l'arrêté soit conçu en des

termes qui puissent permettre aux tribunaux de juger si le préfet a réellement entendu, en interdisant la circulation des chiens errants, faire usage des pouvoirs que lui a conférés l'art. 9, § 4, L. 3 mai 1844. S'il en était autrement, et s'il ressortait des termes de l'arrêté du préfet qu'il n'a pas eu en vue, en interdisant la circulation des chiens errants, d'empêcher la destruction des oiseaux ou de favoriser leur repeuplement, l'infraction à cet arrêté ne serait sanctionnée que par les peines de l'art. 471-15°, C. pén. C'est ce que la Cour de cassation a décidé dans une espèce où le préfet avait pris un arrêté pour interdire la circulation des chiens errants pendant la fermeture de la chasse, *dans le but de prévenir la destruction du gibier et de favoriser son repeuplement*. — Cass., 5 août 1887, Vilmet, [S. 91.2.157, P. 91.1.889, *ad notam*, D. 88.1.186] — *Contrà*, Paris, 25 juin 1889, Villeux, [*Ibid.*]

**1023.** — Enfin, les préfets peuvent encourager, à l'aide de primes, les cultivateurs à la protection des couvées. Ce droit leur a été formellement reconnu par une circulaire ministérielle du 20 déc. 1862, et il n'est pas sans exemple qu'ils en aient usé.

**1024.** — Quelques préfets ont invoqué les pouvoirs dont nous parlons (L. 3 mai 1844), pour interdire la destruction des pigeons voyageurs. Ces arrêtés ont un caractère légal et obligatoire et trouvent leur sanction dans l'art. 9, § 4, L. 3 mai 1844. Le contrevenant ne pourrait invoquer pour s'y soustraire, le droit reconnu au propriétaire par l'art. 7, L. 4 août 1889, de tuer et de s'approprier les pigeons trouvés sur son fonds La loi de 1844 et l'arrêté préfectoral pris en exécution de cette loi apportent sur ce point une restriction au droit du propriétaire. — Cass., 11 août 1891, Flogny, [D. 91.1 17] — Trib. Périgueux, 14 déc. 1892, Dalesme, [Gaz. des trib. 30 déc. 1892]

**1025.** — Il n'en serait autrement que si les pigeons commettaient des dégâts; le droit de les tuer ne pourrait alors être dénié au moment où ces dégâts se commettent, à la charge par le contrevenant de prouver le fait d'excuse qu'il invoque. Ce n'est plus alors l'art. 7, L. 4 avr. 1889, mais l'art. 4 qui est applicable. — V. Trib. Périgueux, 14 déc. 1892, précité (motifs).

### § 6. *Œufs et couvées.*

**1026.** — L'art. 4 (§ dernier), L. 3 mai 1844, interdit de prendre ou de *détruire* sur le *terrain d'autrui* des œufs et des couvées de faisans, perdrix et cailles. — Il est à peine besoin de faire observer que cette interdiction, édictée dans l'intérêt de la reproduction du gibier, ne s'applique qu'aux œufs non éclos ou aux couvées encore sous l'aile de la mère. Lorsqu'elles ont pris leur vol, le délit devient, suivant les cas et les circonstances, un délit de chasse ordinaire.

**1027.** — L'art. 4 parle des œufs *et* des couvées; mais il n'est pas nécessaire que ces deux circonstances se trouvent réunies pour faire application de l'art. 4; il suffit, pour commettre un délit, de prendre des œufs *ou* des couvées. Peu importe aussi que le contrevenant ait pris les couvées pour assurer leur destruction ou, au contraire, pour les élever. On sait, en effet, qu'en matière de chasse, la loi doit recevoir son application indépendamment du but que se propose d'atteindre l'auteur du fait délictueux (V. *suprà*, n. 255. — V. aussi *suprà*, n. 961 et 962). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 466.

**1028.** — Plusieurs conditions sont nécessaires pour que l'art. 4, dernier paragraphe, reçoive son application. Il faut que le fait soit volontaire, qu'il ait eu pour résultat de nuire au repeuplement du gibier; qu'il s'agisse de couvées de perdrix, cailles ou faisans; qu'il ait eu lieu sur le terrain d'autrui.

**1029.** — Il faut tout d'abord, conformément au principe posé *suprà*, n. 258, que le fait ait été volontaire. Il n'y aurait donc pas délit de la part d'un chasseur qui écraserait un nid sans le vouloir, ou d'un faucheur qui le mettrait à découvert en fauchant. — Trib. Beaune, 30 juill. 1887, Prud'hon, [S. 87.2.247, P. 87 1.1256] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 467.

**1030.** — Il faut, en second lieu, que les œufs ou couvées aient été pris ou enlevés dans de telles conditions que cet enlèvement ait pu nuire au repeuplement du gibier. Tel a été, en effet, avons-nous dit, le mobile du législateur. Il en résulte qu'on ne pourrait considérer comme répréhensible le fait d'un moissonneur qui emporterait des œufs d'un nid mis à découvert par suite de l'enlèvement des récoltes, ou encore les œufs ou la couvée d'un nid dont la couveuse aurait été tuée par mégarde. La raison en est qu'un nid mis à découvert ou privé de sa couveuse reste toujours improductif. — Trib. Beaune, 30 juill. 1887, précité. — V. aussi Paris, 9 déc. 1885, Davis, [D. 86.5.56] — Mais dans ces hypothèses, c'est à la personne qui aura pris les œufs ou la couvée à fournir la preuve que le nid était abandonné ou que la mère était morte ou avait été tuée. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 468 et 469.

**1031.** — Par la même raison, on ne saurait considérer comme délictueux l'acte de l'individu qui, sans avoir contribué à l'enlèvement des œufs ou des couvées, ne les aurait reçus après cet enlèvement que dans le but de les faire éclore ou de les faire réussir. Il se propose, en effet, un résultat contraire à celui que prévoit et punit la loi, c'est-à-dire l'élevage et le repeuplement du gibier. — Trib. Le Mans, 7 oct. 1887, Denis et autres, [S. 87.2.247, P. 87.1.1256, D. 87.2.24]

**1032.** — Il faut, en troisième lieu, qu'il s'agisse d'œufs ou de couvées de perdrix, cailles ou faisans, l'art. 4 ayant nettement spécifié ces sortes d'animaux à l'exclusion des autres espèces (V. *suprà*, n. 329). Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, qu'il sera toujours permis de prendre ou détruire les œufs ou couvées d'autres oiseaux, le préfet restant toujours libre de les protéger en vertu du droit qui lui appartient de prendre des arrêtés pour prévenir la destruction des oiseaux (V. *suprà*, n. 1008 et s.). De plus, s'il s'agit d'œufs ou de couvées d'oiseaux qui, sans être perdrix, cailles, ni faisans, sont cependant du gibier, le fait de les enlever peut constituer, suivant les cas, un délit de chasse ordinaire. — Besançon, 22 mars 1853, Cuisinier, [Recueil de cette cour, 53-57, p. 83] — Angers, 28 juill. 1879, Leduc, [D. 80.2. 104] — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 479 et 480; Championnière, p. 70.

**1033.** — Cette distinction est importante au point de vue de la pénalité applicable : le fait de prendre sur le terrain d'autrui, et en contravention à un arrêté préfectoral, des couvées d'oiseaux autres que de faisans, perdrix et cailles, n'est punissable que de la peine prononcée par l'art. 11 pour contravention aux arrêtés préfectoraux pris en matière de chasse (art. 11, § 3), tandis que le fait de détruire des couvées de faisans, perdrix et cailles, est directement prévu par l'art. 11, § 4. Quant au fait de détruire des couvées d'oiseaux considérés comme gibier, autres que ceux spécifiés par l'art. 4, ils tomberont, suivant les circonstances et les moyens employés, sous l'application des art. 11, 12 ou 13. — Cass., 10 févr. 1852, Cuisinier, [S. 53.1.589, P. 53.2.653] — *Sic*, de Neyremand, p. 388.

**1034.** — Enfin, le fait de prendre ou de détruire des œufs et couvées ne constitue un délit qu'autant qu'il a lieu sur le terrain d'autrui; d'où il résulte que le propriétaire peut les prendre et détruire sur son propre terrain. — Championnière, p. 37; Rogron, p. 78; Menche de Loisne, n. 237; Leblond, n. 84; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 473.

**1035.** — ... Et il en doit être de même pour le fermier, l'usufruitier et les personnes employées aux travaux agricoles qui ont agi pour le compte du propriétaire, de l'usufruitier ou du fermier. — Trib. Le Mans, 7 oct. 1887, précité. — Trib. La Flèche, 30 nov. 1887, Belleuvre, [D. 88.3.120] — *Sic*, Petit, n. 368 et 369; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 474; Rogron, p. 79.

**1036.** — Ce droit, d'ailleurs, pourrait être restreint et même supprimé par un arrêté préfectoral (rendu en vertu de l'art. 9), qui défendrait d'une manière absolue, au propriétaire même, la destruction des œufs et des couvées d'oiseaux sur son propre terrain. — Rogron, p. 80; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 475; Leblond, n. 84; de Neyremand, p. 245; Viel, p. 22. — V. *suprà*, n. 1012.

**1037.** — Le propriétaire ou le fermier peut permettre aux personnes de sa maison de prendre ou de détruire les œufs ou couvées, le droit de faire une chose emportant celui de la faire faire La disposition de l'art. 4, § 4, L. 3 mai 1844, ne s'applique donc pas au tiers qui, sur l'invitation expresse du propriétaire, a pris et enlevé des œufs de perdrix, découverts par celui-ci en fauchant dans son champ. — Trib. Beaune, 30 juill. 1887, précité. — Trib. La Flèche, 30 nov 1887, précité. — *Sic*, Petit, t. 1, n. 369; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 476.

**1038.** — Certains auteurs vont même plus loin et reconnaissent au propriétaire, au fermier ou à l'usufruitier la faculté de céder à un tiers le droit de détruire ou d'enlever les œufs et couvées sur son terrain; cette cession mettrait le cessionnaire à l'abri de toute poursuite. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 478; Menche de Loisne, n. 237, *in fine*. — Petit, *loc. cit.*, émet une opinion contraire. — D'autres auteurs font une distinction

entre ces diverses catégories de personnes. Suivant eux, cette cession, valable si elle émanait du propriétaire, serait nulle si elle était consentie par le fermier ou l'usufruitier. — Rogron, p. 88.

**1039.** — MM. Gillon et Villepin (n. 108) pensent que la prohibition dont nous parlons ne s'applique qu'au temps où la chasse n'est pas permise. — Mais MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 472), combattent avec raison cette opinion en faisant remarquer que si la partie de l'art. 4 relative au transport du gibier n'est applicable que pendant la fermeture de la chasse, cela tient à ce que le législateur s'en est expliqué formellement, tandis qu'au contraire l'interdiction de détruire les œufs et couvées, conçue en termes absolus, ne comporte aucune distinction.

**1040.** — En ce qui concerne la vente et le colportage des œufs et couvées, en temps prohibé, V. *infrà*, n. 1261.

### Section IV.

#### De la chasse dans un enclos attenant à une habitation.

**1041.** — L'art. 2, par exception au § 1 de l'art. 1, reconnaît au *propriétaire* ou *possesseur* le droit de *chasser* ou *faire chasser* en tout temps, sans permis de chasse, dans ses *possessions attenant à une habitation* et entourées d'une *clôture continue* faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins.

**1042.** — Cette disposition est fondée sur deux motifs : 1° la nécessité de respecter l'intérieur du domicile; 2° l'impossibilité de constater un fait de chasse dans un terrain entouré d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins. Cela résulte nettement des travaux préparatoires de la loi.

**1043.** — L'exception apportée par l'art. 2 aux principes posés par la loi de 1844 en matière de chasse ne saurait donc être considérée comme un privilège accordé aux propriétaires auxquels la fortune permet de posséder des parcs giboyeux entourés de clôtures, mais a pour raison d'être la nécessité d'assurer l'inviolabilité du domicile. — Aix, 26 févr. 1875, Sacormar, [D. 78.5.92]

**1044.** — Nous examinerons la question de savoir si le propriétaire ou possesseur qui chasse dans un enclos peut faire usage d'engins prohibés (V. *infrà*, n. 1500 et s.). Dans tous les cas, il peut chasser en tout temps, l'art. 2 le dit expressément, c'est-à-dire même la nuit et en temps de neige. — V. *suprà*, n. 588.

**1045.** — Il peut aussi chasser sans permis. La proposition de loi sur la chasse qui avait été soumise au Parlement, en 1886, faisait disparaître cette immunité (art. 2); mais cette proposition n'ayant pas abouti, nous restons, à cet égard, sous l'empire de la loi de 1844. — V. *suprà*, n. 607.

**1046.** — Le propriétaire ou possesseur doit, d'ailleurs, se conformer aux règlements de police relatifs à l'usage des armes à feu. — Leblond, n. 48; Berriat Saint-Prix, p. 21; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 287. — V. *suprà*, n. 892.

**1047.** — Sur le droit qui appartient au propriétaire relativement à la destruction des animaux nuisibles et des bêtes fauves qui dévastent ses propriétés, V. *infrà*, n. 1140 et s.

**1048.** — A quelles personnes l'art. 2 s'applique-t-il? — Au propriétaire ou possesseur, dit la loi.

**1049.** — Le mot *possesseur* dont se sert l'art. 2 doit être entendu dans le sens le plus étendu, et s'applique aux usufruitiers, emphytéotes, antichrésistes, etc. — Rogron, p. 36; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 280; Petit, t. 1, n. 167; Berriat Saint-Prix, p. 18; Championnière, p. 22; Cival, p. 16, n. 3 et 4.

**1050.** — Le propriétaire ou le possesseur peut céder, louer la chasse dans son enclos ou accorder de simples permissions : la loi lui donne implicitement ce droit en permettant de chasser *ou faire chasser*. — Gillon et Villepin, n. 67; Rogron, p. 37; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 281 et 282. — Les locataires, cessionnaires ou permissionnaires jouissent du même droit que le propriétaire lui-même et peuvent, par conséquent, chasser en tout temps et sans permis dans l'enclos.

**1051.** — D'après le projet de loi qu'avait voté le Sénat en 1886, le droit de chasse dans un enclos ne pouvait être loué séparément de la maison d'habitation, mais cette prohibition ne résulte pas de la loi de 1844 encore aujourd'hui en vigueur.

**1052.** — Le fermier jouit évidemment de l'immunité de l'art. 2. Ce privilège lui est reconnu même par les auteurs qui lui refusent la chasse sur les terrains non clos. — Chardon, p. 128; Petit, t. 1, n. 168; Championnière, p. 22; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 284; Rogron, p. 37, qui restreint toutefois ce pouvoir au cas où l'enclos est petit. — V. aussi Paris, 17 août 1846, d'Incourt, [P. 46.2.556] — *Contrà*, Bouchart, *Catéch. des chasseurs*. — V. *suprà*, n. 53 et s.

**1053.** — Et ce droit existerait en faveur du fermier, alors même que le propriétaire se serait réservé la chasse, et que le bail porterait défense au fermier de chasser dans l'enclos. Dans ce dernier cas, sans doute, le fermier pourrait être passible, suivant le cas, de dommages-intérêts ou même de résiliation du bail pour inexécution des conditions, mais il ne commettrait aucun délit. — Giraudeau et Lelièvre, n. 285; de Neyremand, p. 433; Leblond, n. 46.

**1054.** — Mais quelle est, dans ces hypothèses, la situation et quels sont les droits du propriétaire lui-même? Lorsque le propriétaire ou possesseur de l'enclos et de l'habitation a cédé son droit, il ne peut, selon Gillon et de Villepin, pas plus qu'un tiers étranger, chasser sur son propre terrain. « En effet, disent-ils (n. 61), l'art. 2 n'a pas pour objet d'attribuer au propriétaire ou possesseur du fonds un droit suprême de chasse au préjudice de celui qui le posséderait déjà; en un mot, il n'autorise pas la violation du droit d'autrui; il suppose, au contraire, que la faculté de chasser préexiste et la dégage des entraves qui naissent du temps prohibé et de la nécessité du permis de chasse. C'est là tout son objet; en conséquence, quand l'article parle du *propriétaire ou possesseur*, il s'applique à celui qui est en possession du droit de chasse; il ne saurait s'appliquer à d'autres, même au propriétaire du fonds, qui n'auraient pas ce droit. Ainsi, le propriétaire du fonds, dessaisi du droit de chasse, ne pourrait se prévaloir de l'art. 2 pour chasser dans son terrain clos ; s'il chassait, il serait en délit. »

**1055.** — Nous ne saurions admettre cette opinion. Sans doute l'art. 2 n'autorise pas la violation du droit d'autrui. Aussi le propriétaire qui chasse au mépris de la convention par lui consentie s'exposera-t-il à des dommages-intérêts. Mais la question est de savoir s'il commet un délit de chasse, soit en chassant sur le terrain d'autrui, soit en chassant, en dehors des époques permises, dans un enclos par lui affermé. Sur le premier point, nous verrons *infrà*, n. 1414 et s., que le propriétaire du sol qui chasse sur le terrain dont il a loué la chasse, ne commet pas le délit de chasse sur le terrain d'autrui. Par une raison analogue, nous croyons qu'il peut aussi, en tant que « propriétaire » (art. 2), chasser en tout temps dans cet enclos, sans pour cela s'exposer à des poursuites pour délit de chasse, sauf dommages-intérêts, s'il y a lieu, ou même poursuites pour violation de domicile, si le propriétaire avait pénétré dans l'enclos contre le gré du fermier.

**1056.** — Les tiers qui, bien que n'étant ni locataires, ni cessionnaires, chasseraient dans l'enclos avec l'autorisation du propriétaire, pourraient, comme ce propriétaire lui-même, se prévaloir de l'immunité dont nous parlons. L'art. 2 consacre, en effet, au profit du propriétaire ou possesseur, un double droit, celui de chasser personnellement et celui de faire chasser. On en doit conclure que les mots *faire chasser* doivent être entendus en ce sens, que les personnes autorisées par le *propriétaire ou possesseur à chasser dans son enclos attenant à l'habitation*, etc., seront comme lui dispensées du permis de chasse et à l'abri de l'application du temps prohibé. Les explications provoquées par M. le comte Beugnot devant la Chambre des pairs prouvent qu'on n'a pas voulu accorder un privilège *personnel*, mais au contraire établir une immunité *réelle* applicable, non au propriétaire ou possesseur, mais à l'enclos attenant à l'habitation, et, par suite, à tous ceux qui y chassent avec autorisation du propriétaire ou possesseur. C'est du reste ce qui est admis par les auteurs. — Gillon et Villepin, n. 65; Rogron, p. 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 281.

**1057.** — Quant aux tiers qui y chassent sans autorisation, ils sont passibles d'une aggravation de peine, ainsi que nous le verrons *infrà*, n. 1539 et s.

**1058.** — Mais, de ce que le domicile du propriétaire ou possesseur est inviolable et qu'il a le droit d'y *faire chasser*, lorsque, d'ailleurs, il est conforme aux prescriptions de la loi sur la clôture (V. *infrà*, n. 1076 et s.), M. Duvergier (p. 103) conclut que, alors même que des tiers autres que lui s'y introduiraient ou chasseraient, même en délit, il pourrait s'opposer à ce que les fonctionnaires chargés de la constatation des faits de chasse entrassent dans son domicile pour dresser un procès-verbal. « Qu'on ne l'oublie pas, dit-il, ce n'est pas un privilège qui a été

accordé à la propriété, c'est une protection qui a été donnée au domicile. Or, je le demande, mon domicile ne serait-il pas troublé, si les agents de la force publique ou les officiers de police judiciaire pouvaient y pénétrer malgré moi, sous prétexte que des étrangers y ont commis un délit de chasse? D'ailleurs, le propriétaire ou possesseur aurait toujours un moyen facile de soustraire les délinquants à l'application de la peine en disant que c'est lui qui les *faisait chasser*, comme il en a le droit ». — V., au surplus, sur les pouvoirs reconnus aux agents de la force publique pour constater les délits de chasse commis dans les enclos, *infrà*, n. 1387 et s.

**1059.** — Le privilège accordé par l'art. 2 n'existe qu'autant que le terrain et l'habitation appartiennent au même propriétaire; car, à cette condition seulement, le terrain peut être regardé *comme une continuation du domicile.* « Supposez, en effet, dit Camusat-Busseroles (*Code de la police de la chasse*, p. 45), un terrain clos, dans les termes de l'art. 2, joignant sans aucune séparation ni limite à une habitation qui y serait enclavée; supposez, d'ailleurs, que l'habitation et le terrain appartiennent à deux propriétaires différents, aucun ne pourra revendiquer le bénéfice de l'exception créée par la loi, ni en jouir. Le propriétaire de l'habitation n'y aura aucun droit, cela va de soi, puisqu'il ne sera ni propriétaire ni possesseur du terrain, et le propriétaire ou possesseur du terrain n'y aura aucun droit non plus, parce que, dans ce cas, les deux propriétés ne seront réunies qu'en apparence, mais n'en formeront pas moins deux choses distinctes dont aucune ne sera la continuation de l'autre ». — V. aussi Besançon, 13 févr. 1854, Tiercelin, [Rec. de cette cour, 1853-1857, p. 133] — *Sic*, Gillon et de Villepin, n. 39; Rogron, p. 48.

**1060.** — Mais, que doit-on entendre par ces expressions *possessions* attenant à une habitation? M. Petit (n. 151) enseigne que l'exception de l'art. 2 s'applique à toutes les parties qui composent le domaine entouré dans son intégrité d'une clôture continue. Ainsi cette disposition doit être étendue, selon cet auteur, non seulement à la cour et au jardin qui attiennent à la maison, mais encore aux pâtures, prés, enclos et bois qui tiennent à cette cour ou à ce jardin, pourvu que dans son intégrité le domaine soit clos. Ces dépendances composent la possession comme toutes les chambres d'une maison ou toutes les dépendances de la maison composent l'habitation. Les clôtures qui peuvent exister entre les diverses parties d'un tout ne peuvent avoir aucune influence.

**1061.** — La cour de Rouen a décidé, cependant, qu'un herbage séparé par des murs, haies et barrières de la cour d'une ferme ne doit pas être considéré comme attenant à l'habitation : que la cour seule formant un tout à part doit constituer le domicile. — Rouen, 23 févr. 1865, [*Gaz. des trib.*, 9 mars]; — 19 déc. 1878, Rivière, [*Rec. de Caen et Rouen*, 79.124] — Mais cette interprétation restreinte ne saurait être accueillie.

**1062.** — D'autre part, il ne suffit pas qu'un héritage soit clos ni même qu'il dépende d'une habitation, pour qu'on puisse y chasser en tout temps. Il faut qu'il soit *attenant* à une habitation. Le projet originaire se servait des mots possessions *dépendant* d'une habitation. Ceux-ci *attenant à une habitation*, ont été substitués par la Chambre des pairs pour bien marquer que l'art. 2 ne s'applique pas aux enclos qui, bien que dépendant d'une habitation, en seraient séparés. Il ne peut s'élever aucun doute sur le sens de cette partie de l'article, que les explications données à la Chambre des députés confirment, d'ailleurs, d'une manière explicite; il en résulte, en effet, que l'enclos n'est privilégié que parce qu'il est regardé comme *une continuation du domicile*. Il est donc évident que pour donner droit à l'exception la possession doit faire corps avec l'habitation. — Petit, t. 1, n. 148.

**1063.** — Aussi a-t-on pu justement décider qu'un garde-barrière ne pourrait considérer la ligne de chemin de fer confiée à sa surveillance comme un terrain clos attenant à son habitation, où il lui serait loisible d'exercer en tout temps le droit de chasse. — Rouen, 7 avr. 1859, Artus, [*Rec. de Caen et Rouen*, 59.272]

**1064.** — L'art. 2 ne définit pas ce qu'on doit entendre par le mot *habitation;* mais il résulte des explications données à la Chambre des députés *Moniteur*, 13 févr. 1844, p. 291) qu'il ne peut être question que d'une habitation proprement dite, à l'exclusion soit des immeubles susceptibles de servir à l'habitation mais non habités, soit des immeubles occupés peut-être, mais non destinés à l'habitation; c'est, en effet, seulement à une habitation de ce genre que peut, dans l'esprit de la loi, s'appliquer le principe de l'inviolabilité du domicile. Il appartient, au surplus, aux juges d'apprécier la qualification du lieu où le fait de chasse se sera passé, sans qu'ils soient tenus de prendre pour règle absolue la définition que l'art. 390, C. pén., dans un autre ordre d'idées, donne de la maison habitée (V. *infrà*, v° *Vol*). — Cass., 7 mars 1823, Castellan, [S. et P. chr.] — *Sic*, Petit, n. 151.

**1065.** — Ainsi, d'une part, il ne suffit pas, pour que l'art. 2, L. 3 mai 1844, devienne applicable, que, sur le terrain clos où a eu lieu le fait de chasse, se trouve une construction pouvant servir à l'habitation; il faut que cette construction soit, sinon actuellement habitée, au moins destinée à l'habitation. — Cass., 3 mai 1845, Mercier, [S. 45.1.471, P. 45.2.125, D. 45.1.302]; — 29 avr. 1858, Lapied, [P. 58.1047, D. 58.5.59] — Trib. corr. Carpentras, 27 déc. 1866, Bègue, [D. 67.3.22] — *Sic*, Petit, n. 152; Berriat Saint-Prix, p. 21; Camusat-Busseroles, p. 46; de Neyremand, p. 424; Jullemier, p. 27; Leblond, n. 33; Championnière, p. 26; Gillon et Villepin, n. 41; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 302.

**1066.** — D'un autre côté, on considérerait à tort comme *habitation* les dépendances d'un four à chaux ou à plâtre, d'une briqueterie, d'une tuilerie, une loge, maison sur perches, baraque ou hangar, maisonnette servant à serrer les outils pour le travail de la terre, enfin toutes les constructions dont il est parlé dans les art. 151 et s., C. forest., si elles ne servaient en même temps d'asile à la famille du propriétaire, fermier ou préposé. — Gillon et Villepin, n. 41.

**1067.** — ... Spécialement, un terrain dans lequel se trouve une construction servant d'usine à huile lors de la récolte des olives, et occupée seulement pendant la mouture par les ouvriers employés à ce travail. — Cass., 20 juill. 1883, Pionetti, [S. 85.1.335, P. 85.1.799, D. 83.5.66]

**1068.** — On doit refuser aussi le caractère d'habitation aux étables à bestiaux, alors même qu'elles serviraient occasionnellement de refuge aux pâtres. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 301.

**1069.** — Et l'on devrait juger encore aujourd'hui, comme avant la loi de 1844, qu'on ne peut regarder comme maison habitée une cabane en feuillage servant d'abri et de poste au chasseur pour épier et abattre le gibier en lui tirant des coups de fusil de l'intérieur. — Cass., 7 mars 1823, précité; — 20 juin 1823, Dennery, [S. et P. chr.]; — 13 avr. 1833, Leydier, [S. 33.1.718, P. chr.] — Trib. corr. Carpentras, 27 déc. 1866, précité. — V. *suprà*, n. 266.

**1070.** — Ne saurait davantage être considérée comme une habitation une simple cabane ou maisonnette, dépourvue de tout mobilier, et affectée, seulement pendant une certaine époque de l'année, au séchage des châtaignes; peu importe à ce moment que cette cabane soit fréquentée par un ou plusieurs ouvriers qui attisent le feu et empêchent les incendies. — Cass., 10 nov. 1883, Subrini, [S. 85.1.335, P. 85.1.799, D. 84.1.96]

**1071.** — Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, qu'on ne doive considérer comme habitation, au sens de l'art. 2, que les maisons occupées d'une façon permanente et ininterrompue. Il faudrait, au contraire, considérer comme *habitation* une résidence d'été, bien qu'elle ne fût pas *habituellement occupée* ou qu'elle ne le fût qu'à de longs intervalles. C'est surtout la destination du bâtiment que la loi protège. — Gillon et de Villepin, n. 43.

**1072.** — Ce principe a été nettement posé dans deux arrêts rendus par la Cour de cassation, et aux termes desquels la disposition de l'art. 2, L. 3 mai 1844, qui permet au propriétaire ou possesseur de chasser ou faire chasser dans ses possessions attenantes à une habitation et entourées d'une clôture continue, étant fondée sur le respect dû au domicile, il ne suffit pas que dans le terrain clos se trouve une construction susceptible d'être habitée; cette construction doit être, *si ce n'est actuellement habitée*, au moins destinée à l'habitation. — Cass., 20 juill. et 10 nov. 1883, précités.

**1073.** — Il est, au surplus, incontestable, que la disposition de l'art. 2, conçue en termes généraux, s'applique non seulement à l'*habitation du propriétaire*, mais aussi à celle du *fermier* ou du *locataire;* c'est d'*une habitation* qu'il s'agit, quelle que soit la personne qui y demeure. Ce point a été formellement reconnu devant la Chambre des députés, lors de la discussion de la loi de 1844.

**1074.** — Il suffirait même, d'après quelques auteurs, que l'habitation fût occupée par le garde du propriétaire. — Berriat

Saint-Prix, p. 21; Leblond, n. 34; de Neyremand, p. 424. — La cour de Rennes a cependant jugé le contraire par un arrêt du 17 août 1863, Blaise, S. 63.2.233, P. 64.1.66] — et son arrêt est approuvé par MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 299.

**1075.** — Pour que le propriétaire ou possesseur puisse exercer cette faculté de chasser, que lui accorde l'art. 2, dans un enclos même attenant à l'habitation, il faut que la clôture soit *continue et fasse obstacle à toute communication avec les héritages voisins*. Mais de quel genre de clôture s'agit-il et que faut-il entendre ici par clôture continue?

**1076.** — Et d'abord, quelle doit être la nature de la clôture? A cet égard, on admet que la clôture doit faire obstacle seulement aux communications des hommes et non à celles du gibier. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 310; Leblond, n. 43.

**1077.** — Un jugement du tribunal de Rouen, 19 févr. 1867, Lendormi, [Rec. de Rouen, 1867, p. 131, *Rép. for*, t. 3, n. 533], a décidé, en ce sens, qu'il importait peu qu'une haie servant de clôture « offrît dans quelques endroits, des trous assez grands pour le passage du gibier et des chiens. »

**1078.** — Étant donné ce principe, quel doit être le genre de clôture? — Sera-ce un mur, une palissade, une haie vive, une haie sèche, un fossé, un cours d'eau, etc.? Quelques difficultés se sont élevées à ce sujet à la Chambre des pairs; mais on a reconnu que ce serait un point laissé à l'entière appréciation des tribunaux, lesquels jugeront s'il y a clôture continue dans le sens de l'article. — Circ. du garde des sceaux, 9 mai 1846, [S. 46.796] — Duvergier, *Collect. des lois*, p. 104

**1079.** — C'est aussi ce qui a été jugé par un arrêt de Limoges du 5 févr. 1848, Mazaubrun, [S. 48.2.152, P. 48.1.382], aux termes duquel les juges doivent se décider d'après les usages des lieux. — V. Championnière, p. 27; Petit, t. 1, p. 287; Camusat-Busseroles, p. 50; Berriat Saint-Prix, p. 19; Cival, p. 18; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 308; Leblond, n. 35.

**1080.** — ... Et par un jugement du tribunal d'Orange, du 8 sept. 1866, Duplan, [*Rép. for.*, t. 3, n. 531], décidant que la clôture doit s'opposer à tout passage ou à toute introduction *par les moyens ordinaires*.

**1081.** — M. Rogron (p. 43) approuve même l'ancienne jurisprudence qui proscrivait les clôtures à claire-voie parce qu'elles laissaient passer le gibier poursuivi par le propriétaire de l'enclos. Mais son opinion doit être repoussée si l'on admet que le passage du gibier est chose indifférente au point de vue qui nous occupe.

**1082.** — Il importe à cet égard de faire remarquer que la loi de 1790 était, sous le rapport de la clôture, moins explicite, puisqu'elle se bornait à se servir des mots « possession séparée par des murs ou des haies vives des héritages voisins. »

**1083.** — Tout d'abord, on doit considérer un mur comme une clôture suffisante. Il a été jugé, en ce sens, qu'on doit réputer terrain clos, dans lequel il est permis de chasser en tout temps, l'héritage attenant à une habitation et entouré, selon l'usage du pays, d'une clôture continue en murailles à pierres sèches faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins. — Limoges, 5 févr. 1848, précité.

**1084.** — ... Ou d'un mur dont l'élévation varie entre 1m35 et 2m15, alors même que ce mur est, dans quelques-unes de ses parties, au niveau du sol des héritages voisins, si pour descendre dans l'enclos il est nécessaire de se livrer à des efforts dépassant les ressources ordinaires d'une personne livrée à elle-même. — Trib. Orange, 8 sept. 1866, précité.

**1085.** — ... Ou même d'un mur dont la hauteur ne dépassait pas, dans quelques-unes de ses parties, 80 centimètres. — Cass., 29 avr. 1858 (implic.), Lapied, [P. 58.1047, D. 58.5.59]

**1086.** — Des haies, vives ou sèches, doivent aussi être considérées comme constituant des clôtures suffisantes. — Limoges, 5 févr. 1848, précité. — Rouen, 22 mars 1880, Douyer, [D. 82.5.79] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 325; Berriat Saint-Prix, p. 19.

**1087.** — Ainsi en est-il d'une haie vive atteignant un mètre de hauteur, alors même qu'elle présenterait certaines ouvertures assez grandes pour permettre au gibier de pénétrer dans la propriété. — Trib. Rouen, 19 févr. 1867, précité.

**1088.** — Les arbres et arbustes peuvent, aussi bien que les haies vives, servir de clôture faisant obstacle avec les héritages voisins, à la condition, toutefois, qu'ils ne soient pas plantés simplement en bordure mais soient suffisamment rapprochés pour servir de clôture infranchissable. La jurisprudence a attribué ce caractère à une rangée d'arbres de haute futaie plantés sur un tertre et fermant de tous côtés la cour d'une ferme. — Rouen, 15 févr. 1869, Chermie, [Rec. Caen et Rouen, 69.36]

**1089.** — Au contraire, ne peut être considérée comme clôture une plantation de saules, si toute personne peut pénétrer dans l'enclos en écartant sans dommage les saules plantés, ou en les enjambant sans effort. — Trib. corr. Carpentras, 27 déc. 1866, Bègue, [D. 67.3.22]

**1090** — Sous l'empire de la loi de 1790 qui ne parlait expressément que des murs et haies vives (V. *suprà*, n. 1082), un fossé ne pouvait être réputé clôture suffisante. — Douai, 28 nov. 1842, Lecuyer, [S. 43.2.82, P. 45.2.654] — La même doctrine a survécu à la loi de 1844 et est encore aujourd'hui enseignée par plusieurs auteurs. — Camusat-Busseroles, p. 48; Chardon, p. 40; Duvergier, sur l'art. 2; Leblond, n. 39; de Neyremand, p. 431; Perrève, p. 194; Rogron, p. 43 et s.

**1091.** — Nous ne pouvons admettre cette opinion qui nous paraît en opposition avec la généralité des termes dont s'est servi le législateur dans l'art. 2. — Championnière, p. 28; Gillon et Villepin, n. 53 et 54; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 323; Petit, t. 1, p. 362.

**1092.** — Mais le fossé, pour pouvoir servir de clôture, doit avoir une largeur suffisante pour isoler l'enclos des héritages voisins. On a considéré comme remplissant les conditions nécessaires un fossé ayant une largeur variant de 1m20 centimèt. à 6 mètres. — Douai, 9 nov. 1847, Thouret, [S. 48.2.719, P. 48.2.384, D. 47.4.70]

**1093.** — ... Un fossé de 60 centimètres de largeur surmonté d'un remblai de 1m20. — Rouen, 22 mars 1880, précité.

**1094.** — Il en serait ainsi, à plus forte raison, si les fossés, larges et profonds, étaient remplis d'eau ou verticalement soutenus par des murs en maçonnerie, bien qu'ils ne s'élevassent pas au-dessus du sol; car alors toute communication avec les héritages voisins serait impossible. — Gillon et Villepin, p. 67.

**1095.** — Mais on ne peut considérer comme clos le terrain qui n'est séparé des héritages voisins que par un simple fossé de quelques pieds d'ouverture. — Cass., 14 mai 1836, Perceval, [S. 36.1.778, P. chr.]

**1096.** — ... Ou par des fossés anciens non entretenus, et dont il ne reste que des traces. — Cass., 28 mai 1836, Bouchereau-de-Saint-Georges, [S. 36.1.778, P. chr.]

**1097.** — Des pieux ou palissades, des claire-voies qui ne permettent pas qu'on s'introduise facilement suffisent aussi pour constituer une clôture. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 328.

**1098.** — Mais on ne pourrait considérer comme une clôture des pieux en bois, placés de distance en distance, et reliés entre eux par de gros fils de fer écartés les uns des autres. — Rouen, 24 nov. 1859, Camus, [D. 60.2.219]

**1099.** — ... Ni un terrain entouré de piquets d'une hauteur de 1m20, distants l'un de l'autre de 30 à 40 centimètres, et reliés entre eux par quatre fils parallèles espacés de 30 centimètres. — Aix, 26 févr. 1875, Sacoman et Mabilly, [D. 78.5.92]

**1100.** — ... Ni un pré clos par des pieux en bois, espacés de plus de 3 mètres et reliés entre eux par des fils de fer superposés à 33 centimètres l'un de l'autre. — Rouen, 22 mars 1880, précité.

**1101.** — Mais, d'une façon générale, on doit réputer clos tout terrain dans lequel on ne peut pénétrer qu'en franchissant des obstacles suffisamment sérieux.

**1102.** — Ainsi, doit être considéré comme clos le terrain qui serait borné par une route dont les berges auraient sur ce point une grande élévation (quatorze mètres dans l'espèce). — Trib. Marseille, 17 sept. 1844, Lhuveaume, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 99]

**1103.** — ... Celui qui nécessite une ascension difficile ou dangereuse. — Trib. Orange, 8 sept. 1866, Duplan, [*Rép. for.*, t. 3, n. 531]

**1104.** — Au surplus, il n'est pas nécessaire que la clôture soit la propriété du possesseur de l'enclos; il suffit que le terrain ne soit pas en communication avec les héritages voisins. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 312.

**1105.** — Trois opinions se sont fait jour sur la question de savoir si les cours d'eau doivent être considérés comme constituant une clôture suffisante. D'une part, M. Duvergier (p. 106) et MM. Gillon et Villepin (n. 55), soutiennent que l'eau forme toujours clôture, qu'il s'agisse d'une rivière navigable ou non; de l'autre, MM. de Neyremand (p. 431) et Leblond (n. 40) enseignent qu'un cours d'eau ne saurait jamais servir de clôture.

**1106.** — Dans une troisième opinion, un cours d'eau peut servir ou non de clôture suivant sa nature ou sa destination. Pour qu'un cours d'eau puisse constituer une clôture, selon MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 315), deux conditions sont nécessaires. Il faut : 1° qu'il forme un obstacle suffisant; 2° qu'il constitue une propriété privée et soit en fait non navigable ni flottable; aussi ces auteurs critiquent-ils un arrêt de Metz du 22 mai 1845, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 98], par lequel il a été décidé qu'on devait réputer close une propriété entourée d'un canal, bien qu'il existât sur ce canal un *pont* pour communiquer avec d'autres dépendances, non closes, de la même propriété; mais ils estiment, d'un autre côté, qu'un étang étant une propriété privée peut servir de clôture, lors même qu'il serait commun entre divers propriétaires.

**1107.** — Cette opinion est admise par la majorité des auteurs. Et il a été jugé, en ce sens, que le droit du propriétaire de chasser en tout temps sur ses propriétés closes ne s'étend pas aux propriétés ouvertes dépendant d'une île qu'environne une rivière navigable. — Cass., 12 févr. 1830, Hertzog-Schmidt, [S. et P. chr.] — V. Perrève, p. 274; de Neyremand, p. 425; Berriat Saint-Prix, p. 20; Petit, t. 1, n. 162; Rogron, sur l'art. 2, p. 43.

**1108.** — *A fortiori* en serait-il ainsi d'une île située dans une rivière navigable et sur laquelle existerait un chemin de halage pour le service de la navigation. — Rennes, 17 août 1863, Blaise, [S. 63.2.233, P. 64.166, D. 63.2.201]

**1109.** — Lorsque l'eau peut être considérée comme une clôture en temps ordinaire, elle ne perd pas ce caractère lorsque le froid la couvre de glace ou que la chaleur la met momentanément presque à sec. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 319.

**1110.** — Et maintenant que doit-on entendre par clôture *continue?* A cet égard, on peut poser en principe qu'on ne saurait considérer comme terrain clos, dans lequel le propriétaire peut chasser sans permis, le terrain qui, bien qu'entouré de haies ou de murs, offre des brèches suffisantes pour mettre ce terrain en communication avec les héritages voisins. — Cass., 20 juill. 1883, Griffani, [S. 85.1.334, P. 85.1.798, D. 83.5.66]; — 16 nov. 1883, Leca, [D. 84.1.140] — Rouen, 25 févr. 1875, Guesnier, [S. 75.2.136, P. 75.573, D. 76.2.169] — Caen, 5 janv. 1876, Mathan, [S. 76.2.137, P. 76.579, D. 76.2.170]

**1111.** — ... Notamment des brèches dont une a trois mètres de largeur. — Rouen, 25 févr. 1875, précité.

**1112.** — ... Ou même seulement soixante centimètres. — Caen, 7 mars 1877, Mominot, [D. 78.5.92]

**1113.** — Il a été jugé, en sens contraire, aux arrêts précités, que des ouvertures pratiquées pour l'entrée et la sortie dans la haie qui entoure un clos, n'empêchent point qu'on ne puisse considérer cette haie comme continue. — Bourges, 2 nov. 1844, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 94]

**1114.** — Entre ces deux systèmes opposés, MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 332 et s.), émettent une opinion intermédiaire. Ils distinguent entre les brèches ou trouées anciennes et celles qui sont récentes : pour les premières, elles feraient disparaître la continuité de la clôture parce que le public a pris l'habitude de passer par ces endroits par suite de la négligence du propriétaire; mais le terrain reste clos malgré les brèches de la seconde catégorie parce qu'il n'y a pas faute du propriétaire, qui peut en ignorer l'existence.

**1115.** — Cette distinction semble consacrée par un jugement de Bourges du 9 nov. 1844 (*Gaz. des trib.* du 15) décidant que des trouées, existant momentanément dans un mur, ne feraient perdre à la propriété son caractère de clôture qu'autant qu'il y aurait eu négligence du propriétaire à les réparer et qu'elles seraient anciennes. Elle soulève cependant de sérieuses objections. Un propriétaire ou possesseur qui chasse dans un enclos peut veiller facilement à ce que la clôture reste intacte; et l'on pourrait toujours lui reprocher de n'avoir pas fait boucher les trouées faites à ses haies, ou de n'avoir pas mis une clôture provisoire aux brèches faites à ses murs. Il semble dès lors préférable de s'en tenir à la première opinion qui prête moins à l'arbitraire.

**1116.** — C'est là, d'ailleurs, un point de fait à décider par les juges selon les circonstances, et il a été jugé, en ce sens, que la loi n'ayant pas défini ce qu'on doit entendre par clôture continue, elle a par là même laissé aux tribunaux le soin de le définir selon la diversité des cas ou des circonstances. — Orléans, 13 déc. 1892, [*Gaz. des trib.*, 16 déc.]

**1117.** — On a appliqué le principe posé même au cas où la brèche ne donnerait accès que dans une propriété sur laquelle l'individu poursuivi aurait la permission de chasser. — Nîmes, 28 mars 1867, Rouvier, [S. 67.2.120, P. 67.556, D. 67.2.175] — *Sic*, Camusat-Busseroles, p. 49; Gillon et Villepin, n. 52; Rogron, p. 44; Petit, t. 1, n. 158 et 163.

**1118.** — On a critiqué cette solution en soutenant que la conséquence de la permission obtenue était de réunir fictivement les deux héritages en un seul, et que, comme ils étaient clos dans leur ensemble, le premier propriétaire pouvait, sans délit, y chasser en tout temps. Il serait assez étrange, il est vrai, qu'une propriété pû être considérée comme close vis-à-vis d'une personne et comme non close vis-à-vis d'une autre par le seul fait d'une permission accordée ou refusée; néanmoins, nous n'hésiterions pas à penser, suivant la première opinion, que deux propriétaires de terrains clos se joignant, pourraient mettre leurs droits de chasse en commun et établir un passage entre les deux héritages, et que ces propriétaires pourraient chasser sur l'un ou l'autre de ces terrains sans commettre un délit.

**1119.** — Des barrières ouvrant à volonté doivent-elles être considérées comme faisant obstacle à la continuité d'une clôture? La négative est enseignée par divers auteurs. — Championnière, p. 28; Petit, t. 1, n. 13; Rogron, p. 45. — Mais le système opposé a triomphé devant la cour de Rennes. — Rennes, 11 nov. 1833, Min. publ., [S. 35.2.26, P. chr.]

**1120.** — Dans un troisième système, on admet que ces barrières, en principe, n'empêchent pas le terrain d'être clos au sens de la loi de 1844, mais on fait une exception pour les petites barrières, claies ou échaliers, servant de clôture aux champs, parce qu'elles n'empêchent ni matériellement, ni moralement la communication avec les héritages voisins. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 335.

**1121.** — La clôture cesse d'être continue si elle est séparée par des chemins publics; c'est ce qui a été reconnu à la Chambre des députés, bien que la commission ait proposé un paragraphe en sens contraire. — Duvergier, *loc. cit.;* Rogron, p. 47; Leblond, n. 42.

**1122.** — Mais des chemins intérieurs d'exploitation ne peuvent empêcher l'exercice de la chasse, permis par l'art. 2. — Bourges, 2 nov. 1844, précité. — V. aussi Petit, t. 1, n. 166; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 294; Rogron, *loc. cit.;* Leblond, *loc. cit.*

**1123.** — Il en serait ainsi, alors même que ces chemins serviraient par tolérance de passage au public. — Douai, 9 nov. 1847, Thouret, [S. 48.2.719, P. 48.2.384, D. 47.4.70] — ou que des voisins auraient acquis, par prescription ou autrement, le droit de passage sur ces chemins. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 295.

**1124.** — Une application intéressante de ce principe a été faite au domaine de Chambord. La cour d'Orléans a décidé qu'on ne devait pas considérer comme des chemins publics, au sens de la loi de 1844, des voies de communication accessibles au public non pas seulement en vertu d'une simple tolérance, mais même en vertu d'une concession faite par le propriétaire « à titre de subvention, en vue d'être utile au pays *et en réservant tous ses droits de propriétaire* », alors surtout que cette réserve n'a cessé d'être attestée par des grilles ouvertes le jour pour livrer passage à toute personne, mais fermées la nuit et gardées par des portiers qui sont en même temps des gardes-chasse. De telles voies de communication ne peuvent faire obstacle à la continuité de la clôture. — Orléans, 13 déc. 1892, précité.

**1125.** — En un mot, si un parc traversé par des chemins doit cesser d'être considéré comme clos, c'est à la condition qu'il s'agisse de chemins appartenant à l'État, au département ou à la commune, et non de chemins constituant une propriété privée, établis et entretenus par le propriétaire du sol, fussent-ils accessibles à tous. — Même arrêt.

**1126.** — En conséquence, le délinquant surpris en action de chasse dans un parc de cette nature doit être puni des peines réprimant le délit de chasse commis dans un parc clos. — Même arrêt.

**1127.** — Au surplus, les procès-verbaux des gendarmes, en matière de chasse, ne faisant foi que jusqu'à preuve contraire (V. *infrà*, n. 1840), ne viole pas l'art. 154, C. instr. crim., l'arrêt qui, après enquête faite à l'audience, déclare, contrairement aux énonciations d'un procès-verbal de la gendarmerie, que le terrain sur lequel un fait de chasse a eu lieu était entouré d'une clôture continue. — Cass., 20 juill. 1883, Pionetti, [S. 85.1.335, P. 85.1.799, D. 83.5.66.

**1128.** — L'art. 2 veut que la clôture fasse obstacle à *toute communication avec les héritages voisins*. Cette expression n'est pas exacte, car elle ne paraît s'appliquer qu'aux propriétés des tiers, tandis que la clôture doit faire obstacle à toute communication, même avec les terres non closes appartenant au même propriétaire. — Championnière, p. 28.

**1129.** — Il n'est pas, au surplus, sans intérêt pour compléter ces explications sur la signification du mot *clôture*, de transcrire les instructions que contient à cet égard la circulaire du garde des sceaux aux procureurs généraux, concernant l'exécution de la loi. « J'appelle, porte cette circulaire, votre attention sur les termes employés par l'art. 2 pour désigner la clôture. Les expressions les plus fortes ont été choisies à dessein, pour faire bien comprendre qu'il ne s'agit pas ici d'une de ces clôtures incomplètes comme on en rencontre beaucoup dans les campagnes, mais d'une clôture non interrompue et tellement parfaite, qu'il soit impossible de s'introduire par un moyen ordinaire dans la propriété qui en est entourée. Les modes de clôture ne sont pas les mêmes dans toute la France; ils sont très-nombreux et varient à l'infini suivant les localités. C'est pour ce motif qu'il a paru nécessaire de ne pas indiquer dans la loi un genre de clôture plutôt qu'un autre, et de se contenter d'une définition qui serve de règle aux tribunaux. »

**1130.** — Remarquons que la clôture d'un héritage fait partie de cet héritage. Ainsi, celui qui, monté sur la haie d'un jardin clos, tire dans ce clos, avec la permission du propriétaire, un oiseau perché sur un arbre n'a pas besoin d'un permis de chasse. — Bourges, 8 mai 1845, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 94] — Peu importe que la clôture soit mitoyenne et que ce soit un cours d'eau ou un étang qui borne l'héritage.

**1131.** — Mais il faut, pour que l'art. 2 soit applicable, que le fait de chasse ait reçu son entier accomplissement dans l'enceinte même de la clôture. Tel n'est pas le cas où un propriétaire tire de l'intérieur d'une cour attenante à son habitation sur un oiseau posé en dehors du mur qui sert de clôture à cette cour. — Cass., 14 août 1847, Bremond, [S. 47.1.876, P. 47.2.586, D. 47.1.280] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 342; Petit, n. 168; Berriat Saint-Prix, p. 19.

**1132.** — Commet également un délit de chasse un propriétaire qui, après avoir tiré un gibier dans son enclos, le poursuit avec ses chiens en dehors de cet enclos. — Paris, 11 juill. 1866, Dromery, [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.2.139] — Rouen, 22 mars 1880, Douyer, [D. 82.5.79]

**1133.** — Mais le propriétaire d'un terrain clos peut aller ramasser un gibier, tué ou blessé mortellement dans sa propriété, qui est allé tomber en dehors de la clôture. Ce n'est plus alors un fait de chasse, mais un acte légitime d'appropriation (V. *suprà*, n. 396). — Trib. Rouen, 19 févr. 1867, Lendormi, [*Rép. for.*, t. 3, n. 533] — *Sic*, Chardon, p. 16; Nicolin, p. 22; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 343.

### Section V.

#### Chasse en mer et sur le rivage de la mer.

**1134.** — Il s'agit ici, non pas de savoir si celui qui chasse les oiseaux de mer jouit de certaines immunités spéciales, mais bien si la chasse pratiquée sur mer ou sur les rivages de la mer est réglementée comme les autres par la loi du 3 mai 1844, quel que soit le gibier recherché. Trois solutions ont été proposées. Dans un premier système qui s'appuie sur l'autorité de la Cour suprême, on décide que la loi du 3 mai 1844 n'ayant fait aucune distinction entre les différentes parties du territoire français, le sol national tout entier, y compris les bords de la mer, les grèves que le flot couvre et découvre, et les eaux territoriales elles-mêmes, sont soumis au régime qu'elle a établi. On en conclut qu'il est interdit de chasser le gibier de mer, sur la grève ou en bateau, en dehors des époques où la chasse est ouverte au moyen d'engins prohibés, et sans être en possession d'un permis de chasse. — Cass., 20 janv. 1860, Lebas et Michel, [S. 60.1.915, P. 61.600, D. 60.1.296] — Angers, 5 mars 1860 (arrêt rendu sur renvoi), Mêmes parties, [S. 60.1.915, *ad notam*] — *Sic*, Leblond, n. 59. — V. aussi Chenu, p. 22.

**1134** *bis*. — L'opinion diamétralement opposée a rencontré d'assez nombreux défenseurs, qui soutiennent qu'il est licite de chasser en tout temps et sans permis, en mer et sur le bord de la mer. Les arguments que l'on fait valoir en sa faveur sont de différente nature et de valeur inégale. On s'appuie, en premier lieu, sur la pratique suivie dans notre ancien droit, pratique que le législateur, dit-on, n'aurait point entendu supprimer. On fait remarquer, en outre, que cette chasse ne met en jeu aucun des intérêts que la loi du 3 mai 1844 s'est proposé de sauvegarder, c'est-à-dire la sécurité publique, la conservation du gibier et la protection des récoltes, et que, par conséquent, les mesures restrictives qu'elle a imposées aux chasseurs sont ici sans objet. On ajoute que les dispositions de l'art. 9, § 2-2° de cette même loi, relatives au gibier d'eau, ne mentionnent que les marais, étangs, fleuves et rivières, ce qui dénote l'intention de placer la mer sous un régime à part; la rédaction des art. 22 et 23 tendrait, au besoin, à donner du poids à cette assertion, car, dans l'énumération qui y est faite des agents appelés à constater les délits de chasse, on a omis de comprendre les employés des douanes, les gardes-côtes et les agents de la marine, ce qu'on n'aurait pas manqué de faire, si l'on eût considéré la chasse maritime comme pouvant, dans certaines circonstances, être délictueuse. — Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 52 et 53; Viel, p. 38 et 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 126; Lajoye, *Quelques questions de chasse*, 1re série, p. 83 et s.

**1135.** — L'argument tiré de la pratique suivie avant la Révolution ne mérite guère qu'on s'y arrête, car la loi du 3 mai 1844 a eu précisément pour objet de rompre avec le passé, en instituant un régime nouveau. D'autre part, il n'est pas exact de dire que la chasse du gibier de mer ne puisse mettre en péril aucun des intérêts que cette loi a eu pour objet de protéger; en effet, s'il est impossible de parler de la protection à assurer aux récoltes, il est bon de rappeler que la sécurité publique peut être aussi bien menacée par des coups de feu tirés sur la grève, que par des coups de feu tirés dans la campagne ou dans les bois; on doit noter aussi que beaucoup d'oiseaux d'eau fréquentent, à la fois, les bords de la mer et les cours d'eau de l'intérieur, que plusieurs espèces se reproduisent en France et qu'il importe de les mettre à l'abri d'une destruction par trop complète. Le silence gardé par la loi en ce qui concerne la chasse du gibier d'eau sur le rivage de la mer, et relativement aux agents maritimes qui auraient pu être chargés de la surveillance de la chasse, n'est pas non plus absolument déterminant, car on peut répondre qu'elle s'est préoccupée des cas les plus ordinaires; c'est ainsi qu'elle a négligé de comprendre les agents de la police parmi les fonctionnaires et employés admis à verbaliser en matière de délits de chasse.

**1135** *bis*. — Dans un troisième système, auquel nous donnons la préférence, on distingue entre la chasse qui a lieu en mer, sur un bateau, et celle qui se pratique en suivant le bord de la mer, par exemple, en parcourant les lais et relais de la mer ou, à marée basse, la grève que le flot couvre et découvre. On déclare que la chasse en mer échappe à toute réglementation, sauf les mesures de police qui pourraient être prises pour prévenir les accidents. Conséquemment, cette chasse peut être pratiquée sans permis et à quelque époque de l'année que ce soit. A l'inverse, la recherche et la poursuite du gibier sur la terre ferme, même à la limite extrême du rivage, constitue un acte de chasse qui tombe sous l'application de la loi du 3 mai 1844. Cette distinction se justifie d'elle-même. Tout ce qui est terrain solide fait, incontestablement, partie du sol national; or, la loi sur la police de la chasse, dans la pensée du gouvernement, qui a présenté le projet, et des Chambres, qui l'ont voté, devait s'étendre au territoire tout entier. Quant à la mer, il est naturel de l'excepter. En effet, sur la haute mer, l'Etat n'a aucune juridiction; sur les eaux territoriales, s'il en a une, c'est en vertu d'une fiction, qui n'a guère d'intérêt qu'au point de vue international; il faudrait, semble-t-il, une disposition formelle pour comprendre ces eaux dans la sphère d'application de la loi. D'ailleurs, dans la pratique, on éprouverait des difficultés insurmontables à vouloir soumettre les personnes chassant dans une embarcation aux règles qui régissent la chasse à terre, car la ligne de démarcation entre les eaux territoriales et la haute mer serait, la plupart du temps, impossible à déterminer. Il faut ajouter que le fait d'avoir omis les employés de la police maritime dans l'énumération des agents chargés de la répression des délits de chasse, indique clairement que le législateur ne s'est pas préoccupé de la chasse en mer, et que le personnel de terre lui a paru amplement suffisant pour la constatation d'actes délictueux qui, dans sa pensée, ne pouvaient être commis que sur la terre ferme. Cette doctrine a été consacrée par un jugement

du tribunal de Saint-Malo, qui a prononcé l'acquittement d'un capitaine de navire poursuivi pour avoir tiré de son bord, des oiseaux de mer. « Attendu, a dit le tribunal, que le procès-verbal de la gendarmerie constate que le sieur Menier a chassé le 24 févr. 1879, étant à bord du bateau à vapeur qu'il commande, dans la traversée de Saint-Servan à Dinard; attendu que les prescriptions de la loi du 3 mai 1844 ne s'appliquent pas à la chasse en mer; que par suite, la chasse en mer n'est assujettie ni à l'obligation du permis, ni à une réglementation d'époque, etc. ». — Trib. corr. de Saint-Malo, 20 mars 1879, Menier.

**1136.** — Les étangs salés sont une dépendance de la mer; ils font partie du domaine public maritime de la nation au même titre que les ports, hâvres et rades Il est donc logique de les assimiler à la mer elle-même, et de décider que la loi du 3 mai 1844 est inapplicable à ceux qui chassent sur ces étangs, au moyen d'embarcations, aussi bien qu'à ceux qui chassent sur la mer. — Aix, 12 mars 1856, Dauphin et autres, [S. 56.2.528, P. 56.2.583, D. 56.2.210] — Toutefois, il est impossible d'admettre, avec la cour d'appel d'Aix, que la capture des canards et des macreuses, à l'aide de filets calés, dans les eaux d'un étang salé, constitue un mode de pêche plutôt qu'un mode de chasse. La distinction entre la chasse et la pêche ne tient pas à la différence des éléments dans lesquels ou sur lesquels l'acte d'occupation se produit, mais à la nature des animaux qui en sont l'objet. Il n'est pas plus admissible de voir, dans la capture d'oiseaux à l'aide de filets tendus dans l'eau, un acte de pêche, qu'il ne l'est de considérer comme un acte de chasse le meurtre de poissons à coups de fusil. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 153.

**1136** *bis*. — On ne saurait pas davantage contester aux oiseaux de mer la qualité de gibier. Cependant, il a été jugé que les mouettes de mer n'étaient pas du gibier dans le sens de la loi sur la chasse, et que celui qui tirait des oiseaux de cette espèce, le long de la plage de la mer, ne faisait point acte de chasse et, par suite, pouvait se passer de permis. Mais cette décision nous paraît essentiellement critiquable. — Gand, 21 mars 1864, *Pasicr. belge*, 64.2.79]

**1137.** — D'ailleurs, ainsi que le remarquent plusieurs auteurs, la question de savoir si la loi sur la police de la chasse s'applique ou non à la chasse qui a lieu en mer ou sur le rivage de la mer, ne présente pas un très-grand intérêt pratique, car, dans beaucoup de départements, les préfets, usant des pouvoirs qui leur sont conférés à l'égard du gibier d'eau et des oiseaux de passage, autorisent cette chasse en tout temps, et, dans d'autres, elle est tolérée en vertu d'un usage constant. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 126, p. 49; Chenu, p. 22. — Quelquefois même, le préfet ne se borne pas à autoriser cette chasse sur la grève, mais il l'a permet également sur le rivage. C'est ainsi que le préfet de la Gironde a autorisé, en tout temps, la chasse des oiseaux de mer et de passage, tels que le goëland, le courbageau, le trompier, le tourmarin et l'alouette de mer, au moyen du fusil seulement, sur les lais et relais de la mer de son département (Arr. réglem. 9 juill. 1891, art. 8; *L'école des communes*, 1892, p. 305).

**1138.** — Les préfets ne sont pas autorisés à réglementer la chasse des oiseaux de mer; ils ne peuvent le faire qu'autant que ces oiseaux sont, en même temps, des oiseaux de passage (V. *suprà*, n. 1137), et à ce titre seulement. Néanmoins, l'individu qui se serait livré à la chasse sur la grève, postérieurement tant à la clôture de la chasse ordinaire qu'à l'époque fixée spécialement par un arrêté du préfet pour la fermeture de la chasse du gibier de mer, ne saurait être relaxé sur le motif que l'arrêté dont il s'agit n'est ni légal, ni obligatoire; car, si ce dernier acte de l'autorité administrative est sans valeur, celui qui a prescrit la clôture de la chasse ordinaire ne l'est pas, et le prévenu se trouve avoir commis une infraction, non à un arrêté préfectoral, mais à la loi elle-même. — Cass., 20 janv. 1860, précité.

**1139.** — Enfin, comme nous l'avons dit précédemment, la chasse sur les grèves peut être librement exercée par tout chasseur muni d'un permis, sans que l'Etat ait le droit de l'affermer. Il en serait autrement de la chasse sur les lais et relais de la mer; l'administration pourrait en faire l'objet d'une amodiation; mais la pratique contraire a prévalu jusqu'ici. — V. *suprà*, n. 198 et 199.

## Section VI.

### Du droit naturel de repousser et de détruire les bêtes fauves.

**1140.** — Les préfets sont tenus de prendre des arrêtés pour déterminer les espèces d'animaux *malfaisants* ou *nuisibles* que le propriétaire, possesseur ou fermier pourra en tout temps détruire sur ses terres, et les conditions de l'exercice de ce droit; — « sans préjudice, ajoute la loi, du droit appartenant au propriétaire ou au fermier de repousser ou de détruire, même avec des armes à feu, les bêtes fauves qui porteraient dommage à ses propriétés (art. 9, § 3, L. 3 mars 1844).

**1141.** — Cette distinction faite par la loi est importante à retenir. Tandis qu'il appartient au préfet de déterminer les conditions de l'exercice du droit reconnu au propriétaire, possesseur ou fermier, de détruire les animaux malfaisants et nuisibles (V. *suprà*, n. 584 et s., et *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants*), le droit de repousser ou de détruire les bêtes fauves qui portent dommage aux propriétés peut, au contraire, être exercé par le propriétaire ou le fermier en dehors de toute réglementation, et sans autres conditions que celles imposées par le législateur. C'est là l'exercice d'un droit naturel, celui de légitime défense, proclamé dans l'art. 9, § 3, L. 3 mai 1844. — Cass., 29 déc. 1883, Simonet, Penchot et autres, [S. 85.1.472, P. 85.1.1115, D. 84.1.96]; — Douai, 6 déc. 1882, Dehoaines, [D. 84.1.96]

**1142.** — Il en résulte que tout propriétaire peut tuer, en tout temps, et sans être tenu de se conformer aux prescriptions des arrêtés préfectoraux relatifs à la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, les bêtes fauves au moment où elles causent des dommages à sa propriété. — Paris, 30 avr. 1881, de Chaubry, [D. 82.5.64]

**1143.** — ... Et que les préfets qui émettraient la prétention de prendre des arrêtés en vue de réglementer ce droit commettraient un excès de pouvoirs. — Riom, 19 mai 1858, [*Gaz. des trib.*, 2 juin] — Trib. Fontainebleau, 7 et 14 nov. 1879, [*Gaz. des trib.*, 23 nov. 1879] — *Sic*, Championnière, p. 64; Gillon et Villepin, n. 201; Petit, t. 1, p. 383; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 690.

**1144.** — Les personnes autorisées par la loi de 1844 à faire usage de ce droit peuvent également l'exercer sans aucune autorisation préalable de l'autorité municipale. — Rennes, 18 juill. 1887, Meslier et Leroux, [S. 88.1.116, P. 88.1.689, D. 88.2.32]

**1145.** — La question de savoir ce qu'on doit entendre par bêtes fauves, au sens de l'art. 9, § 3, L. 3 mai 1844, a donné lieu à de sérieux dissentiments. Sans parler du système qui confond les bêtes fauves avec les animaux déclarés nuisibles et malfaisants par le préfet, et qui est en opposition manifeste avec le § 3 de l'art. 9, où ces deux catégories d'animaux sont expressément distinguées (V. Camusat-Busserolles, p. 96; Championnière, p. 70), la question a donné lieu à trois opinions différentes. D'après quelques auteurs, il appartiendrait aux tribunaux d'apprécier, suivant les lieux et les circonstances, si tel animal doit ou non être considéré comme bête fauve. — Gillon et Villepin, n. 202; Rogron, p. 118. — Cette opinion n'a pas trouvé faveur devant la jurisprudence, et avec raison, car il conduit à l'incertitude de l'arbitraire et manque de ce caractère de fixité que doit présenter toute loi pénale. Dans un autre système, on doit considérer comme tels *tous les animaux sauvages*, quels qu'ils soient, qui peuvent causer du dommage aux récoltes. Ce système se fonde sur cette raison que le droit de détruire les bêtes fauves étant fondé sur le droit de légitime *défense* ne saurait être restreint à telle ou telle catégorie d'animaux. — V. en ce sens, Petit, n. 201; Chardon, p. 96 et 101; Dufour, p. 20; Gislain, n. 100 et s.; Puton, p. 227 et 347; de Neyremand, p. 27, n. 25 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 691; Berriat Saint-Prix, p. 97; Duvergier, p. 129; Frémy, n. 6 et s.; Leblond, n. 146 et s.; Mersche de Loisne, n. 212; Villequez, t. 2, n. 59 et s.

**1146.** — Dans cette opinion, on considère comme bêtes fauves, les volatiles eux-mêmes qui causent du dommage aux propriétés. M. Villequez (n. 62) cite à l'appui de cette opinion un arrêt d'Agen du 21 juill. 1852, Bochère, [S. 52.2.442, P. 54.1.164, D. 53.2.10], où il s'agissait d'une bande de pinsons qui dévastaient des semis; et un arrêt de Rouen du 7 août 1862, Lemarchand, [S. 70.2.297, P.70.1098, *ad notam*, D. 64.2.52], relatif à des corbeaux qui avaient été repoussés pendant qu'ils commettaient des dégâts sur des terres ensemencées. La même doctrine a été appliquée aux pies... — Trib. Le Mans, 6 févr. 1874, Dubarthe, [D. 74.2.178] — ... Aux pigeons ramiers. — Rouen, 14 févr. 1845, Fournier, [S. 45.2.236, P. 45.2.122, D. 45.2.57] — Bruxelles, 27 mars 1867, Carlier, [D. 71.2.180] — Trib. Clermont, 26 mars 1868, Roussel, [S. 70.2.197, P. 70.1098,

D. 71.3.100 — Paris, 21 janv. 1864, Blanche, *Rép. for.*, t. 3, n. 566 — Douai, 6 déc. 1882, Dehaınes, D. 82.2.44] — ... Aux moineaux. — Trib. Montbrison, 14 nov. 1872, Destras, [S. 74. 2.24, P. 74.107, D. 73.3.56] — ... Aux geais. — Cass., 3 avr. 1858, Pulleux, D. 59.5.59 — *Sic*, Leblond, n. 150 — ... et en Belgique, aux cygnes sauvages. — Trib. Tongres, 9 mars 1871, Vanderdoucet. — *Sic*, Leblond, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 696.

**1146** *bis*. — Enfin, dans un dernier système, on entend par bêtes fauves les seuls animaux désignés sous cette qualification en terme de vénerie. — V. *suprà*, n. 386.

**1147.** — Entre ces deux interprétations en sens opposé, l'une restrictive, l'autre extensive, la jurisprudence paraît incliner vers une opinion intermédiaire, aux termes de laquelle les *bêtes fauves* que la disposition finale du § 3, art. 9, L. 3 mai 1844, autorise le propriétaire à détruire, même avec des armes à feu, au moment où elles portent dommage à ses propriétés, sont seulement certains quadrupèdes vivant dans les bois et pouvant causer du dommage à la propriété; dans cette opinion, l'expression de *bêtes fauves* ne saurait s'appliquer, notamment, aux oiseaux. — Angers, 10 mars 1874, Dutertre, [S. 75.2.207, P. 75.824, D. 74.2.178]

**1148.** — Elle ne s'applique pas même aux oiseaux carnassiers, et notamment aux corbeaux. — Cass., 5 nov. 1842, Deilland, [S. 43.1.75, P. 43.1.713] — *Sic*, Petit, n. 201; Championnière, p. 70; Gillon et Villepin, n. 203; Camusat-Busseroles, p. 97; Cival, p. 49, n. 30.

**1149.** — ... Elle ne s'applique pas non plus aux pies. — Cass., 11 juin 1880, Dusanter, [S. 80.1.438, P. 80.1.84, D. 80.1.281] — Orléans, 16 sept. 1844, Poloissard, [P. 44 2.421] — Angers, 10 mars 1874, précité. — *Sic*, Cival, p. 49, n. 31.

**1150.** — ... Ni aux moineaux. — Cass., 5 janv. 1883, Blanc, [S. 86.1.439, P. 86.1.1057, D. 83.5.54]

**1151.** — Il résulte de la jurisprudence que nous venons de faire connaître que la destruction des oiseaux même nuisibles ne pourrait être faite que si le préfet les avait rangés dans la catégorie des animaux malfaisants et nuisibles, et en se conformant aux prescriptions de l'arrêté préfectoral quant aux modes de chasse qu'il autorise. — V. *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants*.

**1152.** — La Cour de cassation a appliqué ces principes aux pigeons ramiers. D'après elle, les pigeons ramiers ne rentrent pas dans la catégorie des bêtes fauves qui, en cas de dommage à la propriété, peuvent être détruites, en tout temps, même avec l'aide d'armes à feu et en dehors de toute intervention de l'autorité. — Cass., 11 juin 1880, précité.

**1153.** — Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, que le propriétaire soit désarmé. Mais alors il puise son droit, non plus dans l'art. 9, § 3, L. 3 mai 1844, mais dans les lois des 28 sept.-6 oct. 1791 et 4 avr. 1889 qui lui permettent de détruire *les volailles* qui causent du dommage aux propriétés. — V. aussi *suprà*, v° *Animaux*, n. 269 et s.

**1154.** — Nous avons reconnu ce droit même en ce qui concerne les pigeons voyageurs qui sont cependant l'objet d'une protection spéciale. — V. *suprà*, n. 1025.

**1155.** — On doit, au contraire, considérer comme bêtes fauves : 1° le cerf. — Cass., 14 avr. 1848, Tardival, [P. 48.2. 150, D. 48.1.135] — Rouen, 25 févr. 1875, Guesnier, [S. 75.2. 136, P. 75.573, D. 76.2.169]

**1156.** — 2° Le chevreuil. — Orléans, 25 juill. 1861, Dubreuil, [D. 61.2.172] — Rouen, 10 juin 1865, Goupy, [Rec. de Rouen, 1865, p. 187] — Paris, 21 juin 1866, [*Gaz. des trib.*, 30 juin]

**1157.** — 3° Le sanglier. — Cass., 13 avr. 1865, Fosselle, [S. 65.1.391, P. 65.999, D. 65.1.196] — Metz, 28 nov. 1867, Willemin et Aubert, [S. 68.2.275, P. 68.1015, D. 68.2.123] — Caen, 8 déc. 1875, précité. — Paris, 30 avr. 1881, de Chaubry, [D. 82. 5.64] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 393.

**1158.** — 4° Les fouines et les putois. — Cass., 23 juill. 1858, Berthon et Picheret, [S. 58.1.833, P. 59.448, D. 58.1.377] — Riom, 19 mai 1858, même partie, [S. 58.2.429, P. 58.1171, D. 58.1.377]

**1159.** — 5° Le loup. — Cass., 28 avr. 1883, Nebout et autres, [S. 85.1.334, P. 85.1.797, D. 83.5.54]; — 29 déc. 1883, Simonet-Peuchot, [S. 85.1.472, P. 85.1.1115, D. 84.1.96] — Poitiers, 19 janv. 1883, Nebout et autres, [S. 83.2.85, P. 83. 1.464, D. 83.2.45] — *Sic*, Villequez, n. 36; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 664, 665, 693, note 2; Leblond, n. 146; Menche de Loisne, n. 202.

**1160.** — 6° Le renard. — Caen, 26 juin 1878, Leblond, [S. 78.2.328, P. 78.1283, D. 80.2.73] — Rennes, 18 juill. 1887, Meslier et Le Roux, [S. 88.2.116, P. 88.1.689, D. 88.2.32] — Trib. Marennes, 5 juill. 1886, sous Poitiers, 29 oct. 1886, Lelouis, [S. 87.2.8, P. 87.1.90, D. 87.2.130] — *Sic*, Keucker, *Code de la chasse*, p. 219, n. 25; Leblond, t. 1, n. 145, p. 54; Championnière, p. 70; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 693; Menche de Loisne, n. 212; Rogron, p. 118. — *Contrà*, Trib. corr. Corbeil, 3 oct. 1845, [*Gaz. des trib.*, 7 oct.]

**1161.** — 7° La loutre. — Trib. Colmar, 5 juin 1860, [cité par de Neyremand, p. 347] — *Sic*, Leblond, n. 149.

**1162.** — ... La belette, le chat sauvage, l'hermine, le furet sauvage. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 693.

**1163.** — Le lièvre n'est, ni dans le sens usuel, ni dans le sens de la loi, une bête fauve; par suite, lorsqu'il n'a point été classé par arrêté du préfet parmi les animaux malfaisants et nuisibles, il ne peut être chassé ou détruit comme tel en vertu des dispositions exceptionnelles de l'art. 9 (§ 3). — Cass., 29 avr. 1858, Lapied, [P. 58.1047, D. 58.1.299]; — 20 juill. 1883, Griffani, [S. 85.1.334, P. 85.1.798, D. 83.5.59] — Aix, 26 déc. 1883, Griffani, [S. 86.2.207, P. 86.1108] — *Sic*, Championnière, p. 70; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 695. — Aussi doit-on approuver un arrêt de Paris du 21 mai 1881, [J. *Le Droit*, 26 mai] — qui a condamné pour délit de chasse un fermier qui, en temps prohibé, avait tué, avec une pelle, un lièvre qui avait pénétré dans la cour de la ferme. — Leblond, n. 148 et de Neyremand, p. 31, sont d'un avis contraire, lorsque le grand nombre de ces animaux est véritablement excessif et de nature à causer un réel dommage aux propriétés.

**1164.** — Le lapin n'est point non plus une bête fauve. — Rouen, 18 févr. 1864, Bourel, [S. 64.2.62, P. 64 367, D. 64. 2.154] — Trib. Seine, 9 janv. 1846, [cité par Petit, t. 1, p. 393] — Orléans, 15 mai 1851, Blanchard, [D. 52.2.292] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 211; Championnière, p. 70; Petit, n. 204; Cival, p. 49, n. 29; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 964 et 695. — *Contrà*, Lyon, ..... 1867, [*J. des chasseurs*, 1867, p. 286] — Villequez, n. 59; de Neyremand, p. 21; Leblond, n. 147.

**1165.** — La destruction des animaux malfaisants ou nuisibles ou des bêtes fauves ne constituant pas *un fait de chasse*, mais un acte légitime de défense, il n'est pas nécessaire, pour l'exercice de ce droit, que les propriétaires soient munis d'un *permis de chasse*. Ils ne commettraient une contravention, et il n'y aurait lieu de verbaliser contre eux que si, sous prétexte de défendre leurs récoltes, ils se livraient à l'exercice de la chasse. — V. *suprà*, n. 610.

**1166.** — Par la même raison, les bêtes fauves peuvent être détruites à l'aide de tous les procédés de chasse et, notamment, aux chiens courants et à tir, ou dans une chasse à courre. — Cass., 28 avr. 1883, précité. — Poitiers, 19 janv. 1883, précité. — *Sic*, Petit, t. 1, n. 192 et 193; de Neyremand, p. 51, n. 60; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 690. — Nous verrons qu'elles peuvent l'être aussi en battue. — V. *infrà*, n. 1183.

**1167.** — Mais peuvent-elles être détruites à l'aide d'engins prohibés? L'affirmative est soutenue par quelques auteurs. — De Neyremand, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1168.** — M. Villequez, n. 67, professe l'opinion contraire. Comment concilier, en effet, le droit d'usage des engins prohibés avec la loi qui en punit la simple détention? (V. *infrà*, n. 1485 et s.). Et tout individu chez lequel on trouvera de semblables engins ne dira-t-il pas qu'il n'entend s'en servir que pour la destruction des bêtes fauves? Cette théorie ne semble-t-elle pas imaginée pour la plus grande sécurité des braconniers? — V. aussi Championnière, n. 69; Rogron, p. 117 et 118.

**1169.** — Cette objection ne paraît pas insoluble à M. de Neyremand. Cet auteur fait remarquer qu'il faut distinguer entre l'usage et la détention. On ne peut incriminer l'usage puisqu'il s'agit non de capturer mais de détruire. Quant à la détention, le fait n'est pas par lui-même nécessairement punissable; sa criminalité dépend des circonstances, qui sont appréciées d'une manière souveraine par les tribunaux. C'est, du reste, ce qui a été jugé par un arrêt de cassation du 15 oct. 1844, Dehier, [S. 45. 1.152, P. 45.2.119, D. 45.1.26] — par lequel il a été décidé qu'il appartient aux tribunaux de rechercher la destination des engins et de déclarer si la destination en est frauduleuse ou légitime.

**1170.** — En tout cas, la destruction des bêtes fauves peut être faite en tout temps, avant comme après l'ouverture de la chasse, ou en temps de neige, et aussi bien la nuit que le jour. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 690; de Neyremand, p. 62, n. 64. — C'est aussi ce que décident un arrêt de Metz du 28 nov. 1867, Willemin, [S. 68.2.275, P. 68.1015, D. 68.2.123], qui a relaxé un prévenu trouvé la nuit armé attendant une invasion de sangliers et un arrêt de la Cour de cassation du 30 juill. 1852, Dehen, [D. 52.5.867] déclarant légitime la destruction des bêtes fauves en temps de neige.

**1171.** — Un préfet serait même sans droit pour défendre la chasse des bêtes fauves pendant la nuit ou en temps de neige. — V. *suprà*, n. 584.

**1172.** — Le droit de destruction dont parle le § 3 de l'art. 9 protège aussi bien la propriété mobilière que la propriété immobilière (V. Villequez, n. 68). Ainsi le fait de détruire un renard qui porterait le trouble dans un poulailler serait, à nos yeux, parfaitement légitime. — V. Caen, 26 juin 1878, Leblond, [S. 78.1.328, P. 78.1283, D. 80.2.73]

**1173.** — Suivant quelques auteurs, ce droit irait même jusqu'à détruire les bêtes fauves pour en préserver le gibier. Ainsi, disent MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 716, le propriétaire peut aussi bien défendre du loup les chevreuils de ses bois que les moutons de ses étables. — V. aussi de Neyremand, p. 30, n. 29 et 30. — Mais cette doctrine n'est pas admise par MM. Championnière, p. 72; Rogron, p. 119; Camusat-Busserolles, p. 97; Menche de Loisne, n. 213; Villequez, *loc. cit.;* et nous croyons que c'est avec raison. L'art. 9 permet au propriétaire ou fermier de détruire les bêtes fauves qui portent dommage *aux propriétés*. Or, le gibier, tant qu'il est en liberté, n'appartient à personne Il n'est donc pas la propriété du possesseur du sol. Il en est de même du poisson, du moins s'il vit à l'état de liberté naturelle. — Trib. Langres, 9 mars 1871, Vanderdoucet, [D. 71.3.101] — *Sic*, Villequez, n. 59.

**1174.** — La loi, dans la première partie de l'art. 9, § 3, a accordé le droit de destruction des animaux malfaisants et nuisibles aux *propriétaires*, *fermiers* et *possesseurs*, tandis que la seconde partie du même paragraphe, relative au droit naturel de détruire les bêtes fauves, ne parle que des propriétaires et fermiers; néanmoins, on reconnaît généralement que ce droit peut être exercé par ces trois classes de personnes même lorsqu'il s'agit des bêtes fauves. Si l'expression de *possesseur* n'est pas reproduite dans la 2ᵉ partie du § 3 pour ces animaux, c'est là une simple lacune de rédaction; car la possession *animo domini* fait présumer la propriété. — De Neyremand, p. 37, n. 49; Villequez, n. 63; Championnière, p. 69; Leblond, n. 152. — *Contrà*, Petit, t. 2, p. 383; Jullemier, p. 108.

**1175.** — Il a été expliqué dans la discussion de la loi que le droit reconnu au propriétaire impliquait le même droit pour son garde, puisque le garde est le représentant essentiel et direct du propriétaire. Cela ne pouvait, au surplus, faire de difficulté sérieuse. Le garde qui est trouvé poursuivant la bête fauve jouit donc de la même immunité que le propriétaire. — Caen, 8 déc. 1875, Marchand, [S. 76.2.79, P. 76.345, D. 76.2.169]; — 26 juin 1878, Leblond, [S. 78.2.328, P. 78.1283] — *Sic*, Duvergier, p. 130; Leblond, n. 138.

**1176.** — Le propriétaire a le droit, concurremment avec le fermier, de détruire les animaux nuisibles et, par conséquent, les bêtes fauves sur les terres qu'il a louées. — Villequez, n. 64; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 699; Leblond, n. 154; Championnière, p. 69. — *Contrà*, Petit, t. 1, p. 383; Jullemier, p. 108.

**1177.** — Quant au mot *possesseur*, il comprend, les usufruitiers, les emphytéotes, tous ceux qui représentent le propriétaire, soit par délégation, soit par la force de la loi. — V. de Neyremand, p. 32. — On doit y comprendre les usagers eux-mêmes; investis du droit d'absorber, pour leurs besoins et ceux de leur famille, les fruits du fonds, ils ont par là même le droit d'en empêcher la destruction. — V. Villequez, n. 29 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 280; Leblond, n. 138.

**1178.** — La destruction des bêtes fauves qui portent dommage aux propriétés ne constitue pas un fait de chasse, avons-nous dit; ce n'est que l'exercice du droit naturel de légitime défense. Il en résulte que le fermier a toujours le droit de destruction, même lorsque son bail lui interdit la chasse ou tout recours contre le propriétaire pour les dégâts causés par les animaux nuisibles. — Paris, 21 août 1840, de Talleyrand, [S. 40.2.416, P. 41.2.300] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 699; de Neyremand, p. 36, n. 46. — *Contrà*, Villequez, n. 39; Sorel, *Dommage causé aux champs par le gibier*, p. 31, n. 43 *in fine;* Leblond, n. 144.

**1179.** — Par la même raison, le locataire de la chasse ne pourrait pas non plus empêcher le fermier de tuer les bêtes fauves qui endommagent ses récoltes; mais il faudrait que le dommage fût considérable et que la multiplication du gibier compromît les récoltes. — De Neyremand, p. 38, n. 52.

**1180.** — Les locataires de la chasse doivent-ils être considérés comme des fermiers et ont-ils, à ce titre, le droit de détruire, en tout temps, les bêtes fauves trouvées sur le terrain qui leur est loué? MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, qui accordent au propriétaire du sol le droit de tuer les bêtes fauves pour en préserver le gibier (V. *suprà*, n. 1173), refusent ce droit au locataire de la chasse, tandis que M. Villequez l'accorde au locataire de la chasse et le refuse au propriétaire du sol. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 672; Villequez, n. 34; de Neyremand, n. 35. — Cela nous paraît être autant de contradictions.

**1181.** — De deux choses l'une, en effet : ou le gibier est considéré comme une propriété, et le fermier de cette propriété peut, comme le propriétaire lui-même, la préserver contre les incursions des bêtes fauves qui lui causent dommage; ou ce n'est pas une propriété et la faculté de destruction dont nous parlons doit être refusée à l'un aussi bien qu'à l'autre. — Pour nous, le gibier n'est la propriété de personne; c'est une *res nullius*. Personne ne peut donc être considéré comme étant en légitime défense par cela seul que les bêtes fauves causent dommage au gibier en liberté.

**1182.** — Aussi la circulaire du 22 juill. 1851, § 7, refuse-t-elle aux locataires de la chasse le droit de détruire les bêtes fauves en vertu de l'art. 9, § 3, la disposition législative dont il s'agit n'ayant été édictée que dans l'intérêt agricole.

**1183.** — Les propriétaires, possesseurs et fermiers peuvent se faire aider par des tiers, et même organiser une battue pour détruire les bêtes fauves; par suite, les personnes qui assistent ceux qui ont le droit de destruction, dans un acte reconnu licite, ne commettent pas de délit de chasse. — Cass., 14 avr. 1848, Tardivel, [P. 48.2.150, D. 48.1.135]; — 28 avr. 1883, Nebout et de Lassée, [S. 85.1.334, P. 85.1.797, D. 83.5.53]; — 29 déc. 1883, Simonet, Peuchot et autres, [S. 85.1.472, P. 85.1.1115, D. 84.1.96] — Angers, 19 mars 1859, Humeau et Sécher, [S. 59.2.667, P. 60.1010] — Rouen, 18 juin 1865, [*Gaz. des trib.* du 9 juill.] — Paris, 14 févr. 1866, [*Gaz. des trib.* du 16 mars] — — Rouen, 16 juin 1866, [*Ibid.*]; — 22 juin 1866, [*Ibid.*] — Metz, 28 nov. 1867, Willemin, [S. 68.2.275, P. 68.1015, D. 68.2.123] — Caen, 8 déc. 1875, précité; — 26 juin 1878, précité. — Rouen, 26 juin 1878, [D. 80.2.73] — Poitiers, 19 janv. 1883, Nebout et de Lassée, [S. 83.2.85, P. 83.1.464, D. 83.2.45] — Rennes, 18 juill. 1887, Meslier et Leroux, [S. 88.2.116, P. 88.1.689, D. 88.2.32]; — Trib. corr. Mamers, 2 juin 1875, Hervé. — Trib. corr. Fontainebleau, 7 et 14 nov. 1879, [*Gaz. des trib.* du 23 nov.] — Trib. Marennes, 5 juill. 1886 et Poitiers, 29 oct. 1886, Lelouis et autres, [S. 87.2.8, P. 87.1.90, D. 87.2.130] — V. aussi Bruxelles, 27 mars 1830, N..., [P. chr.] — Championnière, p. 69; Rogron, sur l'art. 9, p. 119; Gillon et de Villepin, n. 208; Petit, t. 1, n. 191; Dufour, p. 20; Villequez, n. 37; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 700; Leblond, n. 143; de Neyremand, p. 36, n. 43; Gislain, n. 326; Nicolin, p. 30; Menche de Loisne, n. 206.

**1184.** — Les propriétaires peuvent même déléguer leurs droits à des tiers, soit par écrit, soit verbalement, pourvu que la délégation soit antérieure au fait de destruction. — Mêmes auteurs.

**1185.** — En effet, sans ce droit de délégation, dit Neyremand, p. 35, n. 39, « que de propriétaires, les femmes surtout, qui ne pourraient faire usage de leurs droits, inhabiles qu'ils sont au maniement des armes ou à l'emploi des pièges! pour les propriétés appartenant à des communautés, à des établissements publics, la délégation est forcée ». — Cass., 14 avril 1848, précité; — 28 avr. 1883, précité. — Bordeaux, 1ᵉʳ avr. 1852, [cité par Petit, n. 191] — Angers, 19 mars 1859, précité. — Colmar, 30 août 1862, [cité par de Neyremand, p. 10, n. 2]; — Caen, 23 mars 1865, [Rec. Caen et Rouen, 1865, p. 203]; — 26 juin 1878, précité. — Rennes, 15 déc. 1880, Chauveau, [*Rép. for.*, t. 9, n. 56] — Amiens, 29 déc. 1880, Derougement et Flonry, [D. 82.5.62] — Poitiers, 19 janv. 1883, précité. — Liège, 4 juill. 1885,

Clément, *Pasicr. belge*, 86.2.269 — Trib. Tongres, 9 mars 1871, [D. 71.3.100]

**1186.** — Cette délégation est présumée à l'égard des enfants, gardes et domestiques. Elle doit être prouvée à l'égard d'autres personnes. — De Neyremand, p. 35, n. 40; Leblond, n. 143.

**1187.** — Mais il n'est pas nécessaire qu'elle soit donnée par écrit. Elle peut être verbale. — Poitiers, 19 janv. 1883, précité.

**1188.** — Il est nécessaire de bien préciser à quel moment les bêtes fauves peuvent être tuées. Le texte de la loi dit « *qui porteraient dommage*, etc... », ce qui semble indiquer que la destruction ne peut avoir lieu qu'au moment même où le dommage est commis.

**1189.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'en admettant qu'un lièvre fût une bête fauve, on ne pourrait que le repousser ou le détruire et seulement dans le cas de dommage apporté à la propriété. — Cass., 29 avr. 1858, Lapied, [P. 58.1047, D. 58.1.289]

**1190.** — De même, en admettant que des moineaux puissent être considérés comme bêtes fauves, — ce qui est contestable (V. *suprà*, n. 1146, 1150), — il y a délit de chasse de la part du propriétaire ou fermier qui, sans permis de chasse, détruit au fusil, sur sa propriété, des moineaux, alors qu'il n'établit pas que ces oiseaux ont été surpris au moment où ils exerçaient leurs ravages sur son terrain. — Trib. corr. Montbrison, 11 nov. 1872, Destras, [S. 74.2.24, P. 74.107, D. 73.3.56]

**1191.** — Enfin, la Cour de cassation a décidé que le droit, pour le propriétaire, de repousser et de détruire, en tout temps, et même avec des armes à feu, les bêtes fauves qui portent dommage à sa propriété, n'est que l'exercice d'une faculté naturelle, d'une défense légitime que les circonstances doivent rendre nécessaire actuellement, et qui ne peut s'exercer qu'au moment même où l'on est obligé de repousser par la force l'animal qui est en train de causer un dommage. — Cass., 13 avr. 1865, Fosselle, [S. 65.1.391, P. 65.999, D. 65.1.196]; — 2 déc. 1880, Chrétien, [S. 82.1.387, P. 82.1.960, D. 81.1.335] — Rouen, 18 févr. 1864, Bourel, [S. 64.2.62, P. 64.367, D. 64.2.154] — V. aussi Orléans, 25 juill. 1861, Dubreuil, [D. 61.2.172] — Clermont, 26 mars 1868, Roussel, [D. 71.3.100]

**1191** *bis*. — Dans un autre système, on distingue entre les animaux carnassiers qui ne peuvent servir à la nourriture de l'homme et le gibier proprement dit. Le dommage *actuel*, nécessaire pour autoriser la destruction du gibier, ne serait pas absolument indispensable pour tuer les animaux de la première catégorie. — Jullemier, t. 2, p. 106; Menche de Loisne, n. 214; Villequez, t. 2, n. 69.

**1192.** — Une interprétation aussi restrictive rendrait le droit de destruction à peu près inutile ou tout au moins insuffisant; il ne pourrait, en effet, s'exercer que lorsque le mal serait fait, ou commencé. Aussi doit-on interpréter la loi en ce sens qu'il suffit que le danger soit *imminent;* il est si naturel d'empêcher le mal plutôt que de le laisser accomplir qu'il faudrait une prohibition expresse pour interdire le droit de se prémunir contre le danger. C'est là une opinion admise par la plupart des auteurs et consacrée par plusieurs arrêts. — Cass., 8 déc. 1875, précité; — 26 juin 1878, précité. — Paris, 10 janv. 1880, Tholvanet, [*Rép. for.*, t. 9, n. 30] — Amiens, 31 août 1882, Pégard et de Fonténille, [D. 82.5.64] — Rennes, 18 juill. 1887, précité. — Trib. corr. Wassy, 19 juill. 1882, Barbe et Marcq, [D. 82.5.66] — *Sic*, Championnière, p. 71; Morin, n. 21; Rogron, p. 116; Villequez, n. 69; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 709; de Neyremand, p. 58; Jullemier, p. 106; Gislain, n. 86; Leblond, n. 157; Frémy, n. 11.

**1193.** — Ainsi, un propriétaire ou un fermier qui a vu ses terres ravagées a le droit de tendre à l'avance des pièges sur son terrain. — Trib. Mamers, 2 juin 1875, Hervé. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 591 et 710; Morin n. 21.

**1194.** — Ainsi encore, dit M. de Neyremand, *loc. cit.*, « je ne serai pas forcé d'attendre que le sanglier ait retourné ou récolté mon champ, pour attaquer et détruire ce redoutable animal. Je pourrai m'embusquer, m'armer et l'abattre au moment où il va commettre ou renouveler des dégâts. Et le chevreuil ou le daim qui, après s'être gorgés de mes avoines et de mes blés, se rencontrent sur mes propriétés; ne suis-je pas autorisé à les repousser à coups de fusils? N'est-ce pas là un acte de la plus légitime défense » ? — V. de Neyremand, p. 59; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1195.** — Il a été jugé, en ce sens, que la présence prolongée de sangliers sur une propriété ou dans le voisinage de cette propriété peut être à juste titre considérée comme un dommage actuel ou imminent qui justifie l'emploi, pour la destruction de ces bêtes fauves, des moyens usités en pareil cas, et même des armes à feu. — Cass., 29 déc. 1883, Simonet Peuchot et autres, [S. 85.1.472, P. 85.1.1115, D. 84.1.196]

**1195** *bis*. — ... Qu'on peut, sans se conformer aux arrêtés préfectoraux sur les animaux nuisibles, détruire des sangliers qui causent des dévastations dans des bois. — Paris, 30 avr. 1881, de Chaudry, [D. 82.5.64]

**1196.** — ... Que le fait, par un propriétaire, d'avoir traqué et détruit un cerf qui stationnait depuis longtemps dans ses prairies, et dont la présence prolongée rendait imminente la réitération du dommage auquel ces prairies étaient journellement exposées par suite de l'invasion des animaux de la même espèce, constitue, non un fait de chasse, mais un acte de destruction d'une bête fauve; acte licite et autorisé par le § 3 de l'art. 9. — Cass., 14 avr. 1848, Tardivel, [P. 48.2.150, D. 48.1.135]

**1197.** — ... Que le droit appartenant au propriétaire ou fermier de repousser ou détruire, même avec des armes à feu, les bêtes fauves, notamment des sangliers qui porteraient dommage à ses récoltes, n'est pas restreint au cas où ces animaux sont sur son terrain et exercent leurs ravages; qu'il implique le droit de prendre des précautions, par conséquent de s'armer à l'avance, lorsque le danger est imminent, et de s'embusquer pour y attendre la bête fauve et la repousser ou la détruire. — Metz, 28 nov. 1867, Willemin, [S. 68.2.275, P. 68.1015, D. 68.2.123] — *Sic*, Leblond, n. 158; de Neyremand, *loc. cit.;* Villequez, n. 69; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 710.

**1198.** — ... Qu'il est permis d'organiser une battue aux renards quand ces animaux causent journellement des dégâts. — Caen, 26 juin 1878, Leblond, [S. 78.1.328, P. 78.1283, D. 80.2.737]

**1198** *bis*. — ... Qu'on peut tuer en tout temps et sans permis un chevreuil qui, poursuivi par un autre que le tireur, franchit des haies et, en fuyant, cause du dommage aux cultures. — Paris, 21 juin 1866, Chevrier, [*Rép. for.*, t. 3, n. 510]

**1199.** — ... Ou organiser une chasse à courre pour détruire plusieurs jeunes loups dont la présence constituait un péril imminent pour la propriété. — Rennes, 15 déc. 1880, Chauveau, [*Rép. for.*, t. 9, n. 56], — alors surtout que ces loups avaient déjà dévoré un grand nombre d'animaux domestiques. — Cass., 28 avr. 1883, Nebout et de Lassée, [S. 85.1.334, P. 85.1.797, D. 83.5.54] — Poitiers, 19 janv. 1883, mêmes parties, [S. 83.2.85, P. 83.1.464, D. 83.2.45]

**1200.** — A plus forte raison ce droit ne peut-il être contesté lorsqu'il s'agit de préserver des personnes contre le danger qui les menace. A cet égard, d'ailleurs, il n'aurait pas été besoin d'un texte pour l'admettre. Aussi a-t-il été jugé que le propriétaire ou fermier est en droit de tuer, pour protéger sa propriété et les personnes de sa maison, la bête fauve qui s'est introduite dans la cour de sa ferme. — Rouen, 25 févr. 1875, Guesnier, [S. 75.2.136, P. 75.573, D. 76.2.169] — Caen, 8 déc. 1875, Marchand, [S. 76.2.79, P. 76.345, D. 76.2.160]

**1201.** — ... Que l'on peut détruire des loups ayant attaqué plusieurs personnes qui avaient succombé plus tard aux atteintes de la rage. — Cass., 28 avr. 1883, précité. — Poitiers, 19 janv. 1883, précité.

**1202.** — Mais le fait de tirer un coup de fusil en dehors d'un enclos dépendant d'une habitation peut être considéré comme un fait de chasse, si le porteur de l'arme ne démontre pas qu'il en a fait usage, soit pour tuer un animal dont la destruction est permise (V. *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants*), soit pour se protéger contre les attaques d'un fauve, soit pour repousser par la force un animal nuisible accomplissant ou venant accomplir un dommage. — Poitiers, 29 oct. 1886, Lelouis et autres, [S. 87.2.8, P. 87.1.90, D. 87.2.130]

**1203.** — Certains auteurs enseignent qu'on a le droit de poursuivre à travers les propriétés voisines et de tuer en dehors de ses terres les bêtes fauves surprises en flagrant délit : sauf au juge à apprécier si, sous l'apparence de poursuite, ne se cache pas un fait de chasse. — Championnière, p. 71; Rogron, p. 118; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 704 et 705; de Neyremand, p. 61, n. 62.

**1204**. — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 705), soutiennent même que cette poursuite peut se faire sur les terres du voisin, sans son consentement et même malgré lui, parce qu'il s'agit là d'un fait qui lui est avantageux. — Dijon, 11 mars 1868, [cité par Frémy, n. 23] — *Sic*, Duvergier, p. 130.

**1205**. — Mais cette interprétation ne paraît pas conciliable avec les termes de l'art. 9, puisque les bêtes fauves, dès lors qu'elles ont été expulsées des propriétés du propriétaire, possesseur ou fermier se trouvent réduites à l'impossibilité d'y causer aucun dommage. — Cass., 28 août 1868, [cité par Frémy, n. 23] — Trib. Baugé, 21 mars 1881, [*Gaz. des trib.*, 29 mai] — *Sic*, de Neyremand, p. 62, n. 63; Frémy, *loc. cit.*; Leblond, n. 159.

**1206**. — Néanmoins, il est hors de doute, cela résulte des principes posés *suprà*, n. 395 et s., que le cultivateur qui, ayant blessé mortellement un sanglier au moment où il causait un dommage à sa propriété, va chercher et enlever cet animal sur le terrain d'autrui où il est tombé mort, ne commet aucun délit. — Rouen, 19 déc. 1879, [J. *Le Droit* du 4 janv. 1880]; — 21 déc. 1879, Legros, [S. 80.2.332, P. 80.1239, D. 82.5.70] — *Sic*, de Neyremand, p. 38; Villequez, p. 69 et 74.

**1207**. — On peut, avons-nous dit (*suprà*, n. 1194), s'embusquer sur son propre terrain pour détruire les bêtes fauves qui y causeraient du dommage. — Bruxelles, 27 mars 1867, Carlier, [D. 71.2.180] — V. cependant Rouen, 18 févr. 1864, Biarel, [D. 64.2.154] — Mais peut-on s'embusquer sur le terrain d'autrui pour y attendre une bête fauve et la repousser ou la détruire? L'arrêt précité de Metz, du 28 nov. 1867, se prononce en principe pour l'affirmative, sans expliquer toutefois d'une manière formelle si l'on peut tirer de la terre voisine lorsque la bête est encore sur le terrain d'autrui.

**1208**. — M. de Neyremand (p. 66, n. 67) n'admet le droit de s'embusquer sur le terrain voisin que lorsque ce terrain est assez rapproché du champ du propriétaire ou fermier pour lui permettre de tirer au moment où la bête y pénètre : tirer *sur les terres d'autrui*, ce serait une contravention manifeste à l'art. 9, qui n'accorde le droit de destruction au propriétaire ou au fermier que *sur leurs terres*.

**1209**. — Il a été jugé, en ce sens, que le droit d'être surpris armé et en attitude de chasse dans le fossé d'une forêt séparée du champ du tireur par une largeur de dix mètres, constitue un délit de chasse. — Cass., 30 juill. 1852, Dehan, [D. 52.5.85] — Orléans, 26 oct. 1858, Certin, [D. 59.2.9]

**1210**. — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 702) soutiennent, avec raison, croyons-nous, que c'est là une question d'appréciation pour les tribunaux; y a-t-il réellement un fait de chasse sur le terrain d'autrui, déguisé sous l'apparence d'un affût destiné à capter une bête fauve qui menace les propriétés voisines de dévastation, il y a délit punissable. La présence des animaux est-elle, au contraire, certaine et la possibilité du dommage est-elle démontrée pour les tribunaux, l'application de l'art. 9, § 3, s'impose. — V. en ce sens, de Neyremand, n. 65 et 66.

**1211**. — En tout cas, on reconnaît sans hésitation que le propriétaire sur les terres duquel les renards exercent des ravages peut les rechercher et les détruire dans une forêt contiguë dans laquelle le droit de chasse lui a été affermé. — Rennes, 18 juill. 1887, Meslier et Le Roux, [S. 88.2.116, P. 88.1.689, D. 88.2.32]

**1212**. — Remarquons, en terminant, que toutes les fois que les propriétaires, possesseurs ou fermiers soutiendront qu'ils avaient le droit de détruire un animal malfaisant à cause du dégât qu'il commettait, ils devront fournir la preuve de ce dégât. C'est ce qui a été décidé par un arrêt d'Agen du 21 juill. 1852, Buchère, [S. 52.2.442, P. 54.1.164, D. 53.2.10] — C'est, du reste, ce qui résulte du rapport de M. Franck-Carré, lors de la discussion de la loi de 1844.

**1213**. — Au surplus, le droit consacré par la loi au profit du propriétaire, possesseur ou fermier, en ce qui concerne les animaux nuisibles, ne préjudicie en rien au droit que peut avoir l'autorité d'ordonner des battues dans les forêts et campagnes pour opérer la destruction de ces animaux. — V., à cet égard, *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants et nuisibles*.

## SECTION VII.

### De la défense de mettre en vente, de vendre, d'acheter, de transporter et de colporter le gibier.

#### § 1. *Caractères et étendue de la prohibition.*

**1214**. — L'art. 4 contient une disposition importante; le § 1 porte que, dans chaque département, il est interdit de mettre en vente, de vendre, d'acheter, de transporter et de colporter du gibier pendant le temps où la chasse n'est pas permise. Cette disposition a été introduite surtout pour assurer l'exécution de la loi en ôtant au braconnier tout intérêt à chasser en temps prohibé.

**1215**. — Il faut entendre par ces mots, *mettre en vente*, exposer en vente sur un marché, dans une boutique ou autre lieu. Par suite, un dépôt de gibier fait par un restaurateur dans son appartement privé ou dans un magasin de réserve non public ne constituerait pas un délit : la présomption que ce gibier est destiné à la vente ne suffirait pas pour motiver une condamnation. — Petit, t. 1, n. 347; Rogron, p. 65; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 384. — V. *infrà*, n. 1286 et 1287.

**1216**. — Certains auteurs ont prétendu cependant que la simple *détention* par les aubergistes, restaurateurs et marchands de comestibles suffit pour les constituer en contravention. On s'appuie sur une déclaration du rapporteur de la loi qui disait qu'à l'égard des personnes auxquelles sont applicables les prohibitions portées dans le § 1 de l'art. 4, il ne pouvait y avoir acquittement dans aucun cas. — Rogron, p. 78; Berriat Saint-Prix, p. 43; Camusat-Busserolles, p. 63.

**1217**. — Mais dans l'opinion contraire on fait remarquer que la loi ne dit point que la seule détention constituera un délit, mais qu'elle ne pose comme conditions du délit que : *la mise en vente*, la *vente*, l'*achat*, le *transport* ou le *colportage* du gibier. Si aucune de ces circonstances n'est établie, soit pour un marchand, soit pour une autre personne, il ne peut y avoir délit; le texte de la loi est formel. On ne saurait obliger le marchand à jeter le gibier non vendu qu'il ne pourrait consommer avant la clôture de la chasse. — Petit, t. 1, n. 361; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 460.

**1218**. — D'un autre côté, le seul fait de mettre en vente du gibier en temps prohibé suffit à caractériser le délit; il n'est pas nécessaire que la mise en vente ait été suivie d'une vente effective.

**1219**. — Quant au mot *vendre*, il signifie une cession à prix d'argent ou autrement, par exemple par voie d'échange; car le contrat d'échange n'est en réalité qu'un double contrat de vente. — Petit, t. 1, n. 348 et 357; Rogron, p. 68 et 69; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 385 et 386. — Il importe peu également que la vente ait été faite ouvertement dans un magasin, ou qu'elle ait été faite clandestinement dans un appartement privé; dans l'un et l'autre cas, il y a délit punissable. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1220**. — Mais ces auteurs soutiennent avec raison qu'il est permis de donner ou de recevoir, en cadeau, du gibier en temps prohibé : aucune défense de ce genre ne se trouve dans la loi.

**1221**. — La proposition de prohiber l'*achat* du gibier n'était pas dans le projet primitif; elle a été ajoutée sur l'amendement d'un député (M. Delaplesse) comme corollaire nécessaire de celle de vendre. Cette proposition fut combattue, par ce motif que l'on ne poursuit jamais l'acheteur mais le vendeur de livres ou de gravures prohibés, de poissons n'ayant pas les dimensions voulues par les règlements. Et M. le garde des sceaux disait aussi : « Il faut, que les lois arrivent à leur but sans mesures vexatoires. Je conçois bien qu'on punisse l'individu qui vient exposer en vente tel gibier; mais du moment que, pour punir l'acheteur, vous seriez obligé de faire des perquisitions au domicile de ce dernier, d'aller examiner dans la cuisine d'un citoyen quelle est la nature des provisions destinées à sa consommation, le but que vous voulez atteindre serait évidemment dépassé. Il faudrait même aller plus loin; il faudrait aussi punir quiconque aurait sur sa table tel ou tel gibier. Cela n'est pas possible; il faut renfermer la prohibition de la loi dans de certaines limites... ». Mais on répondit que le braconnage ne serait pas arrêté si l'on ne poursuivait pas l'acheteur comme le vendeur, et que l'homme riche pourrait satisfaire ses goûts sans être inquiété, tandis qu'un homme peu aisé, entraîné par une faible récompense, se-

rait poursuivi de corps et de biens. Ce système amènerait une véritable injustice.

**1222.** — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 385), font remarquer qu'il faut que l'achat soit consommé pour qu'il y ait délit. Ainsi celui qui marchande du gibier en temps prohibé, sans l'acheter, n'est pas punissable. Et il faut de plus que la livraison suive immédiatement le marché; ainsi il n'y aurait pas délit d'acheter du gibier à livrer dans un mois; des poursuites ne pourraient être exercées que le jour de la livraison. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 387.

**1223.** — Les auteurs se sont demandé si l'on pourrait poursuivre, comme ayant commis le délit d'achat, le *consommateur* qui se serait fait servir du gibier dans un établissement public. MM. Petit (t. 1, n. 351 et 352) et Leblond (n. 68) soutiennent qu'il y a délit, alors même que le gibier n'aurait pas été commandé, s'il s'agit, par exemple, d'une pièce de gibier servie à une table d'hôte. MM. Rogron (p. 78) et de Neyremand (p. 453) estiment, au contraire, qu'il n'y a jamais délit, parce que le consommateur n'achète pas, dans ce moment, du gibier, mais se fait servir un plat qui fait partie de son repas. MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudee (n. 430) trouvent ces deux opinions trop absolues; il y a, selon eux, délit lorsque le gibier est commandé chez un restaurateur, il n'y en a pas quand il est servi à table d'hôte : ce serait arriver à l'absurde que de forcer, dans ce dernier cas, le consommateur à surveiller les apprêts de son dîner et à distinguer les mets qui le composent. Enfin, M. Camusat-Busserolles (p. 62) pense que, sans avoir besoin de se prononcer sur la question de droit, la rigueur, dans ce cas, aménerait des méprises fâcheuses et des inquisitions vexatoires.

**1224.** — Au surplus, M. Petit (n. 353) fait remarquer qu'il n'y aurait pas délit, parce qu'il n'y aurait pas achat, si l'on mangeait gratuitement du gibier, en temps prohibé, chez un ami, alors même que cet ami serait hôtelier, restaurateur ou aubergiste.

**1225.** — L'art. 4 prohibe, enfin, le transport et le colportage du gibier. Le mot *transporter* a été introduit par la Chambre des députés. Suivant les orateurs qui en ont proposé l'addition, il était à craindre que le transport ne servît à déguiser le colportage du gibier et à en favoriser la vente secrète. L'interdiction absolue du transport était le seul moyen de rendre la loi efficace.

**1226.** — Si le transporteur sait qu'il transporte du gibier, pas de difficulté. Il est en faute, alors même qu'il ignorerait, soit la clôture de la chasse, soit le caractère délictueux du transport, puisqu'en pareille matière, l'intention coupable n'est pas un élément essentiel (V. *suprà*, n. 255 et s.). Mais que doit-on décider à l'égard du transporteur qui ignore la nature du colis qui lui est confié?

**1227.** — La jurisprudence décide qu'il y a délit de transport de gibier en temps prohibé, dès que le fait matériel est établi, alors même que le prévenu aurait ignoré le contenu des objets transportés par lui, s'il ne prouve pas qu'il lui a été absolument impossible de connaître le contenu des objets transportés. — Paris, 18 avr. 1857; — 1er août 1857, Delacquy, *Gaz. des trib.*, 29 mars 1857] — Nîmes, 19 mars 1880, X..., [S. 81.2.35, P. 81.1.211]

**1228.** — Que si, au contraire, le transporteur démontre qu'il n'a pu ni dû vérifier le contenu de l'expédition, il est à l'abri de toute condamnation. — Cass., 9 déc. 1859, Carbonnel, [S. 60.1.189, P. 60.823, D. 60.1.144]

**1229.** — Il résulte de cette jurisprudence que le transporteur est toujours présumé en faute; il suffit au ministère public de prouver le fait matériel; c'est au prévenu qu'il appartient de se disculper en prouvant qu'il était dans l'impossibilité de se soustraire à cette responsabilité.

**1230.** — Cette doctrine, qui déclare le transporteur coupable dans tous les cas, sauf le cas de force majeure, nous paraît empreinte d'une certaine exagération. On doit évidemment faire abstraction de l'intention, mais non de la volonté; c'est là une distinction que nous avons eu l'occasion de rappeler souvent (V. *suprà*, n. 258). Or, si on ne peut relever contre le transporteur aucune circonstance qui ait été de nature à éveiller ses soupçons, s'il a complètement ignoré la nature du colis transporté et que rien n'ait dû la lui révéler, il nous semble que la volonté est absente, et que, par suite, le délit n'existe pas. En un mot, il n'est pas nécessaire d'avoir eu l'intention de commettre un délit, mais il faut avoir eu la volonté de transporter du gibier. Et cette volonté pourra s'induire de la lettre d'expédition, de l'aspect extérieur du colis, de la qualité de l'expéditeur ou du destinataire, et de toutes autres circonstances de nature à constituer le transporteur en faute. Mais si le gibier est expédié par un particulier dans une caisse fermée, déclarée comme contenant des vêtements, par exemple, le transporteur ne nous paraît pas coupable, par cela seul qu'il aura omis de faire ouvrir cette caisse pour en vérifier le contenu. — V. Paris, 18 avr. 1857, [*Gaz. des trib.* du 8 mai]; — 11 juin 1857, *Gaz. des trib.* du 13 juin; — 13 août 1857, *Gaz. des trib.* du 29 août; — 27 août 1857, *Ibid.* — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 390.

**1231.** — Par le mot *colporter*, on entend l'action de porter avec soi du gibier dans l'intention de l'offrir en vente. Le colportage comprend par conséquent le transport, mais le transport ne comprend pas le colportage. — Petit, n. 356; Championnière, p. 33; Gillon et Villepin, p. 90; Cival, p. 25, n. 2.

**1232.** — En ce qui concerne la complicité du vendeur, de l'acheteur ou du colporteur s'il s'agit de gibier tué en délit, V. *infrà*, n. 1327 et s.

§ 2. *Animaux dont la mise en vente, la vente, l'achat, le transport et le colportage sont interdits.*

**1233.** — L'art. 4 a pour objet d'assurer la conservation du gibier. Il en résulte que la prohibition qu'il édicte s'applique à tous les animaux considérés comme gibier et ne s'applique qu'à eux.

**1234.** — Nous en avons donné (*suprà*, n. 372 et s.) la nomenclature. Nous savons qu'on ne peut considérer comme gibier que des animaux vivant à l'état naturel. Pour tomber sous le coup de l'art. 4, il ne suffit donc pas de transporter des animaux compris dans cette nomenclature; il faut encore que les animaux transportés aient été capturés alors qu'ils étaient en liberté. Des faisans pris dans une faisanderie, par exemple, peuvent être colportés sans entrave. — Trib. Fontainebleau, 30 sept. 1859, [*Gaz. des trib.*, 9 oct.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 406 et s.

**1235.** — Les faisans de basse-cour, quoique sauvages de leur nature, ne sont pas du gibier, suivant quelques auteurs, et par conséquent ne tombent pas sous l'application de la loi. — Championnière, p. 34; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 407.

**1236.** — Berriat Saint-Prix (p. 38) soutient l'opinion contraire. Il a été jugé aussi que le transport d'une alouette en cage dans un but de pur agrément ne pouvait s'effectuer en temps prohibé. — Trib. Lille, 20 juill. 1844, [cité par Gillon et Villepin, n. 92] — Mais nous rappelons qu'à notre avis, les animaux cessent d'avoir le caractère de gibier s'ils sont à la disposition du propriétaire. Nous ne saurions donc admettre ce système. — V. *suprà*, n. 387.

**1237.** — On décide généralement que, dans ce cas, c'est au prévenu qu'il appartient de démontrer l'origine licite des animaux transportés. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 406. — L'art. 4, en effet, défend d'une façon générale de mettre en vente, vendre, transporter, colporter du gibier en temps prohibé. Ce fait seul entraîne la condamnation; et c'est au prévenu qui invoque une circonstance de nature à le décharger de toute responsabilité, à en rapporter la preuve, de même qu'un prévenu placé dans un cas d'excuse légale est tenu de le prouver s'il entend s'en prévaloir.

**1238.** — De ce que la prohibition de l'art. 4 ne s'applique qu'au gibier, il suit que les préfets seraient sans droit pour l'étendre arbitrairement à d'autres especes qui ne sauraient être considérées comme gibier. De tels arrêtés seraient dépourvus de toute efficacité. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 404.

**1239.** — Elle est donc inapplicable aux lapins domestiques. — Bordeaux, 12 févr. 1845, Barbonteau, [P. 45.2.233, D. 45.4.72] — Et à plus forte raison aux oiseaux de volière et d'agrément. — Berriat Saint-Prix, p. 40; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 409; Leblond, n. 73.

**1240.** — Mais dès lors qu'il s'agit de gibier, la prohibition s'applique. Peu importe notamment qu'il s'agisse d'animaux vivants ou morts. — Paris, 25 juill. 1863, [cité par Giraudeau, n. 425] — *Sic*, Duvergier, p. 112; Berriat Saint-Prix, p. 39; Championnière, p. 35; Chardon, p. 53; Petit, t. 1, n. 337; Gillon et Villepin, n. 91; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 425; Leblond, t. 1, n. 70; Camusat-Busserolles, p. 60 et 61; Rogron, p. 72. — Décis. min. int., [S. 46.2.337] — *Contrà*, René, p. 15.

**1241.** — Toutefois, une circulaire du ministre de l'Intérieur du 22 juill. 1851 permet de demander l'autorisation de transpor-

ter du gibier vivant destiné à la reproduction. Si le gibier ne doit pas sortir du département, il faut s'adresser, à Paris, au préfet de police, et, ailleurs, au préfet du département; si le gibier doit passer d'un département dans un autre, il est nécessaire de s'adresser au ministre de l'Intérieur. — Trib. corr. Mans, 30 août 1883, Legendre, [D. 83.5.67] — L'autorisation préfectorale est délivrée au vu de l'attestation du maire de la commune constatant le nombre, la nature et la provenance des animaux transportés; ce certificat doit attester que le gibier provient de la propriété du pétitionnaire et qu'il n'est pas destiné au commerce (Circ. min. int., 22 juill. 1851, § 35). L'autorisation ministérielle est délivrée sur avis favorable du préfet, après enquête constatant que les animaux transportés ont été élevés sur la propriété du pétitionnaire et sont destinés au repeuplement, enfin qu'ils ne sont pas le produit du braconnage (Circ. min. int., 12 févr. 1884).

**1241** *bis*. — Il est superflu d'ajouter qu'une semblable autorisation ne saurait faire échec aux dispositions de la loi de 1844, ni, par conséquent, permettre à celui qui l'a obtenue d'accomplir des actes de chasse, après la clôture, pour s'emparer du gibier vivant destiné à la reproduction. — Paris, 25 juill. 1863, Lebatard, [*Rép. for.*, t. 2, n. 304]

**1242.** — La prohibition s'applique tout aussi bien au gibier cuit qu'au gibier cru. — Duvergier, 1844, p. 112; Camusat-Busserolles, p. 61; Lavallée et Bertrand, p. 69; Berriat Saint-Prix, p. 39; Championnière, p. 35; Chardon, p. 53; Rogron, p. 72; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 428; de Neyremand, p. 449; Jullemier, p. 96; Leblond, n. 65; Viel, p. 20; Gillon et Villepin, n. 93. — Ces deux derniers auteurs citent à l'appui de cette opinion un jugement appliquant l'art. 4 dans une espèce où il s'agissait de pièces de gibier saisies dans la rue, entre les mains d'un traiteur, au moment où il les faisait transporter dans une maison pour être servies dans un repas.

**1243.** — D'après certains auteurs, il faudrait, pour que l'art. 4 pût s'appliquer, qu'il s'agît d'animaux propres à la nourriture de l'homme. — Riom, 19 mai 1858, Picheret et Berthon, [S. 58.2.429, P. 58.1170] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 40; Championnière, p. 34; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 400; Leblond, n. 73. — Cette distinction, que tous les auteurs sont unanimes à repousser lorsqu'il s'agit des autres délits prévus par la loi de 1844 (V. *suprà*, n. 373), n'a aucune raison d'être en ce qui concerne la prohibition prévue par l'art. 4, et nous paraît purement arbitraire, les termes de cet article étant on ne peut plus généraux.

**1244.** — On ne s'expliquerait pas, en effet, pourquoi il serait interdit de tuer, en temps prohibé, des pièces de gibier même destinées à des études ornithologiques ou à des collections (V. *suprà*, n. 255), et pourquoi il serait, au contraire, permis d'en effectuer le transport, pourquoi on ne pourrait transporter des lièvres ou des lapins, tandis qu'on pourrait librement envoyer un renard au naturaliste. Où serait, d'ailleurs, la ligne de démarcation entre les animaux jugés propres à l'alimentation et les autres? Il y a là une appréciation purement personnelle et, par conséquent, arbitraire.

**1245.** — Il a été jugé, toutefois, que le transport de lambeaux de gibier informe ne saurait constituer un délit. — Cass., 18 févr. 1865, Sauldubois, [D. 68.5.62] — *Sic*, de Neyremand, p. 455; Leblond, n. 69.

**1246.** — Ce n'est pas à dire cependant qu'il soit nécessaire, pour donner lieu à l'application de l'art. 4, de transporter des animaux entiers. Lors même qu'il ne s'agirait que du transport ou de la vente d'un quartier de chevreuil, l'art. 4 serait violé. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 428.

**1247.** — Que doit-on décider en ce qui concerne le gibier de conserve? Certains tribunaux ont décidé que la vente du gibier même à l'état de conserve est prohibée par l'art. 4, L. 3 mai 1844. Dans ce système, on se fonde sur cette raison que la loi de 1844 ne fait aucune distinction quant à la nature du gibier mis en vente, vendu ou colporté. Ce serait, d'ailleurs, ajoute-t-on, rendre illusoire les précautions prises par la loi pour empêcher la destruction du gibier en temps prohibé. — Trib. Reims, 22 mars 1882, Robert, [S. 85.2.85, P. 85.1.460] — Trib. Seine, 24 nov. 1882, Marguery, [D. 82.5.80]

**1248.** — Mais la cour de cassation et la cour de Paris ellemême ont jugé, et avec raison, que la mise en vente, pendant la fermeture de la chasse, de conserves de gibier, ne tombe pas sous l'application de l'art. 4, L. 3 mai 1844. Si la raison d'être de cette disposition est d'empêcher la destruction du gibier en temps prohibé, rien ne permet d'affirmer que les conserves mises en vente aient été faites avec du gibier tué en temps prohibé. Au surplus, le texte même de l'art. 4 implique cette solution; en ordonnant, en effet, la confiscation du gibier vendu, mis en vente ou colporté, au profit de l'établissement de bienfaisance le plus voisin, il n'a pu avoir en vue que le gibier frais exposé à se corrompre, et non les conserves de gibier qui précisément ont été préparées dans le but de permettre de manger le gibier longtemps après qu'il a été tué. Enfin, l'adoption du système contraire conduirait à autoriser des investigations susceptibles de prendre un caractère vexatoire. — Cass., 21 déc. 1844, Boissier, [S. 45.1.107, P. 45.1.374, D. 45.1.113] — Paris, 23 juin 1882, Robert, [S. 85.2.85, P. 85.1.460] — *Sic*, Rogron, p. 72; Berriat Saint-Prix, p. 39; Championnière, p. 35; de Neyremand, p. 450; Leblond, n. 66 et 67; Gillon et Villepin, n. 93; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 433; Morin, n. 17; Rogron, p. 72; Menche de Loisne, p. 303, n. 231. — V. aussi *Gaz des trib.*, du 24 févr. 1883. — A plus forte raison en est-il ainsi du transport des conserves de gibier provenant de l'étranger. — Circ. 25 mai 1883 (*Bull. min. just*, 1883, p. 102).

**1249.** — Dans un système intermédiaire, la mise en vente, pendant la fermeture de la chasse, de conserves de gibier, fait présumer que ce gibier a été obtenu en fraude, mais cette présomption peut céder devant la preuve contraire. — Paris, 22 janv. 1883, Marguery, [S. 85.2.85, P. 85.1.460, D. 83.2.40]

**1250.** — En conséquence, le restaurateur, poursuivi pour mise en vente de conserves de gibier en temps prohibé, doit être relaxé, s'il établit que le gibier, ainsi mis en vente, a été par lui acheté et enfermé en boîtes soudées pendant le temps de la chasse. — Même arrêt.

**1250** *bis*. — On peut avoir plus d'hésitation en ce qui concernent les pâtés qui se consomment à l'état frais. La cour de Paris décide que la mise en vente en est prohibée. — Paris, 16 déc. 1875, Voisin, [S. 85.2.85, P. 85.1.461, *ad notam*, D. 76.2.209] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 431 et 432; Chardon, p. 55; Jullemier, t. 1, p. 96; Gillon et Villepin, n. 93; Petit, t. 1, p. 493. — L'opinion contraire est défendue par Berriat Saint-Prix, p. 39; Championnière, p. 35; Le Berquier, *Code municipal*, p. 457; Leblond, n. 66; de Neyremand, p. 450; Viel, p. 20. — Il nous paraît difficile de distinguer entre ces deux sortes de préparations : le gibier en conserves et le gibier en pâté : beaucoup de conserves sont de véritables pâtés; une pareille distinction porterait donc au plus dangereux arbitraire. Au surplus, le gibier ainsi transformé n'est plus du gibier; il faut, suivant nous, qu'il s'offre en cette qualité à la vue de l'agent verbalisateur, de façon à écarter toute appréciation susceptible d'équivoque.

**1251.** — Pour que l'art. 4 puisse recevoir son application, il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu délit commis. Ainsi le gibier tué accidentellement, en dehors de la participation de la volonté du chasseur, ne peut être ni vendu ni transporté. — Limoges, 27 sept. 1860, Desage, [D. 61.5.58] — Rouen, 12 nov. 1880, Tenture, [D. 82.5.19]

**1252.** — La prohibition de l'art. 4 est applicable même au gibier tué par les propriétaires ou possesseurs de terrains clos et attenant à leurs habitations, à qui la chasse est permise en tout temps (V. *suprà*, n. 1041 et s.). L'exposé des motifs, fait par le garde des sceaux à la Chambre des pairs dans la séance du 17 avr. 1843, ne laisse aucun doute à cet égard (Circ. min. int., 25 janv. 1858, D. 58.3.37). — V. Camuzat-Busserolles, p. 56; Duvergier, p. 109; Leblond, n. 62; de Neyremand, p. 448; Viel, p. 18; Berriat Saint-Prix, p. 39; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 413; Petit, t. 1, n. 342; Gillon et Villepin, n. 89; Perrève, p. 8. — C'est, du reste, ce qui a été jugé au cas de vente. — Besançon, 24 juin 1845, Gobry, [P. 45.2.708] — Angers, 25 juill. 1853, Mèche, [S. 54.2.119, P. 54.2.472, D. 54.2.233]

**1253.** — Cependant, nous avons dit que le propriétaire d'un enclos pourrait, sans délit, aller chercher dans la campagne un gibier qu'il aurait blessé mortellement dans son clos. — V. *suprà*, n. 1133.

**1254.** — La prohibition de l'art. 4 s'applique même aux animaux malfaisants et nuisibles dont la destruction peut être permise. Ainsi, l'arrêté préfectoral qui autorise une certaine classe de personnes à détruire en tout temps les animaux nuisibles ou malfaisants, n'a pas pour effet d'en autoriser le colportage dans le département pendant le temps de la fermeture de la chasse :

ce colportage, comme celui de tout autre gibier, tombe sous la prohibition de l'art. 4. — Cass., 27 mai 1853, Meche, S. 58.1.833, P. 59.448, *ad notam*, D. 58.1.377 — Douai, 8 mai 1848, N..., [D. 58.2.205; — 6 juill. 1852, X..., *Ibid.* — Angers, 25 juill. 1853, précité. — Amiens, 27 juin 1857, Legris, S. 57.2.509, P. 58.38, D. 58.2.205 — *Sic*, Petit, n. 364; de Neyremand, p. 9; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 415; Championnière, p. 37; Gidon et Villepin, n. 95 et 96; Rogron, p. 69; Camusat-Busserolles, p. 62. — V. cependant, en sens contraire, Trib. Saint-Mihiel, 6 déc. 1844, [J. *Le Droit*, 8 févr. 1845] — Trib. Lille, 8 mars 1848, N..., [D. 58.2.105] — Trib. Saint-Omer, 9 mars 1852, X..., D. 58.2.206 — Chardon, p. 53; *Annales forestières*, 1858, p. 273, 388; de Neyremand, p. 22; Jullemier, p. 93; Leblond, n. 74.

**1255.** — Il en est ainsi dans le cas même où l'arrêté du préfet autoriserait le colportage, si la destruction avait lieu par des procédés autres que ceux qu'il a indiqués. — Paris, 12 nov. 1845, Alipe, [D. 45.4.73]

**1256.** — Cette défense de colporter s'étend même aux animaux malfaisants, considérés comme gibier, qui sont détruits dans les battues ordonnées par les préfets. Le gibier tué dans ces circonstances ne peut être transporté par les chasseurs de leur maison de campagne à leur maison de ville; il doit être consommé sur place (Circ. min. int., 22 juill. 1851, S. 51.48; Circ. min. int., 27 janv. 1858, D. 58.3.37). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 419 et 420.

**1257.** — Mais cette obligation de consommer sur place ne peut avoir pour conséquence la nécessité d'abandonner les animaux à l'endroit où ils ont été tués; il n'y a pas colportage, notamment, dans le fait de transporter le gibier dans une maison peu distante de la chasse et de distribuer des quartiers aux personnes présentes. — Rouen, 16 et 22 juin 1865, [*Gaz. des trib.*, 9 juill. 1863] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 421; de Neyremand, p. 31, n. 32; Villequez, n. 184. — Ce droit de transport à domicile des chasseurs a d'ailleurs été reconnu dans une circulaire du ministre des Finances du 25 févr. 1862.

**1258.** — Exception a été apportée à ces principes en ce qui concerne les lapins de garenne par une circulaire du ministre de l'Intérieur du 25 avr. 1862, [D. 62.3.63 et 87], permettant aux préfets d'en autoriser le transport et la vente en tout temps, et en ce qui concerne les sangliers par des circulaires des 19 mars 1874 et 16 juin 1881. Aussi deux arrêts ont-ils déclaré permis le transport et la vente de ces animaux en temps prohibé. — Paris, 12 oct. 1877, [*Rép. des eaux et forêts*, 1878-1879, p. 249] — Angers, 23 mai 1881. — Amiens, 31 août 1882, Tégard et de Fontenille, [D. 82.5.64] — V. cepend. Cass., 27 mai 1853, précité.

**1259.** — Il est permis de se demander si ce n'est pas là, de la part de l'administration, excéder ses pouvoirs en entravant, par une simple mesure administrative, l'exécution d'une loi. — Trib. Segré, 27 avr. 1881. — Jullemier, p. 114. — Quoi qu'il en soit, les arrêtés préfectoraux pris en ce sens, en admettant même qu'ils ne soient pas légaux, suffiraient à faire échapper les contrevenants à toute répression, en vertu du principe souvent posé, en vertu duquel l'acte passé en conformité d'un acte administratif n'est pas susceptible de répression. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 418.

**1260.** — Le droit appartenant à tout propriétaire ou fermier de détruire les bêtes fauves qui porteraient dommage à sa propriété (V. *suprà*, n. 1140 et s.), emporte celui de vendre celles qu'il a tuées; et cela, nonobstant toute prohibition contraire du règlement préfectoral sur la chasse : les préfets sont sans pouvoirs pour réglementer le droit dont il s'agit. — Cass., 23 juill. 1858, Picheret, [D. 58.1.377, [S. 58.1.833, P. 59.448] — Riom, 19 mai 1858, Même partie, [S. 58.2.429, P. 58.1171, D. 58.1.377] — Amiens, 31 août 1882, Pégard, [D. 82.5.64] — *Sic*, Championnière, p. 34; de Neyremand, p. 22; Jullemier, p. 92; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 405. — V. *suprà*, n. 1171.

**1261.** — Nous avons vu que le fait de détruire sur le terrain d'autrui des œufs et couvées de faisans, perdrix et cailles est interdit par l'art. 4, L. 4 mai 1844 (V. *suprà*, n. 1026 et s.). En est-il ainsi du fait de les transporter, vendre ou colporter? La disposition du projet primitif interdisait de *mettre en vente*, de *vendre*, de *colporter*, de *prendre* ou de *détruire* sur le terrain d'autrui des œufs ou des couvées de faisans, de perdrix et de cailles. En cela, elle se rapprochait de l'interdiction plus générale encore renfermée dans notre ancienne législation. En effet, l'ordonnance de 1669 (tit. 30, art. 8) défendait d'une manière absolue *à toutes personnes* de prendre... *en tout lieu* les œufs de cailles, perdrix et faisans, à peine de cent livres pour la première fois, du double pour la seconde, et du fouet avec bannissement à six lieues de la forêt pendant cinq ans pour la troisième; en ce qui concerne l'*achat* et la *vente*, la jurisprudence avait étendu la disposition de l'ordonnance, et un arrêt des juges de la Table de Marbre de Paris, du 17 avr. 1674, avait déclaré qu'il n'était pas permis de *vendre* ou d'*acheter* des œufs de perdrix ou de faisans, même pour les faire couver, à moins qu'il n'apparût, par un acte en bonne forme, qu'ils avaient été achetés en pays étranger.

**1262.** — La prohibition de vendre, mettre en vente et colporter des œufs a été supprimée par le motif que la vente des œufs est un commerce très-licite qui concourt même au but que la loi se propose, c'est-à-dire à l'entretien et à la reproduction du gibier. On sait, en effet, qu'il arrive de l'étranger un grand nombre d'œufs qui servent à reproduire le gibier en France; or, empêcher la vente et le colportage, c'eût été empêcher aussi l'introduction de ces œufs qui ont pour but de propager le gibier. — V. *infrà*, n. 1265.

**1263.** — Mais les préfets, qui sont autorisés par l'art. 9 (*suprà*, n. 1008 et s.), à prendre les mesures propres à prévenir la destruction des oiseaux ou favoriser leur peuplement, peuvent par là même interdire le colportage et la mise en vente des œufs et couvées. Dans ce cas, ce fait tombe, non pas sous l'application de l'art. 4, mais sous l'application du § 3 de l'art. 11, L. 3 mai 1844. — V. *infrà*, n. 1430 et s.

**1264.** — Il va de soi que la permission réservée par l'art. 4, de *vendre* et de *transporter* les œufs et couvées, ne devrait pas s'étendre aux couvées déjà écloses; ce serait là une infraction qui rentrerait dans la prohibition générale relative au transport du gibier.

**1265.** — Les dispositions de l'art. 4, L. 3 mai 1844, sont applicables même au gibier provenant de l'étranger; cela résulte formellement des déclarations du rapporteur, M. Lenoble, à la Chambre des députés. — Besançon, 24 juin 1845, Gobry, [P. 45.2.708] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 423; Vincent et Pénaud, *Dict. de dr. intern. priv.*, v° *Chasse*, n. 3 et s.

**1266.** — Cependant le ministre de l'Intérieur a autorisé l'importance de certaines espèces étrangères qui se distinguent nettement des espèces acclimatées en France. — Circ. min. int., 22 févr. 1868, [D. 68.5.12] — Telles sont : la grouze d'Ecosse : Décis. 20 nov. 1860, [D. 62.3 64]; — le coq de bruyère, la gélinotte : Circ. 22 févr. 1868, [D. 68.5.62]; — le colin de Virginie : Circ. 7 avr. 1874; — le lièvre blanc de Russie : Circ. 5 et 29 avr. 1878, [Bull. off. min. just., 1878, p. 11]; — le renne : Circ. min. int., 15 mars 1884; — la caille pendant le temps où elle ne peut être chassée qu'à l'étranger (jusqu'au 1er mai) : Circ. 11 mars 1878, [Bull. min., 1878, p. 72]

**1266 *bis*.** — De plus, le ministre de l'Intérieur a autorisé l'importation des sangliers venant de l'étranger (Circ. min. int., 16 juin 1881), des conserves de gibier provenant de l'étranger revêtus de l'estampille de la douane (Circ. 25 mars 1883), et enfin le transit, sous le plomb de la douane, du gibier provenant de l'étranger et à destination de l'étranger (Circ. 30 avr. 1881, D. 82.3.8).

§ 3. *Des lieux auxquels s'applique la prohibition.*

**1267.** — En disant qu'il serait interdit dans *chaque département* de vendre du gibier, pendant le temps où la chasse n'y est pas permise, la loi a voulu que la défense de mettre en vente, de vendre, d'acheter, de transporter et de colporter du gibier commençât et finît dans chaque département en même temps que la défense de chasser. Sans cela, dit M. Duvergier (*Coll. des lois*, sur l'art. 4, p. 107), la fraude eût été trop facile; il eût suffi que la chasse fût permise dans un seul département de la France pour que dans tous les autres ont eût pu vendre, acheter, transporter et colporter le gibier. Au moyen de la rédaction de l'article, la prohibition de vendre, d'acheter, etc., ne peut être éludée. Vainement, pour se justifier, dirait-on que le gibier vendu ou transporté provient d'un département où la chasse est permise, ou même qu'il arrive de l'étranger (V. *suprà*, n. 1265). Cette justification ne serait point accueillie; le délit existerait par cela seul que la chasse serait prohibée dans le département où le fait de vente, d'achat, de transport ou de colportage aurait eu lieu.

**1268.** — Il en résulte que ce qui est licite, à une époque, dans un département, peut être illicite à la même époque dans

un autre, puisque les dates d'ouverture et de clôture peuvent ne pas coïncider. — Angers, 1er avr. 1851, Lebreton, [S. 52.2.16, P. 51.2.77, D. 51.2.13] — Rouen, 4 déc. 1873, Chalamel, [S. 74.2.228, P. 74.1003, D. 74.2.135] — Trib. Lyon, 20 juill. 1875, Bégusseau, [J. *Le Droit*, 3 oct. 1875]

**1269.** — Il a donc été jugé que l'interdiction de transporter du gibier en temps prohibé est tellement absolue, que le transport est illicite, et doit être puni, quoique la chasse soit ouverte dans le lieu du départ et dans celui de la destination, si elle ne l'est pas dans le lieu intermédiaire où la saisie a été opérée. — Paris, 22 nov. 1844, Edouard, [S. 45 2.104, P. 45.2.258, D. 45.2.36] — Déc. min. de l'int., [S. 46.2.337] — *Sic*, Championnière, p. 35; Petit, n. 355; de Neyremand, p. 448, n. 3 *bis*; Viel, p. 18; Berriat Saint-Prix, p. 38; Jullemier, p. 94 et s.; Cival, p. 24.

**1270.** — Cependant plusieurs auteurs estiment qu'une pièce de gibier tirée sur la limite d'un département où la chasse est ouverte, peut être ramassée dans le département voisin où elle est tombée, malgré la fermeture de la chasse dans cette dernière localité. — Rogron, p. 71; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 398. — Petit, t. 1, n. 354, soutient l'opinion contraire. — V. anal. *suprà*, n. 1133.

**1271.** — Si un préfet fixait des époques d'ouverture différentes pour les arrondissements de son département (V. *suprà*, n. 474), l'art. 4 ne s'appliquerait qu'aux arrondissements où la chasse n'est pas encore ouverte. — Petit, t. 1, p. 506; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 396. — *Contrà*, Lavallée et Bertrand, p. 61.

### § 4. *Des époques pendant lesquelles s'applique la prohibition.*

**1272.** — La mise en vente, la vente, le transport et le colportage du gibier sont interdits aux époques pendant lesquelles la chasse est prohibée.

**1273.** — Le droit de transporter le gibier cesse donc, dans chaque département, le jour même de la clôture de la chasse : ainsi, le transport de gibier, effectué le lendemain même du jour de la clôture de la chasse, constitue un délit, alors même qu'il serait possible de justifier que le gibier transporté a été tué avant la fermeture. — Cass., 17 juill. 1857, Planeard, [D. 57.1.381] — Angers, 1er avr. 1851, précité.

**1274.** — Le droit de vendre le gibier doit aussi, en droit rigoureux, cesser au moment de la clôture. Cependant l'autorité accorde généralement un délai au marchand pour écouler le gibier qui lui reste; ce n'est là évidemment qu'une pure tolérance, mais elle est équitable, et ne peut être qu'approuvée. — Rogron, p. 78; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 397. — V. aussi de Neyremand, p. 446. — Néanmoins, si une poursuite était engagée dans ces conditions, les tribunaux ne pourraient qu'appliquer la loi dans sa rigueur, aucun pouvoir d'appréciation ne leur étant accordé dans l'espèce. — Aix, 29 mai 1867, Pélissier, [D. 67.5.65]

**1275.** — La défense faite par l'art. 4 ne doit s'entendre que du temps qui s'écoule entre la fermeture générale de la chasse et le jour fixé pour son ouverture, et non du temps où la chasse est accidentellement suspendue. — Cass., 15 janv. 1876, Bertucci, [S. 76.1.91, P. 76.84, D. 76.1.413]

**1276.** — Dès lors, la vente, l'achat et le transport du gibier sont permis en temps de neige, quand bien même la chasse serait alors défendue par arrêté préfectoral. — Cass., 22 mars 1845, Bignon, [S. 45.1.286, P. 45.2.49, D. 45.1.144]; — 18 avr. 1845, Dessuzeaux, [S. 45.1.470, P. 45.2.281, D. 45.4.72]; — 18 avr. 1845, Bernaudou, [S. 45.1.471, P. 45.2.49, D. 45.1.209] — Rennes, 6 mars 1850, Delanoë, [P. 50.2.478, D. 51.5.75]; — 15 janv. 1876, Bertucci, [D. 76.1.413] — Bourges, 13 févr. 1868, Manjonnet, [S. 68.2.99, P. 68.456, D. 68.2.47] — Bastia, 12 déc. 1875, sous Cass., 15 janv. 1876, précité. — *Sic*, de Neyremand, p. 379; Leblond, n. 77; Rogron, p. 73; Viel, p. 18; Petit, t. 1, n. 346; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 399.

**1277.** — Peu importe, que la prohibition soit générale et permanente, et non momentanée et locale. — Cass., 18 avr. 1845, précité.

**1278.** — D'après le même principe, l'achat, la vente et le transport du gibier après l'ouverture de la chasse, ne sauraient être incriminés sous prétexte que le gibier acheté, transporté ou vendu aurait été capturé en délit, et notamment sans permis ou pris avec des engins prohibés. — Cass., 15 janv. 1876, précité; — 16 nov. 1888, Debès, [S. 89.1.348, P. 89.1.821] — Grenoble, 26 déc. 1844, Dulaurier, [S. 45.2.105, P. 45.2.120, D. 45.2.43] — Metz, 29 déc. 1864, Caye, [S. 65.2.344, P. 65.1.254, D. 65.2.24] — Déc. min. int., [S. 46.2.337] — *Sic*, Leblond n. 76.

**1279.** — Et il en est ainsi alors même qu'un arrêté préfectoral aurait interdit la vente et le transport du gibier pris à l'aide d'engins prohibés. — Grenoble 26 déc. 1844, précité. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 439; Petit, t. 1, n. 355 et 363. — On sait, en effet, qu'il est de principe que les arrêtés préfectoraux ne peuvent ajouter à la loi; or, la loi de 1844, dans son art. 4, se borne à défendre le transport et la vente du gibier pendant le temps où la chasse est prohibée sans étendre sa défense à tel ou tel gibier, ou au gibier tué de telle ou telle manière. Rendre celui qui achète du gibier pour le revendre responsable d'une manière absolue du mode de chasse à l'aide duquel ce gibier aurait été pris, ce serait l'obliger à une vérification préalable, vérification toujours fort difficile, parfois impossible, et qui, le plus souvent, risquerait d'être trompeuse.

**1280.** — Dans ce cas, l'acheteur, le vendeur ou le transporteur ne peuvent être recherchés par application de l'art. 4, L. 3 mai 1844. — Cass., 16 nov. 1888, précité. — Sur la question de savoir s'ils peuvent être considérés comme complices, V. *infrà*, n. 1309 et s.

**1281.** — De ce que la vente, le transport, etc., ne sont défendus que pendant que la chasse est prohibée, il suit encore que le gibier d'eau et les oiseaux de passage pourront être vendus et transportés pendant le temps où la chasse en sera permise par les arrêtés des préfets, lors même que la chasse, et conséquemment la vente et le transport du gibier ordinaire, seraient interdits (Circ. min. just., 9 mai 1844). — Cass., 15 janv. 1876, précité. — Grenoble, 26 déc. 1844, précité. — Bastia, 2 déc. 1876, précité. — *Sic*, Camusat-Busserolles, p. 74; Berriat Saint-Prix, p. 39; Petit, t. 1, n. 340; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 438; Cival, p. 27.

**1282.** — Mais, conformément au principe posé *suprà*, n. 1267, le transport du gibier de passage, dont la chasse est permise dans un département, est punissable s'il a lieu au travers d'un département où cette chasse n'est pas autorisée. — Trib. corr. Seine, 8 mai 1846, [cité par Gillon et Villepin, 2e supplément, p. 9]

**1283.** — Par application du même principe, lorsque, avant l'époque fixée par le préfet pour la clôture de la chasse, il intervient un second arrêté qui proroge la faculté de chasser à courre (V. *suprà*, n. 472), le gibier qui fait l'objet de ce genre de chasse peut, pendant la durée du délai de prorogation, être licitement transporté sans qu'il soit permis de rechercher quelle en est l'origine....., alors même que ce deuxième arrêté, tout en permettant la chasse à courre, défendrait formellement aux chasseurs de se munir de fusils ou armes à feu. — Besançon, 24 juin 1845, Gobry, [P. 45.2.708]

## Section VIII.

### De la recherche, de la saisie et de la confiscation du gibier, en temps prohibé.

### § 1. *De la recherche du gibier.*

**1284.** — Aux termes de l'art. 4, § 3, la recherche du gibier ne pourra être faite *à domicile que chez les aubergistes, chez les marchands de comestibles et dans les lieux ouverts au public.*

**1285.** — On voit que cette disposition ne permet la recherche du gibier sous aucun prétexte au domicile des particuliers. Mais, en dehors de leur domicile, les particuliers ne peuvent éviter les perquisitions qui pourraient être effectuées dans les halles, marchés, dans les voitures publiques et particulières et même sur leur personne ou dans les objets dont ils sont porteurs. Toutefois ces visites ne doivent être faites que lorsqu'il y a de graves présomptions de fraude. — V. Paris, 14 févr. 1876, [*Gaz. des trib.*, 21 mars 1876] — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 462 et 463. — V. aussi Berriat Saint-Prix, p. 42; Rogron, p. 77; Gillon et Villepin, n. 100; Leblond, n. 83; Cival, p. 30.

**1286.** — D'après certains auteurs, des recherches pourraient être faites chez les aubergistes, etc., dans tous les locaux qui font partie de leur domicile ainsi que dans leurs dépendances;

il ne serait point nécessaire que ces locaux fussent ouverts au public. — Berriat Saint-Prix, *loc cit.*; Rogron, *loc cit.*; Leblond, n. 83; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 458; Camusat-Busserolles, p. 63; de Neyremand, p. 453.

**1287.** — Mais cette opinion nous paraît en contradiction avec la loi. Il résulte du rapprochement des trois premiers paragraphes de l'art. 4, que la recherche et la saisie du gibier, autorisées par les §§ 2 et 3, ont pour objet d'assurer l'exécution du § 1 interdisant la mise en vente et la vente du gibier. Or, nous avons dit que ce n'était pas mettre en vente des pièces de gibier que de les détenir dans un appartement privé (V. *suprà*, n. 1216 et 1217). S'il n'y a pas délit dans ce fait, la recherche dans ces conditions ne saurait plus se justifier. — Petit, t. 1, p. 501.

**1288.** — A plus forte raison ne pourrait-on, à notre avis, se livrer à des perquisitions dans la maison d'un tiers, sous prétexte qu'il est présumé recéler des pièces de gibier appartenant à un restaurateur ou marchand de comestibles. Duvergier, il est vrai, pense que si l'aubergiste, le marchand de comestibles avait un dépôt *dans une maison particulière*, la perquisition dans cette maison serait licite [*Coll. des lois*, p. 109], et cette opinion est également partagée par Chardon, p. 54. Mais Gillon et Villepin, n. 101, repoussent avec raison cette interprétation. « Il s'agit, selon eux, de l'application d'une disposition rigoureuse de droit étroit, qui est elle-même une peine; cette disposition ne saurait être étendue au delà de son texte ». — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 457.

**1289.** — D'autre part, tout local servant au commerce du restaurateur ou marchand de comestibles peut être régulièrement visité par les agents compétents. Il n'est pas nécessaire que ce local soit habité. Un dépôt inhabité peut, comme tout autre local, être l'objet des perquisitions autorisées par l'art. 4.

§ 2 *De la saisie et de la confiscation du gibier.*

**1290.** — En cas d'infraction à la disposition de l'art. 4, qui prohibe la mise en vente, la vente, le transport, le colportage en temps prohibé, le gibier doit être saisi et livré immédiatement à l'établissement de bienfaisance le plus voisin, en vertu d'une ordonnance du juge de paix, si la saisie a eu lieu au chef-lieu de canton, ou d'une autorisation du maire, si le juge de paix est absent ou si la saisie a été faite dans une autre commune que celle du chef-lieu. Cette ordonnance est délivrée à la requête des gardes ou agents qui auront opéré la saisie, sur la présentation du procès-verbal régulièrement dressé.

**1291.** — Le juge de paix et le maire ne doivent rendre l'ordonnance qu'au cas où il leur apparaît que le procès-verbal a été régulièrement dressé, ainsi que cela résulte des termes mêmes de la loi. Il faut en conclure que si la saisie avait été opérée en temps non prohibé, ou s'appliquait à des animaux non considérés comme gibier, le magistrat devrait s'abstenir de la régulariser. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 456. — *Contrà*, Berriat Saint-Prix, p. 41; Leblond, n. 79.

**1292.** — L'ordonnance est rendue en dernier ressort et n'est pas susceptible d'opposition. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 451; Perrève, p. 331.

**1293.** — Lorsqu'il n'existe pas d'établissement de bienfaisance dans la commune où le gibier a été saisi, et que ce gibier doit être envoyé à distance, à l'établissement le plus voisin, c'est cet établissement qui doit supporter les frais de transport s'il consent à le recevoir. — Décis. du minist. de l'Intérieur, [S. 46.2.337] — Lorsqu'il existe plusieurs établissements de bienfaisance dans la commune, ils doivent être favorisés à tour de rôle. — Cival, p. 29; Leblond, n. 80; Berriat Saint-Prix, p. 41; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 154. — Ces deux derniers auteurs pensent aussi que si l'établissement était éloigné et qu'il y eût danger que le gibier ne se corrompît, le juge ou le maire pourrait rendre une ordonnance motivée décidant que le gibier sera distribué aux pauvres de la localité. — Cival, p. 30.

**1294.** — Le gibier saisi doit être consommé dans l'établissement même auquel il est livré; il ne pourrait en sortir pour être vendu, sans contravention à la loi. — Berriat Saint-Prix, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 453. — Cependant si le gibier était pris vivant, on devrait le rendre à la liberté. Suivant M. Berriat Saint-Prix, il devrait être lâché du sein même de l'établissement de bienfaisance où il aurait été transporté, mais nous pensons avec la plupart des auteurs qu'il ne devrait même pas y être transporté. — Berriat Saint-Prix, p. 42; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 455; Cival, *loc. cit.*; Leblond, n. 82.

**1295.** — En général, la saisie n'est qu'une mesure provisoire; aussi les objets saisis sont-ils d'ordinaire conservés pour être restitués en cas d'acquittement du prévenu. — Au contraire, en cas de saisie de gibier, la loi a prescrit la consommation immédiate afin que le gibier ne se perdît pas, et aussi pour empêcher qu'un nouveau délit fût commis. — Perrève, p. 331. — Mais qu'arriverait-il si, après la saisie effectuée et la livraison faite à l'établissement de bienfaisance, le prévenu d'avoir vendu ou colporté du gibier était acquitté, et s'il résultait des termes du jugement ou de l'arrêt que le fait de la vente, du transport ou du colportage fût licite au moment où il avait eu lieu? La perte du gibier donnerait-elle droit à une indemnité ou à une action en dommages-intérêts, et contre qui cette action pourrait-elle être exercée? — Evidemment, disent MM. Gillon et Villepin (n. 106), ce ne serait pas contre l'établissement de bienfaisance, dont le rôle, purement passif, lui est imposé par la loi elle-même. La réparation ne pourrait être demandée qu'à l'auteur de la saisie, ou au magistrat qui l'aurait sanctionnée. Toutefois MM. Duvergier (p. 113), Perrève, *loc. cit.*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 452), Cival, *loc. cit.*, pensent avec raison qu'à moins qu'il n'y eût forfaiture caractérisée, ce qui ne se présentera pas vraisemblablement, aucune action ne pourra être exercée contre le fonctionnaire dont le zèle excessif aura eu les conséquences fâcheuses dont il vient d'être parlé. — On doit en conclure que ces saisies provisoires doivent se faire avec beaucoup de mesure.

**1296.** — Il est un cas où l'attribution du gibier transporté en fraude n'est pas faite au bureau de bienfaisance, c'est celui où la saisie a lieu en vertu de la loi des douanes. « Dans ce cas, porte la circulaire du directeur général des douanes, du 30 juin 1844, qui est encore aujourd'hui en vigueur, la confiscation en sera poursuivie et en devra être prononcée *à la requête de l'administration*, et, par une conséquence du même principe, la vente devra s'en effectuer à charge de réexportation, la disposition qui fait l'objet du § 2 de l'art. 4 sur la police de la chasse ne pouvant pas ici recevoir d'application. S'il y a lieu à *dépérissement* de l'objet, on procédera ainsi qu'il est réglé par le décret du 18 sept. 1811.

## CHAPITRE IV.

### DES DÉLITS DE CHASSE ET DE LEUR RÉPRESSION.

#### Section I.

**Nature du délit de chasse. — Complicité.**

**1297.** — Après avoir indiqué d'une manière générale les prescriptions et les prohibitions imposées par la loi relativement à l'exercice de la chasse, il importe d'examiner ce qui concerne plus spécialement les infractions qui peuvent y être commises dans leur rapport avec la pénalité qui s'y rattache.

**1298.** — Une première observation domine la matière. Pour qu'il y ait délit de chasse, il faut de toute nécessité que le délinquant se soit livré à un acte de chasse; or, nous avons dit ce qu'on doit entendre par fait de chasse et quels sont les actes qui doivent être considérés comme ayant ce caractère; nous n'aurons pas à revenir sur ce point. Il en résulte que les explications relatives aux délits de chasse devront être, le plus souvent, complétées par celles qui ont été données *suprà*, n. 246 et s.

**1299.** — La loi de 1790 ne prévoyait que deux infractions : la chasse sur le terrain d'autrui et la chasse en temps prohibé, et elle punissait ces deux infractions d'une amende et d'une indemnité qui s'élevaient ensemble à 30, 45 ou 60 livres, suivant qu'elles avaient eu lieu sur des terrains *ouverts* ou *clos*, ou *clos et attenant à une habitation*. Cette peine était invariable et s'appliquait aussi bien au braconnier d'habitude qu'au chasseur qui avait accidentellement commis un délit.

**1300.** — Etait venu ensuite le décret du 4 mai 1812, qui punissait d'une amende de 30 fr. au moins et de 60 fr. au plus le fait spécial d'avoir été trouvé chassant sans permis de port d'armes de chasse.

**1301.** — Ces différentes pénalités ont été modifiées par la

loi de 1844, qui contient à cet égard un système entièrement nouveau. C'est maintenant dans les art. 11, 12 et 13 qu'il faut chercher tout ce qui concerne la pénalité en matière de délit de la chasse; les peines y sont graduées suivant l'importance et la gravité des délits.

**1302.** — Et d'abord quelle est la nature de l'infraction? Est-ce un délit? Est-ce une contravention? Est-ce une infraction tenant à la fois de l'un et de l'autre? En parlant des actes qui devaient être considérés comme faits de chasse, nous avons dit qu'on devait distinguer nettement l'intention de la volonté. Il n'est pas nécessaire d'avoir eu l'intention de commettre un acte de chasse interdit, mais il est nécessaire d'avoir eu la volonté de commettre l'acte qui constitue, peut-être à l'insu de l'auteur de l'acte, un fait de chasse interdit. Autrement dit, la volonté consiste à accomplir librement l'acte prohibé; l'intention consiste à vouloir, non plus l'acte en lui-même, mais cet acte avec les conséquences et les effets juridiques qu'il doit produire. — Villey, *Fin des délits contraventionnels :* France judiciaire, année 1886, p. 367.

**1303.** — Cette distinction retrouve ici son application. La volonté est une condition de l'imputabilité pénale en matière de chasse comme en toute nature. L'intention est un élément qui y reste, au contraire, étranger.

**1304.** — Il en résulte nécessairement que les délits de chasse ne peuvent être excusés sous prétexte de bonne foi ou d'erreur. — Cass., 12 avr. 1845, Collet, [S. 45.1.470, P. 45.2.153, D. 45. 1.252]; — 16 juin 1848, Grand, [S. 48.1.636, P. 48.2.496, D. 48.1.136]; — 6 mars 1857, Méric, [S. 57.1.710, P. 58.133]; — 17 juill. 1857, Plancard, [S. 57.1.709, P. 58.133, D. 57.1.381] — 9 déc. 1859, Carbonnel, [S. 60.1.189, P. 60.823, D. 60.1.144] — 21 juill. 1865, Simonnet, [S. 66.1.135, P. 66.319, D. 65.1.497]; — 16 nov. 1866, Gentv, [S. 67.1.344, P. 67.902]; — 6 déc. 1867, précité; — 16 juill. 1869, de Guerne, [S. 70.1.93, P. 70.186, D. 69.1.535]; — 10 mai 1884, Lesure, [S. 86.1 185, P. 86.1.420 et la note de M. de Villey]; — 10 mai 1884, [D. *Rép., suppl.*, v° *Chasse*, n. 481] — 12 juin 1886, de Thy, [S. 86.1.489, P. 86. 1.1188 et note] — Bourges, 27 févr. 1845, N..., [S. 45.2.240] — Limoges, 8 déc. 1849, Poux, [P. 51.1.209, D. 54.2.179] — Angers, 1er avr. 1851, Lebreton, [S. 52.2.16, P. 51.2.77, D. 51. 2.63]; — 19 janv. 1862, Dalifard, [S. 62.2.400, P. 63.400] — Dijon, 15 janv. 1873, Dauvé, [S. 73.2.280, P. 73.1216] — Rouen, 4 déc. 1873, Chalamel, [S. 74.2.228, P. 74.1003, D. 74.2.135] — Paris, 6 déc. 1873, Dumaine, [D. 75.2.97] — Grenoble, 25 mai 1878, Gorrand, [*Rép. for.*, t. 8, n. 68] — Nîmes, 19 mars 1880, X..., [S. 81.2.35, P. 81.1.211 et note] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 743; Leblond, t. 1, n. 289 et 290; Berriat Saint-Prix, p. 104; Chenu, p. 201; Gillon et Villepin, n. 234; Blanche, *Etudes sur le Code pénal*, t. 1, n. 4 et s. — *Contrà*, de Neyremand, p. 82; Camusat-Busserolles, p. 108; Duvergier, p. 136; Jullemier, p. 14; Morin, *J. de dr. crim.*, 1844, p. 169. — V. *suprà*, n. 255 et s.

**1305.** — Aussi la Cour de cassation a-t-elle décidé que les infractions aux prescriptions de la loi sur la police de la chasse et aux arrêtés pris pour en assurer l'exécution dans l'intérêt de la conservation du gibier, doivent, quelles que soient la juridiction appelée à en connaître et la peine à prononcer, être considérées comme participant du caractère des contraventions de police, et ne sauraient, par suite, être excusées par l'intention, dès qu'il est reconnu que leur auteur a agi librement et volontairement. — Cass., 6 déc. 1867, Ravacley, [S. 68.1.138, P. 67.310, D. 67.1.512]

**1306.** — ... Que les juges ne peuvent, en même temps qu'ils reconnaissent qu'un chasseur engagé dans une battue aux sangliers régulièrement autorisée, a fait feu librement et volontairement sur un chevreuil qui cherchait à traverser la ligne des chasseurs, refuser d'appliquer la peine encourue, en se fondant sur ce que le prévenu « a tiré inopinément, sans avoir eu le temps de la réflexion, et alors qu'il était dans une position peu favorable pour distinguer l'animal venant contre lui », et en concluant de là « qu'il n'avait pas eu l'intention de tirer sur cet animal ». — Même arrêt.

**1307.** — ... Que les invités à une partie de chasse exécutée en délit ne peuvent être excusés sur leur bonne foi résultant de ce qu'ils avaient dû croire que toutes les précautions possibles pour les mettre à l'abri d'un délit avaient été prises. — Cass., 15 déc. 1870, Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.1.39, P. 71.62, D. 70.1.447] — V. cependant *infrà*, n. 1447 et s.

**1308.** — ... Et que, spécialement, les habitants d'une commune qui ont pris part à une battue irrégulière organisée par le maire, ne peuvent utilement exciper de leur bonne foi, et ne sauraient être excusés qu'autant qu'ils n'ont fait ainsi qu'obéir à une convocation du maire ayant le caractère de la réquisition légale prévue par l'art. 90, n. 9, L. 5 avr. 1884. — Cass., 12 juin 1886, précité.

**1309.** — Quelques auteurs, tirant argument de cette anomalie apparente de la loi qui n'exige pas pour cette infraction la preuve de l'intention coupable et qui cependant la punit de peines correctionnelles, l'ont qualifiée de délit contraventionnel. — Blanche, *Et. sur le C. pén.*, t. 1, n. 4; Chauveau, F. Hélie et Villey, t. 6, n. 2720; Ortolan, *Elem. de dr. pén.*, t. 1, n. 610, 611, 645; Bertauld, *Cours de C. pén.*, p. 116, note 1. — Cette terminologie, qui aurait pour conséquence d'ajouter à la nomenclature de l'art. 1, C. pén., une quatrième espèce d'infractions, a été vivement attaquée par d'éminents jurisconsultes. — Villey, *Fin des délits contraventionnels*, [France judiciaire, 1886, p. 367]

**1310.** — La question n'est pas sans intérêt, car suivant qu'on considérera l'infraction dont nous parlons comme ayant ou non le caractère d'un délit, on devra appliquer ou non certaines conséquences légales que la loi attache aux délits et refuse aux contraventions.

**1311.** — Il nous paraît difficile de nier que l'infraction à la loi du 3 mars 1844 ait le caractère de délit. Les peines appliquées, les tribunaux appelés à en connaître, les termes mêmes dont la loi se sert dans nombre d'articles (art. 11, 13, 17, 18, 20, suffisent à le prouver.

**1312.** — Il est vrai que l'infraction est réprimée indépendemment de toute intention délictueuse, et c'est pour cela que certains criminalistes se sont cru autorisés à créer une quatrième classe d'infractions, celle des délits contraventionnels, qui touchent aux délits par la peine destinée à les réprimer, et aux contraventions par l'absence d'élément intentionnel. Mais c'est là une erreur : l'intention n'est pas nécessairement un élément essentiel du délit, pas plus que l'absence d'élément intentionnel n'est de l'essence de la contravention. Il y a des délits qui n'exigent pas l'intention délictueuse, et le délit de chasse n'est pas le seul; de même qu'il y a des contraventions qui exigent l'élément intentionnel (art. 479-1° et 479-9°).

**1313.** — Aussi, la Cour suprême a-t-elle décidé à diverses reprises que les infractions à la loi sur la chasse, punies de peines correctionnelles, ont le caractère de *délits*, non celui de *simples contraventions*. — Cass., 4 sept. 1856, Ponthieux, [S. 57.1.150, P. 57.1174, D. 56.1.414]; — 12 janv. 1860, Boitel, [S. 61.1.206, P. 60.646, D. 60.5.192]

**1314.** — Mais nous savons que si le fait de chasse n'est pas nécessairement intentionnel, il doit tout au moins être un fait volontaire (V. *suprà*, n. 258 et s.). — Dès lors, si un fait de cette nature ne peut être excusé par l'intention de celui auquel il est imputé, néanmoins il ne constitue un délit punissable qu'autant qu'il a été librement et volontairement exécuté.

**1315.** — D'où il suit qu'il n'y a pas délit de chasse punissable dans le fait de celui qui, en prenant part à une battue régulièrement autorisée pour la destruction des animaux malfaisants et nuisibles, a tiré sur un chevreuil qu'il a tué, mais dans des circonstances telles qu'il n'avait ni connu ni pu connaître l'animal sur lequel il faisait feu, et qu'il croyait, comme tous les chasseurs qui avaient fait feu avant lui, tirer sur un loup. — Cass., 16 nov. 1866, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 751; Leblond, t. 1, n. 291.

**1316.** — On doit en conclure aussi qu'il n'y aurait pas délit dans le fait de prendre par hasard des oiseaux de pays dans des filets tendus pour la chasse aux oiseaux de passage. — Gillon et Villepin, n. 182; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 750; — et qu'il en serait de même, pour un chasseur à la recherche du gibier d'eau, de tirer par méprise un gibier de plaine posé sur les francs-bords, croyant tirer sur un râle ou un vanneau. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1317.** — Du principe que les infractions de chasse participent de la nature des délits, on a tiré diverses conséquences importantes. Tout d'abord, la disposition de l'art. 304, C. pén., d'après laquelle le meurtre emporte la peine de mort lorsqu'il a eu pour objet de préparer, faciliter ou exécuter un délit, s'applique au cas de meurtre concomitant à un délit de chasse. — Cass., 4 sept. 1856, précité; — 12 janv. 1860, Boitel, [S. 61.1. 206, P. 60.640, D. 60.5.192]

**1318.** — Par la même raison, les principes sur la complicité en général sont applicables au délit de chasse. — Cass., 6 déc. 1839, Creuzet, [S. 40.1.77, P. 40.1.545]; — 10 nov. 1864, Aimé, [S. 65.1.197, P. 65.442, D. 64.1.504]; — 20 janv. 1877, Rogier, [S. 77.1.285, P. 77.1.511, D. 77.1.511] — Rouen, 26 avr. 1849, Bourienne, [P. 49.2.445, D. 50.2.69] — Amiens, 13 janv. 1853, Béguin, [S. 53.2.232, P. 53.1.228, D. 53.2.172] — Paris, 8 févr. 1862, Clément, [S. 65.1.197, P. 65.442, *ad notam*, D. 63.2.17] — Lyon, 28 mars 1865, Lafay, [S. 66.2.195, P. 66.811, D. 66.2.34] — Rouen, 9 juin 1871, Charpentier, [S. 71.1.202, P. 71.653]; — 4 déc. 1873, Chalamel, [S. 74.2.238, P. 74.1003, D. 74.2.135]; — 11 nov. 1875, X..., [*Rép. for.*, t. 8, n. 57] — V. aussi Metz, 29 déc. 1864, Caye, [S. 65.2.344, P. 65.1254] — *Sic*, Duvergier, p. 136; Gillon et Villepin, n. 244; Camusat-Busserolles, p. 177; Perrève, p. 347; Chardon, n. 14; Berriat Saint-Prix, p. 237; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 156. — *Contrà*, Petit, t. 2, p. 808; Rogron, p. 186.

**1319.** — On peut se rendre complice d'un délit de chasse par provocation, par aide ou assistance ou par recélé. Cependant, Petit, t. 2, p. 261; Rogron, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 163, 440 et 441; Berriat Saint-Prix, *loc. cit.*, qui admettent les deux premiers genres de complicité, repoussent le troisième, par ce motif que le gibier tué même en délit appartient au chasseur, ce qui en légitime la possession par les possesseurs ultérieurs. — V. en ce sens, Grenoble, 26 déc. 1844, Delaurier, [S. 45.2.105, P. 45.2.120, D. 45.2.43] — Bastia, 2 déc. 1875, Bertucci, [D. 76.1.413] — Bourges, 13 févr. 1868, Manjonnet, [S. 68.2.99, P. 68.2.47, D. 68.2.47] — Mais cette doctrine ne peut se soutenir en présence des termes de l'art. 62, C. pén., qui punit non seulement le recel des choses *volées*, mais aussi celui des choses *obtenues* par un crime ou un délit. Or, dans l'espèce, il est indéniable que le recéleur doit la possession du gibier à la perpétration d'un délit. Mais le prévenu doit avoir agi sciemment, c'est-à-dire sachant la provenance délictueuse du gibier qu'il recèle. — Besançon, 17 mai 1862, Boisson, [Recueil de cette cour, 1862-1865, p. 305] — Metz, 29 déc. 1864, précité. — Camusat-Busserolles, p. 179; Chardon, p. 320 et s.; Dufour, n. 25; Duvergier, p. 136; Gillon et Villepin, n. 244; Jullemier, t. 1, p. 16; Perrève, n. 34.

**1320.** — Aussi a-t-il été décidé que se rend complice du délinquant celui qui, sciemment, reçoit du gibier tué en délit. — Rouen, 9 juin 1871, précité.

**1321.** — ... Qu'il en est ainsi de celui qui achète d'un braconnier d'habitude du gibier tué la nuit et sur le terrain d'autrui. — Amiens, 13 janv. 1653, Beguin, [D. 53.2.172]

**1322.** — ... Et que celui qui a reçu et conservé, sachant leur provenance délictueuse, des œufs de perdrix, enlevés sur le terrain d'autrui, se rend complice par recel du délit prévu et puni par les art. 4 et 11, L. 3 mai 1844 (V. *suprà*, n. 1026 et s.). — Cass., 20 janv. 1877, précité. — Nîmes, 1er mars 1877, Rogier, [S. 77.1.285, P. 77.699, *ad notam*] — *Sic*, de Neyremand, p. 158 et s.; Dufour, n. 26, p. 25; Kencker, *Code de la chasse*, p. 251 et s.; Cival, p. 121 et s.; Leblond, n. 84; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 481.

**1323.** — Il en est ainsi de ceux qui achètent du gibier capturé à l'aide d'engins prohibés, et dont ils connaissaient la provenance. — Paris, 8 févr. 1862, précité. — Trib. Mantes, 27 déc. 1866, Foucault, [*Rép. for.*, t. 3, n. 534]

**1324.** — ... Et celui qui achète du gibier ne portant aucune trace de coup de feu, et révélant, au contraire, des traces visibles de collets ou autres pièges, est par là même présumé connaître la provenance délictueuse du gibier et n'est pas admis à invoquer sa bonne foi. — Trib. Blois, 10 nov. 1876, Sautereu, [D. 78.5.85]

**1325.** — Mais, en dehors de cette circonstance, le détenteur de gibier pris à l'aide d'engins prohibés ne pourrait être puni comme complice par recel qu'autant qu'il serait établi qu'il connaissait l'emploi de ces engins. — Cass., 16 nov. 1888, Debès, [S. 89.1.348, P. 89.1.821, D. 89.1.171] — Metz, 29 déc. 1864, Caye, [S. 65.2.344, P. 65.1254]

**1326.** — En tout cas, le tribunal saisi des conclusions du prévenu tendant à faire déclarer que l'achat du gibier même capturé à l'aide d'engins prohibés est absolument libre au moment où la chasse est permise, ne saurait condamner le prévenu sans répondre à ses conclusions. — Cass., 16 nov. 1888, précité.

**1327.** — De même, le fait de mettre en vente, de vendre, d'acheter ou de colporter du gibier tué en délit ne suffit pas à rendre le vendeur, l'acheteur ou le colporteur complices de ce délit. On ne peut dire, en effet, que ces personnes aient participé à l'infraction puisqu'elle était déjà commise lorsqu'elles sont entrées en possession du gibier pour le mettre en vente. — Bourges, 13 févr. 1868, précité.

**1328.** — On peut se rendre aussi complice d'un délit de chasse par aide et assistance. Spécialement, se rend complice du délit de transport de gibier en temps prohibé, celui qui aide le délinquant à charger le gibier sur ses épaules, en se chargeant à son tour du fusil. — Cass., 10 nov. 1864, précité. — *Sic*, de Neyremand, p. 437, n. 6.

**1329.** — ... Et l'expéditeur qui envoie du gibier dans un département où, même à son insu, la chasse n'était pas permise. — Rouen, 4 déc. 1873, Chalamel, [S. 74.2.238, P. 74.1003, D. 74.2.135]

**1330.** — ... Ainsi que le maître qui enverrait son domestique acheter ou vendre du gibier en temps prohibé ou le lui ferait transporter. — Nîmes, 1er mars 1877, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 447.

**1331.** — Quant au destinataire, le ministère public aurait à prouver qu'il a participé à l'envoi, soit en le demandant, soit tout au moins en l'acceptant.

**1332.** — Se rend ainsi complice d'un délit de chasse en temps de neige et en temps prohibé, celui qui aide le délinquant à battre une pièce de terre et à chercher sur la neige la piste d'un lièvre. — Lyon, 28 mars 1865, Lafay, [S. 66.2.195, P. 66.811, D. 66.2.34] — *Sic*, de Neyremand, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 157.

**1333.** — Se rend également complice, par aide et assistance, du délit de chasse commis par un braconnier, le loueur de voitures qui a loué à ce braconnier une voiture pour le transporter et l'attendre sur le lieu du délit, alors qu'il connaissait les agissements du braconnier et le motif de la location. — Trib. corr. Melun, 5 janv. 1881, Petit et Halfmayer, [S. 81.2.23, P. 81.223] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 158; Leblond, t. 2, n. 358.

**1334.** — ... Ainsi que celui qui fait le guet pour permettre aux délinquants de déguerpir à l'approche des agents de l'autorité. — Trib. Gap, 24 févr. 1881, [cité par Giraudeau, n. 158 *bis*]

**1335.** — Le propriétaire qui permet de chasser sur ses terres en temps prohibé se rend-il par là même complice de ceux qui usent de cette autorisation? Il a été jugé, à cet égard, que le propriétaire qui permet de chasser sur ses terres en temps prohibé, prête à cet effet ses gardes et ses piqueurs et assiste même à la chasse, mais seulement comme curieux, ne commet aucun délit. — Dijon, 28 nov. 1845, du Gardier, [P. 48.2.413, D. 46.2.5]

**1336.** — Cette solution nous paraît avoir été justement critiquée par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 116. Sans doute, on ne pourrait aller jusqu'à prétendre que le propriétaire du terrain sur lequel le délit a été commis doit être présumé complice par cela seul que, le pouvant, il ne s'est pas opposé à la perpétration du délit. Mais si des circonstances telles que celles qui avaient été relevées par l'arrêt, viennent démontrer que le propriétaire ne s'est pas borné à laisser faire, mais a favorisé l'accomplissement du délit, lequel sans lui n'aurait pu être commis, il se rend par là complice par aide et assistance.

**1337.** — La même distinction doit être faite à l'égard de celui qui prête son chien à un chasseur. Suivant les principes posés *suprà*, n. 258, il y aura complicité si on prouve chez le complice la *volonté* d'aider le délinquant à commettre un délit. Ainsi, par exemple, si le propriétaire du chien le prête sachant qu'il doit servir à une chasse en temps prohibé, il se rend complice du délit. Au contraire, s'il le prête en temps de chasse, mais qu'à son insu l'emprunteur pénètre avec ce chien sur un terrain garni de récoltes ou dépendant d'une chasse réservée, le propriétaire du chien ne devra pas être présumé, à moins de circonstances exceptionnelles, complice du délit. La même distinction doit être faite à l'égard de celui qui prête son fusil à un chasseur. — V. Rouen, 11 nov. 1875, [*Rép. for.*, t. 8, n. 57]

**1338.** — Nous avons *suprà*, n. 345 et s., distingué au point de vue de l'acte de chasse, entre les auxiliaires principaux et les auxiliaires subalternes. La même distinction a sa raison d'être en ce qui concerne la complicité. Suivant le rôle qu'ils jouent, les auxiliaires, en effet, sont coauteurs ou complices du délit. Ceux qui sont considérés comme accomplissant personnellement un

acte de chasse sont évidemment coupables du même délit que celui auquel ils prêtent leur concours. Quant aux autres, bien qu'ils ne prennent pas directement part à la capture du gibier, ils ne sont pas pour cela à l'abri de toute responsabilité pénale; quel que soit leur rôle, en effet, il est certain qu'ils concourent à l'accomplissement du délit par aide et assistance. — V. en ce qui concerne les traqueurs, notamment, *suprà*, n. 350. — Au surplus, il n'est pas inutile d'ajouter que les complices sont ceux-là seuls qui ont aidé à l'accomplissement de l'acte de chasse et non pas ceux qui se sont bornés à faire les actes préparatoires. — Liège, 14 juin 1881, Pierlot, [*Pasicr. belge*, 81.2.309] — V. pour cette distinction, *suprà*, n. 266 et s.

**1339.** — Remarquons, d'ailleurs, que si les règles ordinaires de la complicité peuvent, dans certaines circonstances, être appliquées en matière de chasse, il n'en saurait être ainsi lorsqu'il s'agit du colportage de gibier, ce fait constituant un délit spécial réprimé par des peines qui lui sont propres. — Bourges, 13 févr. 1868, Manjonnet, [S. 68.2.99, P. 68.456, D. 68.2.47]

**1340.** — En conséquence, l'achat, la vente ou le colportage du gibier, n'étant passibles d'aucune peine lorsqu'ils ont eu lieu en temps de neige (V. *suprà*, n. 1276), ne peuvent être poursuivis comme constituant un fait de complicité du délit commis par celui qui a chassé ce gibier dans le même temps. — Même arrêt.

**1341.** — On ne peut non plus considérer comme complice celui qui se borne à manger chez un tiers du gibier tué en délit. — Besançon, 17 mai 1865, [Recueil de cette cour, 1862-1865, p. 405] — V. *suprà*, n. 1223 et 1224.

**1342.** — Il va de soi qu'en cette matière comme en toute autre, le complice peut être condamné bien que l'auteur principal soit resté inconnu. — Trib. Mantes, 27 déc. 1866, Foucault, [*Rép. for.*, t. 3, n. 534] — Trib. Blois, 10 nov. 1876, Sarterea, [D. 78.5.85]

**1343.** — Pendant longtemps il a été jugé que les principes posés par les art. 66 et s., C. pén., relatifs au *discernement* du délinquant, ne pouvaient être étendus aux matières non prévues par le Code pénal et réprimées par des lois spéciales, et notamment aux délits de chasse. Mais aujourd'hui la doctrine contraire est généralement admise. — Cass., 3 janv. 1845, Bourthoumieux, [S. 45.1.467, P. 45.1.704, D. 45.1.79]; — 18 juin 1846, Bouilland, [S. 46.1.655, P. 46.2.323, D. 46.1.234]; — 3 févr. 1849, Drevet, [S. 49.1 665, P. 50.1.360, D. 50.5.59]; — 15 déc. 1870, Pillon de Saint-Philbert, [S. 71.1.39, P. 71.62, D. 70.1.447] — 19 avr. 1875, Roche, [D. 77.1.508] — Orléans, 19 oct. 1864, Pasquier, [S. 65.2.112, P. 65.491, D. 65.2.28] — Rouen, 11 nov. 1875, H..., [J. *Le Droit* du 9 janv. 1876] — Nîmes, 2 mars 1876, Dolmas, [*Gaz. des trib.*, 14 avr. 1876] — Poitiers, 15 mars 1878, X..., [*Gaz. des trib.* du 12 avr. 1878] — Nîmes, 25 nov. 1880, Bonnel, [*Gaz. des trib.* du 1er janv. 1881] — Trib. Carpentras, 27 déc. 1866, Bègue, [D. 67.3.22] — V. aussi Chardon, p. 312; Gillon et Villepin, n. 248 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 753; Leblond, n. 365; de Neyremand, p. 359; Berriat Saint-Prix, p. 243. — *Contrà*, Petit, t. 2, n. 763; Houël, n. 105.

**1344.** — Il en résulte que l'art. 66, C. pén., qui permet d'acquitter le mineur de seize ans qui a agi sans discernement, est applicable en matière de chasse. — Cass., 3 janv. 1845, précité.

**1345.** — Il en est de même de l'art. 69, qui ordonne de n'infliger au mineur de seize ans, coupable d'un délit commis avec discernement, que la moitié de la peine qu'il aurait encourue s'il eût été majeur. — Cass., 3 janv. 1845. précité; — 18 juin 1846, précité; — 3 févr. 1849, précité. — Colmar, 5 mai 1857, Simon, [S. 57.2.453, P. 58.21, D. 65.5.355]

**1346.** — Il en est ainsi alors même que la peine ainsi réduite atteindrait le taux des peines de simple police. — Cass., 3 janv. 1845, précité; — 3 févr. 1849, précité; — 18 juin 1846, précité; — 9 avr. 1875, précité. — Orléans, 19 oct. 1864, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 758; Leblond, n. 366. — *Contrà*, Colmar, 5 mai 1857, précité. — Ainsi, l'amende, en cas de chasse sans permis, peut être de 8 francs. — Cass., 9 avr. 1875, précité.

**1347.** — Du reste, le mineur de seize ans, même acquitté comme ayant agi sans discernement, n'en doit pas moins être condamné aux frais. — Trib. Carpentras, 27 déc. 1866, précité. ... Et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu. — Cass., 15 déc. 1870, précité.

**1348.** — Lorsqu'un tribunal condamne pour délit de chasse un mineur de seize ans, il doit constater expressément que le délinquant a agi avec discernement. — Cass., 9 avr. 1875, précité. — V. au surplus *infrà*, v° *Discernement*.

### Section II.

#### Constatation des délits.

**1349.** — Suivant l'art. 22 de la loi de 1844, les délits de chasse peuvent être constatés par procès-verbaux des maires et adjoints, commissaires de police, officiers, maréchaux-des-logis ou brigadiers de gendarmerie, gendarmes, gardes forestiers, gardes-pêche, gardes champêtres ou gardes assermentés des particuliers.

**1350.** — L'énonciation que donne l'art. 22, L. 3 mai 1844, des fonctionnaires autorisés à dresser procès-verbal en matière de chasse, n'est pas limitative. Ainsi les procureurs et les juges d'instruction peuvent dresser procès-verbal en cas de flagrant délit. — Berriat Saint-Prix, p. 209; Rogron, p. 228; Chardon, p. 371; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1007; Leblond, t. 2, n. 299.

**1351.** — Il en est de même de tous les officiers de police, auxiliaires du procureur de la République, et notamment des juges de paix.

**1352.** — Les maires et adjoints ne peuvent verbaliser que sur le territoire de leur commune; les commissaires de police que dans le canton où ils sont institués (art. 11 et s., C. instr. crim.). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1008; Menche de Loisne, n. 251.

**1353.** — Il en est de même des gardes champêtres et forestiers qui n'ont également qualité pour constater que les délits de chasse commis sur le territoire pour lequel ils sont assermentés (C. instr. crim., art. 16). — Circ. for., 30 oct. 1867, § 11.

**1354.** — Ainsi les gardes forestiers ne pourraient constater, ni les délits de chasse commis en plaine, la loi ne les chargeant que de la constatation des délits commis dans les bois et forêts... — Cass., 18 oct. 1827, Euvrard, [S. et P. chr.]; — 9 mai 1828, Maîtrejean, [S. et P. chr.] — *Contrà*, Metz, 29 mai 1819, Stand, [S. et P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1013; Petit, t. 2, n. 392; Berriat Saint-Prix, p. 214. — ... Ni le délit commis dans les propriétés rurales, et spécialement un pré ou un champ non enclavés dans les forêts. — Grenoble, 13 sept. 1834, Joubert, [P. chr.]

**1355.** — Mais dans cette limite ils ont non seulement le droit, mais le devoir de verbaliser, alors même que les bois soumis au régime forestier auraient été amodiés avec faculté pour l'adjudicataire de la chasse d'y préposer des gardes particuliers pour veiller à la conservation du gibier. Cette circonstance ne décharge pas les gardes forestiers de leurs obligations sur ce point (Circ. for., 31 déc. 1833). — Cass., 26 nov. 1845, Lagamme, [D. 45.1.224]

**1356.** — Le même principe de compétence est applicable aux gardes pêche, qui ne peuvent dresser procès-verbal qu'à raison des délits commis sur les fleuves et rivières confiés à leur garde. — Championnière, p. 147. — Ils ne pourraient donc constater les délits de chasse commis sur un terrain non soumis au régime forestier. — Orléans, 25 nov. 1847, Herent, [P. 48.1.243] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1014; Menche de Loisne, *loc. cit.* — *Contrà*, Martin, *Code de la pêche*, n. 214.

**1357.** — De même, les gardes messiers, gardes vignes, etc., n'ont qualité pour dresser procès-verbal que dans le lieu où ils exercent, et pendant l'époque que dure leur mission. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1015; Leblond, t. 2, n. 301; Berriat Saint-Prix, p. 212.

**1358.** — Les gardes particuliers ne peuvent non plus valablement constater que les délits commis sur les propriétés confiées à leur garde. — Cass., 4 mars 1828, Doucerain, [S. et P. chr.]

**1359.** — Le garde particulier d'une personne est donc sans qualité pour constater les délits commis au préjudice d'une autre personne. — Bruxelles, 31 mars 1825, S..., [P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1016.

**1360.** — Mais une nouvelle commission n'est pas nécessaire pour la surveillance des terrains achetés ou loués par le maître postérieurement à la nomination du garde particulier. — Caen, 18 nov. 1874, Lemoine, [*Rec. de Caen*, 1875, p. 195] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1017; Leblond, t. 2, n. 304.

**1361.** — Quant aux gendarmes, sous-officiers et officiers de gendarmerie, ils ont compétence dans toute la France pour cons-

tater les délits de chasse. — Duvergier, sur l'art. 22, p. 160; Rogron, p. 234; Petit, t. 2, n. 391; Chardon, p. 378; Gillon et Villepin, n. 391; Leblond, t. 2, n. 303; Jullemier, p. 135; Menche de Loisne, n. 251. — *Contra*, Faustin Hélie, *Instr. crim.*, t. 4, p. 306; Berriat Saint-Prix, p. 213.

**1362.** — Toutefois, ils ne peuvent dresser procès-verbal en dehors de leur territoire qu'à la condition d'être dans l'exercice de leurs fonctions, si, par exemple, ils reviennent de conduire un prisonnier. — Cass., 8 mars 1851, Desrivery, [D. 51.5.312] — Cons. d'Et., 7 juin 1851, Dudefoy, [S. 51.2.668, P. adm. chr., D. 51.3.58] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1010; Block, v° *Gendarme*, n. 9.

**1363.** — On doit assimiler aux gendarmes les gardes municipaux de Paris, qui peuvent, notamment, verbaliser pour délit de mise en vente, vente et colportage de gibier en temps prohibé. Mais les agents de police n'ont aucune qualité pour dresser des procès-verbaux de chasse. Ils ne peuvent qu'être entendus comme témoins. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1018; Berriat Saint-Prix, p. 212; Leblond, t. 2, n. 302.

**1364.** — Les employés des contributions indirectes et des octrois ont aussi le droit de rechercher dans les limites de leurs attributions respectives les délits de mise en vente, de vente, d'achat, de transport et de colportage du gibier pendant le temps où la chasse n'est pas permise. Mais là se trouve bornée la compétence de ces agents, et les procès-verbaux qu'ils dresseraient en dehors de cette compétence seraient frappés de nullité. « Ainsi, dit à titre d'exemple la circulaire du garde des sceaux, les employés des contributions indirectes, ne pouvant faire de visites chez les aubergistes qui se sont rachetés de l'exercice par un abonnement, n'auront pas le droit de s'y transporter pour y rechercher du gibier en temps prohibé ». — V. *suprà*, v° *Abonnement* (Contr. indir.). — Leblond, t. 2, n. 312; Berriat Saint-Prix, p. 215; Championnière, p. 148; Chardon, p. 371.

**1365.** — Toutefois, comme les débitants abonnés ou rédimés restent soumis à certaines vérifications, par exemple, lors de la reconnaissance des boissons avant la décharge des acquits-à-caution, ou au sujet des cartes à jouer, les employés peuvent opérer la saisie du gibier qu'ils pourraient découvrir dans ces visites, sans d'ailleurs avoir besoin de se livrer à aucune recherche. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1029.

**1366.** — Voici, d'ailleurs, comment le rapporteur à la Chambre des pairs expliquait le rôle des agents des contributions indirectes et de l'octroi : « Il ne s'agit pas, disait-il, de perquisitions nouvelles, de nouvelles visites domiciliaires. Les employés des contributions indirectes sont chargés de certaines recherches dans les lieux ouverts au public. Eh bien! lorsque, dans l'exercice de cette fonction, ils rencontreront l'espèce de délits que nous avons en vue d'atteindre, nous voulons qu'ils aient qualité pour la constater. Quant aux employés de l'octroi, ils sont les seuls qui aient mission de surveiller le transport. Ce ne sont pas les gendarmes ni les gardes qui, sur une route, pourront faire ouvrir des paniers et des carnassières pour voir s'il n'y a point de gibier. Ce sont les employés de l'octroi, et cette mission pour eux n'est point une mission nouvelle : avec ou sans la disposition que nous sollicitons, ces employés feront la visite; seulement, sans la disposition, ils ne constateraient pas le transport du gibier; avec la disposition, ils le constateront quand il y aura lieu. En résumé, nous n'imposons aux employés des contributions et des octrois ni devoirs nouveaux ni obligations nouvelles. Nous voulons seulement qu'ils aient qualité pour constater les contraventions matérielles à la loi, *lorsqu'ils en auront connaissance dans l'exercice de leurs fonctions*. Il n'y a donc là ni vexation pour le public, ni obligation nouvelle imposée à ces employés. »

**1367.** — Les préposés de l'administration des douanes ne sont pas directement appelés à verbaliser; mais ils doivent si du gibier est présenté à l'importation en France, en temps prohibé, en interdire l'entrée et en assurer la réexportation immédiate. Si, au contraire, il était présenté du gibier à un bureau de sortie, et si ce gibier était déclaré sous sa véritable dénomination pour l'*exportation* dans le temps de la prohibition locale de la chasse, les employés devraient faire immédiatement conduire le déclarant devant le maire, lequel verbaliserait, s'il y avait lieu (Circ. du direct. gén. des douanes, 30 juin 1844).

**1368.** — Sur les modes de preuve autorisés et les conditions de validité des procès-verbaux, dressés pour la constatation des délits de chasse, V. *infrà*, n. 1839 et s.

**1369.** — Quels sont les pouvoirs des agents chargés de rechercher les délits de chasse?

**1370.** — Aux termes de l'art. 25, L. 3 mars 1844, « les délinquants ne pourront être *saisis ni désarmés*, néanmoins... s'ils refusent de faire connaître leurs noms, ou s'ils n'ont pas de domicile connu, ils seront conduits immédiatement devant le maire ou le juge de paix, lequel s'assurera de leur individualité. »

**1371.** — Cette disposition est presque textuellement empruntée aux art. 5 et 7 de la loi de 1790, qui elle-même n'avait fait que reproduire la jurisprudence antérieure. « Les gardes, dit Henriquez (p. 51), ne doivent jamais entreprendre de désarmer un chasseur; cette voie de fait leur est absolument interdite, à cause des accidents qu'une résistance naturelle pourrait occasionner; ils doivent se contenter de dresser leur procès-verbal, et, quand il leur arrive d'ôter le fusil à un chasseur, il n'y a pas lieu à le condamner à l'amende résultant du fait de chasse ». — Arr. 31 juill. 1705, [*J. des audiences*] — On cite même plusieurs jugements de la Table de Marbre qui, dans de pareilles circonstances, ont condamné les gardes à restituer les fusils saisis, et un arrêt du 4 oct. 1785, qui a condamné à 600 fr. de dommages-intérêts des gardes qui, sous prétexte qu'ils soupçonnaient quelqu'un d'être braconnier, l'avaient *fouillé* et *arrêté*.

**1372.** — La loi de 1844 a consacré les mêmes principes. Il en résulte qu'un agent de la force publique qui chercherait à arrêter ou désarmer par la force un chasseur auquel aucun autre délit n'est reproché, commettrait un abus de pouvoir autorisant le chasseur à résister, et de nature à placer l'agent lui-même sous le coup des dispositions de l'art. 186, C. pén. — V. *suprà*, v° *Abus d'autorité*, n. 18 et s.

**1373.** — Il a même été jugé que les coups portés par un chasseur à un agent de la force publique qui cherche à le désarmer par violence, doivent être considérés comme la suite d'une légitime défense et ne constituent ni crime, ni délit. — Liège, 5 avr. 1826, Beck, [S. et P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1051.

**1374.** — ... Que les menaces et violences employées par un chasseur pour recouvrer le fusil indûment saisi entre ses mains, ne constituent pas le délit de rébellion. — Trib. Chambéry, 16 févr. 1877, P..., [*France judiciaire*, 77.2.500] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1052; Leblond, n. 325 *in fine*.

**1375.** — ... Qu'il y a abus de pouvoir de la part d'un maire et de la part des gardes-forestiers, qui se permettent de fouiller un individu sur le seul motif qu'il est soupçonné d'avoir commis un délit de chasse; que, par suite, la résistance qui leur est opposée avec violence et voies de fait par l'individu soupçonné, ne constitue pas la rébellion. — Amiens, 12 mai 1827, Gaffet, [S. et P. chr.]

**1376.** — On sait, toutefois, qu'il y a difficulté sur le point de savoir si la résistance envers les fonctionnaires publics, même à un acte illégal, constitue ou non le délit de rébellion. Aussi la Cour de cassation a-t-elle, en matière de chasse, condamné pour rébellion le chasseur qui avait résisté par la violence, soit au moment où on cherchait à le désarmer, même illégalement... — Cass., 16 mars 1817, [D. *Rép.*, v° *Rébellion*, n. 37-1°] — ... soit alors qu'on voulait fouiller les sacs dont il était porteur. — Cass., 26 févr. 1829, [D. *Rép.*, v° *Rébellion*, n° 37-5°] — V. *infrà*, v° *Rébellion*.

**1377.** — La prohibition faite par l'art. 25, L. 3 mai 1844, de désarmer l'auteur d'un délit de chasse est absolue; elle s'applique non seulement au désarmement opéré par violence, mais encore au désarmement par surprise durant le sommeil du chasseur. — Grenoble, 11 mars 1879, Loubat, [S. 80.2.173, P. 80.681 et la note, D. 80.2.75]

**1378.** — Mais si le chasseur refuse de faire connaître son identité, la loi de 1844 autorise l'agent à le conduire, même par la contrainte, devant un magistrat chargé de l'interroger.

**1379.** — Le refus par un individu surpris en délit de chasse de déclarer son nom et son domicile à un garde particulier, et de le suivre devant le maire ou le juge de paix, autorise le garde à employer la force pour vaincre sa résistance. — Bourges, 14 avr. 1853, Dupont, [S. 53.2.720, P. 53.2.41, D. 54.2.188] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 416; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1054; Menche de Loisne, n. 252. — Et dans ce cas, la tentative, de la part du garde, de s'emparer du gibier que le délinquant a laissé tomber dans la lutte, en admettant qu'elle excédât son droit, n'est pas de nature à légitimer le fait de celui-ci d'avoir menacé le garde de son fusil en le couchant en joue; en conséquence, une pareille menace

constitue le délinquant en état de rébellion avec armes. — Même arrêt.

**1380.** — Encore faut-il, pour autoriser l'arrestation, qu'elle se base sur un délit constaté par l'agent verbalisateur et non sur le simple soupçon que le chasseur se disposait à commettre un délit de chasse. — Bourges, 18 mars 1869, Schneider, [D. 74.5.71]

**1381.** — On doit assimiler au refus de faire connaître son identité le fait de donner un nom paraissant faux. — Berriat Saint-Prix, p. 223; Leblond, n. 323; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.;* Menche de Loisne, *loc. cit.;* Rogron, p. 254.

**1382.** — Dans le cas exceptionnel prévu par la seconde partie de l'art. 25 de la loi de 1844 (refus de faire connaître son nom), le droit des agents ne va pas jusqu'à *désarmer* le chasseur; il consiste seulement à *le conduire* devant l'autorité locale. M. Berriat Saint-Prix (p. 223) pense néanmoins que le droit de désarmement existerait en cas de résistance de la part du chasseur : « Laisser des armes, dit-il, à un homme qui vient de méconnaître les agents de la force publique et de commettre un délit en leur résistant, me paraîtrait une anomalie étrange »; mais cette interprétation est contraire aux explications données devant la Chambre des députés, et que M. Crémieux résumait en ces termes au nom de la commission : « Le mot *conduit* veut dire qu'on peut contraindre le chasseur, *sans le désarmer*, à se rendre devant l'officier municipal; c'est la répétition des art. 5 et 7 de la loi de 1790, dont l'un *défend le désarmement* et l'autre autorise l'*arrestation* » (*Moniteur*, 20 févr. 1844, p. 372). — *Contrà*, Leblond, n. 324. — Il faut toutefois excepter le cas où le délinquant chercherait à user de son arme contre le garde. — Rogron, p. 254; Chardon, p. 394; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1055.

**1383.** — Mais si le chasseur conduit devant le juge de paix ou le maire ne pouvait ou ne voulait établir son identité, et que son transfert devant le procureur de la République eût dû être ordonné, son désarmement, suivant quelques auteurs, serait alors légal. — Championnière, p. 150; Berriat Saint-Prix, p. 223; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1384.** — Les agents de l'autorité qui doivent conduire les délinquants devant le maire ou le juge de paix d'après l'art. 25, L. 3 mai 1844, n'ont pas le choix entre ces magistrats. Le délinquant doit être conduit devant le maire dans tous les cas où le juge de paix ne réside pas dans la commune où a été dressé le procès-verbal. — Berriat Saint-Prix, *loc. cit.;* Leblond, n. 325.

**1385.** — En thèse générale, le maire ou le juge de paix n'aurait pas le droit de retenir le délinquant captif; le droit des magistrats se borne à s'assurer de l'individualité du délinquant; cette justification faite, le chasseur ne pourrait plus être retenu sous peine de détention arbitraire (C. pén., art. 114 et s.). — Gillon et de Villepin, n. 419.

**1386.** — Il faut remarquer que la défense d'arrêter un chasseur s'applique à celui qui est porteur d'engins ou autres instruments de chasse prohibés, comme aux autres. — En ce qui concerne les perquisitions relatives à la détention présumée d'engins prohibés, V. *infrà*, n. 1508 et s.

**1387.** — S'il n'est pas permis d'arrêter un chasseur, il n'est pas permis davantage de pénétrer dans son domicile pour y constater un prétendu délit de chasse. Et on doit entendre par domicile non seulement l'habitation elle-même, mais les enclos qui en dépendent.

**1388.** — Un délit de chasse commis à l'intérieur d'un enclos attenant à l'habitation ne peut donc être poursuivi et puni, que si le procès-verbal qui en est dressé établit que le délit a été constaté de l'extérieur et indépendamment de toute introduction non autorisée dans l'enclos. — Limoges, 5 mars 1857, Brock, [S. 57.2.282, P. 58.1012, D. 57.2.124]

**1389.** — Mais, en pareil cas, le procès-verbal dressé par les gendarmes ne pourrait être argué de nullité en ce que, pour constater le délit, ils se seraient introduits sur le terrain où il se commettait, si cette introduction n'avait eu lieu que par l'ouverture de la brèche. On ne saurait voir là une violation de domicile. — Nîmes, 28 mars 1867, Rouvier, [S. 67. 2.120, P. 67.556, D. 67.2.175] — En vain le propriétaire de ce terrain exciperait-il de ce que le voisin, dont la propriété, également entourée de murs, ne communiquerait qu'avec la sienne et par la brèche pratiquée dans le mur de séparation, l'aurait autorisé à chasser chez lui. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 1059.

**1390.** — De même, un garde champêtre ne contrevient en rien aux dispositions de l'art. 16, § 3, C. instr. crim., lorsque, pour faire les constatations nécessaires à la rédaction d'un procès-verbal de délit de chasse, il s'introduit, sans rencontrer d'ailleurs aucune opposition de la part du propriétaire, dans une hôtellerie ouverte à tout le monde et où se trouvait le délinquant. — Cass., 25 nov. 1882, Delamarre, [S. 83.1.141, P. 83.1.317]

**1391.** — En ce qui concerne la recherche et la saisie du gibier tué en temps prohibé, V. *suprà*, n. 1284 et s.

**1392.** — L'art. 10, L. 3 mai 1844, est ainsi conçu : « Des ordonnances royales détermineront la gratification qui sera accordée aux gardes et gendarmes rédacteurs des procès-verbaux ayant pour objet de constater les délits de chasse. »

**1393.** — Nous avons dit *suprà*, v° *Amende*, n. 535 et s., quels agents ont droit à la gratification, quelle en est la quotité, comment le paiement en est assuré. Nous n'avons pas à revenir sur ces différents points.

**1394.** — Rappelons seulement que sont exclus du droit à la gratification les gardes généraux des forêts, les employés des octrois, les sous-officiers de gendarmerie, les maires et adjoints (Circ. 22 juill. 1851). — Championnière, p. 79; Berriat Saint-Prix, p. 103; Gillon et Villepin, n. 229; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 738; Petit, t. 2, p. 869 et s.; Camusat-Busserolles, p. 104; Viel, p. 46.

**1395.** — L'art. 4, Ord. 5 mai 1845, encore aujourd'hui en vigueur, ajoute qu'il ne pourra être alloué qu'une seule gratification, alors même que plusieurs agents auraient concouru à la rédaction du procès-verbal constatant le délit. Il en serait de même si le procès-verbal constatait un double délit contre un seul individu. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 736.

**1396.** — Mais s'il y a plusieurs prévenus et s'ils sont condamnés à des amendes séparées, il doit y avoir autant de gratifications que d'amendes (Circ. min. fin., 20 sept. 1823). — Leblond, n. 176; Berriat Saint-Prix, p. 102 et s.; Petit, t. 2, n. 882 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1397.** — Il faut d'ailleurs qu'il y ait condamnation pour donner droit à une gratification. — Chenu, p. 182. — Il ne suffit même pas qu'il y ait eu condamnation; il faut que cette condamnation ait été prononcée au vu du procès-verbal. Si donc le prévenu n'est pas poursuivi, s'il est acquitté, ou si, le procès-verbal étant annulé, il est condamné sur les dépositions des témoins, aucune gratification n'est due. Toutefois, elle est due lorsque le prévenu est acquitté comme ayant agi sans discernement (V. *suprà*, n. 1344). Au surplus, la gratification est due dès qu'il y a condamnation quels que puissent être les événements ultérieurs. La grâce totale ou partielle accordée au condamné ou l'impossibilité de recouvrer l'amende n'exercent aucune influence sur l'exigibilité de la gratification accordée aux agents verbalisateurs.

**1398.** — Une circulaire du 22 juill. 1851, § 9, décide que la gratification doit être accordée lors même que le prévenu est condamné aux frais sans amende. Et d'après une autre circulaire du directeur général des forêts, en date du 11 janv. 1862, [S. 62.2.576], la transaction avant jugement sur la poursuite d'un délit de chasse commis dans un bois soumis au régime forestier ne porte aucune atteinte au droit du rédacteur du procès-verbal à la gratification. — Il y a donc lieu de réserver, dans la transaction, la somme nécessaire au paiement de cette gratification (Circ. for., 30 oct. 1867). — De Neyremand, p. 321, n. 6; Leblond, n. 176. — V. *infrà*, n. 1790 et s.

**1399.** — La gratification est due alors même que l'agent n'aurait pas surpris le chasseur en flagrant délit, mais se serait borné à recevoir la déclaration des témoins du délit, et à en dresser procès-verbal. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 737.

### Section III.

#### Des peines.

**1400.** — La loi de 1844, dans ses art. 11, 12 et 13, divise les différents délits qui peuvent être commis en matière de chasse, en trois catégories distinctes, punies, suivant leur gravité, de peines variables et progressives.

**1401.** — Le projet de loi de 1886 n'avait pas modifié sur ce point l'échelle des peines telle que la loi de 1844 l'a établie. Elle répond, en effet, assez exactement au degré de criminalité de l'agent dans chacun des faits prévus.

§ 1. *Première classe de délits et pénalités.*

**1402.** — Le législateur s'occupe tout d'abord, dans l'art. 11, des délits d'une gravité moindre. Sont punissables, aux termes de cet article, d'une amende de 16 à 100 francs : 1° ceux qui auront chassé sans permis de chasse ; 2° ceux qui auront chassé sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire; 3° ceux qui auront contrevenu aux arrêtés des préfets concernant les oiseaux de passage, le gibier d'eau, la chasse en temps de neige, l'emploi des chiens lévriers et aux arrêtés concernant la destruction des oiseaux et celle des animaux nuisibles et malfaisants; 4° ceux qui auront pris ou détruit, sur le terrain d'autrui, des œufs ou couvées de faisans, de perdrix ou de cailles; 5° les fermiers de la chasse, soit dans les bois soumis au régime forestier, soit sur les propriétés dont la chasse est louée au profit des communes ou établissements publics, qui auront contrevenu aux clauses et conditions de leurs cahiers des charges relatives à la chasse. Nous allons passer successivement en revue chacun de ces délits.

**1403.**— I. L'art. 11 punit tout d'abord le fait de chasser sans permis de chasse.

**1404.** — Nous avons expliqué *suprà*, n. 597 et s., tout ce qui est relatif à l'obligation du permis de chasse, quelles personnes y sont astreintes, quels actes de chasse en exigent l'obtention préalable, à dater de quel moment et jusqu'à quel jour le chasseur est admis à en invoquer le bénéfice. Nous n'avons pas à revenir sur tous ces points qui ont été suffisamment exposés. Il nous suffira de faire remarquer que la violation des règles que nous avons développées, à cet égard, trouve sa sanction dans l'art. 11, § 1, L. 3 mai 1844, et est puni, par conséquent, d'une amende de 16 à 100 francs.

**1405.** — II. *Chasse sur le terrain d'autrui.* — Nous avons vu *suprà*, n. 41 et s., que le droit de chasse était un droit attaché à la possession du sol, autrement dit un attribut du droit de propriété. Il en résulte nécessairement qu'en principe celui-là seul a le droit de s'y livrer qui l'exerce sur son propre terrain, et que le fait du chasseur pénétrant, pour chasser, sur une propriété qui ne lui appartient pas commet une violation du droit d'autrui, que la loi ne pouvait laisser impunie.

**1406.** — Trois conditions sont nécessaires pour qu'il y ait délit. Il faut que le prévenu ait chassé; qu'il ait chassé sur le terrain d'autrui; qu'il ait chassé sans le consentement du propriétaire.

**1407.** — Il n'est pas douteux qu'il ne peut y avoir délit de chasse sur le terrain d'autrui que s'il s'y est accompli des actes de chasse.

**1408.** — La présence non autorisée du chasseur sur le terrain d'autrui, en attitude de chasse, suffit pour l'établir en contravention, à moins qu'il ne prouve que son but, en pénétrant sur ce terrain, n'était ni de rechercher, ni d'atteindre le gibier. — V. sur l'attitude de chasse, *suprà*, n. 275 et s.

**1409.** — Mais le délit serait mieux caractérisé encore si le chasseur, posté sur un fonds dont la chasse ne lui appartient pas, était surpris au moment où il tirerait une pièce de gibier arrêtée ou passant sur ce même fonds.

**1410.** — Nous avons vu que le chasseur peut pénétrer sur une propriété privée pour y capturer le gibier soit mort, soit forcé, si l'animal est à bout de forces, à un point tel qu'il ne puisse plus s'échapper et qu'il soit considéré comme tombé d'ores et déjà en la puissance du chasseur. Il ne saurait donc y avoir dans ce fait qu'une simple contravention de police pour passage sur le terrain d'autrui, et non un délit de chasse. — Poitiers, 7 août 1889, de Campagne et autres, [S. 90.2.29, P. 90.1.208] — V. *suprà*, n. 395 et s., 450 et s.

**1411.** — Mais commettent, au contraire, le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans autorisation, les chasseurs qui, au cours d'une chasse à courre ayant pour objet la poursuite d'un cerf, ont traversé la propriété, si le cerf était alors loin d'être sur ses fins et n'a été atteint qu'à une certaine distance de ce terrain. — Même arrêt.

**1412.** — C'est à celui qui a été surpris en attitude de chasse, à l'attente d'une pièce de gibier poursuivie par ses chiens sur le terrain d'autrui, à faire la preuve que la pièce de gibier ainsi poursuivie avait été tout d'abord assez grièvement blessée par lui pour ne plus pouvoir lui échapper. — Paris, 18 mars 1882, Merlin, [S. 82.2.187, P. 82.1.926, D. 84.5.54]

**1413.** — V. au surplus, sur le droit du chasseur de pénétrer sur le terrain d'autrui soit pour s'emparer d'une pièce de gibier abattue, soit pour y poursuivre un animal sur ses fins, *suprà*, n. 415 et s., et sur les faits qui doivent être considérés comme constituant des actes de chasse sur le terrain d'autrui, *suprà*, n. 246 et s., 803 et s.

**1414.** — Il faut, en second lieu, avoir chassé sur le terrain d'autrui. Par exemple, le propriétaire qui, après avoir cédé sans réserve le droit de chasse sur sa propriété, s'avise d'y chasser lui-même ne tombe pas sous le coup de l'art. 11 de la loi de 1844. — Rouen, 7 mai 1881, de Cairon, [S. 81.2.252, P. 81.1.1239, D. 83.5.63] — Paris, 12 févr. 1884, Rigoulot, [S. 84.2.95, P. 84.1.499, D. 84.5.57] — La raison en est qu'il n'a pas chassé *sur le terrain d'autrui.* Il est vrai que cette solution a été contestée. — Colmar, 1er oct. 1867, Schmitt, [S. 68.2.249, P. 68.980] — Trib. Meaux, 15 juin 1877, [*J. de dr. crim.*, 1877, p. 326] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 763; Camusat-Busserolles, p. 41 et s.; Berriat Saint-Prix, p. 129; Gillon et Villepin, n. 266; de Neyremand, p. 284; Leblond, t. 1, n. 203; Menche de Loisne, n. 146. — Mais nous croyons que c'est là faire une confusion entre l'inexécution d'une obligation civile, de nature à ouvrir une action en dommages-intérêts, et l'accomplissement d'un délit, qui suppose la violation d'un texte formel. — Rogron, p. 34; Championnière, p. 13; Lavallée et Bertrand, p. 43.

**1415.** — Nous en dirons autant du nu-propriétaire qui se permet de chasser sur son terrain soumis à un usufruit, bien que le droit de chasser appartienne exclusivement à l'usufruitier. — Championnière, p. 13 et 23; Rogron, p. 34. — *Contrà*, Leblond, t. 1, n. 204.

**1416.** — Ce n'est pas non plus le fait de pénétrer sur le terrain d'autrui sans autorisation que réprime la loi de 1844, mais bien le fait d'y exercer le droit de chasse au mépris des droits du propriétaire. Il en résulte que le délit existe, dès lors que la chasse est pratiquée sur le terrain d'autrui, sans qu'il soit nécessaire d'y pénétrer. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 227.

**1417.** — Il faut, en troisième lieu, que la chasse ait été pratiquée sur le terrain d'autrui *sans le consentement du propriétaire.* Celui-ci, en effet, nous l'avons dit, a la faculté de transmettre ses droits à cet égard. — En ce qui concerne les cessions, locations et permissions de chasse, V. *suprà*, n. 81 et s., et n. 834 et s.

**1418.** — Il faut, disons-nous, que la chasse ait été pratiquée sur le terrain d'autrui *sans le consentement du propriétaire.* On doit entendre ces mots *rigoureusement.* Dès lors que le propriétaire du sol a donné l'autorisation, eût-il cédé lui-même son droit de chasse, il n'y a pas délit de la part du permissionnaire. Il peut évidemment y avoir lieu, de la part du locataire ou cessionnaire du droit de chasse, de réclamer des dommages-intérêts, mais nous ne croyons pas qu'une poursuite pénale puisse être, dans ce cas, utilement exercée contre le chasseur.

**1419.** — Cette solution a été contestée. Il a été jugé, en effet, qu'au cas où un propriétaire, en vendant sa propriété, a formellement stipulé, au profit du locataire de la chasse, le maintien du bail antérieurement consenti, l'acquéreur, tenu de respecter le bail consenti par le précédent propriétaire, ne peut autoriser un tiers à chasser sur le terrain dont la chasse est louée, et que l'autorisation par lui donnée ne saurait mettre ce tiers à l'abri des poursuites pour délit de chasse intentées à la requête du locataire de la chasse. — Douai, 10 févr. 1890, Dallongeville, [S. et P. 92.2.113]

**1420.** — Cela nous paraît très-contestable. Deux éléments sont nécessaires pour constituer le délit : l'élément matériel et l'élément intentionnel. Il faut qu'il y ait fait de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire; et il faut que le délinquant ait agi volontairement (V. *suprà*, n. 258). Or, est-ce que la permission formelle donnée par le propriétaire n'est pas exclusive tout à la fois et de la volonté de chasser *sans le consentement du propriétaire* et du fait de chasser sans ce consentement? Donc l'élément intentionnel et l'élément matériel font également défaut, et l'art. 11 de la loi de 1844 n'est applicable ni dans son esprit, ni dans son texte.

**1421.** — L'arrêt de Douai, précité, donne un très-mauvais motif, quand il dit que l'acquéreur « ne pouvait céder un droit qu'il ne possédait pas lui-même ». — La question n'est pas de savoir si un propriétaire qui a cédé le droit de chasse sur sa propriété a le droit d'autoriser un tiers à chasser : la négative est évidente! Mais la question est de savoir quelle sera la sanc-

tion, et si le fait de chasse entraînera l'application d'une peine, bien qu'il ait eu lieu *avec le consentement du propriétaire*, et qu'on soit en dehors des termes de l'art. 11 de la loi de 1844, ou s'il pourra seulement ouvrir une action en dommages-intérêts contre celui qui « était tenu de procurer au cessionnaire la jouissance exclusive du droit de chasse. »

**1422.** — Nous avons dit (*suprà*, n. 155) que la permission de chasse, pour être valable, n'a pas besoin d'être donnée en termes exprès; il suffit que l'intention de la personne investie de la jouissance du droit de chasse, de laisser chasser sur ses terres, soit évidente. Cependant, il ne faudrait pas aller jusqu'à dire, avec certains auteurs, que le consentement du propriétaire du terrain sur lequel la chasse a lieu, doit toujours être présumé et que cette présomption subsiste tant qu'il n'existe pas de motif fondé de supposer une intention contraire. En effet, la loi exige, pour qu'on puisse chasser sur le terrain d'autrui, le consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit. Si certaines circonstances peuvent faire supposer que le propriétaire a donné son assentiment aux actes de chasse, il n'en faut pas moins que sa volonté se soit manifestée par des signes non douteux; on ne saurait considérer comme un consentement même tacite, son abstention ou son silence. Conséquemment, un individu, poursuivi à la requête du propriétaire, pour avoir chassé sur un terrain qui ne lui appartenait pas, ne serait pas reçu à alléguer, pour sa défense, qu'aucun garde n'avait été préposé à la surveillance de cette propriété, qu'aucun écriteau n'avait été placé pour indiquer que la chasse était réservée, ou qu'aucun avis n'avait été publié à ce sujet. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 217. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 8, p. 11; Berriat Saint-Prix, p. 12; Championnière, p. 93; Petit, t. 1, p. 331.

**1423.** — L'ayant-droit à la chasse qui accorde une permission de chasse, en termes exprès, à un tiers, est libre d'imposer à celui-ci les conditions et les restrictions qui lui conviennent. Il lui est loisible, notamment, de limiter la faveur qu'il entend faire, à certaines époques de l'année, ou de spécifier que le permissionnaire ne pourra tuer que certaines espèces de gibier ou ne pourra chasser que sur certaines propriétés ou sur les terres d'une certaine nature. Le bénéficiaire de la permission qui violerait les conditions ainsi fixées, s'exposerait à des poursuites et à une condamnation pour chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. — Paris, 7 déc. 1844, Legoux, [D. 44.4.81] — Trib. corr. Falaise, 19 déc. 1879, [*Rec. de Caen et de Rouen*, 1880.20] — *Sic*, Championnière, p. 95; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 212.

**1424.** — D'ailleurs, la permission accordée en termes généraux et sans exception ni réserve, confère au permissionnaire le droit de chasser toute espèce de gibier sans distinction, pendant tout le temps compris entre l'ouverture et la clôture de la chasse et sur toutes les terres appartenant à celui qui l'a donnée. — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 211.

**1425** — Le propriétaire qui autorise un tiers à chasser sur ses terres, mais en exceptant certaines parcelles de l'autorisation, doit lui indiquer ou lui faire indiquer très-exactement les parcelles exceptées. L'erreur commise par lui ou par son garde dans ces indications profiterait au permissionnaire, en ce sens qu'il ne serait point passible de peines correctionnelles pour avoir chassé sur les parcelles non comprises dans la permission, mais qui lui auraient été désignées comme telles. Il serait injuste, en effet, de lui faire supporter les conséquences de la faute commise par le propriétaire ou par son préposé; d'ailleurs, on peut soutenir que la désignation des terres réservées comme terres abandonnées constitue, quoique faite par erreur, une manifestation suffisante du consentement en ce qui les concerne. — Trib. corr. Yvetot, 17 déc. 1867, Hertel, [*Rec. de Rouen*, 1867.312] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 215.

**1426.** — L'individu poursuivi pour avoir chassé sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, doit être acquitté, s'il justifie, à un moment quelconque de la procédure, que ce consentement lui a été donné antérieurement à l'acte incriminé. Cette justification peut résulter de la production d'une déclaration ou d'une attestation écrite, délivrée par l'ayant-droit à la chasse, même postérieurement au fait de chasse ou à l'ouverture de l'instruction, établissant que l'autorisation avait été donnée verbalement avant que le prétendu délit n'eût été commis. La production d'une attestation de ce genre, délivrée après la décision de première instance, pourrait être faite utilement devant la cour d'appel; quoique tardive, elle serait de nature à motiver l'infirmation du jugement de condamnation et l'acquittement du prévenu. — Cass., 6 mars 1846, Gonet, [S. 46.1.509, P. 46.2.155, D. 46.1.168]; — 13 mars 1854, de Beauséjour, [S. 54.1.299, P. 56.1.168, D. 54.1.162] — Orléans, 10 mars 1846, Campagne, [D. 46.2.71] — *Sic*, de Neyremand, p. 254, n. 33 *bis*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 207.

**1427.** — Toutefois, il appartient aux tribunaux d'apprécier, suivant les circonstances, la valeur des attestations produites devant eux; ils ont le devoir d'examiner la sincérité des certificats qui leur sont présentés, et de ne tenir aucun compte de ceux qui leur paraîtraient avoir été délivrés par pure complaisance. — Colmar, 16 nov. 1869, de Beudelé et autres, [rapporté par M. de Neyremand, p. 257] — *Sic*, de Neyremand, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1428.** — Quoi qu'il en soit, il est indispensable que le consentement ait été donné antérieurement à l'acte de chasse qui fait l'objet des poursuites, pour que le prévenu puisse bénéficier d'un acquittement. Il est de principe, en effet, que, pour apprécier la nature délictueuse d'un acte, il faut se reporter au moment où il a été commis; s'il présentait, à cette époque, les caractères constitutifs d'un délit, la condamnation de l'inculpé s'impose; les juridictions répressives n'ont pas à tenir compte des circonstances ultérieures, car celles-ci ne peuvent avoir pour effet de modifier la nature du fait incriminé. Si donc, au moment où s'est produit le fait de chasse sur le terrain d'autrui, le consentement du propriétaire n'avait point encore été donné, soit expressément, soit tacitement, le chasseur ne se trouvant point alors couvert par une autorisation régulière, devrait être condamné, malgré une permission délivrée après coup. — Cass., 2 janv. 1862, Abadie, [P. 62.647, D. 62.1.400] — Besançon, 21 nov. 1856, Ravier, [*Rec. de Besançon*, 1853-1857.307] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 213.

**1429.** — C'est au prévenu, s'il veut échapper à une condamnation, à rapporter la preuve qu'une autorisation lui avait été donnée antérieurement à l'acte de chasse, car, ainsi qu'il a été dit, le consentement ne se présume pas. En admettant même que ce consentement puisse se présumer, cette présomption tomberait devant la plainte du propriétaire ou devant les poursuites intentées par son ordre. — Orléans, 10 mars 1846, précité. — Dijon, 15 janv. 1873, Dauvé, [S. 73.2.280, P. 73.1216, D. 74.2.92] — V. Cassassoles, p. 260.

**1430.** — III. L'amende de 16 à 100 fr. est également applicable, aux termes du même art. 11, n. 3, à « ceux qui auront contrevenu aux arrêtés des préfets concernant les oiseaux de passage, le gibier d'eau, la chasse en temps de neige, l'emploi des chiens lévriers, ou aux arrêtés concernant la destruction des oiseaux et celle des animaux nuisibles ou malfaisants. »

**1431.** — Nous avons vu *suprà*, n. 517 et s., 976 et s., 1008 et s., quels étaient les pouvoirs des préfets, en pareille matière. Nous n'avons pas à y revenir. Tout arrêté pris dans les limites que nous avons indiquées trouve sa sanction dans l'art. 11, § 3.

**1432.** — Il résulte des derniers mots de ce paragraphe, et il a été jugé, avec raison, que les infractions aux arrêtés préfectoraux qui déterminent les conditions dans lesquelles une battue peut avoir lieu, tombent sous l'application de l'art. 11, L. 3 mai 1844, et non pas sous celle de l'art. 471, § 15, C. pén. — Besançon, 21 juin 1877, Jeannin, [S. 78.2.165, P. 78.712, D. 78.2.237] — V. *infrà*, v° *Destruction d'animaux malfaisants et nuisibles*.

**1433.** — Il en est de même de l'arrêté par lequel le préfet, afin de prévenir la destruction du jeune gibier et des œufs et couvées, interdit aux propriétaires de chiens de laisser errer ces animaux, soit dans les bois, soit dans la plaine pendant tout le temps où la chasse est prohibée. L'infraction à cet arrêté constitue, non pas une contravention à un arrêté légalement pris, punie et réprimée par l'art. 471, n. 15, C. pén., mais le délit prévu et puni par l'art. 11-3°, L. 3 mai 1844. — Dijon, 16 nov. 1890, Prince de Joinville, [S. 91.2.157, P. 91.1.888, D. 91.2.158] — V. *suprà*, n. 1019 et s.

**1434.** — Par suite, lorsque dans un département où le préfet a pris un tel arrêté, un chien a été trouvé dans une forêt chassant un chevreuil, le tribunal correctionnel est compétent pour connaître des poursuites dirigées contre le propriétaire de ce chien. — Même arrêt.

**1435.** — IV. D'après le n. 4 de l'art. 11, la même pénalité de 16 à 100 fr. d'amende est applicable à ceux qui auront pris

ou détruit sur le terrain d'autrui des œufs ou couvées de faisans, de perdrix ou de cailles.

**1436.** — Nous avons vu *suprà*, n. 1026 et s., en donnant le commentaire de l'art. 4, dans quels cas le fait de détruire les œufs et les couvées de faisans, perdrix et cailles était considéré comme licite ou comme ayant eu lieu sur le terrain d'autrui, contrairement aux dispositions de la loi. Nous n'avons qu'à renvoyer, sur ce point, aux explications déjà données.

**1437.** — Nous rappelons que l'art. 11, § 4, en ne parlant que des couvées de faisans, perdrix et cailles, a un caractère limitatif et ne s'applique pas aux couvées d'autres oiseaux. — Berriat Saint-Prix, p. 43. — V. aussi Camusat-Busserolles, p. 67; Leblond, n. 233.

**1438.** — Il appartient, d'ailleurs, aux préfets de prendre des arrêtés interdisant l'enlèvement des couvées autres que celles de faisans, perdrix et cailles. Et, dans ce cas, le fait de contrevenir à un tel arrêté tombe directement sous le § 3, art. 11, L. 3 mai 1844, et est puni de 16 à 100 fr. d'amende, et non sous l'art. 12, alors même qu'il aurait été accompli en temps prohibé. — V. *suprà*, n. 1032 et 1033.

**1439.** — V. Enfin, le § 5, art. 11, L. 3 mai 1844, édicte la même amende de 16 à 100 fr. contre les fermiers de la chasse, soit dans les bois soumis au régime forestier, soit sur les propriétés dont la chasse est louée au profit des communes ou établissements publics, qui auront contrevenu aux clauses et conditions de leurs cahiers de charges relatives à la chasse.

**1440.** — La dernière partie de cette disposition n'est pas restreinte seulement au cas où la commune ou l'établissement public est *propriétaire* du terrain, mais encore au cas où la chasse est *louée au profit* de la commune ou de l'établissement : si donc des propriétaires se sont réunis pour faire, en leur faveur, l'abandon pour un certain temps du droit de chasse sur les héritages qu'ils possèdent, l'adjudicataire qui a pris à bail le droit de chasse ainsi abandonné au profit de la commune ou de l'établissement public est punissable en vertu du § 5 de l'art. 11, s'il enfreint les clauses et conditions du cahier des charges. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 808. — V. aussi Leblond, n. 234. — V. *suprà*, n. 237.

**1441.** — Mais l'art. 11, § 5, est inapplicable aux infractions commises aux stipulations des baux entre particuliers. Il ne s'agit ici que des baux de chasse consentis par l'Etat, les communes ou les établissements publics. Encore doit-on, croyons-nous, en restreindre l'application aux baux consentis par *voie d'adjudication*. Nous avons vu que, dans certains cas particuliers, de tels baux de chasse peuvent être passés à l'amiable. Ces contrats rentreraient dans le droit commun au point de vue des infractions qui pourraient y être commises et ne trouveraient pas un supplément de sanction dans l'art. 11, § 5. — V. *suprà*, n. 229.

**1442.** — Nous avons fait connaître *suprà*, n. 204, les clauses les plus usitées du cahier des charges. L'une d'elles, prévue par l'art. 5, permet d'affermer séparément la chasse à tir et la chasse à courre. Si l'administration a usé de cette faculté, le fait, de la part de l'adjudicataire de la chasse à tir, d'avoir tiré sur les animaux réservés à la chasse à courre, tombe sous le coup de l'art. 11, n. 5. — Trib. Compiègne, 12 avr. 1881, Bonnet, [D. 82.5.66]

**1443.** — Une autre clause est relative au nombre des associés que le fermier de la chasse pourra s'adjoindre, ou des invités qui pourront être conviés. Cette clause a fait naître quelques difficultés dans l'application de la peine.

**1444.** — Il faut distinguer l'adjudicataire, ses associés, les invités et les permissionnaires. Nous avons vu *suprà*, n. 128, que le fait de contrevenir à un bail de chasse en invitant un plus grand nombre de chasseurs que ce bail ne l'autorise, peut être un cas de résiliation, mais ne peut entraîner l'application d'une peine. Toute autre est la situation de l'adjudicataire de la chasse dans les bois de l'Etat, des communes ou des établissements publics. Le § 5 de l'art. 11 lui fait une obligation de respecter les clauses du bail *sous peine de délit*. S'il les viole, il encourt l'amende portée par cet article. Il en est ainsi, soit qu'il constitue une société de chasse avec un nombre d'adhérents supérieurs à celui qu'autorise le cahier des charges, soit qu'il organise des chasses avec un nombre d'invités interdit par le contrat. — Metz, 23 févr. 1865, Godefrin, [*Rép. for.*, t. 3, n. 527]

**1445.** — La même solution s'impose, à notre avis, en ce qui concerne les associés. Avant de constituer une société de chasse dans les bois de l'Etat ou d'y adhérer, on doit s'enquérir des clauses du cahier des charges, alors surtout que le fait d'y contrevenir constitue un délit. Si donc la société de chasse comprend un plus grand nombre d'associés que ne le permet le cahier des charges, les associés sont répréhensibles aussi bien que l'adjudicataire. Toutefois, ils ne sont pas punissables par cela seul qu'ils ont contracté une association de chasse dans des conditions irrégulières. Encore faut-il, pour qu'il y ait délit, qu'il y ait eu chasse organisée contrairement aux clauses du cahier des charges.

**1446.** — Si donc, à chaque partie de chasse, l'adjudicataire est accompagné du nombre d'associés prévu et autorisé, nul doute que l'art. 11, § 5, ne puisse être invoqué. Mais, au cas contraire, qui poursuivra-t-on? L'adjudicataire, évidemment; mais parmi les associés, qui choisira-t-on? Tous, à notre avis, par cette raison que chacun d'eux contrevient aux clauses du cahier des charges en chassant dans la forêt avec un nombre d'associés qu'il sait ou doit savoir être interdit par la convention.

**1447.** — Quant aux invités, leur situation est toute différente. Ils n'ont pas eu à contracter, ni, par conséquent, à connaître les clauses et conditions du cahier des charges. Ils sont, en principe, irréprochables. L'adjudicataire ou l'associé qui les a conviés contrevient seul à des obligations qui ne sont imposées qu'à lui; par conséquent, seul il commet le délit. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 812 et s. — V. cep. *suprà*, n. 1307.

**1448.** — Cependant, les invités pourraient être considérés comme complices et condamnés, s'il était prouvé qu'ils ont eu personnellement connaissance de la contravention commise au cahier des charges. — Gillon et Villepin, n. 307; de Neyremand, p. 346, n. 5.

**1449.** — Il a été jugé à cet égard que, lorsqu'aux termes du cahier des charges dressé pour l'adjudication du droit de chasse dans une forêt, il a été expressément stipulé que le fermier de la chasse ne pourra avoir plus de trois associés, qui devront être déclarés au moment de l'adjudication, le fait par l'un des associés d'être trouvé chassant dans ladite forêt avec des personnes complètement étrangères à l'adjudication constitue de sa part un délit de chasse punissable. — Cass., 8 nov. 1849, Maupin, [P. 51.1.380, D. 49.5.204]

**1450.** — ... Mais que l'amende prononcée par l'art. 11, n. 5, contre le fermier du droit de chasse, pour infraction aux clauses et conditions de son cahier des charges, ne peut être appliquée aux chasseurs qui ont concouru à cette infraction. — Cass., 29 nov. 1845, de Martinecourt, [S. 46.1.143, P. 45.1.713, D. 46.1.21] — Dijon, 21 déc. 1844, Même partie, [S. 45.2.97, P. 45.2.713, D. 45.2.40]

**1451.** — ... Que le fait par un individu d'avoir chassé dans un bois appartenant à un établissement public, et affermé sous le rapport du droit de chasse, et cela en vertu du permis qui lui avait été délivré du consentement de l'adjudicataire, qui se prétendait investi par son bail de la faculté de se donner des associés, ne pouvait, à supposer que par cette délivrance de permis l'adjudicataire eût outrepassé son droit, constituer qu'une infraction aux clauses du bail, donnant lieu à des dommages-intérêts civils, et non un délit de chasse, alors surtout que les prévenus étaient de bonne foi. — Cass., 30 mai 1845, Pingré, [P. 46.1.308, D. 45.4.67] — Paris, 19 juill. 1845, [*Ibid.*]

**1452.** — En dehors des invités chassant avec l'adjudicataire ou ses associés, il y a les permissionnaires chassant isolément, munis d'une autorisation. Quelle est leur situation au point de vue de l'application du § 5, art. 11? La jurisprudence leur fait une obligation de se conformer aux clauses du cahier des charges et les déclare punissables lorsqu'ils y contreviennent. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 815.

**1453.** — Il a été jugé, il est vrai, que les personnes qui ont obtenu du fermier de la chasse d'une forêt communale la permission de chasser ne peuvent être considérées comme ayant chassé en délit en ce qu'une clause spéciale du cahier des charges interdirait à l'adjudicataire d'accorder de telles permissions, et limiterait le nombre des amis pouvant chasser avec lui sous peine de poursuites contre ces derniers. — Colmar, 25 nov. 1847, N..., [P. 48.1.512]

**1454.** — Mais l'opinion contraire a prévalu, et il a été décidé par la Cour de cassation que les tiers qui chassent dans une forêt, avec une permission du fermier du droit de chasse, sont passibles personnellement de la peine portée par la loi, si le bail interdisait au fermier d'accorder de telles permissions. — Cass.,

16 juin 1848, Grand, [S. 48.1.636, P. 48.2.496, D. 48.1.136]; — 14 juill. 1848, Grand, [S. 48.1.636, P. 48.2.497, D. 48.1.169]; — 18 août 1849, Schwind, [S. 49.1.780, P. 50.2.405, D. 49.1. 233]

**1455.** — ... Que le fermier d'une chasse communale, que le cahier des charges autorise seulement *à se faire accompagner par des invités*, mais sans lui conférer le droit d'accorder des permissions de chasse, ne couvre les personnes qu'il invite qu'autant qu'il concourt lui-même, avec elles, d'une manière effective et continue, à toute la chasse; qu'il ne suffirait pas qu'il concourût seulement à une partie de cette chasse, en laissant ensuite ses invités chasser isolément; que c'est donc à bon droit que, dans ce dernier cas, ces invités sont poursuivis pour fait de chasse illicite. — Cass., 18 juill. 1867, Valet, [S. 68.1.140, P. 67.314, D. 68.1.365]

**1456.** — ... Que, lorsqu'une clause du cahier des charges, en autorisant le fermier de la chasse dans une forêt de l'Etat à se faire accompagner par des amis, interdit à ces derniers de chasser isolément, si l'un d'eux est trouvé chassant hors la compagnie du fermier, il devient passible de poursuites, encore qu'il serait constaté qu'il cherchait, mais sans y être encore parvenu, à rejoindre celui-ci, qui l'avait invité à chasser avec lui. — Cass., 31 juill. 1851, Perle, [P. 51.2.580, D. 51.1.229]

**1457.** — Mais il n'est pas nécessaire que l'invité qui chasse avec le fermier se tienne à ses côtés; il ne lui est pas défendu de suivre individuellement les évolutions diverses de la chasse et de se trouver momentanément séparé du fermier, dès que celui-ci continue à chasser en sa compagnie. — Cass., 18 juill. 1867 (motifs), précité. — Trib. corr. Altkirch, [rapporté par de Neyremand, p. 343] — V. au point de vue des clauses analogues insérées dans un bail de chasse, *suprà*, n. 165.

**1458.** — Il est d'ailleurs hors de doute que le fermier ou les autres chasseurs peuvent, en outre, être poursuivis personnellement et directement, à raison de tout autre délit de chasse, par exemple, à défaut de permis de chasse ou pour chasse en temps prohibé. — Gillon et Villepin, n. 309.

**1459.** — De ce qu'il s'agit ici d'un délit *de chasse*, il suit que l'art. 11, § 5, ne réprime que les infractions aux clauses et conditions des cahiers des charges relatives à la chasse. Quant à la violation des autres stipulations, de celles relatives, par exemple, au paiement du prix de la location, elle ne saurait être considérée comme de nature à constituer un délit de chasse. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 819.

**1460.** — Si la chasse avait eu lieu après l'expiration du bail de chasse, il n'y aurait plus, à proprement parler, violation des clauses et conditions du cahier des charges, mais, suivant les circonstances, chasse sur le terrain d'autrui sans autorisation; il faudrait dès lors s'en référer, relativement à l'adjudicataire, aux permissionnaires et invités, aux principes qui gouvernent ce genre de délit. — V. *suprà*, n. 803 et s.

§ 2. *Deuxième classe de délits et pénalités.*

**1461.** — Aux termes de l'art. 12, L. 3 mai 1844, seront punis d'une amende de 50 à 200 fr., et pourront en outre l'être d'un emprisonnement de six jours à deux mois : 1° ceux qui auront chassé en temps prohibé; 2° ceux qui auront chassé pendant la nuit, ou à l'aide d'engins ou d'instruments prohibés, ou par d'autres moyens que ceux qui sont autorisés par l'art. 9; 3° ceux qui seront détenteurs ou ceux qui seront trouvés munis ou porteurs, hors de leur domicile, de filets, engins ou autres instruments de chasse prohibés; 4° ceux qui, en temps où la chasse est prohibée, auront mis en vente, vendu, acheté, transporté ou colporté du gibier; 5° ceux qui auront préparé des drogues ou appâts qui sont de nature à enivrer le gibier ou à le détruire; 6° ceux qui auront chassé avec appeaux, appelants ou chanterelles.

**1462.** — Les pénalités prononcées par l'art. 12 sont plus élevées que celles de l'art. 11 en raison de la gravité des délits qu'elles sont appelées à réprimer. Il n'importe, d'ailleurs, qu'aux faits prévus par l'art. 12 viennent se joindre certains délits prévus par l'art. 11; la peine n'en est pas modifiée pour cela. Ainsi le fait de chasse en temps prohibé n'est pas aggravé par cette circonstance que le chasseur n'avait pas de permis de chasse ou qu'il chassait sur le terrain d'autrui. Ce n'est pas à dire que la culpabilité ne soit plus grande; mais le juge, pouvant se mouvoir entre le maximum et le minimum de la peine appliquée, jouit encore d'une suffisante latitude pour faire la différence entre le délinquant auquel on ne peut reprocher qu'une infraction et celui auquel on en peut reprocher plusieurs par le même acte de chasse. — En cas de conviction de plusieurs délits, V. au surplus *infrà*, n. 1662 et s., ce qui est relatif au cumul des peines.

**1463.** — I. En premier lieu, est puni de 50 à 200 fr. celui qui chasse en temps prohibé. Nous avons dit *suprà*, n. 468 et s., dans quel temps l'exercice de la chasse était autorisé. Tout fait de chasse (sauf l'exception contenue dans l'art. 2, L. 3 mai 1844), accompli même par le propriétaire sur son terrain, en dehors de l'époque où il est permis de chasser, est un délit qui tombe sous le coup de l'art. 12.

**1464.** — Les préfets peuvent prendre des arrêtés interdisant la chasse en temps de neige. La contravention à une telle interdiction est-elle réprimée par l'art. 11, § 3 (V. *suprà*, n. 1430 et s.), ou par l'art. 12 de la loi de 1844?

**1465.** — Selon MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 829), le délit de chasse résultant de la chasse en temps de neige en contravention à un arrêté du préfet est puni des peines portées, non par l'art. 12, mais par l'art. 11, § 3. — V. aussi Berriat Saint-Prix, p. 147; Championnière, p. 120; Chardon, p. 189.

**1466.** — Mais M. Petit (t. 2, n. 549), enseigne la doctrine contraire. Nous croyons cette seconde opinion mieux fondée. Chasser en temps de neige, alors qu'il n'est pas permis de le faire, c'est réellement chasser en temps prohibé. Il n'importe que l'interdiction résulte d'un arrêté préfectoral. C'est toujours, en effet, un arrêté préfectoral qui détermine le temps permis et le temps prohibé en fixant la date de l'ouverture ou de la clôture de la chasse; il faudrait donc, si l'on admettait le système contraire, aller jusqu'à dire que la chasse en temps prohibé constitue toujours une infraction à l'art. 11, § 3, ce qui rendrait inutile et inapplicable l'art. 12, § 1.

**1467.** — II. En second lieu, sont punis d'une amende de 50 à 200 fr. ceux qui auront chassé pendant la nuit ou à l'aide d'engins ou d'instruments prohibés ou par d'autres moyens que ceux autorisés par l'art. 9.

**1468.** — A. *Chasse de nuit.* — Le législateur, en interdisant la chasse de nuit, s'est proposé de garantir la sécurité publique et de rendre plus facile la surveillance et la police de la chasse. Déjà, sous l'ancien régime, l'ordonnance de 1669 (tit. 30, art. 4), voulant prévenir le danger résultant de l'usage nocturne des armes à feu, avait interdit de pénétrer nuitamment dans les bois et forêts, et d'y demeurer avec des armes de ce genre; mais la loi de 1790 n'avait pas renouvelé cette défense. Les prescriptions de l'art. 9 de la loi de 1844 sont venues très-heureusement modifier cet état de choses; on ne saurait en méconnaître la sagesse. Les accidents si fréquents qu'amènent les affûts de nuit, autorisés encore aujourd'hui pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, en démontrent suffisamment l'utilité. D'ailleurs, la facilité qu'on eût trouvée à se dissimuler et à donner le change sur son identité, grâce à l'obscurité, aurait certainement eu pour conséquence de multiplier les crimes et de rendre la répression des délits de chasse à peu près impossible. — V. Gillon et Villepin, n. 172, p. 165. — Toutefois, la règle qui vient d'être énoncée souffre quelques exceptions. Ainsi, l'on admet généralement que l'interdiction de la chasse nocturne ne concerne pas le propriétaire ou possesseur qui chasse sur un terrain clos lui appartenant et attenant à son habitation. — V. *suprà*, n. 1044.

**1469.** — L'interdiction de chasser de nuit ne s'applique pas davantage à la destruction par le propriétaire, possesseur ou fermier, des animaux malfaisants ou nuisibles, classés comme tels par le préfet (V. *suprà*, n. 1004 et 1005, et *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants et nuisibles*). Elle est également étrangère à la destruction des bêtes fauves que le propriétaire ou fermier est autorisé à pratiquer sur ses terres, pour la défense de ses propriétés. — V. *suprà*, n. 1170 et 1171.

**1470.** — La loi n'a pas indiqué ce qu'il fallait entendre par le mot *jour*. On s'est donc demandé à quel moment précis de la matinée la chasse devenait licite, et à quel moment de la soirée elle cessait de l'être. L'absence de définition a conduit les auteurs et la jurisprudence à admettre sur ce point quatre systèmes différents.

**1471.** — Suivant une première opinion, il conviendrait d'appliquer les dispositions de l'art. 1037, C. proc. civ., relatives aux significations et exécutions à faire en matière civile, et dé-

cider que le temps de nuit est compris entre six heures du soir et six heures du matin, du 1er octobre au 31 mars, et entre neuf heures du soir et quatre heures du matin, depuis le 1er avril jusqu'au 30 septembre. A l'appui de ce système, on peut invoquer l'art. 184, Ord. des 29 oct.-29 nov. 1820, portant règlement sur le service de la gendarmerie remplacé aujourd'hui par l'art. 291, Décr. réglementaire du 1er mars 1854); cet article est ainsi conçu : « Le temps de nuit est ainsi réglé : du 1er octobre au 31 mars, depuis six heures du soir jusqu'à six heures du matin; du 1er avril au 30 septembre, depuis neuf heures du soir jusqu'à quatre heures du matin — Gournay, *Formulaire des procès-verbaux en matière de délits de chasse*, p. 7.

**1472.** — Mais on peut répondre que les rédacteurs du Code de procédure civile n'ont nullement songé à donner, dans l'art. 1037, une définition des mots *jour* et *nuit*; ce qui le prouve, c'est qu'ils ont adopté une règle différente dans l'art. 781 du même Code, aux termes duquel le débiteur soumis à la contrainte par corps (on sait que la contrainte par corps a été supprimée en matière civile et commerciale par la loi du 22 juill. 1867) ne peut être arrêté avant le lever et après le coucher du soleil. Il n'y aurait pas de raison pour appliquer, en matière de chasse, le premier des articles qui viennent d'être cités, de préférence au second. Les tribunaux se trouveraient donc fort embarrassés s'il leur fallait appuyer leurs décisions sur les dispositions du Code de procédure civile. D'ailleurs, rien n'indique, dans les travaux préparatoires, que le législateur ait eu l'intention de s'en référer à ce texte, non plus qu'à l'ordonnance concernant le service de la gendarmerie. Bien au contraire, il résulte des déclarations faites soit à la Chambre des pairs, soit à la Chambre des députés, qu'on a entendu laisser, sur ce point, la plus grande liberté d'appréciation aux tribunaux.

**1473.** — Dans un second système, on soutient que le jour est le temps qui s'écoule entre le lever et le coucher du soleil, et la nuit, le temps compris entre son coucher et son lever. On se fonde, pour interpréter ainsi les termes de l'art. 9, sur une observation présentée à la Chambre des députés, à la séance du 18 févr. 1844, lors de la discussion de la loi (V. *Moniteur* du 19 févr. 1844, p. 353); M. Gillon ayant affirmé que le mot *jour* devait être entendu comme l'entendait la jurisprudence, d'accord avec le langage vulgaire, c'est-à-dire de l'intervalle compris entre le lever et le coucher du soleil, cette assertion n'a pas été contredite. Il est bon de rappeler que plusieurs arrêts de la Cour de cassation, antérieurs au vote de la loi, avaient ainsi fixé les limites du jour en matière de vol commis avec la circonstance aggravante de nuit. — Cass., 12 févr. 1813, Antoine, [S. et P. chr.]; — 23 juill. 1813, Kruisbergen, [S. et P. chr.]; — 4 juill. 1823, règlem. de juges, Maslour, [S. et P. chr.]; — 15 avr. 1825, Gentil, [S. et P. chr.] — Il pouvait donc sembler naturel d'étendre cette décision aux délits de chasse. Il est permis, d'ailleurs, de tirer un argument d'analogie des dispositions de l'art. 781, C. proc. civ., qui portent que le débiteur ne peut être arrêté avant le lever et après le coucher du soleil. — Dijon, 11 nov. 1846, Calmelet, [P. 47.1.39, D. 47.4.69] — Colmar, 20 janv. 1857, [cité par de Neyremand, p. 381, n. 3] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 173, p. 167; de Neyremand, p. 381, n. 2.

**1474.** — Malgré la simplicité de ce système et la facilité de son application, qui peuvent séduire au premier abord, il est difficile de l'accepter. En premier lieu, il faut reconnaître que l'argument fourni par l'art. 781, C. proc. civ., a peu de valeur, car rien ne démontre que le législateur de 1844 ait voulu s'en approprier les dispositions. D'autre part, il convient de ne pas attacher trop d'importance à l'observation présentée par un membre de la Chambre des députés en son nom personnel, alors surtout que cette observation est en contradiction avec les déclarations des rapporteurs à la Chambre des députés et à la Chambre des pairs, et qu'il résulte de la discussion à laquelle la chasse à l'affût a donné lieu, que l'on n'a pas eu l'intention de proscrire la chasse pratiquée après le coucher du soleil, mais avant la fin du crépuscule.

**1475.** — La cour d'appel de Lyon a consacré un troisième système. Elle a décidé que le commencement et la fin du temps de nuit étaient marqués par la fin et par le commencement du crépuscule astronomique, qui est l'espace de temps pendant lequel le soleil est placé à moins de dix-huit degrés au-dessous de l'horizon; en conséquence, elle a jugé qu'il était licite de chasser tant que le soleil n'avait pas dépassé cette limite extrême. — Lyon, 24 janv. 1861, Garel, [S. 61.2.286, P. 61.140, D. 61.2.214] — En ce sens, Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 87.

**1476.** — Il est certain que le soleil, après son coucher ou avant son lever, envoie dans l'espace des rayons qui ne sont pas interceptés par la terre et qui, tombant sur les couches atmosphériques supérieures, s'y réfléchissent en partie et donnent une faible sensation de jour, tant qu'il n'est pas descendu à plus de dix-huit degrés au-dessous de l'horizon (Reydellet, *Leçons élémentaires de cosmographie*, p. 133). Mais il est non moins évident que la nuit, telle qu'on la conçoit communément, c'est-à-dire la période journalière pendant laquelle l'obscurité est assez intense pour qu'on puisse difficilement distinguer les objets, arrive longtemps avant la fin du crépuscule vrai ou astronomique. Il suffit pour s'en convaincre, de se rappeler qu'au moment du solstice d'été, le soleil ne descend jamais à plus de dix-sept degrés, quarante-deux minutes au-dessous de l'horizon de Paris (Delaunay, *Cours élémentaire d'astronomie*, p. 259); si l'on adoptait l'opinion de la cour de Lyon, on serait donc amené à décider qu'à cette époque de l'année, il n'y a pas de nuit à Paris, ce qui, est-il besoin de le dire, est absolument contraire à la réalité. D'ailleurs, cette manière, en quelque sorte mathématique, d'interpréter la loi, loin de faciliter la tâche des tribunaux, comme on pourrait le croire, la rendrait au contraire, le plus souvent, extrêmement malaisée. En effet, si les témoins sont généralement en état d'indiquer qu'il faisait jour ou nuit, ou que l'obscurité était plus ou moins grande au moment où l'acte de chasse a été accompli, il leur serait, la plupart du temps, impossible d'affirmer que cet acte a eu lieu à un instant précis de la journée; tout au plus pourraient-ils indiquer ce moment d'une façon approximative. La simple constatation de l'heure serait donc, dans la pratique, la source de difficultés sans nombre. Il faut ajouter que la théorie que nous combattons serait contraire aux vues du législateur, dont le but a été, en proscrivant la chasse nocturne, de prévenir les accidents ou les crimes que l'obscurité pourrait occasionner ou favoriser, et de permettre aux agents de l'autorité d'exercer plus sûrement leur surveillance. — V. *suprà*, n. 1468.

**1477.** — Enfin, dans un quatrième système, on reconnaît aux juges la faculté d'apprécier, en fait, d'après les témoignages recueillis ou les autres circonstances du procès, si l'acte de chasse a été accompli à un moment où la clarté était suffisante pour qu'on pût dire qu'il ne faisait pas encore nuit ou que le jour avait déjà commencé à luire. Les partisans de ce système se fondent sur les travaux préparatoires de la loi de 1844. « Vouloir définir ce qui est la nuit a paru impossible à la commission, a dit M. Franck-Carré, rapporteur à la Chambre des pairs. Elle a cru qu'il fallait, en posant le principe de l'interdiction de la chasse pendant la nuit, laisser les appréciations de fait, aux tribunaux. C'est ce qui se pratique dans toutes les matières de fait, et notamment dans tous les cas où la circonstance de nuit est considérée comme aggravante. Dans le Code pénal, la loi n'a pas défini ce que c'était que la nuit; elle a abandonné ce point à l'appréciation des juges du fait ». M. Lenoble, rapporteur à la Chambre des députés, a tenu un langage analogue : « Quoique la loi, a-t-il dit, n'ait pas défini le temps de jour, il est certain qu'elle s'est servie de ce mot dans sa signification la plus usuelle, la plus large, en laissant aux tribunaux le droit de déclarer, suivant les cas et les circonstances, si le fait avait eu lieu la nuit ou le jour ». De ces déclarations très-nettes qui, d'ailleurs, ont été confirmées au cours des débats, il résulte que le mot *jour* doit être pris dans le sens qu'on lui donne communément. Or, quoi qu'en aient dit MM. Gillon et Villepin (n. 173, p. 167), dans le langage courant et usuel, le jour n'est pas l'espace de temps compris entre le lever et le coucher du soleil, mais bien la période quotidienne pendant laquelle la clarté est assez grande pour qu'on puisse distinguer la forme et la couleur des objets. Le jour de chasse commence donc à la première apparition de l'aurore pour finir aux dernières lueurs du crépuscule. Sa durée varie suivant les conditions atmosphériques et suivant que le ciel est plus ou moins limpide ou plus ou moins chargé de nuages. C'est aux tribunaux qu'il appartient d'examiner, dans chaque cas particulier, si l'obscurité était ou non complète lorsque l'acte prétendu délictueux a été commis. Telle est la doctrine admise par la grande majorité des auteurs et consacrée par la plupart des cours et tribunaux. — Douai, 9 nov. 1847, Houret, [S. 48.2.719, P. 48.2.384, D. 47.4.70] — Paris, 27 nov. 1856, Janot, [*Gaz. des trib.*, 28 nov.

1856]; — 13 oct. 1864, Ardillier, [J. *Le Droit*, 14 oct. 1864] — Douai, 19 févr. 1866, Pecquériaux, [*J. du min. publ.*, 1874, n. 931] — Trib. corr. Orange, 19 déc. 1873, X..., [*J. du min. publ.*, 1874, n. 1725] — Trib. corr. Mortain, 13 mars 1875, Hilliers, [*Rec. de Rouen et de Caen*, 1875, 2e part., p. 48] — V. Nîmes, 17 mars 1829, Fe Negre, [D. 29.2.253] — V. aussi également Trib. de l'empire d'Allemagne, 5 févr. 1881, Wiechel, [S. 83.4.9, P. 83.2.18] — En ce sens, Berriat Saint-Prix, p. 87; Chardon, p. 83; Petit, t. 1, n. 226, p. 404; Camusat-Busserolles, p. 129; Duvergier, p. 43; Cival, p. 43, art. 9, n. 1; Leblond, n. 119; F. Daguin, p. 254 et 258; Menche de Loisne, n. 188; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 624; Chenu, p. 60; *Journal des chasseurs*, 21e année, 1er semestre, p. 141. — V. Championnière, p. 55.

**1478.** — A défaut d'indications précises fournies par les témoins ou résultant des circonstances de la cause, il est permis de baser sa conviction sur les données de la science astronomique, et décider que le jour s'étend jusqu'à la fin du crépucule civil ou conventionnel, c'est-à-dire jusqu'au moment où l'on commence à discerner les étoiles les plus petites à vue simple. Le tribunal correctionnel d'Etampes a fait récemment application de ce principe : « Attendu, a-t-il dit, que le temps de nuit pendant lequel la chasse est défendue n'a pas été défini par la loi du 3 mai 1844; qu'il appartient dès lors aux tribunaux de déclarer, par appréciation des circonstances du fait, si le prévenu a chassé la nuit; qu'ils peuvent se décider par tous les moyens de preuve, y compris les simples présomptions; qu'à défaut de constatations précises, ils trouvent dans les résultats de la science astronomique des éléments de décision incontestables; attendu qu'après le coucher du soleil, le crépuscule civil se prolonge tant que le soleil n'est pas à plus de six degrés au-dessous de l'horizon, que la nuit doit être réputée commencée dès que le crépuscule civil a pris fin, etc. »

**1479.** — En résumé, le tribunal d'Etampes a pris soin de réserver le droit du juge d'apprécier, suivant les circonstances, si le délit reproché a été ou non commis la nuit; il ne tient compte du crépuscule civil qu'à titre de présomption, à défaut d'autres éléments de décision et sauf preuve contraire. — Trib. corr. d'Etampes, 4 mars 1891, Aufry.

**1480.** — Ce qui prouve, du reste, que le législateur n'a pas voulu limiter le droit de chasser au temps compris entre le lever et le coucher du soleil, c'est la réserve qui a été faite, au cours de la discussion de la loi de 1844, en faveur de la chasse à l'affût, pratiquée soit à l'aurore, soit au crépuscule. « La commission, a dit le rapporteur à la Chambre des pairs, a entendu prohiber d'une manière absolue la chasse pendant la nuit; mais elle a compris que très-souvent la chasse à l'affût avait lieu dans un temps très-rapproché de la nuit, soit le matin, soit le soir, mais qui n'est pas la nuit. » Il faut conclure de cette déclaration que la chasse à l'affût n'est pas défendue, pourvu qu'elle ait lieu quelques minutes au moins avant la tombée de la nuit ou avant l'apparition des premières lueurs de l'aube. C'est une question de fait, à résoudre dans un sens ou dans l'autre suivant les circonstances. — Gillon et Villepin, n. 174, p. 167; Championnière, p. 55; Duvergier, p. 124; Chardon, p. 86 et 87; Berriat Saint-Prix, p. 87; Petit, t. 1, n. 227, p. 405; Cival, p. 43, art. 9, n. 1; Dufour, p. 14, n. 5; Lavallée et Bertrand, p. 85, n. 2; Perrève, p. 301; Viel, p. 32; Leblond, n. 120; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 603.

**1481.** — B. *Chasse avec engins prohibés.* — Si les préfets ne peuvent, par leurs arrêtés, autoriser la chasse contrairement aux dispositions de la loi, il ne leur appartient pas non plus de modifier les pénalités prononcées par la loi, et de transformer en une contravention à un arrêté préfectoral, punie par l'art. 11, § 3, de 16 à 100 fr. d'amende, un délit de chasse avec engins prohibés puni par l'art. 12, § 2, de 50 à 200 fr. d'amende, par cela seul que la prohibition contenue dans la loi est renouvelée dans un arrêté préfectoral.

**1482.** — Il en résulte que la chasse avec emploi de chiens lévriers tombe sous l'application du § 2, art. 12, et non sous l'application de l'art. 11, alors même que la prohibition générale de la loi se trouverait surabondamment rappelée dans un arrêté préfectoral. — Cass., 19 févr. 1846, Jacquier, [S. 46.1.429, P. 46.2.72, D. 46.1.167] — Nancy, 18 nov. 1844, Maire, [*Gaz. des trib.*, 30 janv. 1845]; — 4 déc. 1844, Worms, [P. 45.2.416, D. 45.2.5] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 562; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 606; Cival, p. 73. — V. *suprà*, n. 917 et s. — Mais l'art. 11 serait applicable, selon MM. Petit, Giraudeau et Lelièvre (*loc. cit.*), si, cette chasse étant permise par le préfet, on ne s'était pas conformé scrupuleusement aux conditions imposées dans l'arrêté préfectoral. — V. *suprà*, n. 1002.

**1483.** — De même si, pour assurer la plus stricte exécution de la loi, le préfet prescrit de ne sortir les lévriers que muselés et en laisse, les contrevenants ne sont pas passibles de l'art. 12, L. 3 mai 1844, mais de l'art. 471, § 15, C. pén. — Cass., 3 déc. 1862, Brière, [D. 63.1.108]

**1484.** — Sur ce qu'il faut entendre par engins prohibés, V. *suprà*, n. 938 et s.

**1485.** — III. *Détention d'engins prohibés.* — Tandis que la loi du 3 mai 1844 se borne à interdire l'emploi de certains procédés ou moyens de chasse, tels que la chasse avec appeaux ou appelants, ou la chasse à courre à l'aide de lévriers (V. *suprà*, n. 915 et s.), elle punit, non seulement l'usage, mais encore le port et même la simple détention d'engins prohibés. L'art. 12, § 1-3° frappe d'une amende de 50 à 200 fr. et, éventuellement, d'un emprisonnement de six jours à deux mois, ceux qui sont détenteurs ou qui sont trouvés munis ou porteurs, hors de leur domicile, des filets, engins ou autres instruments de chasse prohibés, encore que l'intention de s'en servir ne soit pas démontrée. — Gillon et Villepin, n. 313, p. 258.

**1486.** — La défense de détenir des engins prohibés ne souffre aucune exception, si ce n'est, bien entendu, dans le cas où le préfet l'a levée à l'égard de certains d'entre eux, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 9, § 3-1° et 3° de la loi sur la police de la chasse. Elle s'applique aux fabricants et aux marchands, aussi bien qu'aux particuliers. Vainement, les marchands, poursuivis pour avoir conservé dans leurs magasins des engins de ce genre, objecteraient-ils, pour leur défense, qu'ils sont obligés, par état, de tenir à la disposition de leurs clients, des appareils ou instruments dont l'emploi, à un moment donné, peut être déclaré licite par l'autorité préfectorale; cette remarque, fort juste au fond, ne serait pas de nature à leur éviter une condamnation, car les dispositions de la loi sont formelles, absolues et générales. — Cass., 4 avr. 1846, Kretz, [S. 46.1.294, D. 46.1.96] — Paris, 26 déc. 1844, Kretz, [S. 45.2.239, P. 45.2.132, D. 45.2.18] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 319, p. 265; Cival, p. 74, n. 1; Dufour, n. 25, p. 25; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 853.

**1487.** — Mais il convient de s'en tenir strictement aux termes de la loi et de ne pas étendre la prohibition qu'elle édicte aux moyens ou aux accessoires de chasse qui ne sont pas des engins ou des instruments de chasse, c'est-à-dire qui n'ont pas le caractère d'appareils susceptibles de mettre directement celui qui les emploie en possession du gibier. Les fabricants et les marchands peuvent donc, sans s'exposer à des poursuites correctionnelles, détenir et mettre en vente des appeaux, des appelants et des chanterelles, de même qu'il est loisible aux particuliers d'en conserver à leur domicile, l'usage seul des appeaux et appelants étant interdit. — Cass., 16 juin 1866, Couturier, [S. 67.1.226, P. 67.562, D. 67.2.131] — Paris, 11 juill. 1866, Dromery, [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.2.139] — Montpellier, 28 janv. 1867, S..., [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.2.139] — Poitiers, 18 févr. 1869, Allebert, [S. 70.2.21, P. 70.107, D. 69.2.198] — Orléans, 11 mai 1869, Lacona, [S. 69.2.237, P. 69.994, D. 69.2.119] — *Sic*, de Neyremand, p. 144; Leblond, n. 250; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 898; Chenu, p. 129. — *Contrà*, Limoges, 21 janv. 1858, Rouvet, [P. 60.178, D. 59.2.146] — Orléans, 9 mai 1859, Proust, [P. 60.178, D. 59.2.97] (la cour d'Orléans est revenue sur sa jurisprudence par l'arrêt précité du 11 mai 1869). — Cival, p. 76, n. 9; Gillon et Villepin, p. 269, n. 328.

**1488.** — Il faut remarquer, d'ailleurs, que, dans les départements où un arrêté préfectoral aurait autorisé, soit pour la chasse des oiseaux de passage, soit pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, l'usage de certains pièges ou filets (V. Arr. régl. du préfet de la Côte-d'Or, 4 juill. 1879, art. 8; Arr. régl. du préfet de la Gironde, 9 juill. 1891, art. 2 à 7, 9 et 12), la détention de ces engins par les fabricants ou marchands, ou par les particuliers, ne tomberait pas sous le coup des peines portées par l'art. 12 de la loi sur la police de la chasse. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 854. — V. *suprà*, n. 1000 et s.

**1489.** — Mais si les préfets peuvent prendre des arrêtés permettant, pour la chasse des oiseaux de passage, certains modes et procédés particuliers, les instruments de chasse autorisés dans ce cas exceptionnel ne doivent être affranchis de la saisie que

lorsqu'ils sont conformes à ceux qui avaient été désignés dans les arrêtés, et seulement dans les départements dans lesquels ces arrêtés auront été rendus. — Paris, 26 déc. 1844, précité. — *Sic*, Cival, p. 75.

**1490.** — Nous avons vu (*supra*, n. 255 et s., 1304 et s.) que les infractions à la loi sur la police de la chasse sont punissables, indépendamment de l'intention coupable de l'agent. La détention d'engins prohibés serait donc délictueuse, lors même qu'il serait prouvé que le possesseur n'avait pas l'intention de s'en servir. Mais, si les tribunaux n'ont pas à tenir compte de l'intention, il en est autrement de la volonté; là où la volonté est absente, il n'y a pas de délit (V. *supra*, n. 258). En conséquence, la détention involontaire de pièges ou de filets ne peut entraîner l'application d'aucune peine. Il en serait ainsi, notamment, de l'héritier qui découvrirait un engin défendu parmi les objets dépendant de la succession à laquelle il serait appelé. Quand bien même l'existence de cet engin serait constatée par un inventaire, aucune condamnation ne pourrait être prononcée contre lui. Cela résulte, surabondamment, des déclarations faites à la Chambre des pairs, en 1844, par le garde des sceaux, à l'occasion du vote de cet art. 12 : « L'honorable M. Mérilhon, a-t-il dit, a objecté que les tribunaux seraient, d'après la disposition proposée, obligés de condamner toujours, et qu'il pourrait cependant y avoir des cas où la détention serait innocente : il vous a cité le cas où un individu aurait reçu de son père, par succession, des filets ou engins prohibés, sans se livrer lui-même au braconnage. Messieurs, si ce fait exceptionnel est constaté, je ne crains pas qu'on exerce contre ce fils les poursuites autorisées par l'article; je ne crains pas surtout que les tribunaux le condamnent » (*Moniteur*, 29 mars 1844, p. 758). — Gillon et Villepin, n. 317, p. 265; de Neyremand, p. 156, n. 14; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 860.

**1491.** — L'absence de volonté et, partant, de délit, serait également évidente, s'il s'agissait du locataire d'une maison y habitant depuis peu et chez lequel on découvrirait, dans un endroit caché, des engins prohibés, dont il ignorait l'existence. Il faudrait en dire autant de l'acquéreur d'une maison, habitée précédemment par un braconnier, et où des agents de la police judiciaire auraient découvert par hasard des engins prohibés oubliés par ce dernier, s'il était établi que l'acquéreur, étranger à toute espèce de chasse et ignorant leur destination, les avait laissés en évidence comme des objets insignifiants et sans valeur pour lui. — De Neyremand, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1492.** — Il a été jugé, en ce sens, que, lorsque rien n'établit que les inculpés se livrent au braconnage, et que de diverses circonstances, reconnues au procès, il résulte que la détention, déjà ancienne, de filets saisis, n'a pas eu lieu dans une intention de chasse, mais comme conservation d'objets inutiles, il n'y a pas délit punissable. — Bourges, 2 nov. 1844, ....., [J. *Le Droit*, 7 nov. 1844] — *Sic*, de Neyremand, p. 157.

**1493.** — Lorsque l'engin prohibé est découvert dans un local occupé, en commun, par plusieurs membres d'une même famille, celui d'entre eux qui a été convaincu antérieurement du port de cet engin à l'extérieur, peut très-légitimement être réputé seul coupable de la détention, à l'exclusion des personnes domiciliées avec lui, si la complicité de ces dernières n'est pas formellement établie. — Orléans, 11 mai 1869, précité.

**1494.** — Mais si aucune circonstance de fait n'indique que l'acte délictueux soit imputable à l'une plutôt qu'à l'autre des personnes demeurant ensemble dans la maison, nous pensons qu'une présomption générale de culpabilité pèse sur tous ses habitants et que tous peuvent être traduits en police correctionnelle, sauf aux innocents à démontrer que c'est à leur insu ou contre leur volonté que l'objet, dont la détention est défendue, a été déposé dans la maison. Quelques auteurs estiment que, dans cette hypothèse, le chef de la famille est seul responsable. Mais lorsqu'il a ignoré l'existence de l'objet prohibé, cette rigueur nous paraît inadmissible, car, nous l'avons dit, il ne saurait y avoir d'acte délictueux sans volonté. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 862. — *Contrà,* Petit, t. 1, p. 522, n. 377; Berriat Saint-Prix, p. 149; Rogron, p. 177.

**1495.** — En interdisant l'usage, le port et même la détention d'engins de chasse autres que les bourses à prendre les lapins, le législateur a entendu proscrire des appareils ou instruments qu'il considérait comme susceptibles de favoriser la destruction du gibier. Il est, dès lors, manifeste que la détention de tels engins n'est punissable qu'autant qu'ils sont en état d'être utilisés. Si les pièges, filets ou lacets découverts chez un particulier ne sont plus en état de servir, soit parce qu'ils sont brisés ou détériorés, soit parce qu'ils sont usés par la vétusté, il est clair que le détenteur n'est passible d'aucune peine. — Gillon et Villepin, n. 318, p. 265; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 861.

**1496.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'on ne peut punir la détention d'un bâton de la longueur d'un mètre, garni de cordonnets en crin pourvus d'hameçons appâtés avec de petits morceaux de viande pour prendre des corbeaux sur les arbres, si cet instrument ne peut être employé à cette destination. — Trib. Mirecourt, 8 mars 1845, D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 286

**1497.** — ... Et qu'il en est de même des quenouilles de filets, du mouvant à mote, de la pioche et du coussin qui ne peuvent servir seuls à la chasse aux filets. — Trib. Vesoul, 20 déc. 1844, D. *Rép.*, *loc. cit.*

**1498.** — Mais les engins prohibés qui ont été autorisés pendant un certain temps pour les oiseaux de passage (V. *suprà*, n. 1000 et s.) deviennent-ils, après cette époque, des engins prohibés quant à la *détention* comme ils le sont quant à l'*usage*. MM. Gillon et Villepin (n. 320), Petit (t. 1, n. 533); René et Liersel (p. 128) se prononcent pour la négative, par le motif qu'on ne peut exiger des particuliers qu'ils détruisent leurs instruments de chasse aussitôt que les passages sont finis, sauf à s'en procurer d'autres l'année suivante.

**1499.** — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 858) ne se rangent à cette opinion que lorsque les arrêtés des préfets sont *permanents*, mais la repoussent lorsque les arrêtés ne sont que *temporaires*. « En tout cas, ajoutent-ils, il y aurait délit à porter hors de son domicile les mêmes engins, après l'expiration des époques où leur emploi est autorisé. »

**1500.** — Le point de savoir si le propriétaire d'un terrain clos attenant à une habitation a le droit de chasser sur cet enclos à l'aide d'engins prohibés a soulevé de vives controverses : deux systèmes ont été proposés. Dans une première opinion, le propriétaire aurait le droit de faire usage dans son enclos de toute espèce d'engin. — V. en ce sens, Besançon, 18 janv. 1845, Baud, [S. 45.2.101, P. 45.2.709], arrêt cassé le 26 avr. 1845, Baud, [S. 45.1.389, P. 45.2.709] — Metz, 5 mars 1845, N..., [S. 45.2.237, P. 45.2.711] — Dijon, 4 avr. 1866, sous Cass., 10 juin 1866, [S. 67.1.226, P. 67.537] — Trib. Orange, 8 sept. 1866, Duplan, [*Rép. for.*, t. 3, n. 531] — V. aussi Trib. Carpentras, 27 déc. 1866, Bègue, [D. 67.3.22] — *Sic*, Championnière, p. 124; Berriat Saint-Prix, p. 18 et 150; Jullemier, p. 33.

**1501.** — D'après un second système, le propriétaire ou possesseur de propriétés closes attenant à une habitation, investi par l'art. 2, L. 3 mai 1844, du droit d'y chasser ou faire chasser en tout temps et sans permis n'a d'autre immunité que d'y chasser ou d'y faire chasser en tout temps et sans permis de chasse; mais il est soumis, quant aux modes et aux procédés de chasse, aux dispositions de la loi générale. Ainsi, il ne peut, dans l'exercice de ce droit, se servir de filets et autres engins prohibés. — Cass., 26 avr. 1845, précité; — 16 juin 1866, Couturier, [S. 67.1.226, P. 67.537, D. 66.1.452]; — 7 mars 1868, Delbecchi, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1.361]; — 17 mars 1868, Duplan, [*Ibid.*] — 20 juill. 1883, Griffani, [S. 85.1.334, P. 85.1.798, D. 83.5.59] — Limoges, 5 mars 1857, Brock, (S. 57.2. 282, P. 58.1012, D. 57.2.124] — Montpellier, 28 janv. 1867, S..., [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.1 139] — Aix, 4 nov. 1867, Delbecchi, [D. 67.2.266]; — 2 mars 1876, Olive, [S. 79.2.133, P. 79.584, D. 78.2.236] — Nîmes, 5 mars 1868, Duplan, [*Rép. for.*, t. 4, n. 624] — Bordeaux, 5 janv. 1885, Condes, [S. 85.2. 64, P. 85.1.339] — Trib. corr. de Lyon, 16 déc. 1858, Montignon, [D. 59.5.60]; — 28 nov. 1859. — Trib. Melun, 10 mars 1874, Soilliez, [D. 76.5.75] — Trib. Vesoul, 2 avr. 1874, X..., [*Rép. for.*, t. 6, n. 75] — Trib. Beauvais, 31 août 1875, [J. *Le Droit* du 15 août] — Trib. Montbrison, 10 janv. 1876, M..., [D. 76.5. 75] — *Sic*, Villequez, *Droit du chasseur sur le gibier*, p. 108, note; de Neyremand, p. 147, n. 5; Petit, t. 1, p. 526; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 848; Leblond, n. 47. — V. aussi Gillon et Villepin, n. 320.

**1502.** — C'est ce dernier système qui nous paraît le plus juridique. En effet, la simple *détention* d'engins prohibés au domicile ou dans l'enclos y attenant pouvant *constituer un délit*, la chasse avec ces engins ne peut être licite; autrement, on arriverait à ce résultat étrange, qu'on aurait droit de chasser avec des engins dont la *simple détention est délictueuse*.

**1503.** — On doit admettre, en effet, que la détention d'engins prohibés constitue une infraction punissable aussi bien pour le propriétaire d'un terrain clos, que pour tout autre. — Cass., 26 avr. 1845, précité; — 16 juin 1866, précité.

**1504.** — Il n'importe, du reste, que l'emploi de ces engins ait été temporairement autorisé par arrêté préfectoral, en vertu de l'art. 9 de la même loi, si, d'ailleurs, les faits de chasse ont eu lieu en dehors du temps fixé par le préfet : une telle autorisation ne saurait couvrir la détention et, à plus forte raison, l'emploi des engins après l'époque où l'usage en a été permis. — Cass., 7 mars 1868, précité; — 1er mai 1868, Duplan, [S. 68.1.273, P. 68.662]

**1505.** — Ces décisions sont basées sur ce fait que la possession d'engins prohibés est interdite aussi bien au propriétaire d'un enclos qu'à toute autre personne. Il en résulte que si cette possession est devenue légitime en vertu d'une autorisation préfectorale qui en a exceptionnellement permis l'emploi (V. *suprà*, n. 1000 et s.), aucun délit ne peut être imputé au propriétaire de l'enclos, alors même qu'il ferait usage de ces engins en dehors des hypothèses prévues par l'arrêté d'autorisation. Aussi a-t-il été jugé que la chasse à l'aide d'engins dont l'usage n'est que temporairement autorisé par les préfets est permise dans les propriétés closes dont parle l'art. 2. — Cass., 6 juin 1866, précité. — Montpellier, 28 janv. 1867, précité.

**1506.** — La question est cependant controversée en ce qui concerne les appeaux dont l'usage seul est interdit, en principe, mais dont la détention est permise (V. *suprà*, n. 925). Dans une première opinion, on permet au propriétaire d'un terrain clos le droit de se servir d'appeaux ainsi que d'appelants ou chanterelles. — V., en ce sens, Cass., 16 juin 1866, précité. — Montpellier, 28 janv. 1867, précité. — V. aussi Cass., 7 mars et 1er mai 1868, précité. — *Sic*, Leblond, n. 47; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 886; Rogron, p. 188.

**1507.** — Dans une autre opinion, consacrée par un arrêt de la cour d'Aix, on pense, au contraire, qu'un tel propriétaire ne peut chasser avec appeaux, appelants ou chanterelles, sans se rendre passible des peines portées par l'art. 12, L. 3 mai 1844. — Aix, 2 mars 1876, précité. — *Sic*, Arthur Desjardins, *Rev. crit.*, t. 19, p. 352 et s.; Meaume, *Rev. forest.*, 1878-1879, p. 356, note sous cet arrêt.

**1508.** — En principe, lorsqu'un agent de la force publique constate l'existence d'engins prohibés au domicile d'un délinquant, il doit en opérer la saisie. S'il les trouve sur sa personne, il est également en droit de les saisir, pourvu qu'il s'agisse d'engins dont la détention est prohibée, abstraction faite de l'usage qui peut en être fait. Ce droit de saisie n'est pas inscrit formellement dans la loi, mais il résulte, *à contrario*, des termes de l'art. 25, qui défend de désarmer les individus trouvés en délit; d'où l'on conclut que, s'il est interdit de dépouiller le délinquant de ses armes, rien ne s'oppose à ce qu'on lui enlève les filets ou les pièges dont il peut être porteur. Telle est, du reste, l'opinion unanime des auteurs. — Trib. Lunéville, 19 mars 1869, [*Rép. for.*, t. 4, n. 704] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 178; Championnière, p. 150; Chardon, p. 395; Gillon et Villepin, n. 418, p. 318; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 927; Chenu, p. 206. — V., au surplus, *infrà*, n. 1640 et s.

**1509.** — La force peut être employée pour arriver à la saisie et il y aurait rébellion de la part du chasseur qui résisterait aux sommations des agents de l'autorité. — Championnière, *loc. cit.;* Gillon et Villepin, *loc. cit.;* Berriat Saint-Prix, p. 178; Chardon, *loc. cit.;* Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1510.** — Mais si l'on reconnaît aux agents chargés de la constatation des délits de chasse le droit de s'emparer des engins prohibés trouvés en la possession des délinquants, on ne saurait aller jusqu'à leur accorder celui de fouiller les individus qu'ils soupçonnent de porter, cachés sous leurs vêtements, des engins de ce genre. Outre que de pareilles visites pourraient amener des rixes et provoquer des conflits dangereux entre les représentants de l'autorité et les particuliers, on ne doit pas oublier que la personne est inviolable et qu'il n'est permis de lui infliger l'humiliation d'être fouillée qu'autant qu'un texte précis autorise formellement les visites corporelles; or la loi du 3 mai 1844 est muette à cet égard. En conséquence, les agents chargés de la police de la chasse doivent se borner à saisir les engins abandonnés sur le terrain par les délinquants ou portés par eux ostensiblement et d'une manière apparente. Cette opinion a pour elle la jurisprudence et la majorité des auteurs. — Rouen, 17 avr. 1859, Duval, [S. 59.2.451, P. 59.1197, D. 59.2.83] — Bourges, 12 mars 1869, Schneider, [S. 70.2.21, P. 70.198, D. 74.5.71] — Trib. Colmar, 27 déc. 1856, [cité par de Neyremand, p. 149] — *Sic*, Rogron, p. 177; Dufour, n. 46, p. 30; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 82; de Neyremand, p. 150; Leblond, n. 245; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 876. — *Contrà*, Berriat Saint-Prix, p. 151; Cival, p. 105, note 4, sous l'art. 25. — V. aussi *suprà*, n. 1375.

**1511.** — La recherche et la saisie des engins prohibés dans les lieux ouverts au public et où chacun peut pénétrer ou circuler sans autorisation spéciale du propriétaire, tels qu'auberges, hôtels, magasins, etc., peuvent être pratiquées librement par tous les agents chargés de la police de la chasse, à la condition, bien entendu, pour ceux-ci, de se conformer aux règles et aux formalités ordinaires, pour la constatation du délit de détention d'engins de cette nature.

**1512.** — Quant au délit consistant dans la détention d'engins prohibés dans une habitation privée, il ne peut être constaté qu'au moyen de visites domiciliaires. Ces visites ne peuvent être opérées que par les fonctionnaires légalement investis du pouvoir de faire des perquisitions, et la validité en est subordonnée à l'accomplissement des formalités prescrites en pareil cas. En somme, on doit s'en tenir, sur ce point, aux règles du droit commun. A cet égard, il y a lieu de distinguer entre le délit flagrant et celui qui ne l'est pas.

**1513.** — Hors le cas de flagrant délit, c'est au juge d'instruction seul qu'il appartient d'ordonner des visites domiciliaires dans le but de constater chez un particulier l'existence d'engins prohibés; les visites ont lieu sur une ordonnance du juge, rendue sur la réquisition du ministère public (C. instr. crim., art. 61 et s.). Le juge peut, s'il le préfère, au lieu d'agir personnellement, déléguer ses pouvoirs à un officier de police judiciaire, qui procède alors aux perquisitions en vertu de la commission rogatoire dont il est muni. Le procureur de la République, les officiers de police judiciaire autres que le juge d'instruction, les gendarmes, les gardes forestiers de l'Etat, les gardes particuliers et les gardes champêtres sont sans qualité pour faire, de leur propre chef, des recherches au domicile des particuliers. — Circ. min. just., 9 mai 1844, art. 12, [Gillon et Villepin, p. 426] — Rouen, 1er févr. 1845, Lemelle, [S. 45.2.106, P. 45.2.134, D. 45.2.35] — Besançon, 3 juill. 1857, [*Journal de droit criminel*, 1857, p. 297] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 314, p. 259; Chardon, p. 193; Berriat Saint-Prix, p. 148; Camusat-Busserolles, p. 137; Perrève, p. 370, n. 5; Petit, t. 1, p. 521; Dufour, p. 40, n. 50; de Neyremand, p. 147; Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 81; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 863; Leblond, n. 239.

**1514.** — Toutefois, à Paris, par exception, le préfet de police est investi par l'art. 10, C. instr. crim., du droit de faire des perquisitions chez les particuliers, soit par lui-même, soit par l'entremise d'agents placés sous ses ordres, auxquels il délègue ses pouvoirs, à l'effet de rechercher les engins prohibés qui pourraient s'y trouver, d'en opérer la saisie et de dresser des procès-verbaux contre les contrevenants. — Paris, 26 déc. 1844, Kretz, [S. 45.2.239, P. 45.2.132, D. 45.2.18] — *Sic*, Leblond, n. 240; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 864.

**1515.** — Sauf le cas où ils suivent des objets enlevés (V. *infrà*, n. 1523 et s.), les agents subalternes n'ont jamais le droit, si ce n'est pour assister un officier de police judiciaire agissant régulièrement, de pénétrer dans le domicile des citoyens, dans le but d'y pratiquer des perquisitions. En conséquence, les visites domiciliaires faites par des gendarmes à l'effet de constater l'existence d'engins prohibés doivent être considérées comme illégales, et les procès-verbaux dressés, au cours de ces opérations, comme radicalement nuls. — Besançon, 3 juill. 1857, précité.

**1516.** — Les gardes champêtres n'ont pas plus de droits, à cet égard, que les gendarmes. Les procès-verbaux dressés par eux, à la suite de visites domiciliaires qu'ils auraient pratiquées, seuls ou avec l'assistance du maire ou de l'adjoint de la commune, seraient sans valeur. Le fait qu'ils auraient aperçu les engins prohibés de l'extérieur ne suffirait pas pour les autoriser à s'introduire dans l'habitation du détenteur de ces objets. — Cass., 21 avr. 1864, Viard, [S. 64.1.427, P. 64.1173, D. 66.1.238] — Metz, 5 mars 1845, N..., [S. 45.2.237, P. 45.2.711] — Douai, 4 nov. 1847, Duhaut, [P. 49.2.518, D. 50.5.392] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 868; A. Ledru, *Guide-formulaire à l'usage des gardes champêtres*, n. 242, p. 141. — V. *suprà*, n. 1387 et s.

**1517.** — Toutefois, il a été jugé que si l'existence d'engins prohibés dans une propriété close pouvait être constatée du dehors, sans recourir à aucun moyen indiscret, par exemple, en jetant un coup d'œil par dessus une clôture de peu de hauteur, et sans pénétrer dans l'intérieur de la propriété, les agents chargés de la police de la chasse pourraient très-valablement dresser procès-verbal à l'individu ayant ces engins en sa possession. — Cass., 7 mars 1868, Delbecchi, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1. 362] — Montpellier, 28 janv. 1867, S..., [S. 67.2.131, P. 67.562, D. 67.2.139] — Aix, 4 nov. 1867, Delbecchi, [D. 67.2.206] — *Sic*, de Neyremand, p. 148, n. 9. — V. *suprà*, n. 1388.

**1518.** — La compétence des gardes forestiers est limitée, nous l'avons vu (*suprà*, n. 1354), à la constatation des délits et contraventions commis dans les bois et forêts. Ces agents ne sont donc nullement qualifiés pour pratiquer des visites domiciliaires dans la demeure des particuliers dans le but de rechercher et de saisir les engins dont la détention est prohibée et qui pourraient s'y trouver cachés. Les procès-verbaux par lesquels ils constateraient la détention de ces engins devraient être tenus pour illégalement dressés et réputés sans valeur, alors même que le propriétaire de l'immeuble visité n'aurait fait aucune opposition aux perquisitions faites illégalement dans son habitation et ses dépendances. — Cass., 17 juill. 1858, Straka, [S. 59. 1.634, P. 59.60, D. 58.1.383]; — même date, Lecerf, *Ibid.* — Rouen, 13 mars 1845, Lefas, [D. 45.4.70] — Trib. corr. Epinal, 31 oct. 1844, Colin, [S. 46.1.188, *ad notam*, D. 45.3.34] — *Sic*, Dufour, p. 40, n. 50; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 869.

**1519.** — S'il s'agit d'un cas de flagrant délit, le procureur de la République, les juges de paix, les officiers de gendarmerie, les commissaires généraux de police (C. instr. crim., art. 48 et 49), ainsi que les maires ou adjoints et les commissaires de police (*Ibid.*, art. 50), sont autorisés à pratiquer des visites domiciliaires.

**1520.** — On sait que le délit flagrant est celui qui se commet actuellement ou qui vient de se commettre (*Ibid.*, art. 41). — V. *infrà*, v° *Flagrant délit*.

**1521.** — C'est, du reste, aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier, d'après les circonstances, si les faits à raison desquels l'officier de police judiciaire a cru pouvoir pratiquer, sans le concours du juge d'instruction, des visites domiciliaires, constituaient réellement un cas de flagrant délit. L'existence d'engins prohibés au domicile d'un particulier, alors même qu'elle serait certaine, serait à elle seule insuffisante pour constituer le flagrant délit, à moins qu'elle n'eût été révélée par des circonstances extérieures.

**1522.** — Ainsi, le procureur de la République, l'officier de gendarmerie, le juge de paix, le commissaire de police ou le maire excéderait ses pouvoirs s'il pratiquait des perquisitions chez un fabricant ou un marchand, sous prétexte que celui-ci détiendrait des engins de ce genre dans un magasin intérieur et à l'abri de tous les regards; mais, il pourrait très-valablement opérer la saisie des engins exposés en vente et placés, par exemple, dans une vitrine, de manière à attirer les regards des passants. — Rouen, 1er févr. 1845, précité. — *Sic*, de Neyremand, p. 148, n. 8; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 865.

**1523.** — L'art. 16, C. instr. crim., autorise les gardes champêtres et les gardes-forestiers à suivre les choses enlevées par les délinquants dans les lieux où elles ont été transportées et à les mettre sous séquestre; il les autorise également à s'introduire, dans ce but, dans les maisons, ateliers, bâtiments, cours adjacentes et enclos, mais en présence seulement soit du juge de paix ou de son suppléant, soit du commissaire de police, soit du maire du lieu ou de son adjoint. Quelques auteurs se sont demandés s'il fallait appliquer cet article au cas où un agent, chargé de la police de la chasse, aurait trouvé, dans les champs ou dans les bois, un particulier porteur d'engins prohibés, et l'aurait suivi à son domicile; autrement dit, si l'agent, en pareil cas, pourrait requérir l'assistance du maire ou de l'adjoint et pénétrer chez le délinquant pour lui enlever les objets dont la détention est délictueuse? Les uns ont répondu affirmativement et ont déclaré que l'art. 16 visait non seulement les objets acquis par le fait d'un délit, mais encore les instruments ayant servi ou devant servir à commettre l'acte punissable; on croit pouvoir invoquer, à l'appui de cette opinion, un arrêt de la Cour suprême du 21 avr. 1864, précité. — De Neyremand, p. 148, n. 7.

**1524.** — Dans une autre opinion, on refuse d'admettre cette extension de l'art. 16, C. instr. crim., qui, effectivement, ne concerne que la suite des objets *enlevés*. Il est difficile de soutenir que des engins appartenant au délinquant puissent être considérés comme des objets enlevés par lui. On fait remarquer, en outre, qu'il a été décidé, au sein des Chambres, lors de la discussion de la loi sur la police de la chasse, que, dans aucun cas, les agents de la force publique ne pourraient s'introduire au domicile des citoyens pour y rechercher les pièges et filets prohibés, sans une ordonnance du juge d'instruction, rendue sur la réquisition du ministère public. — Chardon, p. 196; Rogron, p. 182; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 871.

**1525.** — Mais la question nous paraît avoir été mal posée. L'individu trouvé dans la campagne ostensiblement porteur d'engins dont la simple détention est prohibée, se rend, par ce fait même, coupable d'un acte délictueux; il est donc en état de flagrant délit. Dès lors, s'il s'enfuit, muni des engins, et qu'il cherche un refuge à son domicile, l'agent de l'autorité publique qui l'a suivi peut très-légitimement pénétrer dans son habitation, à la suite du maire ou de l'adjoint, non en vertu de l'art. 16, C. instr. crim., et pour suivre un objet enlevé, puisqu'en réalité il n'y a pas eu d'enlèvement, mais comme ayant qualité pour prêter main-forte à l'autorité municipale appelée, à raison du flagrant délit, à opérer la perquisition et à pratiquer la saisie. Quant à l'argument qu'on prétendrait tirer de la discussion de la loi sur la police de la chasse (V. n° précédent), il est sans valeur, car il a été formellement reconnu, au cours des débats parlementaires, par le garde des sceaux, que la détention d'engins prohibés pourrait être constatée dans les formes indiquées par le Code d'instruction criminelle. — V. Gillon et Villepin, p. 262. — *Contrà*, A. Ledru, p. 141.

**1526.** — Il est admis par la jurisprudence que la découverte fortuite d'engins prohibés au cours d'une visite domiciliaire régulièrement faite, mais ayant pour objet la recherche d'autres objets délictueux, peut valablement donner lieu à une saisie et à un procès-verbal. Ainsi, des gardes forestiers opérant, dans des conditions régulières et légales, des perquisitions dans une habitation, à l'effet d'y constater la présence de bois provenant d'un délit forestier, seraient en droit de saisir les engins prohibés qu'ils découvriraient par hasard, au cours de cette opération, et le procès-verbal qu'ils dresseraient contre le délinquant pourrait très-légitimement servir de base à des poursuites et à une condamnation. — Cass., 18 déc. 1845, Toudereau, [S. 46. 1.188, P. 46.2.698, D. 46.1.39] — Orléans, 9 févr. 1846, [*Ibid.*] (arrêt rendu sur le renvoi prononcé par la Cour de cassation, dans son arrêt précité). — *Sic*, Petit, t. 1, p. 537; Dufour, p. 40, n. 50; Leblond, n. 240, p. 244; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 873.

**1527.** — M. Jullemier, toutefois (*Des procès de chasse*, p. 82), critique la décision de la Cour suprême. Il objecte les dangers d'une pareille doctrine qui permet de dissimuler trop facilement sous les apparences d'une perquisition étrangère au délit de détention d'engins de chasse prohibés, la recherche de ces engins. Il ajoute que tout est de droit strict, en matière pénale, et que, par suite, les agents qui s'introduisent au domicile des particuliers sont tenus de fermer les yeux sur tout ce qui est étranger à l'objet assigné à leurs investigations. Nous ne saurions partager cet avis. Il suffit, pour faire sentir les inconvénients du système, de faire remarquer qu'en poussant les choses à l'extrême, il faudrait aller jusqu'à dire qu'un officier de police judiciaire qui, au cours d'une perquisition relative à un délit quelconque, découvrirait des objets de nature à mettre sur les traces de l'auteur d'un crime, devrait s'abstenir d'y toucher. L'intérêt social exige évidemment qu'il en soit autrement.

**1528.** — Quoi qu'il en soit, on est allé plus loin encore, et l'on a reconnu aux agents le droit de verbaliser dans le cas même où la découverte serait la conséquence non d'une perquisition, mais d'une visite sans caractère judiciaire. Le fait s'est produit il y a quelques années. Des gendarmes ayant à remettre un livret à un réserviste, avaient pénétré dans une maison particulière et avaient remarqué des engins prohibés, placés en évidence dans la pièce où ils avaient été reçus; la cour d'appel de Caen a considéré le procès-verbal dressé par eux en cette circonstance comme régulier et comme de nature à entraîner la condamnation du délinquant. — Caen, 2 août 1876, Foubert, [S. 77.2.173, P. 77.727, D. 78.2.181] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 874.

**1529.** — Mais la saisie et le procès-verbal seraient nuls si les agents de l'autorité s'étaient introduits dans le domicile où la découverte a eu lieu, par surprise, sous un faux prétexte ou

en excipant de pouvoirs qui ne leur auraient point été confiés, par exemple, en alléguant la nécessité de rechercher du bois enlevé en délit ou en se disant porteurs d'un réquisitoire du ministère public. — Rouen, 1er févr. 1845, précité; — 13 mars 1845, Lefas, [D. 45.4.70] — Trib. Epinal, 31 oct. 1844, Colin, [S. 46.1.188, *ad notam*, D. 45.3.34] — Trib. Wassy, 15 nov. 1876, [cité par Leblond, n. 240, p. 244] — *Sic*, Petit, t. 1, p. 534; Dufour, p. 40, n. 50; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 875.

**1530.** — Cependant, si la visite domiciliaire, bien que faite irrégulièrement, avait été pratiquée avec l'assentiment du propriétaire de l'habitation visitée, celui-ci ne pourrait se prévaloir de cette irrégularité pour obtenir son acquittement du chef de détention d'engins prohibés, alors surtout qu'il reconnaîtrait l'exactitude des constatations faites par l'agent qui a opéré la perquisition. — Poitiers, 18 févr. 1869, Allebert, [S. 70.2.21, P. 70.107, D. 69.2.199] — *Sic*, Leblond, n. 240, p. 244. — *Contrà*, Cass., 17 juill. 1858, Straka, [S. 59.1.634, P. 59.60, D. 58. 1.383]

**1531.** — En ce qui concerne la saisie des engins et instruments non prohibés, ayant servi à commettre un délit de chasse et dont la confiscation doit être prononcée, aux termes de l'art. 16, L. 3 mai 1844, V. *infrà*, n. 1640 et s.

**1532.** — IV. Le § 4 de l'art. 12, prévoit le cas où, en temps prohibé, on aurait mis en vente, vendu, acheté, transporté ou colporté du gibier. Nous savons ce qui constitue la mise en vente, l'achat, le transport ou le colportage du gibier en temps prohibé; nous n'avons qu'à nous référer, sur ce point, aux observations déjà présentées. — V. *suprà*, n. 1214 et s.

**1533.** — V. D'après le § 5 du même article, le fait d'employer des drogues ou appâts de nature à enivrer le gibier ou à le détruire, rentre également dans la troisième classe des délits et est puni d'une amende de 50 à 200 fr. et peut l'être d'un emprisonnement de six jours à deux mois. Ce procédé de chasse a été justement prohibé comme trop destructeur. Du reste, l'usage des drogues et appâts est délictueux, quel que soit le résultat obtenu, et alors même qu'aucune pièce de gibier n'aurait succombé. Il suffit que des substances vénéneuses ou enivrantes aient été employées pour que les pénalités de l'art. 12 soient applicables. Il n'y a pas lieu non plus de tenir compte de l'intention qui a pu guider l'auteur de l'infraction; le fait matériel est punissable par lui-même. — Chardon, p. 211; Petit, t. 2, p. 134, n. 585; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 884.

**1534.** — Il appartient aux tribunaux d'apprécier, en fait, si les substances employées sont ou non de nature à faire périr le gibier ou à l'enivrer, de façon à l'empêcher de se défendre et à le mettre à la merci du chasseur. Il a été jugé que le fait de déposer dans la campagne des substances imprégnées de strychnine (dans l'espèce, des choux barbouillés de sang cuit et mêlé à une forte dose de noix vomique) constituait un délit. — Trib. corr. de Lyon, 17 mars 1847, Lignot [D. 47.3.69] — V. Cival, p. 78, note sous l'art. 12, § 5; Leblond, n. 249; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 885.

**1535.** — Mais l'emploi de substances ou de matières non malsaines ni toxiques, destinées seulement à nourrir le gibier, à l'attirer ou à le retenir sur un fonds n'est aucunement délictueux. Dans la plupart des chasses où l'on élève le perdreau ou le faisan, on a soin, pendant la mauvaise saison, de répandre çà et là, du grain ou d'autres substances alimentaires, afin de permettre au gibier de se nourrir, et de lui enlever toute tentation de s'éloigner. Parfois aussi, des propriétaires peu scrupuleux font déposer ces grains ou substances dans le but, non de retenir le gibier sur leur fonds, mais d'y attirer celui du voisinage. Ce procédé, peu délicat sans doute, échappe à toute répression pénale, car des denrées susceptibles de fournir aux animaux sauvages une nourriture saine et de leur goût ne sauraient être assimilées à des substances enivrantes ou vénéneuses. — Douai, 22 juin 1886 (motifs), Henrion, [S. 87.2.5, P. 87.1.86. D. 86.2.286]

**1536.** — Toutefois, lorsque l'agrainage ou le dépôt d'appâts a eu évidemment pour objet et pour conséquence de faire passer le gibier d'un fonds sur un autre, on peut se demander si le propriétaire qui a fait usage de ce moyen incorrect de repeupler sa chasse, ne pourrait pas être actionné civilement en dommages-intérêts par les voisins lésés. — V. *infrà*, v° *Responsabilité*.

**1537.** — On ne peut confisquer les drogues et appâts à défaut d'un texte qui l'autorise. — Petit, t. 2, n. 585 et 587; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 884.

**1538.** — VI. En sixième lieu, sont punis des peines portées par l'art. 12 ceux qui chassent avec appeaux, appelants ou chanterelles. — V. à cet égard, *suprà*, n. 923 et s.

§ 3. *Troisième classe des délits et pénalités.*

**1539.** — L'art. 13, qui comprend une troisième catégorie de délits, est ainsi conçu : « Celui qui aura chassé sur le terrain d'autrui sans son consentement, si ce terrain est attenant à une maison habitée ou servant à l'habitation, et s'il est entouré d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins, sera puni d'une amende de 50 à 300 francs, et pourra l'être d'un emprisonnement de six jours à trois mois ». — Et le même article ajoute : « Si le délit a été commis pendant la nuit, le délinquant sera puni d'une amende de 100 fr. à 1,000 fr. et pourra l'être d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, sans préjudice, dans l'un et l'autre cas, s'il y a lieu, de plus fortes peines prononcées par le Code pénal. »

**1540.** — Pour que l'art. 13 puisse recevoir son application, il faut la réunion de ces deux circonstances : chasse dans un enclos; chasse dans un enclos attenant à une habitation. S'il s'agit d'un enclos non dépendant d'une habitation, c'est l'art. 11-2° qui doit être invoqué. — V. *infrà*, n. 1546, 1581.

**1541.** — La question de savoir ce qu'on doit entendre par terrain attenant à une habitation et entouré d'une clôture faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins, a été examinée *suprà*, n. 1060 et s., 1075 et s. Ces expressions ont ici la même signification et la même portée. Il n'est donc point exigé, pour l'application de l'art. 13, qu'il y ait eu, de la part du chasseur, escalade ou effraction, au sens où cela doit être entendu en matière de vol. — Berriat Saint-Prix, p. 163; Chardon, p. 223; Gillon et Villepin, n. 339; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 906. — V. *suprà*, n. 1064.

**1542.** — Cette opinion n'a pas été partagée par divers auteurs (Camusat-Busserolles, p. 142; Morin, n. 26), mais elle nous paraît mieux fondée. Ce que le législateur a entendu punir, c'est moins le fait de franchir une clôture en l'escaladant que le fait de chasser dans un parc clos, qui dénote chez le chasseur une audace et un mépris plus grand des droits d'autrui. Aussi l'art. 13 nous paraît-il applicable, alors même que le chasseur aurait pénétré par une porte momentanément ouverte, s'il n'avait pu se méprendre sur le caractère du terrain sur lequel il se permettait de chasser. — Berriat Saint-Prix, *loc. cit.*; Chardon, *loc. cit.*; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.* — *Contrà*, Championnière, p. 131; Gillon et Villepin, n. 342.

**1543.** — Mais l'art. 13 cesserait d'être applicable si le délinquant résidait lui-même dans l'intérieur de l'habitation close, par exemple s'il s'agissait d'un fermier qui n'aurait pas le droit de chasse. — Gillon et Villepin, n. 341; Rogron, p. 201; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 907; Camusat-Busserolles, p. 149; Cival, p. 81.

**1544.** — La disposition qui réserve, dans l'un des cas qui viennent d'être prévus, l'application, s'il y a lieu, de plus fortes peines prononcées par le Code pénal, n'est que la reproduction de la loi de 1790, dont l'art. 2 contenait la mention suivante : « Sans entendre rien innover aux dispositions et autres lois qui protègent la sûreté des citoyens et de leurs propriétés, et qui défendent de violer les clôtures, et notamment celles des lieux qui ferment leur domicile ou qui y sont attachées ». Si donc au fait de chasse ainsi qualifié venait s'ajouter un délit entraînant des peines plus rigoureuses, la violation de domicile, par exemple, rien n'empêcherait le ministère public d'en requérir l'application.

§ 4. *Circonstances aggravantes.*

**1545.** — Chacune des classes de délits que nous venons d'énumérer comporte une aggravation de peines dans certaines hypothèses expressément prévues par la loi.

**1546.** — I. *Première classe de délits.* — Suivant le deuxième alinéa du n. 2 de l'art. 11, « l'amende *pourra* être portée au double, si ce délit a été commis sur des terres non dépouillées de leurs fruits, ou s'il a été commis sur un terrain entouré d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins, mais non attenant à une habitation. »

**1547.** — De cette disposition il résulte, ainsi que nous l'a-

vons déjà fait remarquer, que à la différence de ce qui avait lieu sous la loi de 1790, le propriétaire peut, une fois la chasse ouverte, s'y livrer sur son terrain, qu'il soit dépouillé ou non de fruits, la circonstance que les terres n'étaient pas dépouillées de fruits étant simplement aggravante du délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. La discussion ne laisse aucun doute sur cette interprétation. — Rapport de M. Franck-Carré à la Chambre des pairs (*Monit.*, 29 mars 1844, p. 747); Camusat-Busserolles, p. 115; Gillon et Villepin, n. 286; Berriat Saint-Prix, p. 135; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 777; Petit, t. 2, n. 618; Leblond, n. 213.

**1548.** — L'application de ce principe est sans difficulté lorsque le propriétaire du terrain et du droit de chasse est en même temps propriétaire des récoltes. Mais que devra-t-on décider dans le cas où, par suite d'un contrat particulier, ces deux propriétés auront été séparées? Il faut distinguer : ou bien c'est le propriétaire du terrain et du droit de chasse qui chasse sur son champ couvert des récoltes appartenant à son fermier et, dans ce cas, il n'y a pas un fait de chasse proprement dit, car le délit n'existe qu'autant que la chasse a eu lieu *sur le terrain d'autrui* (V. *suprà*, n. 53 et s., 1414); il y aurait seulement contravention à l'art. 471 (n. 13), alors même que le fait de chasse aurait eu lieu en temps non prohibé. — Cass., 31 mars 1832, Boissard, [P. chr.]; — et de plus pour le fermier le droit de demander des dommages-intérêts. — V. *suprà*, n. 65.

**1549.** — Il a été jugé, il est vrai, qu'un propriétaire chassant, même après l'ouverture, et avec un permis, *dans son champ loué à un fermier*, commet un délit de chasse qui le rend passible des peines portées par l'art. 11. — Nancy, 7 nov. 1844, Barrat, [*Gaz. des trib.*, 30 janv. 1845] — Mais cette décision nous paraît en contradiction avec l'opinion, unanimement admise par la jurisprudence, que le droit de chasse appartient au propriétaire du sol à l'exclusion du fermier. — V. *suprà*, n. 55.

**1550.** — Si, au contraire, c'est le propriétaire des récoltes (non propriétaire du sol, ni fermier du droit de chasse) qui est trouvé chassant dans ses propres récoltes, on pourra bien le considérer comme chassant sur le terrain d'autrui, mais on ne saurait lui appliquer l'aggravation résultant de ce que la terre n'est pas dépouillée de ses fruits, cette circonstance n'étant aggravante qu'à raison du tort causé à l'ayant-droit aux récoltes (qui, dans cette hypothèse, se trouverait être le chasseur lui-même). — Championnière, p. 98; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 778. — V. au surplus, sur les rapports du propriétaire et du fermier, *suprà*, n. 53 et s.

**1551.** — Que doit-on décider à l'égard des locataires ou permissionnaires? Dans un premier système, on dit que le propriétaire qui accorde une permission de chasse doit être réputé, à moins qu'il ne manifeste clairement l'intention contraire, la limiter aux terres découvertes, sur lesquelles le permissionnaire ne peut, en passant, commettre aucun dégât, car on doit présumer qu'en octroyant bénévolement et gratuitement à un tiers la satisfaction d'un plaisir, il n'entend pas s'imposer à lui-même l'obligation de supporter un préjudice, quelque minime soit-il.

**1552.** — D'où cette conclusion que le titulaire de la permission, en passant sur les terres emblavées, chasse sur le terrain d'autrui sans son consentement. — Reims, 25 févr. 1865, Couteau, [*R. for.*, t. 3, n. 526] — *Sic*, Leblond, n. 216.

**1553.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'un propriétaire qui avait accordé à un tiers l'autorisation de chasser « sur toutes ses terres situées dans le territoire d'une commune », n'avait en vue que les terres dépouillées de leurs récoltes, pour lesquelles l'exercice de la permission ne pouvait être la cause d'aucun préjudice; qu'en conséquence, le permissionnaire, en passant sur des pièces chargées de leurs récoltes, de manière à y causer un dommage, s'était placé en dehors de l'autorisation qui lui avait été accordée et avait commis, dès lors, le délit de chasse sur la propriété d'autrui sans le consentement du propriétaire, avec cette circonstance aggravante qu'il avait chassé sur un terrain non dépouillé de ses fruits. — Paris, 7 déc. 1844, Legoux, [S. 45.2.108, *ad notam*, P. 45.2.260, D. 45.4.81] — Amiens, 5 déc. 1869, Poulain, [S. 70.2.269, P. 70.1066, D. 71.2.92]

**1554.** — Cette décision nous paraît quelque peu rigoureuse. En effet, la permission ainsi comprise serait le plus souvent un leurre et cacherait un piège, car le permissionnaire ne pourrait s'aventurer dans un champ de betteraves ou dans une luzerne, par exemple, sans risquer de se voir dresser procès-verbal et d'être poursuivi correctionnellement. Evidemment, lorsqu'on donne à quelqu'un la permission de chasser sur un domaine rural, on entend lui faire une concession sérieuse et non pas se borner à lui donner l'autorisation de parcourir, sans grand profit pour lui, les friches et les terres labourées.

**1555.** — Nous préférons la seconde opinion d'après laquelle celui qui a reçu du propriétaire la permission de chasser commet, s'il chasse sur des terres garnies de récoltes, une simple contravention de police réprimée, suivant les cas, par les art. 471-13° ou 475-9° et 10°, C. pén., mais ne se rend pas coupable du délit prévu par l'art. 11, § 2, n. 2, L. 3 mai 1844. C'est l'opinion dominante et elle paraît, en effet, plus rationnelle. — Cass., 4 juill. 1845, Pellegrin, [S. 45.1.774, P. 45.2.297, D. 45.1.351]; — 6 juill. 1876, Rebiffé, [D. 77.1.141]; — 2 avr. 1881, Pillon de Saint-Philbert, [S. 83.1.331, P. 83.1.793, D. 81.1.279]; — 29 févr. 1884, Moreau, [S. 85.1.463, P. 85.1.1100] — Trib. Pontoise, 23 nov. 1880, Chéron, [*R. for.*, t. 10, n. 8] — Trib. Dinant, 20 févr. 1878, Veling, [*Pasicr. belge*, 78.3.316] — Trib. simp. pol. Glabeck, 24 janv. 1884, Pardon, [*Pasicr. belge*, 84.3.345] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 209 et 779-780; Camusat-Busserolles, p. 116; Jullemier, p. 138; Rogron, p. 157. — *Contrà*, de Neyremand, p. 301.

**1556.** — Cette solution s'impose lorsqu'aux termes du bail le fermier a le droit de s'opposer au passage du locataire ou permissionnaire de la chasse sur les terres ensemencées. — Cass., 6 juill. 1876, précité. — Mais elle doit, à notre avis, être également adoptée dans le silence du bail.

**1557.** — Quant aux tiers qui ne sont ni propriétaires, ni fermiers du terrain et ne jouissent pas du droit d'y chasser, ils tombent directement sous le coup de la disposition dont il s'agit. Mais ils peuvent en même temps donner lieu à l'application des art. 444, C. pén., relatif à la dévastation des plants et récoltes sur pied; 471-13°, relatif au passage de personnes sur un terrain préparé ou ensemencé; 475-9°, relatif au passage de personnes sur un terrain chargé de grains en tuyau, de raisins ou autres fruits mûrs ou voisins de la maturité; 475-10°, en cas de passage d'animaux de monture sur le terrain d'autrui ensemencé ou chargé d'une récolte. Quels sont alors les droits du propriétaire lésé?

**1558.** — Si, en même temps qu'un fait de chasse, il y a eu dévastation de récoltes ou plants, la partie poursuivante peut invoquer l'art. 444, C. pén., ou la loi de 1844, ou même relever le double délit, auquel cas la peine la plus forte est seule prononcée (V. *infrà*, n. 1622 et s.). Si, au contraire, il s'agit de l'une des contraventions dont nous venons de parler, la partie poursuivante a-t-elle le choix, ou de traduire le délinquant devant le tribunal correctionnel pour acte de chasse avec circonstance aggravante, ou d'en faire abstraction et de le traduire devant le tribunal de simple police pour contravention? — La question a été discutée.

**1559.** — Dans une première opinion, consacrée par un arrêt de cassation, la contravention ne pourrait être isolée du fait de chasse et, par conséquent, échapperait forcément à l'appréciation du tribunal de simple police. — Cass., 24 avr. 1852, de Louvencourt, [D. 52.5.195] — *Sic*, Leblond, n. 215.

**1560.** — Ce système ne nous paraît pas admissible et, de fait, il a été repoussé par les plus récents arrêts. Qui peut le plus peut le moins; le propriétaire, qui pourrait exiger une réparation plus énergique, doit pouvoir se contenter d'une réparation moindre que la loi met à sa disposition. On ne s'expliquerait pas, d'ailleurs, comment le délinquant traduit devant le tribunal de simple police serait admis, pour demander son renvoi devant le tribunal correctionnel, à se déclarer coupable d'un délit qui ne lui est pas reproché; *nemo auditur turpitudinem suam allegans*. — Cass., 30 janv. 1879, Libenment, [D. 81.5.117] — Trib. Pontoise, 23 nov. 1880, précité.

**1561.** — Que doit-on entendre par ces mots : « *Non dépouillés de leurs fruits* ». Et suffira-t-il que des plantes dans un état quelconque couvrent encore le sol pour qu'on puisse dire que la terre n'est pas dépouillée de ses fruits?

**1562.** — Remarquons tout d'abord que le mot *fruits* employé dans l'art. 11 se trouvait déjà dans la loi de 1790, et qu'il a été pris dans le même sens que sous l'ancienne législation (V. la discussion et les rapports : Duvergier, sur l'art. 11). Les décisions rendues avant la loi de 1844 ont donc, pour résoudre ce point, la même autorité que celles qui lui sont postérieures. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 765.

**1563.** — Décidé que les mots *terres non dépouillées de leurs*

*fruits* ne doivent s'entendre que des terres qui peuvent produire encore des fruits propres à être récoltés et auxquels le passage des chasseurs est de nature à causer du dommage. — Cass., 31 janv. 1840, Jacquesson, [P. 42 2.267] — Même jour, Delattre, [S 45.2.107 à la note, P. 40 2.475, D. 45.4.79]; — 10 juin 1864, Duboin, [S. 65.1.56, P. 65.191, D. 64.1.501] — V. Berriat Saint-Prix, p. 136; Gillon et Villepin, n. 180; Poullain, p. 54; Championnière, p. 101; Rogron, p. 158; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1564.** — Et ce dernier point est abandonné à l'appréciation des juges du fait, qui doivent le résoudre en ayant égard à la fertilité du sol, aux conditions du climat, aux variations des saisons et aux usages du pays. — Cass., 10 juin 1864, précité.

**1565.** — Spécialement, le point de savoir si une prairie artificielle peut encore, au moment du fait de chasse, produire des fruits de nature à être récoltés, est un véritable point de fait dont la solution, subordonnée aux usages du pays, à la fertilité du sol et aux variations des saisons, rentre dans le domaine souverain des tribunaux. — Cass., 31 janv. 1840, précité.

**1566.** — Il a été jugé, d'une part, que le fait de chasser dans des champs d'orge et d'avoine, constitue un délit que le ministère public peut poursuivre d'office, comme étant accompli sur un terrain non dépouillé de ses fruits (V. *infrà*, n. 1704 et s.). — Cass., 16 janv. 1829, Delagorgue, [S. et P. chr.]; — 4 févr. 1830, Piroux, [S. et P. chr.]

**1567.** — ... Qu'il en est de même du fait de chasser sur un champ de haricots. — Orléans, 22 oct. 1844, Beauvilliers-Richard, [S. 45.2.235, P. 45.1.11, D. 45.4.80]

**1568.** — ... Ou dans une vigne dont la récolte n'est pas encore levée. — Lyon, 15 déc. 1826, Gaspard, [S. et P. chr.] — Angers, 12 janv. 1829, Robin, [S. et P. chr.] — *Contrà*, Lavallée et Bertrand, p. 107; Chardon, p. 176.

**1569.** — Il a pu être décidé aussi, par appréciation de divers éléments de fait, que des champs humides et ensemencés de céréales doivent, au mois de janvier, être considérés comme chargés de leurs fruits dans le sens de la disposition précitée. — Cass., 10 juin 1864, précité. — V. aussi Cass., 16 nov. 1837, Clémenceau, [S. 38.1.365, P. 38.2.498]; — 9 juin 1838, Gilboy, [S. 38.1.982, P. 38.2.505]

**1570.** — Il a été décidé, d'autre part, que le fait d'avoir chassé dans une pièce de luzerne dont la deuxième coupe avait été faite, et qui n'était plus destinée à être fauchée de l'année, ne constituait aucun délit. — Cass., 31 janv. 1840, deux arrêts, précités.

**1571.** — ... Qu'il en est de même du fait d'avoir chassé dans la seconde ou la troisième pousse d'une luzerne; une prairie artificielle dont la première coupe a été enlevée, ne pouvant pas être considérée comme non dépouillée de sa récolte. — Cass., 4 févr. 1830, Durand, [P. chr.]

**1572.** — ... Ou du fait d'avoir chassé sur un terrain ensemencé en trèfle à la troisième coupe. — Trib. Pithiviers, 30 oct. 1844, sous Orléans, 22 oct. 1844, [P. 45.1.11]

**1573.** — ... Ou du fait d'avoir chassé sur un champ de sainfoin dont la coupe était effectuée depuis quinze jours. — Bourges, 25 nov. 1841, Guillemot, [P. 42.2.267]

**1574.** — Est encore considéré comme terre dépouillée un champ de navettes. — Colmar, 29 janv. 1861, [cité par de Neyremand, p. 251]

**1575.** — De même, d'après la cour de Grenoble, les produits de la terre qui ne sont pas destinés à être récoltés, mais bien à être enfouis pour servir d'engrais, par exemple des pois lupins, ne peuvent être considérés comme récoltes dans le sens des lois prohibant la chasse dans les champs couverts de récoltes. — Grenoble, 11 nov. 1841, Gannet, [P. 45.2.261, D. 45.4.79] — V. Boitard, *Des prairies artific.*, p. 162; Gillon et Villepin, n. 283; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 769. — *Contrà*, Colmar, 4 déc. 1844, Stinzy, [P. 45.2.262, D. 45.4.79]

**1576.** — De même encore, une terre plantée de jeunes osiers, n'étant pas susceptible d'un dommage appréciable par le fait du passage des chasseurs, ne doit pas être considérée comme une terre non dépouillée de ses fruits. — Grenoble, 19 mars 1846, Lardet, [S. 46.2.468, P. 46.2.504, D. 46.2.183] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 768.

**1577.** — Il résulte, au surplus, de la discussion de la loi que les terrains simplement *ensemencés* ne rentrent pas dans la catégorie de ceux indiqués par la loi, ce mot, inséré dans la rédaction primitive du projet, ayant été intentionnellement supprimé; il n'en serait autrement que si l'ensemencement avait déjà produit des plantes montrant leurs fruits au dehors.

**1578.** — La même distinction doit être faite en ce qui concerne les champs de pommes de terre : si les pommes de terre, bien qu'enfoncées en terre n'ont fait encore sortir aucun germe extérieur, l'art. 11, § 2, n. 2 est inapplicable au chasseur; des pommes de terre enfouies en terre ne sauraient être considérées comme *des fruits* dans le sens de l'art. 26, L. 3 mai 1841. — Colmar, 16 nov. 1842, Herzog, [S. 45.2.107, *ad notam*, P. 43.1.384] — Orléans, 22 oct. 1844, Coq, [S. 45.2.107, P. 44.2.423, D. 45.4.78] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 136; Gillon et Villepin, n. 283; Lavallée et Bertrand, p. 107; Chardon, p. 176; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 771. — *Contrà*, Poullain, p. 54.

**1579.** — Cet article est applicable au cas contraire; on sait, en effet, que lorsque le pampre encore vert est foulé de façon à perdre sa sève, la pomme de terre cesse de prospérer à l'intérieur du sol. — Cass., 16 janv. 1829, Delagorgue, [S. et P. chr.]; — 4 févr. 1830, Piroux, [S. et P. chr.] — Trib. Pontoise, 23 nov. 1880, Chéron, [*R. for.*, t. 10, n. 8]

**1580.** — En un mot, il faut que les récoltes soient de nature à être endommagées par le fait de chasse; mais faut-il de plus, pour que le chasseur tombe sous le coup de l'art. 11, § 2, n. 2, qu'il ait réellement causé dommage aux récoltes en chassant? — Nous croyons que les tribunaux ont la faculté de doubler l'amende alors même qu'aucun dommage n'a été constaté. Ce n'est pas le fait de causer dommage aux champs que réprime l'art. 11 — le fait est prévu par un autre article (V. *infrà*, v^is *Délit rural*, *Dommages aux champs*) — mais le fait de chasser sur un terrain chargé de récoltes. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 782. — *Contrà*, Rogron, p. 158.

**1581.** — L'art. 11-2° permet encore de porter l'amende au double lorsque les faits de chasse se sont accomplis dans l'enclos d'autrui, non attenant à une habitation. La loi parle dans l'art. 11 « d'une *clôture* continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins ». — M. Championnière (p. 104) croit que l'amende ne pourrait pas être portée au double si le délit avait été commis dans une clôture établie pour empêcher seulement l'entrée ou la sortie des bestiaux, alors même qu'elle serait continue et difficile à franchir. — Mais MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 784) repoussent cette distinction. Nous nous en tenons, à cet égard, à la définition donnée *suprà*, n. 1075 et s. — Pour le cas où l'enclos est attenant à une habitation, V. *suprà*, n. 1539 et s.

**1582.** — II. *Deuxième classe de délits.* — L'art. 12, § 7, contient la disposition suivante : « Les peines déterminées par le présent article pourront être portées au double contre ceux qui auront chassé pendant la nuit sur le terrain d'autrui, et par l'un des moyens spécifiés au § 2 (c'est-à-dire avec des engins prohibés ou non autorisés), si les chasseurs étaient munis d'une arme apparente ou cachée. »

**1583.** — Il faut, pour justifier l'application de l'aggravation de peine, la réunion des quatre circonstances prévues, savoir : 1° la nuit; 2° le terrain d'autrui; 3° l'un des moyens spécifiés au § 2; 4° enfin, le port d'armes. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 887. — Quant à ce qu'on doit entendre par armes, V. *suprà*, v° *Armes*.

**1584.** — Nous avons dit plus haut ce qu'on doit entendre par chasse de nuit (*suprà*, n. 1468 et s.), et par chasse sur le terrain d'autrui (*suprà*, n. 803 et s.); il va de soi qu'à ce point de vue, on ne pourrait considérer la circonstance de chasse *sur autrui* comme aggravante dans le sens de l'article, si l'individu pris en délit avait la permission de chasse du propriétaire. — Gillon et Villepin, n. 331; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 889.

**1585.** — Quant aux *moyens* de chasse, ils doivent être entendus de tous les engins de chasse dont l'usage est prohibé, notamment des appeaux, appelants ou chanterelles. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 890. — V. *suprà*, n. 938 et s.

**1586.** — Le § 8 et dernier du même art. 12 porte : » les peines déterminées par l'art. 11 et par le présent article doivent être toujours portées au maximum, lorsque les délits auront été commis par des gardes champêtres ou forestiers des communes, ainsi que par les gardes forestiers de l'État et des établissements publics. »

**1587.** — La disposition finale de l'art. 12 n'a pas égard au lieu où les faits de chasse ont été commis, elle ne s'occupe que de la qualité des délinquants : elle est donc applicable bien que le délinquant ne fût pas préposé à la garde des propriétés mêmes

sur lesquelles le délit a été commis. — Cass., 22 févr. 1840, Doyen, [S. 40.1.331, P. 40.1.545]; — 4 oct. 1844, Scipionato, [S. 45.1.106, P. 45.2.118, D. 45.1.221] — Poitiers, 18 juin 1846, Chouard, [S. 47.2.637, P. 48.1.193] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 531; Lavallée et Bertrand, p. 113; Perrève, p. 360; Morin, n. 25; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 901; de Neyremand, p. 324; Jullemier, p. 143; Leblond, p. 255. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 334; Berriat Saint-Prix, p. 156.

**1588.** — Mais on doit interpréter cette disposition, comme toutes les lois pénales, d'une manière restrictive, quant aux personnes auxquelles elle est applicable. Ainsi l'aggravation de peine prononcée par l'art. 12 contre les gardes champêtres des communes et les gardes forestiers de l'État, des communes et des établissements publics qui se rendent coupables des délits de chasse, n'est pas applicable aux gardes particuliers. — Cass., 17 août 1860, Delugin, [S. 61.1.299, P. 61.107, D. 60.1.423] — Paris, 12 sept. 1844, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 296] — Douai, 24 nov. 1848, cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 892 — Bordeaux, 30 avr. 1860, Delugin, [D. 60.2.133] — Rouen, 2 mai 1866, Chrétien, [*R. for.*, t. 4, n. 647] — Nancy, 18 nov. 1869, Michel, [S. 70.2.209, P. 70.835, D. 71.2.34] — Bourges, 27 nov. 1871, Maréchal, [S. 71.2.203, P. 71.654] — Alger, 17 avr. 1872, Argentier, [D. 74.2.80] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 892.

**1589.** — ... Ni aux gardes champêtres des établissements publics, la loi ne parlant que des gardes forestiers des établissements publics, alors qu'elle vise expressément et les gardes champêtres et les gardes forestiers lorsqu'il s'agit des gardes des communes. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 895; Chardon, p. 221.

**1590.** — ... Ni aux gardes-barrières de chemins de fer. — Metz, 4 juin 1855, Schmitt, [S. 55.2.694, P. 55.1.449, *ad notam*, D. 55.2.326] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 896.

**1591.** — ... Ni aux gardes-pêche. — Aix, 16 mars 1874, Terrematte, [D. 75.2.84, *ad notam*] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 893. — Gillon et Villepin (n. 333) soutiennent qu'il y a, à leur égard, une erreur de rédaction, et que l'intention du législateur paraît évidente. — V. aussi Leblond, n. 257. — Mais cette erreur de rédaction, fût-elle certaine, doit profiter à ceux qui sont intéressés à l'invoquer. Sans doute, les gardes-pêche de l'Etat, qui, aux termes de l'art. 7, ne peuvent obtenir de permis de chasse, devront nécessairement et en tout temps s'en abstenir (V. *suprà*, n. 741); mais s'ils contreviennent à cette obligation, ils seront passibles soit des peines de l'art. 11, soit de celles prononcées par l'art. 12, suivant les cas, mais non de l'aggravation de peine dont nous parlons.

**1592.** — En résumé, le § 8, art. 12, L. 3 mai 1844, exclut de l'aggravation de peine qu'il prononce les fonctionnaires qu'il ne désigne pas, et, d'autre part, il n'exige pas que le délit ait été commis par ceux qu'il désigne dans l'exercice de leurs fonctions. Mais, à défaut de l'art. 12, qu'ils reconnaissent inapplicable, certains auteurs ont invoqué contre ceux de ces agents qui auraient commis le délit sur le terrain confié à leur garde l'art. 198, C. pén., qui punit du maximum de la peine tout agent ayant participé à un délit qu'il était chargé de réprimer. — Chardon, p. 220; Lavallée et Bertrand, p. 112; Houël, n. 168; Perrève, p. 360; Dutruc, *J. du min. publ.*, 1870, p. 4 et s.

**1593.** — Il a été jugé, en ce sens, que le garde particulier qui a chassé sans permis dans les lieux confiés à sa surveillance est passible de l'aggravation de peine prononcée par l'art. 198, C. pén., contre les fonctionnaires qui ont participé aux délits qu'ils étaient chargés de surveiller. — Cass., 22 févr. 1840, précité. — Metz, 4 déc. 1854, Barré, [S. 55.2.187, P. 55.1.76]; — 4 juin 1855, précité. — Bourges, 27 nov. 1871, précité. — Alger, 17 avr. 1872, Argentier, [S. 72.2.144, P. 72.641, D. 74.2.80]

**1594.** — Ce système n'a pas triomphé en dernière analyse devant la Cour suprême, par laquelle il a été décidé qu'on ne doit pas appliquer au cas spécial régi par l'art. 12 la disposition de l'art. 198, C. pén., lequel, par suite, ne peut être appliqué aux gardes particuliers pour les délits de chasse par eux commis dans les bois confiés à leur garde. Dès lors, en effet, que la loi de 1844 s'occupe du délit dont il s'agit pour le réprimer, on ne peut recourir à la loi générale pour en compléter ou réformer les dispositions : *specialia generalibus derogant* — Cass., 17 août 1860, précité. — Bordeaux, 30 nov. 1860, précité. — Rouen, 2 mai 1866, précité. — Nancy, 18 nov. 1869, précité. — Bourges 27 nov. 1871, précité. — Aix, 16 mars 1874, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 97; Leblond, n. 256; Dufour, p. 27; Petit, t. 1, p. 108; Jullemier, p. 140; Gillon et Villepin, n. 337.

**1595.** — Les complices des personnes visées par le dernier paragraphe de l'art. 12 sont, au même titre qu'elles, passibles de l'aggravation de peine encourue. — Chambéry, 29 avr. 1867, Métral, [*R. for.*, t. 4, n. 607]

**1596.** — Dans le cas prévu par le § 8 de l'art. 12, le maximum est obligatoire pour les juges; ils n'ont pas la faculté de modérer la peine. Mais le maximum des peines édicté par la disposition finale de l'art. 12 ne s'applique qu'à l'amende : l'emprisonnement, dans ce cas, continue à rester toujours facultatif. — Paris, 9 juill. 1844, [*J. des chasseurs*, 1844, p. 449] — Metz, 8 oct. 1844, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 298] — Poitiers, 18 juin 1846, précité. — Metz, 15 nov. 1852, [cité par Dufour, *loc. cit.*]; — 14 févr. 1853, [*Ibid.*] — Nancy, 28 nov. 1867, Grosjean, [S. 68.2.137, P. 68.593, D. 68.2.94] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 530; Berriat Saint-Prix, p. 157 et s.; Dufour, p. 27; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 900; Rogron, p. 197; Leblond, n. 254; de Neyremand, p. 317; Morin, *J. de dr. crim.*, 1844, p. 256; Jullemier, p. 140; Gillon et Villepin, n. 356. — *Contrà*, Montpellier, 1er juill. 1844, Mècle, [S. 44.2.381, P. 44.2.205, D. 44.2.178] — Gillon et Villepin, n. 336.

**1597.** — III. *Troisième classe de délits.* — D'après l'art. 14, « les peines déterminées par les trois articles 11, 12 et 13 pourront être portées au double si le délinquant était déguisé ou masqué, s'il a pris un faux nom, s'il a usé de violence envers les personnes, ou s'il a fait des menaces, sans préjudice, s'il y a lieu, de plus fortes peines prononcées par la loi. »

**1598.** — L'art. 14 n'exige pas, pour son application, la réunion des quatre circonstances qu'il prévoit. L'une d'elles suffit pour entraîner l'aggravation de peine prononcée par cet article.

**1599.** — La question de savoir si un individu était déguisé ou masqué est évidemment un point de fait qui rentre dans le pouvoir souverain d'appréciation du juge. Il ne suffira pas de s'être vêtu d'une façon bizarre, mais il faut que cet accoutrement ait eu pour objet, dans la pensée du chasseur, de le rendre méconnaissable aux yeux même des personnes qui le connaissent. — Chardon, p. 226; Petit, t. 2, p. 117; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 910.

**1600.** — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 911) enseignent avec raison qu'un individu n'est pas passible des peines portées par l'art. 14 lorsqu'il refuse de dire son nom. L'art. 14 ne prévoit pas cette hypothèse, et, comme toutes les dispositions pénales, il doit être interprété restrictivement. De plus, la distinction faite par le législateur est logique. Le chasseur qui refuse de faire connaître son identité est conduit devant le magistrat, qui peut le faire maintenir à sa disposition jusqu'à ce que l'identité ait été établie (V. *suprà*, n. 1378 et s.); le respect de la loi est ainsi sauvegardé. Celui, au contraire, qui donne un faux nom est laissé en liberté et peut ainsi facilement s'assurer l'impunité et échapper aux recherches dont il est ultérieurement l'objet. Le législateur a dû chercher, par la perspective d'une pénalité plus rigoureuse, à éviter ce danger.

**1601.** — Lorsque la circonstance aggravante de faux nom est relevée dans un procès-verbal régulier, les juges ne peuvent, sous peine de cassation de leur décision, se dispenser de statuer sur cette circonstance. — Cass., 9 avr. 1875, Roche, [D. 77.1.508]

**1602.** — Qu'en est-il du fait de donner de faux prénoms? La question est controversée. MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, dans leur première édition, l'avaient résolue par la négative. Dans leur seconde édition, ils se rangent à l'avis de M. Petit (t. 2, n. 539), d'après lequel l'art 14 est applicable s'il y a mauvaise foi de la part du prévenu. Nous ferons une autre distinction qui nous paraît plus conforme à la lettre et à l'esprit de la loi. En principe, le fait de donner un faux prénom ne doit pas être puni des peines de l'art. 14, qui prévoit seulement le fait de donner un faux nom. Néanmoins, s'il était démontré que le faux prénom fût équivalent au faux nom en ce sens qu'il suffisait à rendre le délinquant introuvable, on devrait, ce nous semble, appliquer l'art. 14.

**1603.** — Quant au fait de donner une fausse qualité ou un faux domicile, il n'est ni expressément, ni implicitement prévu par la loi et, par conséquent, ne donne lieu à aucune aggravation de peine. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 913.

**1604.** — Les violences, pour peu qu'elles soient exercées contre les personnes, tombent, par cela même, sous le coup de

l'art. 14. Peu importe que ces violences soient exercées contre le propriétaire ou le locataire de la chasse, ou contre une personne attachée à la terre sur laquelle le délit est commis, ou contre toute autre personne.

**1605.** — Le peu de gravité des violences exercées importe peu également. Il n'est pas nécessaire que les blessures ou les menaces, pour donner lieu à l'aggravation de peine, aient par elles-mêmes le caractère d'un délit. C'est ce qui résulte des mots *sans préjudice de plus fortes peines* contenus dans l'art. 14, qui réserve pour ces derniers cas l'application de la loi pénale ordinaire.

**1606.** — Si, par exemple, la violence exercée par le chasseur allait jusqu'à la blessure volontaire, si elle était accompagnée de voies de fait adressées à un garde, elle pourrait tomber sous l'application des art. 209 et s., et 311, C. pén. — V. *infrà*, v^is *Coups et blessures*, *Rébellion*.

**1607.** — Et même s'il y avait meurtre volontaire concomitant à un délit de chasse, il y aurait lieu d'appliquer la disposition de l'art. 304, C. pén., d'après laquelle le meurtre emporte la peine de mort lorsqu'il a eu pour objet de préparer, faciliter ou exécuter un délit. — V. *suprà*, n. 1317 et *infrà*, v° *Meurtre*.

**1608.** — De même, si la menace avait été faite *sous condition*, elle sera atteinte par les art. 307 et 436, C. pén. C'est ce qui avait été jugé sous l'ancienne loi par un arrêt décidant que la menace de mort faite *sous condition de s'abstenir* à un maire revêtu de ses insignes, par un individu surpris en délit de chasse, est punissable suivant les art. 305 et 307, C. pén. — Rouen, 29 févr. 1844, Debreaux, [S. 45.2.363, P. 45.1.106] — V. *infrà*, v° *Menaces*.

§ 5. *Récidive*.

**1609.** — « Les peines déterminées par les trois articles qui précèdent (11, 12, 13) *pourront*, dit l'art. 14, être portées au double si le délinquant était en état de récidive. Lorsqu'il y aura récidive dans les cas prévus en l'art. 11, la peine de l'emprisonnement de six jours à trois mois *pourra* être appliquée si le délinquant n'a pas satisfait aux condamnations précédentes. »

**1610.** — Ainsi, même en cas de récidive, l'aggravation de peine n'est que *facultative*. Il en était autrement sous l'empire de la loi de 1790, dont l'art. 3 portait d'une manière impérative que chacune des différentes peines serait doublée en cas de récidive, triplée, s'il survenait une troisième contravention, et que la même progression serait suivie pour les contraventions ultérieures.

**1611.** — La disposition qui aggrave la peine prononcée par l'art. 11, si le délinquant n'a pas satisfait aux condamnations précédentes, doit être entendue en ce sens qu'elle sera applicable même à celui qui n'y aurait pas satisfait à raison de son insolvabilité. — Petit, t. 2, n. 732. — Mais elle ne s'applique qu'aux condamnations envers le Trésor, et non aux dommages-intérêts et frais dus à la partie lésée. — Gillon et Villepin, n. 351.

**1612.** — « Il y a récidive, porte l'art. 15, lorsque, dans les *douze mois* qui ont précédé l'infraction, le délinquant a été condamné en vertu de la présente loi. » Cette disposition est plus nette que celle de la loi de 1790 (art. 2) qui se bornait à ces mots : « le tout dans le courant de la même année seulement », sans expliquer si le point de départ de l'année de la récidive devait être le premier fait réprimé ou la condamnation qui en avait été la suite.

**1613.** — Lorsque le jugement est frappé d'appel ou de pourvoi en cassation, le délai de douze mois ne court que du jour où il a été statué sur ces divers recours. — Cass., 31 mai 1834, Paulin, [P. chr.] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 356; Petit, t. 2, n. 724. — *Contrà*, Chardon, p. 236. — Au cas où le jugement n'est frappé d'aucun recours, MM. Gillon et Villepin (*loc. cit.*), paraissent faire courir le délai du jour du jugement. Mais MM. Berriat Saint-Prix (p. 171), Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 924), pensent que les douze mois ne doivent commencer que lorsque tous les délais pour se pourvoir sont expirés.

**1614.** — Il ne suffit pas, pour être passible des peines de la récidive, que le délinquant ait *encouru* une condamnation pour délit de chasse dans les douze mois précédents; il est nécessaire que cette condamnation ait été *prononcée* contre lui. — Douai, 9 févr. 1864, Dervo, [*R. for.*, t. 3, n. 435]

**1615.** — Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, que le premier fait suivi de condamnation et celui actuellement poursuivi soient identiques. Ainsi le chasseur condamné une première fois pour délit de chasse en temps prohibé, serait passible des peines de la récidive, si, avant l'expiration des douze mois depuis cette époque, il chassait sans permis de chasse. Il importerait peu aussi que les condamnations fussent plus ou moins graves. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 918.

**1616.** — En outre, l'infraction dont il s'agit ayant, nous l'avons vu, le caractère d'un délit (V. *suprà*, n. 1313), il n'est pas nécessaire, comme en matière de contravention (C. pén., art. 483), que le délit actuellement poursuivi ait été commis dans le ressort du même tribunal que le premier. — Gillon et Villepin, p. 284; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.* — *Contrà* (avant la loi de 1844), Rouen, 29 févr. 1844, précité.

**1617.** — Les éléments et la pénalité de la récidive étant réglés, en matière de délits de chasse, par les prescriptions particulières de la loi du 3 mai 1844, il n'y a pas lieu de s'en référer à la loi générale pour savoir s'il y a, ou non, récidive. La récidive ne peut résulter en cette matière que d'une précédente condamnation pour chasse. Ainsi, on ne peut faire résulter l'état de récidive d'une condamnation antérieure à plus d'une année d'emprisonnement pour un délit de droit commun, et condamner, par suite, le prévenu, par application de l'art. 58, C. pén., à la surveillance (aujourd'hui l'interdiction de séjour). — Cass., 21 avr. 1855, Lerebourg, [S. 55.1.623, P. 55.2.505, D. 55.1.222] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 170; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 917.

**1618.** — Les peines de la récidive peuvent être prononcées en appel lorsque les premiers juges ont omis de les appliquer. — Cass., 8 févr. 1821, Rode, [S. et P. chr.] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, *loc. cit*; Chardon, p. 237; Petit, t. 2, p. 208; Leblond, n. 269; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 919.

**1619.** — L'obligation de prouver l'état de récidive du délinquant incombe naturellement, comme celle de prouver la culpabilité elle-même, au ministère public. Cette preuve se fait soit par la production du casier judiciaire, s'il est confirmé par l'aveu du prévenu... — Cass., 4 févr. 1860, Barroist, [S. 61.1.395, P. 61.219, D. 61.1.93] — ... soit par la production d'un extrait du jugement antérieur, en cas de dénégation.

**1620.** — La peine de la récidive ne peut être appliquée en cas d'amnistie survenue après la première condamnation, l'amnistie faisant disparaître l'infraction elle-même avec toutes ses conséquences. — Berriat Saint-Prix, p. 172; Petit, t. 2, n. 719; Chardon, p. 237; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 921. — V. *suprà*, v° *Amnistie*, n. 340 et s.

**1621.** — Mais la grâce ou la commutation de peine n'influant que sur l'exécution de la pénalité et laissant subsister le délit, n'empêchent point la récidive de produire ses effets. — Mêmes auteurs. — V. *infrà*, v° *Grâce*.

§ 6. *Cumul et non-cumul des peines*.

**1622.** — L'art. 17 dispose que : « en cas de conviction de plusieurs délits prévus par la présente loi, par le Code pénal ordinaire ou par les lois spéciales, la peine la plus forte sera seule prononcée. »

**1623.** — Lors donc que le délinquant, en même temps qu'il accomplissait le fait de chasse qui lui est reproché, commettait un crime, tel que le meurtre d'un garde, la peine d'amende encourue pour délit de chasse ne doit pas s'ajouter à la peine afflictive et infamante prononcée pour le crime. — Cass., 6 mars 1856, Lefranc, [S. 56.1.625, P. 57.487, D. 56.1.224]; — 12 janv. 1860, Boitel, [S. 61.1.206, P. 60.546, D. 60.5.273]

**1624.** — Mais si, au mépris de ce principe, les juges ont déclaré que les peines prononcées se cumuleraient, il y a lieu, non pas d'annuler la décision pour le tout et de renvoyer l'affaire devant d'autres juges, mais de procéder par voie de retranchement. — Mêmes arrêts.

**1625.** — Le principe du non-cumul des peines devrait recevoir son application, alors même que la conviction résulterait de plusieurs jugements, comme dans le cas où elle ne résulterait que d'un seul. — Gillon et Villepin, n. 370; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 954 et 955.

**1626.** — Mais, les contraventions de police n'étant pas soumises à la règle du non-cumul des peines, il doit y avoir cumul lorsqu'un délit de chasse et une contravention de police résultant de faits distincts sont l'objet de poursuites connexes. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 956. — V. *infrà*, v° *Cumul de peines*.

**1627.** — La prohibition du cumul ne saurait non plus s'éten-

dre aux pénalités accessoires, notamment à la confiscation des engins, filets prohibés et armes.

**1628.** — Ainsi jugé que la confiscation de l'arme qui a servi à la perpétration d'un delit de chasse doit être prononcée lors même que ce délit serait connexe à un crime entraînant une peine plus forte que le délit. — Cass., 2 juin 1838, Chabrier, [S. 39.1.55, P. 39.1.124]; — 6 mars 1856, précité. — 13 mars 1856, Reher, S. 56.1.625, P. 57.487, D. 56.5.331 — V. aussi Nîmes, 14 janv. 1836, Arnaud, [P. chr.]; — 21 avr. 1836, André, [P. chr.] — Poitiers, 20 mai 1843, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 345] — *Sic*, Championnière, p. 135; Chardon, p. 295; Berriat Saint-Prix, p. 187; Rogron, p. 217; Gillon et Villepin, n. 369; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 795. — *Contra*, Petit, t. 2, n. 661.

**1629.** — Il en serait de même à l'égard du renvoi sous la surveillance de la haute police, aujourd'hui remplacée par l'interdiction de séjour. — Cass., 6 mars 1856, précité. — *Sic*, Giraudeau et Lelièvre, *loc. cit.*

**1630.** — De ce que la prohibition du cumul ne s'applique pas à la confiscation, il suit qu'il y a lieu à autant de confiscations que de délits. Ainsi, l'individu qui a subi deux jugements doit être condamné à la confiscation par le second jugement, alors même que le premier ne serait pas encore exécuté. — Douai, 14 déc. 1837, [cité par Petit, t. 2, n. 660] — Nancy, 15 janv. 1840, Capitain, [P. 45.2.721] — V. Petit, t. 2, n. 660; Berriat Saint-Prix, p. 188; Gillon et Villepin, n. 361; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 943.

**1631.** — Mais il n'y aurait lieu qu'à une seule confiscation si les délits avaient été commis avec la même arme. — Gillon et Villepin, *loc. cit.;* Chardon, p. 276; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 944. — *Contrà,* Petit, *loc. cit.* — V. aussi Leblond, n. 277.

**1632.** — La privation du droit d'obtenir un permis de chasse pendant cinq ans, qui peut être prononcée par les tribunaux en vertu de l'art. 18, est aussi une peine accessoire susceptible d'être cumulée. — Rogron, p. 220; Championnière, p. 136; Dufour, p. 31; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 961.

**1633.** — Il est superflu d'ajouter que la prohibition du cumul ne s'applique qu'aux peines et non aux dommages-intérêts à accorder aux victimes des délits. Il peut y avoir tout naturellement autant d'indemnités que d'infractions susceptibles de causer préjudice à autrui.

**1634.** — On ne doit pas entendre cette expression, *la peine la plus forte sera seule prononcée,* en ce sens que les juges soient forcés d'appliquer le maximum; ils peuvent choisir entre le minimum et le maximum de la plus forte peine. — Petit, t. 2, n. 743; Chardon, p. 256; Perrève, p. 359; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 955.

**1635.** — Ce principe doit tout aussi bien s'appliquer aux peines d'amende qu'aux peines corporelles. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.* — V. *infrà*, v° *Cumul de peines.*

**1636.** — Après avoir posé le principe du non-cumul, l'art. 17 ajoute : « Les peines encourues pour des faits postérieurs à la déclaration du procès-verbal de contravention pourront être cumulées, s'il y a lieu, sans préjudice des peines de la récidive. »

**1637.** — Le cumul est, en pareille hypothèse, permis, mais il n'est pas obligatoire. C'est pour les juges une simple faculté dont ils usent ou n'usent pas suivant leur volonté.

**1638.** — Ces mots *déclaration du procès-verbal de contravention* signifient qu'il ne suffit pas, pour que le cumul puisse avoir lieu, qu'un délit nouveau ait été commis postérieurement à un premier procès-verbal de contravention, mais qu'il faut, en outre, que ce procès-verbal ait été connu du délinquant et notifié à sa personne, — sans qu'il soit nécessaire, d'ailleurs, que la notification ait été judiciaire, une notification verbale devant être considérée comme suffisante. — Une citation en justice, en l'absence de procès-verbal, équivaut aussi à la déclaration exigée par l'art. 17. — Berriat Saint-Prix, p. 190; Camusat-Busserolles, p. 160; Petit, t. 2, n. 754 et 755; Gillon et Villepin, n. 374; Rogron, p. 219; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 960; Leblond, n. 286.

**1639.** — Il résulte de la discussion de la loi et spécialement de l'Exposé des motifs que, dans ce dernier cas, les peines pourraient être cumulées lors même que les délits auraient été commis le *même jour;* autant de procès-verbaux successivement déclarés avant un fait nouveau, autant de peines différentes qui peuvent être cumulées. — Petit, t. 2, n. 751.

### § 7. *Peines accessoires.*

#### 1° *Confiscation et destruction des engins*

**1640.** — Aux termes de l'art. 16, § 1, L. 3 mai 1844, « tout jugement de condamnation prononcera la confiscation des filets, engins et autres instruments de chasse; il ordonnera, en outre, la destruction des engins prohibés » (art. 16, alin. 1).

**1641.** — Cette disposition, reproduite de l'ordonnance de 1669, qui étendait la confiscation aux lacs et lacets servant à prendre du gibier, n'existait pas dans la loi de 1790, dont l'art. 5 se bornait à ordonner la confiscation des armes à l'aide desquelles la contravention avait été commise. Le décret de 1812, spécial pour les cas de chasse sans permis de port d'armes de chasse, prononçait également la confiscation des armes. On ne pouvait donc ordonner la confiscation de filets ayant servi à commettre un délit de chasse, ces objets n'étant pas compris dans la dénomination d'armes. — Douai, 17 sept. 1842, Chevalier, [S. 43.2.133, P. 45.2.722] — L'art. 16, L. 3 mai 1844, a fait disparaître cette anomalie.

**1642.** — Il résulte de la comparaison des deux membres de phrases de l'art. 16, § 1, que tous les engins, quels qu'ils soient, doivent être confisqués. Par cela seul que le législateur, après avoir parlé de la confiscation des engins en général, a pris soin d'ajouter que les engins prohibés pourraient seuls être détruits, il a manifesté clairement l'intention d'appliquer à tous les engins sans distinction la peine de la confiscation. — Leblond, t. 1, n. 272.

**1643.** — La confiscation prononcée par l'art. 16 comprend donc non seulement les instruments et engins prohibés, mais encore ceux dont l'usage pourra dans certains cas être licite, mais qui auraient été employés hors des prescriptions légales. — Cass., 1er mai 1868, Duplan, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.5.60] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 359; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 931; Leblond, n. 273; de Neyremand, p. 170; Petit, t. 2, n. 673. — En ce qui concerne la recherche et la saisie des engins dont la détention seule constitue un délit, V. *suprà*, n. 1508 et s.

**1644.** — La confiscation ne peut comprendre que les instruments de chasse proprement dits, c'est-à-dire ceux à l'aide desquels le chasseur est mis en possession du gibier. — Cass., 7 mars 1868, Delbecchi, [S. 68.1.273, P. 68.662, D. 68.1.321] — Poitiers, 10 mars 1865, X..., [S. 66.2.84, P. 66.351, D. 66.5.56] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 935. — *Contrà*, Aix, 4 nov. 1867, Delbecchi, [D. 67.2.206]

**1645.** — Ainsi, on ne peut confisquer les engins qui ne constituent que des moyens secondaires servant à appeler le gibier et à le faire tomber dans le piège par lequel il est capturé, tels que les appeaux, appelants et chanterelles... — Cass., 7 mars 1868, précité. — Aix, 2 mars 1876, Olive, [S. 79.2.133, P. 79.585, D. 78.2.238] — Trib. Reims, 29 sept. 1866, Mabellotte, [D. 66.3.96] — V. *suprà*, n. 925.

**1646.** — ... Les furets à l'aide desquels aurait eu lieu un fait prohibé de chasse aux lapins. — Poitiers, 10 mars 1865, précité. — V. de Neyremand, p. 172; Rogron, p. 209; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 933; Petit, t. 2, n. 675; Leblond, n. 273. — *Contrà*, Chardon, p. 241.

**1647.** — ... Les chiens lévriers. — Trib. Jonzac, 11 déc. 1844, [*Gaz. des trib.*, des 10-11 janv. 1845] — Paris, 22 janv. 1846, [en note sous l'arrêt de Poitiers, précité] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 934; Cival, p. 86; de Neyremand, p. 172; Petit, t. 2, p. 183; Leblond, n. 273. — *Contrà*, Chardon, p. 241.

**1648.** — ... Les lanternes servant à éclairer la marche du chasseur, à moins toutefois qu'elles n'aient été un moyen de chasse. — Petit, t. 2, n. 677.

**1649.** — Il en serait ainsi, par exemple, de certains réflecteurs employés la nuit pour découvrir la retraite des compagnies de perdrix. Attirées par cette vive lumière qui en même temps les aveugle, elles viennent se grouper autour du réflecteur sans apercevoir le chasseur, qui les tire à coup sûr. De tels engins peuvent évidemment être confisqués. — V. *suprà*, n. 922.

**1650.** — L'art. 16 de la loi de 1844, renouvelant, à cet égard, les prescriptions de la loi de 1790 et du décret de 1812, ordonne également (2e al.) la confiscation, non seulement des engins de chasse, mais encore *des armes*, « excepté dans le cas où le délit aura été commis par un individu muni d'un permis de chasse dans le temps où la chasse est autorisée. »

**1651.** — Il en résulte qu'un fait de chasse commis par un individu muni d'un permis, et après l'ouverture de la chasse, ne donne pas lieu à la confiscation du fusil, bien qu'il ait eu lieu sans le consentement du propriétaire du terrain et sur ses terres ensemencées. — Nancy, 17 déc. 1844, Braconnot, [S. 46.2.165, P. 45.2.565, D. 45.2.69]

**1652.** — Dans tous les autres cas, la confiscation des armes doit être prononcée. — Cass., 28 janv. 1847, Bonnaud, [P. 47.1.569]

**1653.** — Par suite du principe que nous avons admis (V. *suprà*, n. 1464 et s.), et d'après lequel chasser en temps de neige au mépris d'un arrêté prohibitif du préfet, c'est chasser en temps prohibé, il y a lieu, en pareille circonstance, de prononcer la confiscation des armes dont les délinquants étaient porteurs, alors même qu'ils seraient pourvus d'un permis de chasse. — Cass., 3 juill. 1845, Lavrard, [S. 45.1.773, P. 45.2.672, D. 45.1.336]; — 3 janv. 1846, Stomesneski, [S. 46.1.261, P. 46.2.18, D. 46.1.79]; — 4 mai 1848, Battelier, [S. 48.1.638, P. 48.2.521, D. 49.1.22] — Orléans, 27 janv. 1845, de Saint-Aignant et Robert, [S. 48.2.23, *ad notam*, P. 45.1.180] — Caen, 30 janv. 1845, Chatel, [S. 48.2.235, *ad notam*, P. 45.2.566, D. 45.2.110]; — 27 févr. 1845, Lechat, [*Ibid.*] — Besançon, 14 févr. 1848, Rolland, [*Recueil* de cette cour, 1849-1852, p. 147]; — 22 févr. 1848, Roy, [S. 48.2.235, P. 48.1.394] — Nancy, 5 févr. 1852, [cité par Petit, t. 2, p. 159] — Colmar, 1er févr. 1860, [*Recueil* de cette cour, 1860, p. 367] — Paris, 21 févr. 1861, Legry, [*R. for.*, t. 4, n. 641]; — 24 janv. 1868, Violet, [*R. for.*, t. 4, n. 461] — Riom, 19 janv. 1876, Vergne, [S. 76.2.304, P. 76 1225, D. 76.2.170] — Besançon, 20 janv. 1876, Fousseret, [S. 76.2.79, P. 76.345, D. 76.2.170] — Riom, 26 févr. 1880, Decaux, [*R. for.*, t. 9, n. 45] — Trib. Seine, 2 févr. 1861, Daniel, [*R. for.*, t. 1, n. 15] — *Sic*, Rogron, p. 212; Cival, p. 87, n. 11; Dufour, *id.*, n. 35; de Neyremand, p. 31; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 947; Dutruc, *Mémor. du minist. public*, v° *Chasse*, n. 109; Petit, t. 2, n. 657; Leblond, n. 274; Perrève, p. 84; Berriat Saint-Prix, p. 360. — V. aussi Bourges, 13 févr. 1845, Durand, [P. 46.2.17, D. 46.2.48]

**1654.** — Cette opinion admise, on le voit, par la plupart des auteurs et des cours d'appel, est cependant contredite par quelques tribunaux de première instance, dont les décisions sur ce point ont, le plus souvent, été réformées en appel. — V. Trib. Vire, 20 déc. 1844 (réformé par Caen, 30 janv. 1845, précité). — Trib. Corbeil, 27 déc. 1844, [*Gaz. des trib.*, 23 janv. 1845] — Trib. Tours, 7 mars 1845 (cassé par l'arrêt du 3 juill. 1845, précité). — Trib. Saint-Flour, 21 juin 1845 (cassé par l'arrêt du 3 janv. 1846, précité). — Trib. Reims, sous Cass., 4 mai 1848, précité (qui l'a cassé). — Trib. Poitiers, 22 déc. 1879. — Trib. Mamers, 26 janv. 1881. — Mais, nous le répétons, cette opinion ne saurait se concilier avec les termes de la loi; la confiscation doit être prononcée toutes les fois que le délit de chasse est commis en dehors du « temps où la chasse est autorisée ». Or, au cas où un arrêté préfectoral interdit la chasse en temps de neige, chasser au mépris de cette prohibition, c'est bien chasser en un temps où la chasse n'est pas autorisée. — V. *suprà*, n. 1466.

**1655.** — Par la même raison, la chasse de nuit, étant considérée comme une chasse en temps prohibé, entraîne, d'après l'art. 16, la confiscation des armes, alors même que le délit aurait été commis après l'ouverture de la chasse et par un individu porteur d'un permis de chasse. — Chardon, p. 245; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 948; de Neyremand, p. 100; Petit, t. 2, p. 161; Rogron, p. 209.

**1656.** — Mais la condamnation pour chasse avec permis et en temps d'ouverture sur des terres garnies de récoltes ne donne pas lieu à la confiscation de l'arme. — Nancy, 17 déc. 1844, précité. — Paris, 24 janv. 1861, [B. *Ann. for.*, t. 8, p. 299] — Toulouse, 20 mars 1862, Abadie, [*R. for.*, t. 3, n. 421] — V. *suprà*, n. 1546 et s.

**1657.** — Rien n'est plus simple s'il s'agit d'engins dont l'usage ou la possession même sont interdits. Ils pourront être saisis et déposés au greffe (V. *suprà*, n. 1508 et s.); par conséquent, le tribunal en ordonne, sans difficulté, la confiscation par son jugement.

**1658.** — A l'égard des armes à feu dont la possession est autorisée, la question est moins simple. Nous avons vu, en effet, que le chasseur ne peut être désarmé, ni son arme saisie. Il était nécessaire de trouver, par conséquent, un moyen de coercition susceptible d'assurer à la confiscation son efficacité.

**1659.** — Le 3e al. de l'art. 16 de la loi de 1844 y a pourvu; il porte que : « si les armes, filets, engins ou autres instruments de chasse n'ont pas été saisis, le délinquant sera condamné à les représenter ou à en payer la valeur suivant la fixation qui en sera faite par le jugement, sans qu'elle puisse être au-dessous de 50 fr. »

**1660.** — Il est dans le vœu de la loi que la confiscation porte identiquement sur les armes dont le délinquant est porteur, et il ne faut tirer, à cet égard, aucune induction contraire de ce que le mot *identiquement* contenu dans la rédaction primitive a été supprimé. Voici comment, d'ailleurs, s'exprime sur ce point la circulaire du 9 mai 1844, du garde des sceaux : « La peine de la confiscation ne doit pas être une peine illusoire. Pour qu'elle soit efficace, il faut que les armes et les instruments du délit qui seront déposés au greffe, par suite de la confiscation, ne soient pas des fusils hors de service, des instruments qui n'ont pas pu être employés à commettre le délit. Les agents chargés de verbaliser, en matière de chasse, devront être invités à désigner, aussi exactement que possible, les armes et les autres instruments dont les délinquants auront été trouvés porteurs, et vos substituts devront veiller à ce que les jugements qui auront ordonné la confiscation et le dépôt au greffe des objets décrits soient strictement exécutés. »

**1661.** — Ce n'est donc que lorsque les armes, fusils ou engins n'ont pu être saisis ou ne peuvent être représentés, que la loi autorise le juge à substituer, dans la condamnation, la confiscation *pécuniaire* à la confiscation matérielle des armes. Aussi a-t-il été jugé que le délinquant ne pourrait pas être admis par jugement, en cas de saisie, à reprendre ses armes, fusils ou engins en versant soit le prix, soit la somme de 50 francs, qui est le *minimum* fixé par la loi. — Nancy, 31 janv. 1844, Leclerc, [P. 44.2.38]

**1662.** — Il est vrai que cet arrêt est antérieur à la loi de 1844 et qu'il doit être interprété d'après les dispositions nouvelles de la loi, qui interdisent de désarmer le chasseur (V. *suprà*, n. 1370 et s.). Ces principes, qui pourront être rigoureusement appliqués aux engins prohibés susceptibles de saisie, devront, au contraire, fléchir le plus souvent en ce qui concerne les armes permises, et notamment les fusils de chasse, dont la saisie n'est pas autorisée.

**1663.** — En ce qui concerne ces armes, les juges, tenus de prononcer la confiscation de l'arme du chasseur trouvé en délit, doivent laisser au délinquant l'option de la représenter ou d'en payer la valeur, suivant la fixation qui en est faite par le jugement : ils ne peuvent lui refuser cette option et le condamner à payer nécessairement une somme estimative de la valeur de l'arme, alors même que, par son fait, il aurait mis l'agent qui a verbalisé dans l'impossibilité d'en faire la description ou d'en prendre le signalement exact. — Limoges, 26 mars 1857, Rechignat, [S. 59.2.359, P. 59.425, D. 58.2.48] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 951.

**1664.** — La plupart des auteurs décident qu'au cas où le chasseur avait des armes de rechange, la confiscation doit s'appliquer à toutes indistinctement. — Petit, t. 2, p. 20; Berriat Saint-Prix, p. 180; Leblond, n. 280; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 942. — V. aussi Chardon, p. 286. — Ce n'est pas notre avis. On ne peut faire acte de chasse qu'avec une seule arme à la fois. Quand on se sert de l'une, on ne fait pas *acte de chasse* avec l'autre. Or le délit suppose un acte de chasse : sans délit, et par conséquent sans acte de chasse, pas de confiscation possible.

**1665.** — Que doit-on décider lorsque l'arme dont le chasseur a fait usage ne lui appartient pas? Suivant certains auteurs (Berriat Saint-Prix, p. 178; Petit, t. 2, n. 678), cette circonstance importe peu; la confiscation doit néanmoins être ordonnée; à moins, toutefois, disent MM. Giraudeau et Lelièvre (n. 939) que l'arme ait été frauduleusement soustraite à son possesseur, qui peut alors la revendiquer.

**1666.** — Nous n'apercevons pas clairement la raison d'être de cette distinction. Si les armes sont confisquées par cela seul qu'elles ont servi à commettre un délit, elles doivent l'être quelle qu'en soit l'origine et alors même que les armes auraient été soustraites; si, au contraire, il y a là une pénalité accessoire, elle ne doit atteindre que le coupable et non un tiers qui est resté étranger au délit. Or, c'est précisément le caractère de la confiscation, classée par la loi dans la catégorie des pénalités accessoires. Ce n'est pas à dire cependant qu'il suffise d'emprunter l'arme d'au-

trui pour échapper à la peine de la confiscation. De deux choses l'une : ou le tiers propriétaire de l'arme en revendique la propriété, et alors le délinquant, se trouvant par là même dans l'impossibilité d'en effectuer le dépôt puisqu'il ne peut disposer d'une arme qui ne lui appartient pas, devra être condamné à en payer la valeur par application de l'art. 16; ou le tiers n'invoque pas son droit de propriété, et alors le tribunal qui, à défaut de contestation, ignore la provenance de l'arme saisie ou déposée, devra en ordonner la confiscation, quel qu'ait été le moyen employé par le délinquant pour se la procurer. — En ce sens, Bruxelles, 27 oct. 1879, Coulon, [*Pasicr. belge*, 79.2.361]; — 29 oct. 1879, Godain, [*Ibid.*] — *Contrà*, Liège, 24 déc. 1880, Winant, [*Pasicr. belge*, 81.2.96] — Gand, 7 nov. 1882, Dabandvnghen, [*Pasicr. belge*, 82.2.61] — Liège, 30 déc. 1882, Flemmghs, [*Pasicr. belge*, 83.2.57]

**1667.** — A plus forte raison, la confiscation *en nature* ne pourra-t-elle pas être prononcée lorsque l'arme sera la propriété de l'État, lorsque, par exemple, un militaire ou un douanier aura fait usage de son fusil de munition pour faire feu sur du gibier. Suivant nous, le délinquant doit alors être considéré comme placé dans l'impossibilité de *représenter* l'arme, dont il n'a pas la libre disposition, et par conséquent doit être condamné à en payer la valeur. — Morin, n. 28. — *Contrà*, Douai, 13 déc. 1834, Delplaque, [S. 35.2.89, P. chr.] — Trib. Baugé, 13 janv. 1841, [*J. instr. crim.*, art. 2817] — Berriat Saint-Prix, p. 179; Petit, t. 2, n. 656; Leblond, t. 1, n. 275.

**1668.** — Il faut, d'ailleurs, sur cette question, réserver soit le cas de complicité de la part de celui qui a prêté son arme sachant qu'elle devait servir à la perpétration d'un délit, soit l'hypothèse où il s'agirait d'engins dont la détention est prohibée. Dans le premier cas, la confiscation peut être régulièrement ordonnée puisqu'elle frappe, comme peine accessoire, un délinquant; dans le second, quel que soit le propriétaire des engins, ils doivent être confisqués et détruits; et même la seule possession de ces engins suffisant à entraîner l'application des peines portées par la loi, il va de soi que le propriétaire qui les revendiquerait s'exposerait par là même à se voir poursuivi et puni. — V. *suprà*, n. 1485 et s., 1508 et s.

**1669.** — Quant aux armes, engins ou autres instruments de chasse abandonnés par les délinquants restés inconnus, ils doivent être saisis et déposés au greffe du tribunal compétent. — La confiscation et, s'il y a lieu, la destruction en est ordonnée au vu du procès-verbal. Il en était autrement avant la loi de 1844. La confiscation ne pouvait être prononcée, et le délinquant pouvait venir au greffe réclamer son fusil dès que la prescription faisait obstacle à la poursuite.

**1670.** — Si la confiscation peut s'appliquer à tous les engins et à toutes les armes, qu'ils soient autorisés ou défendus, ayant servi à la perpétration du délit, il n'en est pas ainsi, nous l'avons vu, de la destruction. Elle ne peut porter que sur les engins prohibés.

**1671.** — Lorsque le jugement de condamnation est devenu définitif, les armes et engins confisqués dont la possession est permise sont vendus au profit de l'Etat par l'administration des domaines, à laquelle ils sont remis par le greffe en vertu d'une ordonnance du président du tribunal. Les engins prohibés sont détruits.

*2° Saisie et confiscation de gibier.*

**1672.** — Nous avons vu *suprà*, n. 1290 et s. qu'au cas où le délinquant est prévenu du délit réprimé par l'art. 12, § 4 (mise en vente....., etc., de gibier en temps prohibé), la saisie et la confiscation du gibier sont de règle. Tout différent est le principe dans les autres hypothèses. En aucun cas, autre que celui dont nous venons de parler, le chasseur ne peut être dépouillé du gibier tombé en sa possession à la suite d'un acte de chasse délictueux. — Berriat Saint-Prix, p. 178; Chardon, p. 242; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 929 et 930; Leblond, n. 275; Camusat-Busserolles, p. 64; Cival, p. 30, n. 33; Chenu, p. 208, n. 5.

**1673.** — Il en est ainsi, soit que l'acte de chasse ait eu lieu en temps de neige... — Paris, 14 févr. 1876, Collignon, [D. 76.5.77]

**1674.** — ... Soit qu'il ait eu lieu sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. — Grenoble, 11 mars 1879, Loubat, [S. 80.2.173, P. 80.681, D. 80.2.75] — Nous avons dit, en effet, que même dans ce cas le gibier appartient au premier occupant. — V. *suprà*, n. 401.

**1675.** — Une pareille saisie serait illégale et exposerait son auteur à une action en dommages-intérêts. — Même arrêt.

**1676.** — ... Sans que cependant l'illégalité de cette saisie puisse être une cause d'excuse, de nature à entraîner l'acquittement du prévenu. — Paris, 14 févr. 1876, précité.

*3° Privation du droit d'obtenir un permis de chasse.*

**1677.** — « En cas de condamnation pour délits prévus par la présente loi, dit l'art. 18, les tribunaux pourront priver le délinquant du droit d'obtenir un permis de chasse pour un temps qui n'excédera pas cinq ans ». Il est dans le vœu de la loi (ainsi que cela résulte de la discussion) que cette disposition rigoureuse ne soit appliquée qu'aux braconniers d'habitude. Cette peine est accessoire et peut être cumulée.

**1678.** — La privation du droit d'obtenir un permis de chasse, avons-nous dit, implique la privation du droit de chasse lui-même dès que le jugement qui l'a prononcée est devenu définitif; en sorte que l'individu frappé d'une telle interdiction, ne peut, à partir de ce moment, se prévaloir d'un permis délivré antérieurement à sa condamnation. — V. *suprà*, n. 770.

**1679.** — Cependant MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 963) déclarent ne pouvoir adopter cette opinion; ils soutiennent que la loi n'a voulu donner pouvoir aux juges de priver le délinquant d'obtenir un permis que pour l'avenir. Soutenir le contraire c'est, d'après eux, ajouter à la loi. — V. en ce sens, Trib. Peronne et Sarrebourg, [*J. le Droit*, du 26 déc. 1863] — Trib. Nogent-sur-Seine, 3 nov. 1866, [D. 68.3.75] — *Sic*, Jullemier, *Des procès de chasse*, p. 46; Championnière, p. 89.

*§ 8. Dommages-intérêts.*

**1680.** — Indépendamment des peines prononcées contre lui dans l'intérêt public, le délinquant peut aussi, suivant les circonstances, être passible de dommages-intérêts envers la partie lésée. — « Dans tous les cas, porte l'alin. 5 et dernier de l'art. 16, la quotité des dommages-intérêts est laissée à l'appréciation des tribunaux. »

**1681.** — La loi de 1790 avait cru (art. 1, 2 et 3) devoir fixer le minimum d'une indemnité qui devait toujours, et sans même qu'il fût besoin de justifier d'un dommage, être allouée au propriétaire sur le terrain duquel la chasse avait eu lieu sans son consentement. Ce minimum variait suivant que le terrain était ou non clos et attenant à une habitation; sans préjudice, ajoutait l'art. 1, de plus grands dommages-intérêts, s'il y écheoit.

**1682.** — C'est en ce sens aussi qu'il avait été jugé, sous la loi de 1790, que l'indemnité accordée au propriétaire du terrain sur lequel le délit de chasse avait été commis, était due par le délinquant à ce propriétaire, alors même qu'il n'eût éprouvé aucun dommage, ou que les récoltes ne lui eussent pas appartenu. — Cass., 23 févr. 1839, Hacquin, [P. 39.2.348] — Mais Cival (p. 89, n. 24) et Championnière (p. 153) sont d'un avis opposé et avec raison, le texte de la loi de 1844 n'apportant en cela aucune dérogation au principe général d'après lequel l'allocation de dommages-intérêts ne peut se justifier que par la preuve d'un préjudice causé.

**1683.** — Jugé aussi, sous l'empire de la même loi, qu'il n'était pas nécessaire, pour avoir droit à l'indemnité, que le propriétaire fût en cause. — Poitiers, 20 mai 1843, Pignet, [S. 43.2.526, P. 43.2.809] — V. cependant Bruxelles, 31 mars 1825, S..., [P. chr.]

**1684.** — La loi de 1844, dérogeant en cela à la loi précédente, abandonne, dans tous les cas, la quotité des dommages-intérêts à l'appréciation des tribunaux; d'où il résulte que les dommages-intérêts ne pourront jamais être prononcés d'office, et qu'ils ne le seront que sur la demande du propriétaire. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 953.

**1685.** — Selon MM. Chardon (p. 248), Giraudeau, Lelièvre et Soudée (*loc. cit.*), les tribunaux pourraient encore aujourd'hui accorder des dommages-intérêts alors même que le propriétaire n'aurait éprouvé aucun dommage matériel. — Lavallée et Bertrand, p. 119; Petit, t. 2, p. 200.

**1686.** — Il a été d'ailleurs jugé, avec raison, qu'il n'y a pas

exception en matière de chasse, au profit des chasseurs les uns à l'égard des autres, au principe qui soumet une personne à réparer le dommage qu'elle a causé par sa négligence ou son imprudence. — Amiens, 4 févr. 1826, Delamustière, [P. chr.]

**1687.** — ... Et que l'individu qui, armé d'un fusil de chasse qu'il tient dans l'attitude du chasseur, laisse son chien chasser sur une pièce de terre où il n'a pas le droit de chasse, et à une distance rapprochée de celle à laquelle il s'est lui-même placé, se rend coupable d'un fait de chasse qui donne lieu à des dommages-intérêts envers l'individu sur les terres duquel il a été surpris ainsi chassant sans permission. — Rouen, 12 janv. 1843, Talon, [P. 43.1.650] — V. aussi *suprà*, n. 439, 449.

§ 9. *Circonstances atténuantes.*

**1688.** — Suivant l'art. 20, l'art. 463, C. pén. (sur les circonstances atténuantes) n'est pas applicable aux délits prévus par la loi de 1844. Il était inutile de le dire expressément, le principe étant que l'art. 463 n'est applicable qu'aux crimes et délits prévus par le Code pénal, et non à ceux réprimés par des lois spéciales.

**1689.** — Cette disposition est absolue; toutefois, M. Petit pense (t. 2, n. 746) que, dans le cas où un délit de chasse aura été commis concurremment avec un autre délit prévu par le Code pénal (un vol, par exemple), et emportant une peine plus forte, l'art. 463 pourra être appliqué dans toute sa latitude; et il en donne pour motif que, entre la peine du délit de chasse et celle du vol, l'art. 17, sur le non-cumul, voulant que ce soit celle du vol que l'on préfère comme étant la plus forte, ce ne serait plus l'art. 11 ou 12, mais l'art. 401, C. pén., modifié au besoin par l'art. 463, qui édicterait la peine. — V. *suprà*, n. 1622 et s.

**1690.** — Mais M. Berriat Saint-Prix (p. 198) réfute ce système, en faisant remarquer qu'il mènerait presque nécessairement à la suppression de l'art. 20 de la loi, toutes les fois que l'un des délits que cette loi réprime aurait été commis ou poursuivi concurremment avec un délit de droit commun auquel l'art. 463 serait applicable, en sorte que le chasseur à qui on aurait à reprocher un délit de surcroît se trouverait, sous le rapport de la pénalité, beaucoup plus favorisé que si on n'avait à lui imputer qu'un simple délit de chasse. — Or, cette conséquence a quelque chose de choquant et pourrait même, dans certains cas, inciter le délinquant à aggraver de propos délibéré sa culpabilité pour s'assurer le bénéfice des circonstances atténuantes. « Voici donc, ajoute Berriat Saint-Prix, comment, dans ce cas, les juges procéderont : si la peine qu'ils croiront devoir prononcer pour le vol (application faite de l'art 463) est plus forte que celle qui réprime le délit de chasse, alors celle-ci se confondra avec la première, aux termes de l'art. 17. Si, au contraire, la peine du vol se trouvait inférieure, dans la pensée des juges, au minimum de la peine du délit de chasse, alors elle se confondrait avec cette dernière, que l'art. 20 défend de descendre au-dessous du minimum ». — Cette combinaison des art. 17 et 20 de la loi de 1844, est d'ailleurs admise par la majorité des auteurs. — V. Rogron, p. 222; Chardon, p. 311; Cival, p. 95; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 968; Leblond, n. 292.

**1691.** — On s'est demandé si la loi du 26 mars 1891, permettant aux tribunaux d'ordonner le sursis à l'exécution des peines d'amende et d'emprisonnement, pouvait s'appliquer aux délits de chasse. La raison de douter viendrait, d'après certains auteurs, de ce que cette loi ne s'appliquerait qu'aux délits de droit commun et, en tout cas, qu'aux condamnations qu'il est permis aux juges de modérer par l'admission des circonstances atténuantes, ce qui exclurait, nous venons de le voir, les délits de chasse. Ce système n'a pas été admis par la jurisprudence. L'art. 1 de la loi dit, en effet, d'une façon générale : « *en cas de condamnation à l'emprisonnement ou à l'amende* », sans distinguer entre les délits de droit commun, dont la loi ne s'occupe qu'au point de vue des condamnations antérieures qui mettent obstacle au sursis, et les autres infractions. On ne peut donc suppléer au silence de la loi en privant les délinquants en matière de chasse du bénéfice de la loi du 26 mars 1891, qui peut leur être appliquée. Il serait, d'ailleurs, contraire à l'intention évidente du législateur de permettre aux juges de prononcer le sursis pour tous les délits prévus par le Code pénal, et de leur refuser cette faculté pour des délits assurément moins graves et dont quelques-uns, comme le délit de chasse, ne supposent même souvent aucune intention délictueuse. — En ce sens, Bourges, 17 déc. 1891, X..., [S. et P. 92.2.51] — *Sic*, Laborde, *Loi du 20 mars 1891, sur l'atténuation des peines;* Le Poittevin, *J. des parquets*, 1891, 1re part., p. 183.

**1691** *bis*. — Sur la réduction de la peine applicable aux mineurs de seize ans, V. *suprà*, n. 1345 et s.

Section IV.

**De la poursuite et du jugement.**

§ 1. *Poursuite des délits de chasse.*

**1692.** — Les délits de chasse peuvent être réprimés tantôt sur la poursuite du ministère public, tantôt par voie d'action directe exercée par le plaignant.

1° *Action publique.*

**1693.** — Tous les délits prévus par la présente loi, dit l'art. 26, L. 3 mai 1844, « seront poursuivis d'office par le ministère public, sans préjudice du droit conféré aux parties lésées par l'art. 182, C. instr. crim. ». Si le délit de chasse a été commis dans les bois soumis au régime forestier, l'administration forestière a qualité pour poursuivre et exercer tout à la fois l'action civile et l'action publique. — Cass., 9 janv. 1846, Glisières, [S. 46.1.258, P. 46 2.32, D. 46.1.73]; — 5 févr. 1848, Badaroux, [P. 48.1.673, D. 48.1.79]; — 7 sept. 1849, Baré, [S. 50.1.415, P. 50.2.471, D. 49.5.40]; — 21 août 1852, Dufié, [S. 53.1.785, P. 52.2.625, D. 52.5.87]; — 4 janv. 1855, Munch, [D. 55.1.15]; — 20 mars 1858, Lacour, [D. 58.1.191]; — 3 avr. 1862, Garnier, [S. 62.1.903, P. 63.295, D. 62.1.387] — 14 avr. 1864 et 27 févr. 1865, Boudier, [S. 65.1.244, P. 65.569, D. 67.1.95]; — 2 août 1867, Delacourt, [D. 67.1.459]; — 24 déc. 1868, Hache, [D. 69. 1.209] — Besançon, 27 janv. 1845, [*Recueil de cette cour*, 45.37] — Paris, 2 avr. 1846, Glisières, [S. 46.2.166, P. 46.2.32] — Rouen, 25 mai 1855, Carpentier, [D. 56.1.113] — Orléans, 10 juin 1861, Jarry, [D, 61.2.173] — Colmar, 13 juill. 1865, Boudier, [S. 65.2.328, P. 65.1231]; — 29 mai 1866, Bignolette, [*R. for.*, t. 3, n. 473]; — 15 janv. 1867, Laterlé, [*R. for.*, t. 3, n. 545] — Rouen, 16 janv. 1868, Fouet, [D. 68.5.61] — Cass. belge, 21 nov. 1887, Goorenland, [S. 88.4.15, P. 88.2.14] — *Sic*, Meaume, t. 2, n. 1119; Perrève, p. 246; de Neyremand, p. 303; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1082; Petit, t. 2, n. 460; Cival, p. 106; Leblond, n. 328; Berriat Saint-Prix, p. 230; Gillon et Villepin, p. 336. — ... Même pour délit de chasse sans permis. — Cass., 9 janv. 1846, précité; — 21 août 1852, précité. — Rouen, 25 mai 1855, précité. — Orléans, 10 juin 1861 (implic.), précité.

**1694.** — Mais le pouvoir de l'administration des forêts n'exclut pas celui du ministère public qui a, concurremment avec l'administration des forêts, le droit de poursuite. Le droit du parquet est même exclusif de celui de l'administration des forêts s'il s'agit d'un délit de chasse commis en dehors du territoire forestier, tel que le fait de détention d'engins prohibés. — Trib. Colmar, 27 déc. 1856, [cité par de Neyremand, p. 314] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 233; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1089; de Neyremand, p. 314.

**1695.** — Il aurait également seul le droit d'agir si le délit avait été commis dans des bois des communes ou des particuliers non soumis au régime forestier. — Meaume, t. 2, n. 1121.

**1696.** — Le droit de poursuite appartenant, dans les bois soumis au régime forestier, à l'administration forestière et au ministère public concurremment, il en résulte que ces deux autorités peuvent l'exercer ensemble ou séparément, et que, dès que ce droit est mis en mouvement par une citation ou conservé par un appel à la requête de l'une, l'action peut être suivie par l'autre. — V. en ce sens, Cass., 24 déc. 1858, Albertini, [S. 59.1. 875, P. 59.602, D. 59.1.95] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1096. — *Contrà*, Petit, t. 2, p. 62; Duvergier, sur l'art. 26.

**1697.** — Le droit de l'administration forestière n'exclut pas non plus celui du fermier de la chasse. Il n'est pas douteux, en effet, que les fermiers du droit de chasse dans une forêt n'aient qualité pour poursuivre la répression des délits de chasse com-

mis à leur préjudice. — Cass., 21 janv. 1837, Dupré, [S. 37.1.150, P. 37.1.617] — Angers, 18 juill. 1869, Ruau et Gestrie, [D. 69.2.155] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 454; Leblond, n. 330; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1088.

**1698.** — Il avait été jugé que l'administration forestière avait le droit de poursuivre la répression des délits de chasse commis sur les rivières navigables ou flottables. — Cass., 20 mars 1858, Lacour, [S. 58.1.564, P. 58.635, D. 58.1.191] ; — Même jour, Fanguais, [*Ibid.*]

**1699.** — Mais depuis le décret du 20 mars 1862 qui transfère la surveillance et la police de la pêche au département des travaux publics, ce sont les agents seuls de ce département qui ont ce pouvoir, — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1099.

**1700.** — ... ce qui, d'ailleurs, n'enlève pas au ministère public son droit de poursuite personnelle.

**1701.** — Le parquet, on le voit, est investi du droit de poursuivre les délits de chasse; son action, cependant, est, dans certains cas déterminés par l'art. 26, subordonnée à la plainte de la partie lésée. « Néanmoins, ajoute cet article, dans le cas de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, la poursuite d'office ne pourra être exercée par le ministère public sans une plainte de la partie intéressée, qu'autant que le délit aura été commis dans un terrain clos, suivant les termes de l'art. 12, et attenant à une habitation, ou sur des terres non encore dépouillées de leurs fruits. »

**1702.** — Il résulte de ce texte que le ministère public tantôt peut agir d'office et tantôt doit avoir été préalablement saisi de la plainte de la partie lésée. Le principe est que tous les délits de chasse peuvent être poursuivis d'office par le ministère public. Exceptionnellement, le parquet doit être saisi de la plainte préalable de la partie lésée lorsqu'il s'agit d'un délit de chasse commis sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, soit qu'il s'agisse d'un terrain non clos, soit même qu'il s'agisse d'un terrain clos, mais non attenant à une habitation.

**1703.** — La raison en est qu'un tel délit a pour base unique le défaut de consentement du propriétaire de laisser chasser le délinquant sur son terrain. Aussi l'action du ministère public n'est-elle soumise au préalable de la plainte qu'autant que le consentement du propriétaire au fait de chasse incriminé aurait pour résultat d'effacer tout délit. Ainsi, l'emploi, sur le terrain d'autrui, d'engins de chasse défendus et le fait d'y chasser, en temps prohibé, peuvent être poursuivis indépendamment de la plainte du propriétaire. — Cass., 3 nov. 1831, Joly, [S. 31.1.428, P. chr.]; — 18 juill. 1834, Beaudouin, [S. 34.1.845, P. chr.] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 232; Lavallée et Bertrand, p. 149; Chardon, p. 416; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1064; Petit, t. 2, n. 465.

**1704.** — L'art. 26, avons-nous dit, accorde également le droit de poursuite d'office à l'égard de délits commis sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, lorsque ces délits ont été commis dans un terrain clos suivant les termes de l'art. 12, et attenant à une habitation, ou sur des terres non encore dépouillées de leurs fruits (art. 11, § 2, n. 2). Dans cette hypothèse, il est vrai, le prévenu est encore admis à justifier, dans le cours de la procédure, du consentement du propriétaire : et cette justification une fois faite anéantit la poursuite (V. *suprà*, n. 1555). — Rouen, 25 oct. 1844, Chauvet, [S. 45.2.359, P. 45.2.715] — Colmar, 13 nov. 1844, Meyer, [P. 45.2.259] — Douai, 25 nov. 1844, G., [S. 45.2.108, P. 45.2.260] — Paris, 7 déc. 1844, Legoux, [P. 45.2.260] — Aussi, pour éviter un pareil résultat, doit-on conseiller aux officiers du ministère public de provoquer, avant de poursuivre, les explications du propriétaire sur le terrain duquel le fait de chasse aurait eu lieu. — Berriat Saint-Prix, p. 232.

**1705.** — Pour que le ministère public puisse poursuivre d'office pour délit de chasse sur le terrain d'autrui non dépouillé de ses fruits, deux conditions sont nécessaires : il faut tout à la fois que le chasseur fasse acte de chasse sur le terrain d'autrui et qu'il foule un terrain chargé de récoltes appartenant à autrui.

**1706.** — Il faut d'abord que le chasseur ait fait acte de chasse sur le terrain d'autrui; il en résulte une double conséquence : le ministère public ne peut poursuivre ni le propriétaire qui chasse sur son terrain chargé des récoltes de son fermier; nous avons vu, en effet, qu'il ne commettait pas un délit de chasse mais une simple contravention de police. — V. *suprà*, n. 65, 1548.

**1707.** — ... Ni même le fermier qui chasse sur les terres affermées couvertes de ses propres récoltes. — Championnière, p. 99; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1065; de Neyremand, p. 300; Leblond, n. 343. — V. *suprà*, n. 1549.

**1707** *bis*. — Il faut, en outre, que le terrain sur lequel le délit de chasse a été commis ait été chargé de récoltes. On entend par là les récoltes auxquelles le passage des chiens ou des chasseurs a pu causer dommage. — Colmar, 29 janv. 1861, Zimmermann, [*R. for.*, t. 2, n. 267] — Trib. Cholet, 27 oct. 1880, [*J. du min. pub.*, art. 2456] — Il en résulte que les bois et taillis ne peuvent être considérés comme des terrains non dépouillés de leurs fruits. — Trib. Cholet, 27 oct. 1880, précité. — Au surplus, nous avons vu *suprà*, n. 1561 et s., ce qu'on doit entendre par terre non dépouillée de ses fruits et récoltes. Ajoutons qu'au point de vue de l'application de l'art. 26, il appartient aux juges de décider souverainement si, en l'espèce, le fait de chasser était de nature à nuire aux ensemencements. — Cass., 10 juin 1864, Dubois, [D. 64.1.501]

**1708.** — En second lieu, le ministère public est autorisé à poursuivre sans plainte préalable du propriétaire lorsque le fait de chasse a été accompli dans un terrain clos attenant à une habitation. Nous avons vu *suprà*, n. 1076 et s., ce qu'il faut entendre par terrain clos au point de vue qui nous occupe. Conformément aux principes que nous avons alors posés (*suprà*, n. 1110 et s.), le ministère public ne peut poursuivre sans une plainte préalable du propriétaire un délit de chasse commis sur un terrain qui, bien qu'entouré de haies, offre des brèches suffisantes pour mettre ce terrain en communication avec les héritages voisins. — Cass., 5 janv. 1876, Mathan, [S. 76.2.137, P. 76.579]

**1709.** — Comme en toute autre matière, le ministère public peut agir, soit par action directe, soit par voie d'information, en saisissant le juge d'instruction. Mais une fois le juge d'instruction ou le tribunal saisi, il ne peut plus se désister de son action.

**1710.** — D'après l'art. 26, L. 3 mai 1844, disons-nous, le ministère public ne pourra, en cas de chasse sur le terrain d'autrui *sans le consentement du propriétaire*, poursuivre sans une plainte de la partie intéressée. Le défaut de plainte rend en pareil cas l'action irrecevable et cette irrecevabilité peut être invoquée pour la première fois en appel et doit même, au besoin, être déclarée d'office par les juges. — Bruxelles, 20 mai 1855, Gillekens, [*Pasicr. belge*, 85.3.231]

**1711.** — En ce qui concerne les biens soumis au régime forestier, le droit de porter plainte appartient à l'administration forestière, si elle ne préfère exercer elle-même les poursuites, ce qui, nous l'avons dit, est son droit (V. *suprà*, n. 1693 et s.). On admet généralement que l'administration forestière peut poursuivre indépendamment de toute plainte de la part du fermier de la chasse. — Cass., 23 mai 1835, Delalonde, [S. 35.1.857, P. chr.]; — 8 mai 1841, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 430]; — 22 févr. 1844, Gauthier-Poirier, [S. 44.1.680, P. 45.1.436, D. 44.1.222]; — 16 août 1844, Delois, [S. 45.1.16, P. 45.1.436, D. 44.4.62]; — 20 mars 1858, Lacour, [S. 58.1.564, P. 58.635, D. 58.1.191] — Même jour, Fanguais, [*Ibid.*] — Besançon, 27 janv. 1845, [*Recueil de cette cour*, 45.37] — Colmar, 29 mai 1866, [cité par de Neyremand, p. 304] — Rouen, 16 janv. 1868, Fouët, [D. 68.5.61] — V. aussi Cass., 8 mai 1814, Delagrenée, [S. 42.1.230, P. 46.2.31] — Dufour, p. 46; Berriat Saint-Prix, p. 231; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1087; Gillon et Villepin, p. 335. — *Contrà*, Metz, 9 févr. 1824, Tremery, [P. chr.] — Championnière, p. 165; Petit, t. 2, n. 460; Chardon, p. 429.

**1712.** — Cependant Duvergier (p. 166) pense que la solution de cette question dépend entièrement des clauses insérées au cahier des charges et de l'étendue des droits concédés au fermier. Si, dit-il, le droit de chasse lui a été transféré d'une manière absolue, sans limites, s'il peut en user comme bon lui semble, faire chasser avec lui, ou sans lui, telles personnes et autant de personnes qu'il veut, il est évident qu'alors lui seul peut poursuivre ceux qui auraient chassé sans son autorisation car, en poursuivant, l'administration forestière s'exposerait à recevoir un démenti de sa part. Mais si, au contraire, le fermier n'a le droit de chasse que d'une manière restreinte, s'il ne peut l'exercer qu'en personne, ou si le nombre de personnes qu'il peut faire chasser est fixé par le cahier des charges (ce qui se fait le plus souvent), alors il est raisonnable de dire qu'il n'a reçu que des permissions de chasse, plus ou moins personnelles, et que l'administration forestière lui ayant cédé non pas tous ses droits, mais seulement une partie de ses droits, en portant plainte d'un

délit de chasse elle ne fait que veiller à la conservation des droits qu'elle s'est réservés ». — V. en ce sens, Rouen, 19 déc. 1861, Esmelin, [*Rec. de Rouen*, 1863, p. 28] — Colmar, 15 janv. 1867, [cité par de Neyremand, p. 306] — *Sic*, Leblond, n. 330; de Neyremand, p. 306.

**1713.** — Malgré cette divergence d'opinions, nous croyons mieux fondée la solution admise par la majorité des auteurs. L'administration forestière, en effet, représente le propriétaire, Etat, communes, établissements publics. Or, nous admettons (*infrà*, n. 1721) que le propriétaire peut poursuivre alors même qu'il a concédé le droit de chasse à une autre personne. D'autre part, ces propriétés sont placées sous un régime particulier, parce qu'il importe de les sauvegarder au point de vue général. Il faut donc reconnaître aux agents de l'autorité tous les pouvoirs qui leur sont nécessaires pour assurer à tous les points de vue le respect du domaine confié à leur garde.

**1714.** — Aussi admet-on que le ministère public lui-même a qualité, même depuis la loi du 3 mai 1844, pour poursuivre d'office, et sans plainte préalable, les délits de chasse commis dans les bois soumis au régime forestier; l'art. 26 de cette loi n'a pas modifié le droit résultant à cet égard pour le ministère public de la législation antérieure (Arr. 28 vend. an V, art. 2 et 3; 19 vent. an X, art. 1). — Il en est ainsi, soit qu'il s'agisse de bois communaux... — Cass., 9 janv. 1846, Féraud, [S. 46.1.260, P. 46.2.34, D. 46.1.74] — V. Perrève, p. 84.

**1715.** — ... Soit qu'il s'agisse de bois appartenant à un hospice ou autre établissement public. — Cass., 6 mars 1840, Zumel, [S. 40.1.790, P. 40.2.570] — *Contrà*, Camusat-Busserolles, p. 174; Petit, t. 2, n. 461.

**1716.** — Quant aux bois des communes ou des particuliers non soumis au régime forestier, le ministère public ne peut agir sans une plainte préalable. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1097; Meaume, t. 2, n. 1121.

**1717.** — Il en serait de même si le fait de chasse avait eu lieu non dans un bois, mais *sur un terrain communal;* la poursuite ne pourrait être intentée directement par le ministère public, sans une plainte préalable du maire de la commune. — Cass., 10 juill. 1807, Garnier, [S. et P. chr.]; — 22 juin 1815, Douge, [S. et P. chr.] — *Sic*, Championnière, p. 166; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1098.

**1718.** — Le ministère public pourrait-il poursuivre d'office la contravention, de la part des fermiers de la chasse, dans les bois soumis au régime forestier, aux clauses et aux conditions de leur cahier des charges? La difficulté vient de ce que le projet de loi de la Chambre des pairs avait d'abord assimilé ce délit au délit de chasse sur le terrain d'autrui : « Dans les cas prévus par les §§ 2 et 5, art. 11, y était-il dit, le ministère public ne pourra poursuivre que sur la plainte de la partie intéressée ». Mais dans la suite de la discussion, on ne s'est plus occupé que de la chasse sur le terrain d'autrui, et la contravention au cahier des charges a été complètement perdue de vue. M. Duvergier (sur l'art. 26, p. 166), n'en est pas moins d'avis que la poursuite ne peut avoir lieu, ou que, du moins, dans ce cas, elle est subordonnée à la plainte. « L'ordre public, dit-il, ne réclame pas plus ici la poursuite d'office que dans le cas de chasse sur le terrain d'autrui; et l'esprit de la loi, tel qu'il résulte de la discussion, est que, dans le cas d'atteinte à l'intérêt privé seul, le ministère public ne puisse poursuivre que sur la plainte de la partie lésée. Au reste, le cas qui nous occupe ne rentre-t-il pas implicitement dans le fait de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire »? — MM. Gillon et Villepin (n. 436) sont d'un avis opposé, et nous croyons leur opinion mieux fondée. Le principe, avons-nous dit, est que les délits peuvent être poursuivis d'office (*suprà*, n. 1702). L'exception apportée à ce principe dans l'art. 26 doit être restreinte dans ses termes.

**1719.** — Nous avons à nous occuper maintenant des particuliers, et à nous demander à qui appartient, à leur égard, le droit de se plaindre d'un délit de chasse. MM. Gillon et Villepin (*loc. cit.*) nous paraissent résumer très-bien l'esprit de la loi, lorsqu'ils disent que sous ces mots, *parties intéressées*, la loi a voulu comprendre en même temps le propriétaire et tous ceux qui ont intérêt à la conservation du gibier ou des récoltes, et qu'ils doivent s'entendre aussi bien de la partie intéressée à la jouissance du sol qu'elle exploite, que de celle qui serait intéressée au droit purement voluptuaire de la chasse. — V. *suprà*, n. 41 et s.

**1720.** — Aucune difficulté ne peut naître en ce qui concerne le propriétaire; il lui appartient de faire respecter le droit de chasse qui est, nous l'avons vu, un accessoire de son droit de propriété. Il en est ainsi tout naturellement lorsque le droit de propriété sur le sol et le droit de chasse sont restés confondus sur sa tête.

**1721.** — Mais nous croyons que ce droit lui appartient alors même qu'il aurait cédé ou loué le droit de chasse. La raison en est simple à donner : intéressé à l'exécution loyale de l'obligation qu'il a contractée, il doit pouvoir prendre toutes les mesures propres à faire respecter les droits qu'il a concédés.

**1722.** — Les propriétaires qui ont la jouissance de leurs droits sans en avoir l'exercice sont représentés par leurs mandataires légaux. Lorsque le délit a été commis sur un terrain appartenant à un mineur, c'est le tuteur qui a le droit de porter plainte; si le terrain appartient à un interdit, c'est son curateur qui le remplace; s'il appartient à une femme mariée, c'est son mari qui a qualité pour se plaindre. — Petit, t. 2, n. 456 et s.

**1723.** — Le propriétaire peut faire faire sa plainte par mandataire. Mais une procuration expresse est nécessaire. Ni le fermier du terrain, ni même le garde assermenté n'auraient qualité suffisante pour pouvoir, sans mandat spécial, faire engager des poursuites, au nom du propriétaire, contre les délinquants. — Alger, 27 déc. 1876, Dupuis et Salas, [S. 77.2.206, P. 77.855] — *Sic*, Leblond, n. 335; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1069.

**1724.** — Le délit de chasse ne peut non plus être poursuivi sur la plainte de celui qui est chargé de gérer les propriétés et de les surveiller, s'il n'est porteur d'aucun pouvoir spécial ou général émané du propriétaire, et relatif aux délits de chasse. — Bruxelles, 16 janv. 1836, Cornelis, [P. chr.]

**1725.** — Le mandataire doit, d'ailleurs, être muni d'une procuration spéciale, postérieure au délit commis. — Alger, 27 déc. 1876, précité.

**1726.** — En dehors du propriétaire, qui doit-on considérer comme étant intéressé au droit de chasse? On peut poser en principe que peuvent porter plainte tous ceux qui ont sur la chasse un droit *opposable aux tiers*. Nous avons distingué *suprà*, n. 81 et s., les cessionnaires, les locataires du droit de chasse, les simples permissionnaires et les sociétés de chasse. Nous allons examiner successivement quels sont les droits de chacun d'eux au point de vue spécial de la poursuite.

**1727.** — Tout d'abord, le cessionnaire a incontestablement le droit de faire poursuivre les délinquants. Que l'on considère la cession comme une sorte d'usufruit irrégulier ou comme un bail à longue durée (V. *suprà*, n. 107, 109), on doit reconnaître le cessionnaire comme possesseur exclusif du droit de chasse à l'égard des tiers et comme apte à le faire respecter à l'égard de ceux qui viennent troubler sa possession.

**1728.** — On a même prétendu que le cessionnaire peut poursuivre devant le tribunal correctionnel le propriétaire cédant lui-même qui chasse sur le terrain cédé. Mais nous avons vu *suprà*, n. 1414, que la solution contraire est admise par la jurisprudence la plus récente.

**1728 *bis*.** — Pour le cas où il y a eu plusieurs cessionnaires successifs, le droit de poursuite appartient naturellement à qui appartient en définitive le droit de chasse. — V. *suprà*, n. 115 et s.

**1729.** — Le locataire dont le bail est enregistré a un droit opposable aux tiers, qui lui permet de dénoncer les délits de chasse commis sur le terrain de chasse, et d'en demander la répression. — Cass., 21 janv. 1837, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 428] — Angers, 19 juill. 1869. Ruan, [D. 69.2.155] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1077.

**1730.** — Mais il y a controverse lorsque le bail n'a pas date certaine. Pour refuser, dans ce cas, le droit de poursuite au locataire, on argumente de l'art. 1328, C. civ., d'après lequel les actes sous seing privé non enregistrés ne sont pas opposables aux tiers. — Gand, 17 janv. 1860, Watines, [D. 60.5.49] — Amiens, 2 mai 1863, Huard, [S. 63.2.133, P. 63.768, D. 63.2.196] — Paris, 10 mars 1864, Robillard, [*R. for.*, t. 2, n. 318]

**1731.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'une société de chasse n'est pas recevable à poursuivre un délit de chasse sur son terrain, lorsque le fait de chasse remonte à une époque antérieure à l'enregistrement de l'acte de location de la chasse, alors surtout qu'au moment du délit, l'acte constitutif de la société n'avait pas encore non plus acquis date certaine. — Cass., 16 juill. 1869, de Guerne, [D. 69.1.535]

**1732.** — Mais on répond qu'il n'est pas possible de voir dans

un chasseur non autorisé, et n'avant d'autre intérêt que celui qu'il s'est créé lui-même par son propre délit, un tiers dans le sens de cet article. — V *suprà*, n. 119.

**1733.** — Le cessionnaire ou le locataire peut donc établir son droit en dehors même des preuves écrites, et par toutes les preuves admises par la loi civile en matière d'engagements verbalement contractés. — Cass., 13 déc. 1855, Ridoux, [P. 57.43, D. 56.1.144] — Metz, 1er mars 1854, Poncelet, [D. 54.2.266] — Paris, 26 avr. 1865, [*R. for.*, t. 3, n. 437] — Angers, 27 janv. 1873, Lemercier, [D. 73.2.51] — Rouen, 22 févr. 1878, [D. 80.2.164] — Rennes, 1er mars 1878, de Pennelé, [D. 78.2.225] — Amiens, 30 avr. 1885, [D. *Rép.*, suppl., v° *Chasse*, n. 128] — Il suffit que la location, fût-elle simplement verbale, ne soit pas contestée entre le propriétaire et le fermier. — Metz, 12 févr. 1857, Piot, [D. 57.2.128]

**1734.** — Et le délinquant ne peut non plus prétendre irrecevable la demande du locataire sous prétexte que l'inexécution de ses engagements, et notamment le défaut de paiement des fermages, devrait entraîner la résiliation du bail, — Metz, 30 déc. 1863, Schmid, [*R. for.*, t. 2, n. 261] — ... ni se fonder sur ce que les formalités nécessaires à la perfection du bail n'auraient pas été remplies. — Liège, 27 déc. 1882, Walvequé, [*Pasicr. belge*, 83.2.366]; — 17 janv. 1885, Nathour, [*Pasicr. belge*, 85.2.119] — Trib. corr. d'Huy, 18 déc. 1885, de Potesta, [*Pasicr. belge*, 86.3.227]

**1735.** — Quant au fermier du terrain même, nous avons vu qu'il n'avait pas qualité pour dénoncer les délinquants au nom du propriétaire. Mais peut-il porter plainte et poursuivre les délits de chasse en son nom? S'il a le droit de chasse, l'affirmative n'est pas douteuse, mais, au cas contraire, la question est vivement controversée.

**1736.** — Lorsque le fermier n'a pas la chasse et qu'elle ne lui a pas été formellement réservée par le bail, la jurisprudence des cours d'appel et plusieurs auteurs décident qu'il est sans qualité pour poursuivre correctionnellement les faits de chasse commis sans son autorisation sur le domaine affermé; il a seulement le droit de demander aux tribunaux civils la réparation du dommage qui peut lui avoir été causé. — Cass., 4 juill. 1845, Pellegrin, [D. 45.1.351] — Angers, 14 août 1826, Monty, [S. et P. chr.] — Paris, 8 janv. 1836, Dessourbert, [P. chr.] — Grenoble, 19 mars 1846, Lardet, [S. 46.2.468, P. 46.2.504, D. 46.2.183] — Riom, 21 déc. 1864, Berger, [S. 65.2.270, P. 65.1033, D. 65.2.24] — Rouen, 24 avr. 1869, Alix, [*Rec. de Rouen*, 1869, p. 100] — Caen, 6 déc. 1871, Prudhomme, [S. 72.1.98, P. 72.819, D. 72.5.68] — Alger, 27 déc. 1876, Dupuis et Salas, [S. 77.2.206, P. 77.853] — Trib. Reims, 25 févr. 1865, Couteau, [*R. for.*, t. 3, n. 526] — *Sic*, Duvergier, sur l'art. 26, p. 166; Petit, t. 2, n. 455; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1073; Leblond, n. 339; de Neyremand, n. 299; Jullemier, p. 126.

**1737.** — Plusieurs auteurs enseignent cependant la doctrine contraire. — Toullier, t. 4, n. 21; Duranton, t. 4, n. 286; Troplong, n. 162; Gillon et Villepin, n. 436; Championnière, p. 165; Rogron, p. 279; Berriat Saint-Prix, p. 231. — Et c'était en ce sens que se prononçait la jurisprudence sous l'empire de la loi de 1790. — Cass., 9 avr. 1836, Jauré, [S. 36.1.844, P. chr.] — Angers, 20 janv. 1836, Jaurier, [S. 38.2.269, P. chr.] — Bruxelles, 6 nov. 1822, Vanderber, [S. et P. chr.]

**1738.** — La cour de Bruxelles avait même décidé par ses arrêts des 3 mars 1825, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1074], 9 et 25 févr. 1826, N..., [S. et P. chr.], que ce droit n'appartenait qu'au fermier.

**1739.** — La Cour de cassation fait une distinction et décide qu'en principe, le fermier ne peut poursuivre correctionnellement le délit de chasse, alors même qu'il éprouve un préjudice résultant du mode d'exécution de la chasse ou d'un fait accessoire, si ce fait ne rentre pas dans les éléments constitutifs du délit, mais qu'on doit considérer comme ayant ce caractère, et comme donnant, dès lors, ouverture au droit de poursuite par le fermier, le fait d'avoir, en chassant, endommagé ses récoltes sur pied, ce dommage se confondant avec le délit de chasse, dont il est une circonstance aggravante (V. *suprà*, n. 1546). — Cass., 5 avr. 1866, Philip, [S. 66.1.412, P. 66.1099, D. 66.1.411] — V. aussi Rouen, 23 janv. 1863, Boullanger, [*Gaz. des trib.* du 2 février]

**1740.** — Il n'est pas douteux que celui à qui le propriétaire du terrain a simplement accordé *le droit d'y chasser*, autrement dit, le simple permissionnaire, n'a pas qualité pour exercer des poursuites comme partie civile contre l'individu trouvé chassant sur le même terrain. — Angers, 12 mai 1879, Raimbault, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 30] — Bruxelles, 26 mars 1830, N..., [P. chr.] — Paris, 4 déc. 1867, Flury-Hérard, [*R. for.*, t. 4, n. 638] — *Sic*, Giraudeau et Lelièvre, n. 1077.

**1741.** — Et il en est de même de celui qui n'agit qu'en vertu d'un droit de chasse consenti par un autre que par le propriétaire du terrain, notamment par le fermier du sol, et non ratifié par celui auquel appartient le droit de chasse. — Amiens, 2 mai 1863, Huard, [S. 63.2.133, P. 63.768, D. 63.2.196] — Caen, 6 déc. 1871, précité. — Trib. Bourg, 24 mai 1878, Mazeran, [*R. for.*, t. 8, n. 51] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1742.** — Il a été jugé, cependant, que l'individu qui est à la fois fermier d'une propriété et permissionnaire du droit de chasse sur les terres affermées, est recevable à poursuivre, soit en l'une, soit en l'autre qualité, les délits de chasse commis sur ces mêmes terres. — Paris, 28 janv. 1869, Thierrat, [D. 70.5.53]

**1742 *bis*.** — L'usufruitier, même d'une part indivise du terrain sur lequel a été commis le délit, a qualité pour porter plainte. — Trib. Termonde, 3 mars 1884, Quintacker, [*Pasicr. belge*, 84.3.259]

**1743.** — Une société de chasse peut porter plainte comme tout autre particulier. — Sur la question de savoir si l'association formée entre plusieurs fermiers d'une même chasse peut agir en justice par les représentants qu'elle s'est donnés conformément à ses statuts, V. *suprà*, n. 166.

**1744.** — Mais lorsque le droit de chasse a été affermé collectivement à plusieurs personnes, chacun des locataires a également qualité pour exercer seul, et sans le concours des autres, l'action en réparation du dommage causé par les délits de chasse commis sur le terrain affermé. — Cass., 18 nov. 1865, Chasseurs de Saint-Valéry, [S. 66.1.415, P. 66.1104] — Metz, 10 févr. 1864, Forquignon, [S. 67.2.84, P. 67.441]

**1745.** — Dans le cas où le ministère public ne peut poursuivre que sur la plainte de la partie lésée, que doit-on entendre par plainte? Suffit-il d'une simple dénonciation de la partie? faut-il, au contraire, une plainte avec constitution de partie civile?

**1746.** — La loi de 1790 ne disait à cet égard rien de précis; cependant, par interprétation des art. 63 et 66, C. instr. crim., rapprochés de l'art. 8 de la loi de 1790, on jugeait que le ministère public pouvait agir sur la simple plainte du propriétaire, sans qu'il fût nécessaire que celui-ci se constituât partie civile. — Liège, 3 avr. 1823, N..., [P. chr.] — Bruxelles, 24 juill. 1823, N... — C'est aussi ce qu'on doit décider sous la loi de 1844, qui n'a pas innové sur ce point. — Petit, t. 2, n. 462.

**1747.** — Mais il faut que la volonté de demander la répression du délit soit manifeste et non équivoque. Et il est nécessaire tout d'abord que la plainte soit signée; il est superflu de dire qu'une plainte anonyme serait dénuée de toute valeur. — Rouen, 8 sept. 1848, [*Gaz. des trib.*, 13 sept.]

**1748.** — La simple remise du procès-verbal au procureur de la République par le garde de la partie intéressée, non muni d'une procuration spéciale à cet effet, ne suffirait pas davantage. — Alger, 27 déc. 1876, Dupuis et Salas, [S. 77.2.206, P. 77.855] — Trib. Cholet, 27 oct. 1880, [*J. min. publ.*, 1880, p. 9] — *Contrà*, Riom, 28 janv. 1857, [*J. min. publ.*, art. 929] — Mais si le procès-verbal est déposé par le propriétaire lui-même, ce fait équivaut à une plainte. — Besançon, 9 janv. 1844, Borzechi, [D. 45.4.77] — Riom, 28 janv. 1857, précité. — Alger, 27 déc. 1876, précité. — Trib. Cholet, 27 oct. 1880, précité. — *Sic*, Rogron, p. 573; Dufour, p. 45; Championnière, p. 164; Houel, n. 143; Leblond, n. 335; Dutruc, *Mém. du min. publ.*, v° *Chasse*, n. 125; de Neyremand, p. 263. — *Contrà*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1067.

**1749.** — On ne peut non plus considérer comme valant plainte, de la part du propriétaire, le procès-verbal rédigé par un garde forestier qui est en même temps garde particulier, lorsqu'il est rédigé en sa première qualité, dans la pensée erronée que le terrain était soumis au régime forestier. — Cass., 3 mars 1854, de Beauséjour, [S. 54.1.309, P. 56.1.168, D. 54.1.162]

**1750.** — D'autre part, aucune formule sacramentelle n'est imposée. Il suffit que la volonté du propriétaire soit clairement exprimée pour que la poursuite puisse être valablement exercée.

**1751.** — Ainsi, par exemple, l'envoi, par le propriétaire, d'un procès-verbal constatant un délit de chasse sur sa propriété et d'une lettre contenant prière de poursuivre, constitue une plainte suffisante pour autoriser le ministère public à traduire le délinquant devant le tribunal correctionnel. — Bruxelles, 20 janv.

1831, N..., [P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1066.

**1752.** — De même, peut être considérée comme une plainte, autorisant le ministère public à poursuivre le délit de chasse sur le terrain d'autrui, la lettre du propriétaire déclarant que le procès-verbal a été déposé au parquet sur sa demande expresse. — Caen, 5 janv. 1876, Mathan, [S. 76.2.139, P. 76.579, D. 76.2. 170]

**1753.** — La plainte doit être antérieure à la poursuite. La lettre, dont nous venons de parler, ne saurait donc être regardée comme l'équivalent d'une plainte, si elle était postérieure à la citation et au jugement. — Même arrêt. — V. de Neyremand, p. 263; Dutruc, *Mém. du minist. publ.*, v° *Chasse*, n. 126.

**1754.** — Lorsqu'une plainte régulière est parvenue entre les mains du procureur de la République, le vœu de la loi est rempli, et la poursuite autorisée par la partie intéressée ne peut plus être arrêtée par le désistement ou l'inaction de cette partie. — Cass., 13 déc. 1855, Ridoux, [S. 56.1.185, P. 57.43, D. 56.1.144] — Metz, 6 août 1824, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 425]; — 27 nov. 1824, [*Ibid.*] — Rennes, 11 nov. 1840, [*Ibid.*] — Metz, 2 févr. 1870, Oury, [*R. for.*, t. 5, n. 76] — Dijon, 15 juin 1873, Dauvé, [S. 73.2.280, P. 73.1216] — *Sic*, Petit, n. 463.

**1755.** — Et le ministère public a qualité pour agir, sans plainte nouvelle, devant tous les degrés de juridiction. En conséquence, le ministère public est recevable, soit à interjeter appel malgré le silence du propriétaire... — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1070.

**1756.** — ... Soit à se pourvoir en cassation dans les mêmes conditions contre le jugement intervenu. — Cass., 13 déc. 1855, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1757.** — ... Malgré l'acquiescement du plaignant au jugement de première instance. — Cass., 31 juill. 1830, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 426]

**1758.** — Les règles qui concernent les citations en police correctionnelle sont applicables aux délits de chasse comme à tous autres. — V. *infrà*, v^is *Citation*, n. 32 et s., *Exploit* (mat. crim.).

**1759.** — A cet égard, on distingue les mentions substantielles de celles qui ne le sont pas; l'omission des premières seules entraîne la nullité de la citation; les autres n'empêchent pas le tribunal de statuer valablement.

**1760.** — Au nombre des mentions substantielles figurent celles qui ont pour objet d'avertir le délinquant des faits sur lesquels porte la prévention, ainsi que le prescrit l'art. 183, C. instr. crim. — V. *infrà*, v° *Citation*, n. 56 et s.

**1761.** — Aussi, en principe, l'erreur sur la date du délit de chasse imputé à un prévenu emporte-t-elle nullité de la citation et de la poursuite, sauf au ministère public à exercer des poursuites nouvelles si la prescription n'est pas acquise. — Bordeaux, 25 févr. 1847, Peillon, [P. 48.2.509, D. 47.4.67]

**1762.** — Toutefois, conformément aux principes généraux, si l'indication du fait est indispensable, il suffit, pour que le tribunal soit valablement saisi, que le prévenu n'ait pu se méprendre sur le délit qui lui était reproché et ait pu préparer sa défense en connaissance de cause. — V. *infrà*, v° *Citation*, n. 58 et s.

**1763.** — Ainsi, par exemple, la différence qui existe entre la date donnée à un délit de chasse par la citation en justice et celle que lui assigne le procès-verbal du garde champêtre, ne saurait vicier de nullité la citation, attendu que la loi (C. instr. crim., art. 183) exige seulement que les citations énoncent les faits d'une façon à ce qu'il ne puisse y avoir lieu à aucune méprise. — Cass., 18 mars 1837, Mellier, [P. 38.1.97]

**1764.** — Il suffit que la date exacte se trouve mentionnée dans le procès-verbal. — Cass., 11 mars 1837, Toupillier, [P. 40. 2.18]

**1765.** — En tout cas une telle erreur n'entraîne pas nullité de la citation, et ne suffit pas, à elle seule, pour donner lieu à l'acquittement du prévenu..., lorsque d'ailleurs la différence de date n'a pu nuire à sa défense. — Cass., 30 juill. 1852, Capron, [S. 52.1.687, P. 53.1.197, D. 52.1.224]

**1766.** — ... Ou que cette erreur se rectifiait facilement par les autres énonciations de l'exploit. — Rouen, 30 avr. 1858, Corneille et Pinchon, [*Rec. de Rouen*, 1858, p. 200]

**1767.** — De même, la citation qui énonce l'année et le mois du délit sans fixer le jour, n'est pas nulle, si elle est à cet égard complétée par la date du jour consigné dans le procès-verbal, bien que ce procès-verbal n'ait pas été notifié au prévenu. — Colmar, 28 janv. 1846, Meyer, [P. 46.1.682, D. 46.4.276]

**1768.** — Une citation pour délit de chasse ne peut pas, en effet, être annulée, sous le prétexte qu'il n'a pas été donné copie du procès-verbal au prévenu. — Cass., 14 août 1829, Petit, [S. et P. chr.]

**1769.** — Il est superflu de dire que la même citation peut porter sur plusieurs faits délictueux, pourvu qu'ils soient clairement spécifiés. Et lorsqu'un double délit de chasse est constaté par procès-verbal notifié au prévenu en tête de la citation à lui donnée, l'omission de l'un de ces délits dans les conclusions de l'inspecteur forestier, ne saurait dispenser le tribunal de réprimer le fait dans son ensemble. — Cass., 21 août 1852, Dufié, [S. 53.1.785, P. 52.2.625, D. 52.5.86]

**1770.** — Nous verrons *infrà*, v° *Citation*, n. 76, que la mention du tribunal devant lequel le prévenu est appelé à comparaître est une indication essentielle. Aussi a-t-on justement décidé qu'on doit réputer nulle la citation pour fait de chasse, donnée sans désignation plus précise, à comparaître devant le tribunal de première instance d'une ville, alors qu'il y a dans cette ville plusieurs tribunaux jugeant en première instance. — Bruxelles, 15 mars 1833, N..., [P. chr.]

**1771.** — On doit, aussi, à peine de nullité de la citation, indiquer le domicile où le prévenu est cité, ainsi que la personne à laquelle l'exploit a été remis. Si le domicile est inconnu, on suit les prescriptions du Code de procédure.

**1772.** — Il a été jugé, à cet égard, que le prévenu d'un délit de chasse peut être régulièrement cité au domicile par lui faussement indiqué dans le procès-verbal; s'il n'est pas trouvé à ce domicile, la copie est valablement remise au maire de la commune. — Cass., 21 sept. 1833, Gouhier, [P. chr.]

**1773.** — Mais le fait de laisser en blanc la mention du *parlant à* ne constitue pas une cause de nullité de la citation. — Trib. Tours, 22 janv. 1875, Gendron, [J. *le Droit* du 30 janv.]

**1774.** — Le délai de la citation est de trois jours francs, augmenté du délai de distance. Mais la nullité édictée par l'art. 184, C. instr. crim., ne s'étend pas à la citation donnée à trop bref délai; elle s'applique seulement à la condamnation qui interviendrait par défaut. — Rouen, 30 avr. 1858, précité. — Nîmes, 2 mars 1876, Delmas, [*Gaz. des trib.*, 14 avr. 1876]

**1775.** — Le prévenu peut comparaître volontairement, sans citation préalable, devant le tribunal correctionnel. Pour les délits peu graves et avoués, le parquet accorde cette faculté aux délinquants, qui ont ainsi des frais moins élevés à supporter.

2° *Action privée.*

**1776.** — La partie lésée par un délit de chasse a trois moyens d'obtenir réparation : citer directement le délinquant devant le tribunal correctionnel; se porter partie civile sur les poursuites exercées sur sa dénonciation, ou d'office, par le ministère public; agir en dommages-intérêts devant le tribunal civil.

**1777.** — Tout d'abord, les propriétaires, cessionnaires ou les locataires de la chasse peuvent citer directement le délinquant devant le tribunal correctionnel; le droit de toute partie lésée par un délit d'exercer une action directe devant les tribunaux de répression, conformément aux dispositions de l'art. 182, C. instr. crim., ne reçoit, en effet, en matière de chasse, aucune atteinte du droit de poursuite d'office qui appartient au ministère public. Ce droit leur est même expressément reconnu par l'art. 26, L. 3 mai 1844. La partie intéressée peut même citer directement, concurremment avec le ministère public, au cas, par exemple, où un délit de chasse sur le terrain d'autrui et sans permis ayant été commis, le parquet n'aurait poursuivi que pour délit de chasse sans permis. — Liège, 26 févr. 1879, Lincé, [*Pasic. belge*, 79.2.160]

**1778.** — De ce que le droit accordé par la loi au ministère public, de poursuivre d'office la répression des délits de chasse commis en temps prohibé sur le terrain d'autrui, n'est pas exclusif de celui qui appartient, dans tous les cas, au propriétaire de ce terrain, il suit que, sur la poursuite directe intentée par ce propriétaire, le tribunal ne peut se dispenser d'infliger aux délinquants les peines qu'ils ont encourues, alors même que le ministère public aurait refusé ou se serait abstenu d'en requérir l'application. — Cass., 23 févr. 1839, Hacquin, [P. 39.2.348]

**1779.** — Mais si le propriétaire peut déférer au tribunal correctionnel les délits de chasse commis sur son terrain, alors même qu'ils auraient été commis avec certaines autres circonstances qui autoriseraient la poursuite directe du ministère pu-

blic, il est, au contraire, sans qualité pour citer directement le délinquant pour un autre délit qui ne lui cause personnellement aucun préjudice, tel qu'un outrage à son garde; ce délit fût-il connexe à un délit de chasse dont ce propriétaire demande réparation. — V. *suprà*, v° *Action civile*, n. 109.

**1780.** — S'il y a tout à la fois citation du propriétaire pour délit de chasse sur le terrain d'autrui sans autorisation, et citation du ministère public pour délit de chasse en temps et avec engins prohibés, alors qu'il s'agit d'un même fait de chasse, le tribunal peut statuer par un seul et même jugement; mais il peut aussi, sans qu'il y ait nullité, condamner le délinquant pour chasse en temps et avec engins prohibés, par un jugement, et pour chasse sur le terrain d'autrui par un autre jugement. — Cass., 2 avr. 1864, de Béthune, [S. 64.1.427, D. 64.1.324]

**1781.** — Bien que, dans ce cas, la moindre peine doive se confondre avec la peine la plus forte (V. *suprà*, n. 1622 et s.), il y a cependant intérêt à statuer; car si l'action du propriétaire était déclarée non-recevable à raison de la condamnation antérieurement intervenue sur les poursuites du ministère public, le tribunal ne pourrait condamner à aucuns dommages-intérêts au profit de la partie lésée, en vertu de ce principe qu'en cas de non condamnation du prévenu au point de vue pénal, les tribunaux répressifs ne peuvent prononcer aucuns dommages-intérêts (V. *suprà*, v° *Action civile*, n. 447 et s.); ce qui obligerait le propriétaire à exercer une nouvelle action devant les tribunaux civils.

**1782.** — Quant à ceux qui ont qualité pour poursuivre directement devant le tribunal correctionnel, ce sont, en principe, ceux qui peuvent aussi porter plainte. — V. *suprà*, n. 1719 et s.

**1783.** — En cette matière comme en toute autre, nul ne peut agir par procureur (V. *suprà*, v° *Action* [en justice], n. 146 et s.). Nous avons vu de quelle façon on doit entendre cette maxime en ce qui concerne les actions intentées par une société de chasse. — V. *suprà*, n. 166.

**1784.** — Du reste, lorsqu'il résulte des documents du procès que le bail de la chasse dûment enregistré, sur lequel se fonde le locataire pour exercer des poursuites en son nom personnel, est un acte sérieux, le prévenu n'est pas fondé à prétendre que le locataire n'est que le prête-nom d'une société de chasseurs qui seule aurait qualité pour poursuivre. — Rennes, 13 juill. 1887, Agis, [S. 90.2.3, P. 90.1.84, D. 88.2.229] — Trib. Brest, 6 mars 1887, Mer, [D. 88 2.229]

**1785.** — Spécialement, le prévenu d'un délit de chasse cité à la requête du locataire de la chasse n'est pas fondé à se prévaloir de la règle « nul en France ne plaide par procureur », pour faire déclarer non-recevable l'action du locataire, sous prétexte qu'il ne serait que le prête-nom d'une société de chasseurs, l'intervention du prête-nom en pareil cas n'ayant ni pour but de faire fraude à la loi, ni pour résultat de préjudicier au prévenu. — Rennes, 13 juill. 1887, précité.

**1786.** — La partie lésée peut, en second lieu, se porter partie civile sur les poursuites exercées par le ministère public. Au cas, par exemple, où un délit de chasse sans permis et sur le terrain d'autrui a été commis, si le ministère public ne poursuit que pour chasse sans permis, le propriétaire peut se porter partie civile et demander au délinquant des dommages-intérêts pour avoir chassé sur le terrain d'autrui sans autorisation. Il en est ainsi, alors même qu'au point de vue pénal la poursuite pour délit de chasse sur le terrain d'autrui aurait dû être déclarée irrecevable à défaut de plainte antérieure à la citation (V. *suprà*, n. 1753). — Gand, 6 déc. 1881, Chotteau, [*Pasicr. belge*, 82.2.82] — Nous avons vu *suprà*, v° *Action civile*, n. 432 et s., quelles sont les règles qui gouvernent l'exercice de l'action civile devant la juridiction répressive. L'action civile, en matière de chasse, y est naturellement soumise.

**1787.** — Rappelons seulement que les personnes intéressées peuvent se porter partie civile jusqu'à la clôture des débats, même après avoir déposé comme témoins à la requête du ministère public. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1110.

**1788.** — De plus, toute personne ayant intérêt peut intervenir dans l'instance correctionnelle sur les poursuites exercées par le ministère public. Spécialement, le commettant auquel est imposée la responsabilité des condamnations pécuniaires encourues par le prévenu d'un délit de chasse, qui n'a agi que par son ordre, a intérêt, et, par conséquent, droit à intervenir dans le débat correctionnel. — Cass., 8 janv. 1853, de Ruzé, [S. 52.1.849, P. 53.1.110]

**1789.** — Enfin, la partie lésée peut demander réparation du préjudice causé par un délit de chasse en assignant le délinquant devant le tribunal civil. Mais si elle s'est décidée à agir par cette voie, elle ne peut plus agir devant le tribunal correctionnel en vertu de la maxime *unâ electâ viâ, non datur recursus ad alteram*. — Cass., 11 févr. 1832, [cité par Dufour, p. 46] — V. *suprà*, v° *Action civile*, n. 326 et s.

3° *Transaction.*

**1790.** — Nous avons vu *suprà*, n. 1754, que la partie lésée, lorsqu'elle a saisi le ministère public par sa plainte ne peut plus la retirer, ni arrêter les poursuites. Mais son droit est beaucoup plus étendu tant que la plainte n'a pas été portée.

**1791.** — Toutes les fois qu'il s'agit, en effet, d'un délit de chasse sur le terrain d'autrui qui ne peut être poursuivi que sur la plainte du propriétaire, celui-ci peut s'engager, par une transaction avec le délinquant, qui constitue la loi des parties, à ne pas dénoncer le fait ni en demander la répression.

**1792.** — On doit reconnaître qu'il en est ainsi même à l'égard des délits de chasse sur le terrain d'autrui qui peuvent être poursuivis d'office par le ministère public, tel que le délit de chasse sur un terrain non dépouillé de ses fruits. Ici encore une transaction intervenue avant toute dénonciation suffirait à arrêter les poursuites. Aussi avons-nous donné le conseil de s'assurer, même dans ce cas, que le propriétaire du terrain est animé de la volonté de poursuivre l'infraction. — V. *suprà*, n. 1704.

**1793.** — Mais pour tous les autres délits, le ministère public jouit, au point de vue de la poursuite, d'une entière liberté, et son action ne peut être entravée par aucune transaction consentie par la partie lésée. On conçoit aisément le motif de cette distinction. Dans le premier cas, en effet, il s'agit d'un délit d'ordre privé, pour ainsi dire, tandis que dans le second, l'ordre public a été violé soit qu'on ait chassé en temps et avec engins prohibés, soit qu'on ait méconnu les prescriptions des arrêtés administratifs ou de quelques autres dispositions impératives de la loi de 1844. Dans toutes ces hypothèses, l'intérêt public exige que le délit ne demeure pas impuni, et que la répression n'en soit pas abandonnée aux caprices des parties intéressées.

**1794.** — En ce qui concerne les biens soumis au régime forestier, l'administration des forêts a qualité pour transiger, mais elle peut seule le faire. La disposition de l'art. 159, C. forest., qui autorise l'administration des forêts à transiger sur la poursuite des délits et des contraventions *en matière forestière*, est, en effet, applicable aux délits de chasse en forêts, qui ont été assimilés par l'arrêté du 28 vend. an V aux délits forestiers. — Cass., 2 août 1867, Delacour, [S. 67.1.305, P. 67.774, D. 67.1.459]; — 24 déc. 1868, Hache, [S. 69.1.89, P. 69.180, D. 69.1.209] — Nancy, 5 mars 1864, [*Moniteur des tribunaux*, 1867, p. 721] — Amiens, 7 déc. 1867, Delacour, [S. 69.1.89, P. 69.180, D. 69.1.209, *ad notam*] — Caen, 7 avr. 1869, Hache, [S. 69.2.139, P. 69.528, D. 69. 2.116] — Trib. Vesoul, 7 nov. 1861 [J. *le Droit*, du 21 nov.] — Trib. Louhans, 28 févr. 1863, [*Jurispr. forest.*, t. 2, p. 74] — Trib. Verdun, 12 mai 1865, [*Monit. des tribunaux*, 1867, p. 721] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1091; Pont, *Pet. contr.*, t. 2, n. 587; Dutruc, *J. du min. publ.*, 1867, p. 11. — *Contrà*, Rouen, 12 mars 1867, Delacour, [D. 67.1.459]; — 1er mai 1868, Hache, [D. 69.1.210] — Trib. Châtillon-sur-Seine, 5 juill. 1860, Bellegrand, [D. 60.3.47] — De Neyremand, p. 315; Féraud-Giraud, *Pol. des bois*, n. 54.

**1795.** — ... Et la transaction une fois opérée éteint l'action publique, de sorte que le prévenu ne saurait être de nouveau recherché par le ministère public. — Cass., 24 déc. 1868, précité. — Caen, 7 avr. 1869, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1093.

**1796.** — ... Ni même par la partie civile, qui n'a d'autre ressource que de demander devant les tribunaux civils la réparation du préjudice causé. — Trib. corr., 11 mars 1874, [*Gaz. des trib.*, 4 et 5 mai 1874] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1095.

**1797.** — Sur le pouvoir des tribunaux correctionnels pour apprécier le caractère et les effets de la transaction, V. *infrà*, n. 1807.

**1798.** — La transaction avant jugement, sur la poursuite d'un délit de chasse commis dans un bois soumis au régime forestier, ne porte aucune atteinte au droit du rédacteur du pro-

cès-verbal à la gratification déterminée par l'ordonnance royale du 5 mai 1845. Il y a donc lieu, pour les agents de l'administration de réserver, dans la transaction, la somme nécessaire au paiement de cette gratification (Circ. du dir. gén. des forêts, 11 janv. 1862).

*4° Compétence.*

**1799.** — Trois sortes d'instances peuvent être intentées en matière de chasse : poursuites pour délits commis; actions en dommages-intérêts pour préjudice causé; actions fondées sur l'inexécution d'engagements réciproques.

**1800.** — I. *Poursuites pour délits commis.* — La loi des 28-30 avr. 1790, art. 8, avait attribué aux municipalités la connaissance des délits de chasse; mais le Code du 3 brum. an IV, art. 596, leur ayant ensuite interdit tout exercice du pouvoir judiciaire, les tribunaux correctionnels étaient devenus seuls compétents, à l'exclusion des tribunaux de police, pour juger ces délits. — Cass., 8 fruct an II, Balahu, [S. et P. chr.]; — 3 avr. 1806, Broguet, [P. chr.]; — 10 oct. 1806, Petard, [P. chr.]; — 12 févr. 1808, Liot, [S. et P. chr.]; — 15 mars 1810, Petrisko et Lesaire, [S. et P. chr.]; — 23 févr. 1811, Gaillard, [S. et P. chr.]; — 4 févr. 1819, Ditton, [P. chr.]; — 5 févr. 1819, Drouet-Morel, [P. chr.]; — 21 mars 1822, Auger, [P. chr.]; — 29 sept. 1837, Beaumont, [P. 38.2.9]

**1801.** — D'après la loi de 1844, la connaissance des contraventions aux lois sur la police de la chasse appartient incontestablement à la juridiction correctionnelle. C'est ce qui résulte à la fois du renvoi que fait l'art. 26 de la loi de 1844, à l'art. 182, C. instr. crim., placé sous la rubrique *Des tribunaux en matière correctionnelle*, et de la nature des peines édictées par la loi. Ajoutons que l'appréciation des faits d'où on prétend faire résulter le délit de chasse rentre dans le domaine souverain des juges du fond. — Cass. belge, 20 juill. 1884, duc de Fernan-Nunez, [*Pasicr. belge*, 84.1.264]

**1802.** — Les tribunaux correctionnels, compétents pour statuer sur la poursuite, sont naturellement compétents pour statuer sur la qualité ou le défaut de qualité du poursuivant. Nous savons, notamment, que certains délits de chasse ne peuvent être poursuivis que sur l'initiative des ayants-droit (V. *suprà*, n. 1701 et s.). La question de savoir si le poursuivant a qualité pour agir rentre dans la compétence du tribunal saisi de l'action principale. Il a été jugé, en ce sens, que le tribunal correctionnel, saisi de la connaissance d'un délit de chasse, est compétent pour statuer sur l'exception tirée, par le prévenu, du défaut de qualité du poursuivant. — Cass., 5 avr. 1866, Philip, [S. 66.1.412, P. 66.1099, D. 66.1.411] — V. aussi Cass., 22 janv. 1836, Bergeret et autres, [S. 36.1.528, P. chr.] — *Sic*, Rogron, p. 149 et 150; Hoffman, *Quest. préjud.*, t. 2, n. 429.

**1803.** — Spécialement, il est compétent pour décider : 1° si un fermier qui dénonce le délit de chasse est ou non investi du droit de chasse; 2° si même, quoique n'ayant pas ce droit, il est recevable à poursuivre le délit. — Cass., 5 avr. 1866, précité. — V. *suprà*, n. 1736.

**1804.** — De même, en vertu du principe d'après lequel le juge de l'action est, en même temps, le juge de l'exception, on doit décider que les tribunaux correctionnels ont qualité pour statuer sur les exceptions proposées par le prévenu et qui sont de nature à le faire échapper à toute répression.

**1805.** — Ainsi, par exemple, le tribunal correctionnel, saisi d'une poursuite basée sur un délit de chasse commis sur le terrain d'autrui et devant lequel le prévenu excipe d'une permission à lui accordée par le propriétaire ou d'un bail par lui consenti, a qualité pour statuer sur l'existence de cette permission ou du bail. — Cass., 22 janv. 1836, [D. *Rép.*, v° *Chasse*, n. 444]; — 7 janv. 1853, de Auzé, [D. 53.1.66] — Nancy, 10 déc. 1861, Gervin, [D. 62.2.23] — Dijon, 15 janv. 1873, Dauvé, [S. 73.2.280, P. 73.1216, D. 74.2.92] — Trib. Pontoise, 8 févr. 1882, Colbau, [J. *le Droit*, du 18 février] — Et les juges du fond décident souverainement si le propriétaire du terrain avait ou non autorisé le délinquant à chasser. C'est une question de fait et d'intention qui ne tombe pas sous le contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 12 janv. 1846, Desprez, [D. 46.4.64]

**1805** *bis*. — Mais si, après avoir excipé d'une permission de chasse, le prévenu voit son exception repoussée par ce motif que celui qui avait donné cette permission était sans droit pour l'accorder, le tribunal correctionnel est incompétent pour statuer sur la demande en garantie formée par le prétendu permissionnaire contre celui qui avait sans droit accordé la permission. — Paris, 5 mars 1864, [*R. for.*, t. 3, n. 553]

**1806.** — Si le prévenu d'un délit de chasse, poursuivi par le prétendu concessionnaire de ce droit, invoque la nullité de la concession pour obtenir son acquittement, le tribunal de police correctionnelle est compétent pour statuer sur la validité de la concession dont dépend le sort de la poursuite. — Cass., 9 janv. 1891, Dubois, [S. 91.1.489, P. 91.1.1167, D. 91.1.89] — V. *suprà*, n. 94, 95, 1733 et s.

**1807.** — Par la même raison, le tribunal correctionnel, saisi de la poursuite d'un délit de chasse en temps prohibé dans un bois soumis au régime forestier, est également compétent, à l'exclusion de l'autorité administrative, pour statuer sur l'exception tirée, par le prévenu, de l'extinction de l'action publique résultant d'une transaction intervenue entre lui et l'administration forestière. — Cass., 7 avr. 1866, Henrys, [S. 66.1.413, P. 66.1101, D. 66.1.359] — Cons. d'Et., 7 déc. 1866, Henrys, [S. 67.2.91, P. adm. chr., D. 67.3.90] — Metz, 4 juill. 1866, Henrys, [S. 67.2 82, P. 67.438, D. 66.2.165] — V. *suprà*, n. 1790 et s.

**1808.** — Il s'agit là, en effet, non d'interpréter ou de modifier un acte administratif, mais uniquement d'en faire l'application en en déterminant les effets relativement au droit de poursuite du ministère public. Mais s'il s'agissait de l'interprétation d'un acte administratif dont le sens serait obscur ou ambigu, il va de soi que, conformément au principe général, les tribunaux correctionnels, saisis d'une poursuite qui aurait pour objet la violation d'un acte de cette nature, devraient surseoir à statuer et renvoyer devant l'autorité administrative, seule compétente pour interpréter les actes émanant d'elle (V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 130 et s.). Ainsi en serait-il du cas où l'arrêté préfectoral portant ouverture et fermeture de la chasse, déterminant les oiseaux de passage qui pourront être chassés et les procédés de chasse qui pourront être employés, serait sujet à interprétation.

**1809.** — Par exception, les tribunaux correctionnels peuvent ne pas être compétents à raison du caractère de fonctionnaire public du délinquant; la loi du 3 mai 1844 n'a nullement dérogé aux règles établies par l'art. 479, C. instr. crim., ni à celles de la loi du 20 avr. 1810, dont les art. 10 et 18 ont étendu aux *grands-officiers de la Légion d'honneur, généraux commandant une division ou un département, aux archevêques et évêques, présidents des consistoires, membres de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, des cours d'appel* et *aux préfets*, le bénéfice des art. 479 et s., C. instr. crim., et il en est de même pour les membres de l'Université (Décr. 15 nov. 1811, art. 160). — V. *infrà*, v° *Fonctionnaires publics*.

**1810.** — Ces fonctionnaires doivent toujours être jugés par la cour d'appel (ou les autres tribunaux supérieurs compétents), même pour les délits de chasse commis *en dehors de leurs fonctions*, à la différence des officiers de police judiciaire, qui ne sont soumis à cette juridiction que pour les délits commis *dans l'exercice de leurs fonctions*. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1133.

**1811.** — Mais il n'est pas douteux que les gardes champêtres, forestiers et particuliers ne peuvent être traduits, attendu leur qualité d'officiers de police judiciaire, que devant la cour d'appel, à raison des délits de chasse qu'ils commettent *dans l'exercice de leurs fonctions*. — Cass., 9 mars 1838, Herbelot, [P. 40.1 254]; — 5 août 1841, Gillet, [S. 41.1.799, P. 43.2.738] — Paris, 24 oct. 1844, Aubron, Pieu et Coffinet, [P. 45.2.718] — Orléans, 16 sept. 1844, Basset et Maubuisson, [P. 44.2.421]

**1812.** — Mais dans quels cas un officier de police judiciaire peut-il être considéré comme ayant agi dans l'exercice de ses fonctions? Cela dépend des circonstances.

**1813.** — Ainsi, un commissaire de police est justiciable de la cour dès lors qu'il commet un délit de chasse sur le territoire du canton soumis à sa surveillance. — Aix, 8 janv. 1862, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1136] — Au cas contraire, il doit être traduit devant les tribunaux de droit commun. — Bordeaux, 27 nov. 1867, Rallion, [*R. for.*, t. 5, n. 83]

**1814.** — Le délit de chasse commis par un maire, sur le territoire de sa commune, ne doit pas être réputé, de plein droit, avoir été commis dans l'exercice des fonctions d'officier de police judiciaire du délinquant, en sorte que celui-ci ne puisse, à raison de ce délit, n'être poursuivi que devant la première chambre de la cour d'appel. — Cass., 3 avr. 1862, Garnier, [D. 62.1.387]; — 8 mai 1862, Même partie, [S. 63.1.112, P. 62.1089] — Limoges,

25 févr. 1862, Bouix, [S. 62.2.296, P. 62.1089, D. 62.2.182] — Grenoble, 4 déc. 1867, Moussier, [R. for., t. 4, n. 637] — Metz, 14 avr. 1869, Lemonge, [S. 70.2.330, P. 70.1196, D. 70.2.182] — Grenoble, 16 nov. 1869, Guimet, [S. 70.2.330, P. 70.1196, D. 70.2.182] — Dijon, 3 janv. 1872, Sarrasin, [S. 72.2.261, P. 72.1056, D. 72.2.119] — Paris, 27 avr. 1872, Bouvr., [S. 72.2.105, P. 72.487, D. 72.2.118] — Amiens, 27 mai 1872, Tournet, [S. 72.2.105, P. 72.487] — Nîmes, 9 juin 1873, Gabolhe, [R. for., t. 6, n. 85] — Nancy, 25 févr. 1874, Daverney, [R. for., t. 6, n. 23]; — 27 janv. 1875, Hainguerlot, [S. 75.2.47, P. 75.227, D. 76.2.218] — Cass. belge, 19 févr. 1883, Withofs et Massot, [S. 83.4.26, P. 83.2.47] — Sic, Leblond, n. 347; Jullemier, n. 131; de Neyremand, p. 355; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1138; Dutruc, Mémor. du min. publ., v° Compétence criminelle, n. 5 et s. — Contrà, Nancy, 20 avr. 1857, X..., [S. 57.2.773, P. 57.786, D. 62.2.182] — Besançon, 10 févr. 1862, Garnier.

**1815.** — Ainsi, le délit d'outrage envers les agents de la force publique, commis par un maire au moment où ces agents procédaient, en présence du juge de paix, à la vérification d'un délit de chasse dont il était inculpé, est étranger aux fonctions de ce maire, et, par suite, doit être déféré, non à la cour d'appel, mais au tribunal correctionnel. — Cass., 14 juill. 1865, Duplac, [D. 68.5.234]

**1816.** — Mais le maire est réputé s'être trouvé dans l'exercice de ses fonctions, et il est, par suite, justiciable de la cour d'appel, s'il a commis le délit de chasse dans un lieu et dans un moment où se commettait sous ses yeux un délit de même nature que son devoir était de constater. — Dijon, 3 janv. 1872, précité.

**1817.** — Quant aux gardes champêtres ou particuliers, les délits commis par eux sur le territoire confié à leur surveillance, doivent être réputés commis dans l'exercice de leurs fonctions d'officiers de police judiciaire et les rendent, dès lors, justiciables de la cour d'appel. — Cass., 9 mars 1838, Herbelot, [P. 40.2.254]; — 5 avr. 1841, Gillet, [S. 41.1.799, P. 43.2.738]; — 8 mai 1862, précité. — Limoges, 25 févr. 1862, précité. — Bourges, 2 janv. 1872, Labru, [S. 75.2.22, P. 75.195] — Chambéry, 30 oct. 1874, Fautin, [R. for., t. 8, n. 114] — Amiens, 3 sept. 1882, Demoion, [D. 83.5.278] — Cass. belge, 7 oct. 1864, [J. du min. publ., t. 7, p. 267] — Liège, 11 juill. 1860, [Ibid., t. 4, p. 157]; — 27 mai 1863, [Ibid., t. 6, p. 127] — Gand, 5 juill. 1864, [D. 69.5.217] — Bruxelles, 7 nov. 1864, [J. du min. publ., t. 8, p. 16] — Sic, Dutruc, J. du min. publ., t. 5, p. 68, n. 2, et Mém. du min. publ., v° Compétence criminelle, n. 9. — Contrà, Gand, 23 avr. 1861, [J. du min. publ., t. 4, p. 256]; — 13 août 1861, [Ibid., t. 5, p. 44] — Rev. prat. de dr. franç., t. 12, p. 563.

**1818.** — Mais le garde particulier n'est revêtu de son caractère d'agent de la force publique qu'à dater de sa prestation de serment. Il ne saurait donc être traduit directement devant la cour pour un délit commis, même sur le terrain confié à sa surveillance, après sa nomination et son agrément par l'administration, mais avant sa prestation de serment. — Dijon, 21 août 1878, Tisserand, [S. 79.2.24, P. 79.198]

**1819.** — Quant au garde champêtre qui a été trouvé chassant en temps prohibé sur des terrains non soumis à sa surveillance, il ne peut être réputé avoir commis le délit de chasse dans l'exercice de ses fonctions, et doit être conséquemment poursuivi devant la juridiction ordinaire. — Cass., 8 août 1846, précité. — Bourges, 13 févr. 1845, Durand, [P. 46.2.17, D. 46.2.48] — Sic, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1134.

**1820.** — Et il en est ainsi notamment lorsqu'un garde champêtre est prévenu d'un délit commis dans une forêt domaniale. — Cass., 13 janv. 1849, Philippe, [S. 49.1.452, P. 50.1.349, D. 49.1.71] — Dijon, 8 nov. 1853, Sauvage, [P. 53.2.506]

**1821.** — Mais les délits de chasse commis par les gardes forestiers dans leur triage sont réputés commis dans l'exercice de leurs fonctions et doivent être portés devant la cour d'appel. — Cass., 5 mars 1846, Devaux, [S. 46.1.510, P. 46.2.72, D. 46.1.167]; — 2 mars 1854, Lapeyre, [D. 54.1.104] — Besançon, 27 août 1868, Garnier et autres, [D. 69.2.46] — Cons. d'Ét., 8 nov. 1853, Allard, [D. 54.3.31]

**1822.** — Les gardes forestiers, au contraire, qui ont été trouvés chassant sur un terrain non soumis à leur surveillance, sont justiciables de la juridiction ordinaire, parce que le délit n'est pas commis dans l'exercice de leurs fonctions. — Cass., (règlem. de juges), 8 août 1846, Rumeau, [P. 47.1.64, D. 46.1.377] — C. sup. de just. de Luxembourg, 12 févr. 1881, B..., [S. 81.4.29, P. 81.2.49, D. 83.5.278] — Sic, Petit, t. 2, n. 486.

**1823.** — Les gardes-pêche n'ayant pas qualité pour constater les délits de chasse commis sur un terrain non soumis au régime forestier, les délits de chasse qu'ils commettent sur ces terrains ne sont pas réputés commis par eux dans l'exercice de leurs fonctions, et, par suite, ne les rendent pas justiciables de la chambre civile de la cour d'appel. — Orléans, 25 nov. 1847, Mérent, [P. 48.1.243] — V. aussi Cass., 6 janv. 1827, Lacaze, [P. chr.]

**1824.** — Les gardes-barrières des chemins de fer sont justiciables de la juridiction exceptionnelle et doivent être traduits devant la cour pour les délits de chasse par eux commis dans la partie de la voie ferrée soumise à leur surveillance. — Metz, 4 juin 1855, Schmitt, [D. 55.2.326]

**1825.** — Mais il en est autrement des préposés des douanes, qui ne jouissent, à cet égard, d'aucune immunité. — Metz, 29 avr. 1863, [D. 64.2.70]

**1826.** — Le principe de la compétence exceptionnelle est applicable, alors même que le prévenu poursuivi à raison d'un délit de chasse aurait été trouvé chassant de concert avec un autre individu soumis à la juridiction ordinaire. — Cass., 13 oct. 1842, Cahier, [P. 43.1.734] — Il en est ainsi, notamment, du garde particulier qui commet un délit de chasse en accompagnant les amis de son maître. — Cass., 9 mars 1838, Herbelot, [P. 40.2.254] — Et dans ce cas le prévenu attire ses coprévenus, à raison de la connexité, devant la juridiction privilégiée. — Cass., 13 oct. 1842, Cahier, [S. 43.1.170, P. 43.1. 734]; — 13 janv. 1843, Péan, [S. 43.1.357, P. 45.2.717]; — 30 janv. 1845, Jeanin, [S. 45.1.316, P. 45.1.656, D. 45.1.146]; — 11 août 1881, Doudeauville, [D. 84.5.279] — Metz, 28 janv. 1826, Dech, [P. chr.] — Bourges, 29 nov. 1842, Beurier, [P. 45.2.716] — Dijon, 28 nov. 1845, Robert du Gardier, [P. 48 2.413] — Orléans, 13 déc. 1849, Percheron, [P. 49.2.404]; — 24 mars 1851, Briais, [D. 52.2.112] — Caen, 7 mars 1877, Mominot, [D. 78.5.92] — Trib. Villefranche, 29 mars 1862, Couty, [R. for., t. 1, n. 196] — Trib. Charleroi, 12 mars 1878, Michel, [Pasicr. belge, 78.3.351]

**1827.** — Jugé cependant que les cours d'appel, seules compétentes pour connaître des délits de chasse imputés à un garde champêtre, ne peuvent prononcer sur la prévention dirigée contre les simples particuliers qui auraient commis le délit de chasse concurremment avec le garde, alors d'ailleurs qu'il s'agit d'un délit essentiellement personnel, comme celui de chasse sans permis. Il y a lieu de les renvoyer devant les tribunaux ordinaires. — Cass., 13 oct. 1842, [B. Ann. for., t. 1, p. 247] — Paris, 24 oct. 1844, Aubron, [P. 45.2.718] — Orléans, 3 juin 1865, Blottin, [D. 65.2.152]

**1828.** — Les sénateurs ou députés ne pourraient être poursuivis, au cours des sessions, qu'avec l'autorisation de la chambre à laquelle ils appartiennent. — Petit, t. 2, n. 493 et s. — V. suprà, v° Chambre des députés, et infrà, v^is Ministre, Sénat.

**1829.** — Les tribunaux correctionnels resteraient compétents alors même que le délinquant serait militaire ou marin (art. 273, C. just. milit.; art. 372, C. just. marit., et art. 237, C. milit.). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1130; Leblond, n. 351; Berriat Saint-Prix, p. 234; Jullemier, p. 130; Petit, t. 2, n. 469. — Néanmoins, le délit de rébellion, commis par un militaire en congé pour s'assurer l'impunité d'un délit de chasse, doit être porté devant le conseil de guerre et jugé par lui malgré la connexité des deux délits. — Agen, 11 janv. 1882, Labatut, [D. 84.5.335]

**1830.** — Avant l'abrogation de l'art. 75 de la constitution de l'an VIII, les délits de chasse commis par des agents du gouvernement, par exemple, préfets, sous-préfets, maires, etc., ne pouvaient être poursuivis quand il s'agissait de *faits relatifs à leurs fonctions* sans autorisation préalable du Conseil d'État. Cette immunité a cessé de couvrir ces fonctionnaires depuis le décret du 19 sept. 1870, abrogeant ce qu'on appelait la garantie constitutionnelle.

**1831.** — Les jugements en matière de chasse, doivent être rendus dans les mêmes formes que tous ceux qui émanent des tribunaux de police correctionnelle.

**1832.** — Ils sont aussi, comme tous les autres, susceptibles d'opposition, d'appel et de recours en cassation. — V. en ce qui concerne les délais *suprà*, v° *Appel* (mat. répressive), *Cassation* (mat. crim.).

**1833.** — On a jugé, à cet égard, que le ministère public ne pouvait, incidemment à l'appel d'un jugement rendu sur un dé-

lit de chasse, requérir l'application de la loi sur le fait de chasse sans permis, lorsque cette contravention n'avait pas été poursuivie en première instance. — Metz, 26 févr. 1821, Belval, [S. et P. chr.] — V. sur le principe, *suprà*, v° *Appel* (mat. répr.), n. 802 et s., 1050 et s.

**1834.** — Au point de vue de la compétence *ratione loci*, les règles ordinaires sont applicables. Le délit de chasse peut donc être poursuivi devant le tribunal, soit du lieu du délit, soit du lieu du domicile du prévenu, soit du lieu où il peut être trouvé (art. 23, C. instr. crim.).

**1835.** — II. *Demande en dommages-intérêts.* — Le tribunal correctionnel n'est compétent pour statuer sur les dommages-intérêts réclamés contre le prévenu que lorsque cette action est exercée concurremment à une poursuite pour délit commis. Dans tous les autres cas, l'action doit être portée directement devant les tribunaux civils. — Douai, 22 juin 1886, Amion, [D. 86.2.286] — Ainsi lorsqu'un individu, poursuivi correctionnellement pour avoir chassé sur le terrain d'autrui en temps permis, prouve qu'il a été autorisé par le propriétaire du terrain, le tribunal de police correctionnelle n'est pas compétent pour statuer sur le dommage dont le propriétaire se plaint, puisqu'il n'y a pas délit; les parties doivent être renvoyées à fins civiles. — Cass., 13 juill. 1810, de Bagneux, [S. et P. chr.]

**1836.** — L'immunité qui couvre les sénateurs et députés, au cours des sessions, relativement aux poursuites qui peuvent être exercées contre eux pour délits de chasse (V. *suprà*, n. 1828), ne peut être invoquée que devant la juridiction correctionnelle. Des demandes en dommages-intérêts pour faits de chasse sur le terrain d'autrui, peuvent être soumises aux tribunaux civils sans qu'il soit besoin d'obtenir l'autorisation préalable.

**1837.** — III. *Actions intentées pour inexécution des conventions.* — Aucune règle spéciale de compétence n'est à poser, en matière de chasse, relativement aux conventions qui peuvent lier les parties entre elles. C'est ainsi que les tribunaux civils sont seuls compétents pour interpréter les baux de chasse et pour en assurer l'application.

**1838.** — Il est en ainsi, nous l'avons dit *suprà*, n. 209, même lorsqu'il s'agit de statuer sur les contestations soulevées entre l'Etat et les adjudicataires de la chasse dans les bois et forêts.

§ 2. *Preuve des délits de chasse.*

**1839.** — « Les délits prévus par la présente loi, porte l'art. 21, sont prouvés, soit par procès-verbaux ou rapports, soit par témoins, à défaut de rapports et procès-verbaux, ou à leur appui. »

**1840.** — Tout d'abord, le délit de chasse peut être établi à l'aide des constatations contenues dans le procès-verbal. En principe, les procès-verbaux des agents verbalisateurs font foi jusqu'à preuve contraire. Toutefois, on doit, en ce qui concerne le degré de confiance que les procès-verbaux doivent inspirer à la conscience du juge, distinguer entre les constatations faites *de visu* par les rédacteurs des procès-verbaux et leurs appréciations personnelles. Si, en effet, les procès-verbaux en matière de chasse doivent être crus jusqu'à preuve contraire pour tout ce que les rédacteurs des procès-verbaux ont vu et entendu, il n'en peut être de même pour les appréciations et comparaisons qu'ils ont pu faire. — Orléans, 11 août 1885, Réthac-Milliers et autres, [S. 86.2.19, P. 86.1.110]

**1841.** — Par suite de ce principe, les juges ne pourraient méconnaître les faits matériels constatés dans un procès-verbal de gendarmes, en s'appuyant seulement sur la dénégation du prévenu. — Colmar, 22 mai 1866, N..., [*R. for.*, t. 3, n. 492]; — 2 oct. 1866, Jorget, [*Ibid.*] — Nîmes, 29 janv. 1880, Bardon et Mijoule, [S. 80.2.109, P. 80.452] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1024; de Neyremand, p. 420; Leblond, n. 311.

**1842.** — ... Non plus que sur la connaissance qu'ils peuvent avoir personnellement acquise des faits reprochés au prévenu. — Lyon, 15 mars 1882, Chambinaux, [D. 84.5.59]

**1843.** — Ainsi, lorsqu'il est constaté par un procès-verbal régulier, et non combattu par la preuve contraire, que la meute d'un chasseur a traversé l'héritage d'autrui, et qu'armé d'un fusil, le chasseur se tenait en attitude de chasse sur la lisière de cet héritage, en attendant, pour le tuer, le gibier chassé par la meute, les juges ne peuvent, sans violer la foi due au procès-verbal, méconnaître ces faits et relaxer le prévenu, en se fondant uniquement sur les explications fournies par celui-ci. — Cass., 4 janv. 1878, de Champigny, [S. 78.1.190, P. 78.445, D. 78.1.334]

**1844.** — Jugé encore que lorsqu'il est établi par le procès-verbal d'un garde forestier, qui n'a été infirmé par aucune preuve contraire, que le prévenu a été trouvé chassant sans pouvoir justifier de la possession d'un permis de chasse, le tribunal ne peut pas le renvoyer des poursuites. — Cass., 4 févr. 1819, Disson, [P. chr.]

**1845.** — Mais il faut pour cela que les juges aient été mis à même de statuer au vu du procès-verbal sur lequel s'appuie la prévention. Ainsi, la partie civile qui, après avoir produit, en première instance, un procès-verbal constatant un prétendu délit de chasse, refuse de produire ce document devant la cour et place ainsi les juges d'appel dans l'impossibilité d'en vérifier la légalité et la régularité et d'en connaître le contenu, ne peut, dès lors, s'en prévaloir devant la Cour de cassation, ni reprocher à la cour d'appel qui a acquitté le prévenu, en se fondant d'ailleurs sur les résultats d'une enquête à laquelle il a été procédé à son audience, d'avoir méconnu la foi due aux énonciations dudit procès-verbal, alors qu'elle les lui a laissé ignorer. — Cass., 23 nov. 1878, de Champigny, [S. 79.1.91, P. 79.184]

**1846.** — Sous la loi de 1790, les procès-verbaux des gardes forestiers et des gardes-pêche faisaient foi en matière de délit de chasse, comme tous les autres procès-verbaux rédigés dans l'exercice de leurs fonctions, *jusqu'à inscription de faux.* — Cass., 30 nov. 1811, Ligeret, [S. et P. chr.]; — 17 juill. 1823, Girard, [P. chr.]; — 19 sept. 1840, Poulain, [S. 41.1.107, P. 41.1.197] — Nancy, 12 févr. 1843, Didier, [P. 43.2.168]; — 26 avr. 1845, Lagarenne, [P. 45.1.742]

**1847.** — Aujourd'hui, les procès-verbaux pour délits de chasse dressés par les gardes forestiers, même dans les bois soumis au régime forestier, ne font foi que jusqu'à preuve contraire comme ceux des autres agents de la force publique. — Montpellier, 14 févr. 1853, N..., [P. 53.1.326, D. 53.2.186] — Orléans, 10 juin 1861, Garry de Montbarrois, [D. 61.2.173] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1012. — *Contrà*, Rouen, 25 mai 1855, Carpentier, [D. 56.2.113]

**1848.** — Il n'est pas nécessaire que le procès-verbal de chasse soit écrit par celui qui le dresse, ni que sa demeure soit indiquée. Un procès-verbal de délit de chasse dressé par un agent forestier est donc valable, bien qu'il n'ait pas été écrit de la main même de cet agent. — Dijon, 18 déc. 1844, de Rennepont, [P. 45.2.120, D. 45.2.61] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 413 et 423. — *Contrà*, Giraudeau et Lelièvre, n. 869.

**1849.** — Mais le procès-verbal doit être daté et revêtu de la signature de celui qui le fait. — Petit, t. 2, n. 404 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 988 et s. — V. au surplus, sur les formalités nécessaires à la validité des procès-verbaux, *infrà*, v° *Procès-verbal.*

**1850.** — Il n'est pas nécessaire non plus que l'agent verbalisateur ait été revêtu de ses insignes au moment où il a dressé procès-verbal. — Gillon et Villepin, n. 398; Petit, t. 2, p. 10 et 11; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 989.

**1851.** — « Dans les vingt-quatre heures du délit, porte l'art. 24, L. 3 mai 1844, les procès-verbaux des gardes seront, *à peine de nullité*, affirmés par les rédacteurs devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou devant le maire ou l'adjoint, soit de la commune de leur résidence, soit de celle où le délit aura été commis. »

**1852.** — Cette formalité est nécessaire seulement lorsqu'il s'agit d'un garde; elle ne s'applique ni aux gendarmes, ni aux commissaires de police, maires ou adjoints. — Bordeaux, 28 févr. 1833, Pichon, [P. chr.]

**1853.** — Mais l'art. 24 s'applique aux gardes champêtres, et aux gardes-pêche, aussi bien qu'aux gardes particuliers.

**1854.** — S'applique-t il aux gardes forestiers? La difficulté naît de l'art. 166, C. forest., qui dispense expressément les procès-verbaux dressés en matière de délit forestier de la formalité de l'affirmation. Si donc on considère le délit de chasse accompli dans les bois comme un délit forestier, l'affirmation n'est pas exigée. Elle l'est, au contraire, si on admet que le délit de chasse, qui est en dehors des prévisions du Code forestier, ne participe pas du caractère des délits de cette nature. — V. au point de vue de cette assimilation, *suprà*, n. 1794.

**1855.** — La question a été diversement résolue. La Cour de cassation a décidé que l'art. 24, L. 3 mai 1844, s'applique aux

procès-verbaux de délits de chasse dressés par les gardes forestiers comme à ceux des autres agents. — Cass., 4 sept. 1847, Valangin, [S. 48.1.409, P. 48.1.510] — Mais la cour de Rouen a décidé, en sens contraire, que les délits de chasse commis dans les bois soumis au régime forestier sont de véritables délits forestiers, et qu'on en doit conclure à l'application de l'art. 166, C. forest., dispensant les procès-verbaux des gardes forestiers de la formalité de l'affirmation. — Rouen, 25 mai 1855, précité.

**1856.** — Le procès-verbal doit être affirmé par le rédacteur lui-même. Serait donc nul le procès-verbal dont l'affirmation émanerait du maire et non du garde rédacteur. — Cass., 24 févr. 1865, Tavera, [S. 66.1.180, P. 66.441]; — 9 mars 1866, Antoniotti, [S. 66.1.375, P. 66.1011, D. 66.1.286]; — 17 avr. 1890, Rasse, [S. 90.1.280, P. 90.1.280, D. 90.1.491] — *Sic*, Leblond, t. 2, n. 318.

**1857.** — En conséquence, un tribunal ne peut prononcer une condamnation pour délit de chasse, en s'appuyant sur les constatations de ce procès-verbal, en même temps que sur le débat oral; la part d'influence de ce procès-verbal irrégulier et nul, sur la conviction des juges, ne pouvant alors être exactement déterminée. — Cass., 27 févr. 1879, Audousset, [S. 79.1.440, P. 79.1120, D. 79.1.190]; — 31 juill. 1880, Pluchart, [S. 81.1.361, P. 81.1.792, D. 81.1.139]; — 25 nov. 1882, Delamarre, [S. 83.1.141, P. 83.1.316, D. 83.1.227]; — 17 avr. 1890, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1050.

**1858.** — ... Et lorsque, pour reconnaître l'existence d'un délit d'outrage commis à l'occasion d'un délit de chasse, le jugement de condamnation se fonde également sur ledit procès-verbal et sur le débat, il y a lieu, à raison de la connexité des deux délits, d'en prononcer la cassation totale, soit en ce qui concerne l'action civile intentée à raison du délit de chasse, soit relativement à l'action publique pour les deux délits. — Cass., 31 juill. 1880, précité.

**1859.** — La nullité résultant de ce qu'un procès-verbal constatant un délit de chasse n'a pas été affirmé par le garde rédacteur est une nullité d'ordre public, qui peut être invoquée devant la Cour de cassation quoiqu'elle n'ait été proposée ni en première instance ni en appel. — Cass., 17 avr. 1890, précité.

**1860.** — L'art. 24, L. 3 mai 1844, donne aux rédacteurs des procès-verbaux de chasse un délai de vingt-quatre heures pour les affirmer devant le magistrat compétent. Le procès-verbal constatant un délit de chasse est donc nul s'il n'a été affirmé qu'après les vingt-quatre heures qui ont suivi le délit, alors du moins qu'il n'est allégué aucun fait de force majeure qui en aurait empêché l'affirmation dans le délai légal. — Cass., 28 août 1868, Drouet, [S. 69.1.189, P. 69.442, D. 68.1.510]; — 28 janv. 1875, Lefort, [S. 75.1.439, P. 75.1086, D. 75.1.331]; — 31 juill. 1880, précité; — 25 nov. 1882, précité.

**1861.** — L'affirmation qui n'aurait pas été faite dans ce délai devrait être réputée non avenue, de sorte que, conformément au principe qui vient d'être posé, le procès-verbal serait frappé d'une nullité d'ordre public qui pourrait être invoquée en tout état de cause. — Cass., 28 août 1868, précité; — 28 janv. 1875, précité; — 27 févr. 1879, précité; — 25 nov. 1882, précité. — *Sic*, Mangin, *Tr. des procès-verbaux*, n. 14; Faustin Hélie, *Tr. de l'instr. crim.*, n. 1371; Leblond, n. 319; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1042.

**1862.** — Il résulte de la règle qui vient d'être posée qu'un procès-verbal dressé le 16 pour constater un délit de chasse commis le même jour à trois heures, est nul s'il est affirmé le lendemain, 17, à sept heures du soir. — Cass., 25 nov. 1882, précité.

**1863.** — De là il suit que l'énonciation précise de l'heure à laquelle l'affirmation a eu lieu est nécessaire, à peine de nullité. — Cass., 4 sept. 1847, Valangin, [S. 48.1.409, P. 48.1.510, D. 48.4.44] — Amiens, 16 juill. 1885, Gannain, [*Rec. de cette cour*, 85.200] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1031.

**1864.** — Toutefois l'indication de l'heure serait inutile si l'affirmation était faite le jour même du délit. — Petit, t. 2, n. 415.

**1865.** — M. Berriat Saint-Prix (p. 220) enseigne même qu'un procès-verbal affirmé le lendemain de sa clôture, doit être considéré comme affirmé dans les vingt-quatre heures, lorsque la clôture du procès-verbal est indiquée par la date du jour et non par celle de l'heure. — *Contrà*, Petit, *loc. cit.*

**1866.** — D'ailleurs, une erreur évidente dans l'indication du millésime de la date de l'affirmation, qui serait rectifiée par la relation entre la date du procès-verbal et celle de l'affirmation, ne serait pas une cause de nullité du procès-verbal. — Cass., 11 févr. 1860, Fleury, [D. 60.3.300] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1046

**1867.** — Si l'on admet que les gardes forestiers sont astreints, comme les autres agents, à l'obligation de faire affirmer leurs procès-verbaux (V. *suprà*, n. 1855), on doit reconnaître qu'aucune exception n'est faite en leur faveur au point de vue du délai de l'affirmation; il y a dérogation à la règle du Code forestier qui, pour l'affirmation des procès-verbaux constatant des délits forestiers, accorde toute la journée du lendemain de la clôture de ces procès-verbaux. — Cass., 4 sept. 1847, précité.

**1868.** — La loi laisse le choix, pour recevoir l'affirmation, entre le juge de paix et l'un de ses suppléants, et entre le juge de paix et le maire ou l'adjoint. Ils ont tous pouvoir concurremment, et non les uns à défaut des autres. — Gillon et Villepin, n. 408; Petit, t. 2, n. 418; Leblond, n. 322; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1039.

**1869.** — La Cour de cassation semblait avoir consacré la doctrine contraire sous l'empire de l'ancienne législation. — Cass., 20 août 1825, Hugerot, [S. et P. chr.] — V. aussi Berriat Saint-Prix, p. 219.

**1870.** — En cas d'absence ou d'empêchement du maire et de l'adjoint, les conseillers municipaux, pris dans l'ordre de leur inscription, ont qualité pour recevoir l'affirmation (art. 82 et s., L. 5 avr. 1884). — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1038; Cival, n. 10; Berriat Saint-Prix, p. 219; Leblond, *loc. cit.* — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 410.

**1871.** — Si le fonctionnaire rédacteur du procès-verbal a qualité pour l'affirmer, aucun principe ne s'oppose à ce qu'il affirme son propre procès-verbal, et qu'il rédige le tout en un seul contexte, auquel cas une seule signature suffit. — Cass., 19 juill. 1828, Patau, [P. chr.] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 407; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1040.

**1872.** — Les fonctionnaires désignés pour recevoir l'affirmation ne pourraient se soustraire à cette obligation, sous peine de dommages-intérêts. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1039.

**1873.** — En principe, il n'y a que les personnes indiquées dans l'art. 24 qui aient qualité pour recevoir l'affirmation. Cependant il a été décidé que l'affirmation reçue par le secrétaire de la mairie et signée par le maire est régulière. — Cass., 19 mars 1830, Crapin, [S. et P. chr.] — Mais nous avons peine à admettre une solution aussi manifestement contraire au vœu et à l'esprit de la loi.

**1874.** — En tout cas, les commissaires de police n'ont aucune qualité pour recevoir l'affirmation. — Cass., 20 févr. 1862, Terrier, [S. 63.1.111, P. 62.1156, D. 62.1.251]

**1875.** — Il est indifférent que le fonctionnaire qui reçoit l'affirmation soit parent du garde rédacteur. Cette circonstance n'infirme en rien la validité de la formalité. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 993.

**1876.** — L'art. 165, § 2, C. forest., prescrit de donner lecture au garde forestier, au moment de l'affirmation, du procès-verbal dressé par lui. Cette formalité n'étant prescrite qu'en matière forestière n'est exigée à peine de nullité en matière de chasse, que si le procès-verbal a été dressé par un garde forestier. — Cass., 24 janv. 1861, Ball, [S. 61.1.1005, P. 62.500, D. 61.1.406]

**1877.** — L'affirmation doit être expresse; un simple visa devrait être considéré comme insuffisant. — Cass., 24 févr. 1865, Tavera, [S. 66.1.180, P. 66.441, D. 65.1.401]; — 9 mars 1866, Antoniotti, [S. 66.1.375, P. 66.1101, D. 66.1.286]

**1878.** — L'affirmation doit être signée tout à la fois du fonctionnaire qui la reçoit et du rédacteur du procès-verbal. — Cass., 1er avr. 1830, Fruche, [S. et P. chr.]; — 9 mars 1866, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1049; Leblond, n. 318. — *Contrà*, Cons. d'Et., 18 mars 1843, Camuseau, [P. adm. chr.]; — 6 juill. 1843, Berval, [P. adm. chr.]

**1879.** — Il peut arriver que le garde ne sache ou ne puisse rédiger ni signer son procès-verbal. Dans ce cas, il doit se présenter devant une des autorités compétentes, juge de paix ou son suppléant, commissaire de police, maire ou adjoint, qui rédige un rapport sur la déclaration du garde. Ce rapport, soumis aux mêmes formalités que le procès-verbal, a une égale force probante. — Cass., 10 févr. 1843, Barbier, [S. 43.1.535, P. 43.2.675]; — 24 janv. 1861, précité.

**1880.** — Un instituteur communal n'a aucune qualité pour rédiger un rapport de cette nature. Celui qu'il dresserait serait donc frappé de nullité. — Cass., 24 janv. 1861, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 995.

**1881.** — A défaut de procès-verbal régulier, ou en cas d'insuffisance des preuves qu'il fournit, le délit peut être établi à l'aide de la preuve testimoniale. La loi de 1790 contenait une disposition analogue, et l'on jugeait déjà sous son empire qu'en cas d'insuffisance du procès-verbal dressé sur un délit de chasse, le tribunal ne pouvait refuser d'admettre la preuve testimoniale offerte par le ministère public à l'appui de la prévention. — Cass., 16 janv. 1808, N..., [P. chr.]; — 26 janv. 1816, Lamarche, [S. et P. chr.] — 3 févr. 1820, Blanc, [S. et P. chr.]; — 17 avr. 1823, Lancien, [S. et P. chr.]; — 1er déc. 1826, Guillaumet, [S. et P. chr.]; — 3 juill. 1840, Oger, [S. 41.1.351, P. 41.2.119] — Metz, 29 mai 1819, Staud, [S. et P. chr.]

**1882.** — La question ne fait plus doute aujourd'hui en présence des termes formels de l'art. 21, L. 3 mai 1844. Les délits de chasse peuvent donc être prouvés, à défaut de rapports ou de procès-verbaux, par la preuve testimoniale. Ils peuvent l'être, notamment, par la déposition d'un garde particulier qui, bien qu'ayant vu commettre le délit, aurait négligé d'en dresser procès-verbal. — Cass., 24 mai 1878, Wargnier, [S. 79.1.92, P. 79. 185, D. 78.1.395]

**1883.** — Il en est de même en cas de nullité du procès-verbal. — Cass., 17 avr. 1890, Rosse, [S. 90.1.280, P. 90.1.676, D. 90.1.491] — ... Et notamment, en cas de nullité du procès-verbal faute d'affirmation dans les vingt-quatre heures; la partie civile aurait, dans ce cas, le droit de faire entendre des témoins pour établir le délit. — Cass., 25 nov. 1882, Delamarre, [S. 83. 1.141, P. 83.1.316, D. 83.1.227] — Rouen, 22 févr. 1878, F..., [S. 79.2.260, P. 79.1026, D. 80.2.164] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 200; Leblond, n. 294.

**1884.** — Le ministère public jouit évidemment du même droit. Ainsi, par exemple, lorsqu'à défaut de procès-verbal régulier, le ministère public demande l'audition de plusieurs témoins pour établir l'existence d'un délit de chasse consistant en ce que les prévenus auraient été surpris en temps prohibé accompagnés de chiens courants, et cherchant à faire relever un lièvre hors des limites d'un bois où il avait été par eux lancé, le tribunal ne peut, sans excès de pouvoir, repousser cette preuve comme non pertinente, à raison de ce que le fait de la prévention ne pourrait entraîner aucune conséquence pénale. — Cass., 12 nov. 1846, Brion, [P. 47.1.520]

**1885.** — L'art. 11 de la loi de 1790 disposait qu'il pourrait être suppléé aux rapports des agents par la déposition de deux témoins; mais malgré ce que cette disposition avait d'impératif, quant au nombre des témoins, on jugeait qu'elle avait été abrogée par l'art. 154, C. instr. crim., et qu'en conséquence la déposition d'un seul témoin pouvait suffire pour constater un délit de chasse, la maxime *testis unus testis nullus* ayant cessé d'être en vigueur. — Cass., 26 août 1830, D..., [S. et P. chr.]; — 7 févr. 1835, Bassecourt, [S. 35.1.564, P. chr.]; — 19 févr. 1836, Butler, [P. chr.] — Douai, 5 déc. 1836, Moitreux, [P. chr.] — Bourges, 12 mai 1837, Logeron, [P. 37.2.401] — Cass. belge, 1er mai 1835, Maréchal, [P. chr.] — Bruxelles, 19 janv. 1833, Lemaire, [P. chr.] — *Contrà*, Lyon, 8 déc. 1825, Vieillard, [P. chr.] — La question ne pourrait plus s'élever sous la nouvelle loi, qui a employé textuellement les termes de l'art. 154, C. instr. crim. Un seul témoin suffit à prouver la réalité du fait, pour peu que la sincérité du témoignage ne fasse aucun doute pour les juges. — Cass., 11 déc. 1851, Bourgain, [S. 52.1.371, P. 53.1.450, D. 51.5.447]; — 23 janv. 1873, Pillon de Saint-Philbert, [S. 73.1.344, P. 73.829, D. 73.1.162] — Dijon, 17 déc. 1873, Mozinat, [D. 75.2.83] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 997.

**1886.** — Les témoins peuvent-ils être choisis parmi les rédacteurs du procès-verbal? La question a été discutée. Un arrêt de cassation du 8 déc. 1820, Parant, [P. chr.] avait décidé que le témoignage d'un garde, rédacteur du procès-verbal, ne suffisait pas pour prouver le délit. On pourrait prétendre, en effet, que les rédacteurs des procès-verbaux ont un intérêt personnel à la condamnation, par cette raison, d'une part, que si la justice méconnaissait l'exactitude de leurs appréciations, ils seraient exposés à voir leur autorité amoindrie, et que, d'autre part, l'acquittement du prévenu entraîne la perte de la gratification qui leur est allouée. — V. *suprà*, n. 1392 et s.

**1887.** — Ni l'une ni l'autre de ces raisons ne sauraient être invoquées avec succès. Elles seraient indignes d'agents choisis pour assurer le respect de la loi et dont la sincérité ne doit pas être soupçonnée. Si un tel doute dans leur loyauté pouvait trouver créance, on devrait cesser d'ajouter foi aux constatations même de leurs procès-verbaux.

**1888.** — Aujourd'hui, on n'hésite plus à décider que les témoins entendus peuvent être les rédacteurs mêmes du procès-verbal, leurs explications orales étant souvent de nature à apporter, dans l'esprit du juge, une plus invincible conviction que les constatations quelquefois équivoques de procès-verbaux rédigés par des gardes inexpérimentés.

**1889.** — On pourrait donc légalement entendre en témoignage les gendarmes et les gardes rédacteurs des procès-verbaux pour constater l'existence du délit, soit que le procès-verbal fût irrégulier et ne pût faire preuve par lui-même, soit qu'il ne fût pas jugé suffisant pour établir le fait délictueux. — Cass., 3 févr. 1820, Blanc, [S. et P. chr.]; — 24 févr. 1820, Trillon, [S. et P. chr.]; — 1er mars 1822, Dufour, [S. et P. chr.]; — 17 avr. 1890, Rosse, [S. 90.1.280, P. 90.1.676, D. 90.1.491] — Metz, 3 mars 1825, Vieillard, [P. chr.] — Orléans, 10 mars 1846, Campagne, [D. 46.2.71] — Dijon, 17 déc. 1873, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1004; Berriat Saint-Prix, p. 200; Chardon, p. 387; Cival, p. 98; Dufour, p. 68; Hoüel, n. 121; Lavallée, p. 120, n. 4; Leblond, n. 294; Loiseau, p. 65; Perrève, p. 110; Petit, t. 2, p. 36.

**1890.** — Aussi, a-t-il été jugé très-justement que lorsque, pour le cas où le tribunal trouverait insuffisant un procès-verbal dressé par deux gardes forestiers, sur un délit de chasse, le ministère public a formellement conclu à la comparution des deux gardes rédacteurs, le tribunal ne peut se dispenser de statuer sur ces conclusions, et renvoyer le prévenu sur le motif que le procès-verbal ne justifie pas suffisamment qu'il se soit livré à un acte de chasse. — Cass., 7 sept. 1833, Tolosan, [P. chr.]

**1891.** — Le témoin est valablement entendu, alors même que la citation porte expressément qu'il est cité en sa qualité de garde. — Nîmes, 13 déc. 1866, Betrine, [*R. for.*, t. 3, n. 517

**1892.** — Celui qui a reçu l'affirmation peut aussi être entendu comme témoin; tel, par exemple, l'adjoint au maire. — Cass., 17 avr. 1823, Lancien, [S. et P. chr.]

**1893.** — Sur les personnes qui peuvent être entendues comme témoins en matière correctionnelle, V. au surplus, *infrà*, v° *Témoin* (mat. crim.).

**1894.** — Ajoutons qu'il appartient aux juges du fait d'apprécier les déclarations des témoins et de décider souverainement si elles sont de nature à entraîner la conviction du juge. — Cass., 28 août 1868, Drouet, [D. 68.1.510]

**1895.** — En dehors d'un procès-verbal régulier et de témoignages, l'aveu du prévenu d'un délit de chasse suffit pour la preuve du délit et l'application de la peine. — Cass., 4 sept. 1847, Valangin, [S. 48.1.409, P. 48.1.510, D. 47.4.74]; — 29 juin 1848, Humblot, [S. 48.1.746, P. 49.1.218, D. 48.5.44]; — 4 sept. 1856, Ponthieux, [S. 57.1.150, P. 57.1174, D. 56.1.415] — *Sic*, Perrière, p. 105; Berriat Saint-Prix, p. 200; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 978; Petit, t. 2, n. 440; Leblond, n. 296; Jullemier, p. 132. — Nous avons vu, en effet, que si la question est fort discutable en ce qui concerne les délits intentionnels, elle ne peut être mise en doute ni pour les contraventions, ni pour les délits qui ne supposent aucune intention coupable. — V. *suprà*, v° *Aveu*, n. 428 et s

**1896.** — Le tribunal correctionnel qui, en annulant le procès-verbal constatant un délit de chasse et en renvoyant les prévenus des fins du procès-verbal, délaisse au ministère public à se pourvoir ainsi qu'il avisera pour faire la preuve du délit, ne statue pas sur le fond de l'affaire; en conséquence, il peut, sans violer la règle *non bis in idem*, connaître postérieurement du fond de l'affaire, alors que le ministère public a produit des témoins à l'appui de sa poursuite. — Cass., 11 août 1831, Beffrey, [P. chr.] — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 405; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 982; Camusat-Busserolles, n. 45. — V. *infrà*, v° *Chose jugée*.

**1896** *bis*. — Sur les pouvoirs reconnus aux agents pour arriver à la constatation et à la preuve des délits dont ils sont chargés d'assurer la répression, V. *suprà*, n. 1284 et s., 1369 et s., 1508 et s.

### § 3. *Prescription.*

**1897.** — L'art. 29, L. 3 mai 1844, déclare que « toute action relative aux délits prévus par la présente loi sera prescrite par le laps de trois mois, à compter du jour du délit. »

**1898.** — La prescription établie par l'art. 29 s'applique à tous les délits réprimés par la loi de 1844. Ainsi, le fait de causer du dommage aux récoltes d'un propriétaire en chassant sur son terrain sans son consentement ne constituant pas l'un des délits ruraux prévus par la loi des 28 sept.-6 oct. 1791 mais bien le délit de chasse sans autorisation du propriétaire sur une terre encore couverte de ses récoltes, l'action est soumise non à la prescription d'un mois de la loi du 28 sept. 1791, mais à celle de trois mois édictée par l'art. 219, L. 3 mai 1844. — Cass., 9 déc. 1885, Salvat, [S. 87.1.162, P. 87.1.383, D. 86.1.259]

**1899.** — Dans le délai de trois mois, doit-on comprendre le *dies à quo* c'est-à-dire le jour où le fait délictueux a été commis? C'est là une question des plus controversées parmi les auteurs et les cours d'appel, et la Cour de cassation elle-même a montré de l'hésitation.

**1900.** — Dans le système qui exclut le *dies à quo*, on soutient, que les expressions employées par le législateur de 1844, *laps de trois mois à compter du jour du délit*, exclut le jour où le délit a été perpétré du délai pendant lequel court le temps de la prescription; que cette disposition rentre dans l'esprit des art. 637 et 638, C. instr. crim., qui exigent, pour la prescription d'un crime ou délit, dix ou trois années *révolues*. Pour arriver à une interprétation contraire, il faudrait que la loi se fût prononcée d'une manière formelle; ce qu'elle n'a pas fait. On ajoute que la prescription ne peut commencer à courir avant même qu'il fût possible d'exercer l'action. Or, tel serait le cas pour un délit de chasse qui serait commis après le coucher du soleil, c'est-à-dire après l'heure où les actes de poursuite peuvent être valablement accomplis. — Cass., 2 févr. 1865, Romang, [S. 65.1.329, P. 65.790, D. 65.1.241] — Nancy, 20 déc. 1852, Parmentier, [P. 53.1.387, D. 53.2.186] — Bordeaux, 1er avr. 1857, Bouchard, [S. 57.2.381, P. 57.946] — Paris, 28 avr. 1875, [J. *Le Droit* des 27 et 28 sept. 1875] — Caen, 22 mars 1876, [cité par Leblond, n. 370] — Trib. Tours, 25 janv. 1875, [J. *Le Droit* du 30 janv.] — V. aussi Cass., 10 janv. 1845, Benard, [S. 45.1.126, P. 45.2.121, D. 45.1.87] — *Sic*, Cousturier, *Prescr. crim.*, n. 87; Trébutien, *C. dr. crim.*, t. 2, p. 148; Berriat Saint-Prix, *Proc. des trib. crim.*, 1re part., n. 336, 2e part., n. 393 et *Législ. de la chasse*, p. 246; Leblond, n. 369; de Neyremand, p. 409; Rogron, p. 325; Morin, *Rép. du dr. crim.*, v° *Prescr.*, n. 19; Petit, t. 2, n. 821; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1183. — V. aussi Merlin, *Rép.*, v° *Chasse*, § 5, n. 2; Berriat Saint-Prix, *Journ. crim.*, 1843, art. 2394.

**1901.** — En faveur du système contraire, on fait remarquer que dès lors que les expressions de la loi prêtent à équivoque, on doit, conformément aux principes généraux, les interpréter d'une façon favorable à l'accusé. — Paris, 8 févr. 1843, Chapeau, [S. 43.2.134, P. 43.1.375] — Pau, 24 janv. 1857, Labégorre, [S. 57.2.381, P. 57.945] — Grenoble, 13 janv. 1859, Joubert, [S. 59.2.137, P. 59.631, D. 59.2.176] — V. aussi Cass., 28 mai 1819, Dussaut, [S. chr.]; — 26 nov. 1829, de Curel, [P. chr.]; — 7 avr. 1837, Toulze, [S. 38.1.904, P. 38.1.95] — Paris, 4 oct. 1838, Corps, [P. 38.2.481]; — 8 févr. 1843, Meunier, [S. 43.2.134, P. 43.1.375] (arrêts rendus avant la loi de 1844). — *Sic*, Mangin, *Act. publ.*, t. 2, n. 319; Le Sellyer, *Dr. crim.*, t. 6, n. 2278; Viel, p. 74; Faustin Hélie, *Instr. crim.*, t. 3, § 191, p. 704; Meaume, *C. C. for.*, t. 2, n. 1314; Gillon et Villepin, n. 470; Morin, v° *Chasse*, n. 37; Van Toorebek, *Prescr.*, p. 176 et 306; Dutruc, *Journ. min. publ.*, t. 2, p. 249; Bédarrides, concl. dans l'aff. Romang, précitée; Cival, n. 3.

**1902.** — En tout cas, c'est de quantième à quantième, selon le calendrier grégorien, et non par le laps de trois fois trente jours, que se compte la prescription de trois mois, déterminée pour les délits de chasse. La durée de trente jours, donnée par l'art. 40, C. pén., à la peine d'un mois d'emprisonnement, est une exception au principe général, qui ne peut être étendue à d'autres cas. — Nancy, 28 janv. 1846, Lhote, [P. 46.2.155, D. 46.2.69] — Caen, 22 mars 1876, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1183; Berriat Saint-Prix, p. 245; de Neyremand, p. 409; Leblond, n. 370.

**1903.** — La loi de 1844 ne s'est occupée de la prescription que sous le rapport de la durée et du point de départ; d'où il résulte que pour les autres règles de la matière, il faut recourir au droit commun. Ainsi en est-il de la question de savoir quels peuvent être les actes susceptibles d'interrompre la prescription. — V. *infrà*, v° *Prescription* (mat. crim.).

**1904.** — Il n'est donc pas nécessaire, pour empêcher la prescription de s'accomplir, que la mise en jugement et la condamnation interviennent dans les trois mois, il suffit que des poursuites soient exercées dans ce délai. — Cass., 2 mars 1854, Lapeyre, [D. 54.5.103] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1186; Petit, t. 2, n. 824.

**1905.** — Et on entend par actes de poursuites non seulement la citation de l'inculpé devant le tribunal correctionnel, mais les actes qui ont pour objet de s'assurer de la personne du prévenu et de démontrer sa culpabilité, — Paris, 2 janv. 1868, Iloude, [*R. for.*, t. 4, n. 654]; — tel que le réquisitoire par lequel le procureur de la République saisit le juge d'instruction. — Cass., 26 juin 1840, [D. *Rép.*, v° *Prescription criminelle*, n. 132]

**1906.** — ... Le mandat de comparaître devant le juge d'instruction, signifié au prévenu. — Paris, 9 mai 1826, Lampy, [S. et P. chr.] — ... Et à plus forte raison le mandat d'amener ou le mandat d'arrêt décerné contre lui, et suivi des procès-verbaux de recherches infructueuses. — Paris, 2 janv. 1868, précité.

**1907.** — ... Et, en général, les actes d'instruction faits par le juge, lors même que la citation pour comparaître à l'audience ne serait délivrée qu'après l'expiration du délai de la prescription. — Cass., 28 déc. 1809, Bernard, [P. chr.]; — 11 nov. 1825, Lefrançois, [S. et P. chr.]; — 2 mars 1854, précité. — Riom, 3 déc. 1834, Paillard, [P. chr.]

**1908.** — ... Ou que la preuve du délit n'est acquise qu'après l'expiration de ce délai. — Cass., 26 nov. 1829, de Curel, [S. et P. chr.]

**1909.** — Il en résulte que celui qui n'est inculpé que d'un simple délit de chasse compris comme annexe dans une poursuite exercée contre d'autres individus pour des délits qui nécessitent des formes plus amples d'instruction, ne peut se prévaloir du temps écoulé pendant cette instruction pour en faire résulter la prescription à son profit. — Bruxelles, 21 nov. 1821, N..., [P. chr.]

**1910.** — A plus forte raison doit-on considérer comme interruptive de prescription l'ordonnance par laquelle le juge d'instruction renvoie le prévenu devant le tribunal correctionnel. — Paris, 9 mai 1826, précité.

**1911.** — Il a été jugé que la transmission par le ministère public au ministre de la justice, et par celui-ci au procureur général près la juridiction compétente, du procès-verbal dressé contre un magistrat trouvé en délit de chasse, est un acte d'instruction interruptif de la prescription. — Paris, 7 nov. 1842, Cahier, [P. 43.1.375] — ... Et que la requête présentée par le procureur général au premier président, en vue d'obtenir la fixation d'un jour d'audience pour juger un délit de chasse commis par un fonctionnaire justiciable de la première chambre de la cour, a également ce caractère. — Paris, 11 févr. 1861, Roger, [D. 61.2.216] — Mais la Cour de cassation a décidé le contraire, et avec raison. C'est là une mesure d'ordre intérieur et non un acte de poursuite. — Cass., 2 févr. 1865, Romang, [S. 65.1.329, P. 65.790, D. 65.1.241]

**1912.** — On est allé jusqu'à décider que la citation donnée à un témoin pour venir déposer devant le tribunal sur un délit de chasse, est aussi un acte interruptif de la prescription, encore bien que le prévenu n'ait pas été assigné ou ne l'ait été qu'irrégulièrement. — Rouen, 28 févr. 1845, Tirel, [S. 45.2.239, P. 45.2.719] — *Contrà*, Petit, t. 2, n. 824.

**1913.** — D'une façon générale, la prescription est interrompue par tout acte manifestant, de la part du ministère public, l'intention de poursuivre le délinquant. — Rennes, 15 mai 1862, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1187]

**1914.** — Ainsi en est-il d'une citation désignant ce prévenu sous des noms inexacts. — Cass., 26 juin 1840, [cité par Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1188] — ... Ou nulle pour vice de formes. — Cass., 11 févr. 1843.

**1915.** — La prescription est interrompue par la citation donnée même devant un juge incompétent. — Cass., 13 janv. 1837, Davoust, [S. 37.1.1014, P. 37.2.588]; — 7 sept. 1849, Baré, [S. 50.1.415, P. 50.2.471, D. 49.5.40]; — 29 mars 1884, Delbecque, [D. 85.1.183] — Orléans, 1er déc. 1835, Menevard, [P.

chr.] — Rouen, 12 nov. 1838, Vaillant, [P. 38.2.588] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1188; Petit, t. 2, n. 827.

**1916.** — ... Alors surtout que la circonstance qui donne lieu à l'incompétence n'est découverte qu'à l'audience. — Cass., 10 mai 1838, Clémenceau, [S. 38.1.981, P. 39.1.89]; — 5 juin 1841, Vidot, [S. 42.1.946, P. 41.2.286] — Orléans, 20 nov. 1840, Vidot, [P. 41.1.33]

**1917.** — Ainsi, la prescription d'un délit de chasse dans un bois soumis au régime forestier est interrompue par la citation en police correctionnelle donnée au délinquant par l'administration forestière, encore bien qu'à raison de sa qualité d'officier de police judiciaire, ce délinquant dût jouir du privilège de ne pouvoir être jugé que par la première chambre de la cour d'appel et de ne pouvoir y être traduit qu'à la requête du procureur général. — Cass., 7 sept. 1849, précité; — 3 avr. 1862, Garnier, [S. 62.1.903, P. 63.295, D. 62.1.387]; — 14 avr. 1864, Boudier, [S. 65.1.244, P. 65.569, D. 64 1.247]; — (Ch. réun.), 27 févr. 1865, Même partie, [S. et P. *Ibid.*, D. 67.1.93] — Colmar, 13 juill. 1865, Même partie, [S. 65.2.328, P. 65.1231] — *Sic*, de Neyremand, p. 412. — V. *suprà*, n. 1809 et s.

**1918.** — Mais la citation donnée à la requête d'un magistrat incompétent n'a pas pour effet d'interrompre la prescription. — Cass., 11 mars 1819, Bardot, [S. et P. chr.] — Bruxelles, 19 avr. 1827, B..., [P. chr.] — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1189; Petit, t. 2, n. 825. — Ainsi en est-il de la citation donnée à la requête de l'administration forestière pour un délit de chasse commis en dehors du territoire soumis à sa surveillance. — Orléans, 10 juin 1861, Jarry de Montbarrois, [D. 61.2.173]

**1919.** — En principe, un procès-verbal constatant un délit de chasse suffit à interrompre la prescription lorsqu'il est dressé par un agent compétent. — Cass., 26 juin 1840, [D. *Rép.*, v° *Prescription criminelle*, n. 111] — Dijon, 11 mars 1868, Drouet, [*R. for.*, t. 4, n. 668] — Amiens, 7 mars 1872, Carpentier, [S. 72.2.105, P. 72.485] — Dijon, 31 déc. 1872, Viellard, [D. 75.2.97]

**1920.** — La Cour de cassation avait décidé, il est vrai, antérieurement à la loi de 1844, que la prescription d'un délit de chasse n'est pas interrompue par un procès-verbal ultérieur dans lequel le garde constate quel est le délinquant, qu'il n'avait pu reconnaître au moment de la perpétration du délit, et cela, bien que ce procès-verbal eût été dénoncé au délinquant; qu'un tel procès-verbal ne saurait être assimilé à un acte de poursuite ou d'instruction. — Cass., 7 avr. 1837, Toulze, [S. 38.1.904, P. 38.1.95] — Giraudeau et Lelièvre, n. 1191. — Mais cette jurisprudence n'a pas été suivie. Le procès-verbal est, en effet, le premier acte de la police judiciaire qui recueille les faits et les preuves, et qui, souvent, met le ministère public en mesure de saisir le tribunal. D'où il suit que si un procès-verbal est dressé dans les délais, puis n'est clos qu'après une enquête faite par le rédacteur de ce procès-verbal afin de recueillir des témoignages et de rassembler les preuves du délit, la prescription commence à courir non du jour où le procès-verbal est ouvert, mais du jour où il est clos. — Lyon, 10 avr. 1866, Charmey, [*R. for.*, t. 3, n. 485]

**1921.** — Encore faut-il que l'agent qui a dressé procès-verbal ait reçu de la loi délégation à cet effet. Ainsi, en matière de chasse, l'art. 22 de la loi de 1844 donne qualité aux gendarmes pour constater les délits, et déclare que leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire. Ils ont, à cet égard, une délégation de la loi qui les assimile aux officiers de police judiciaire. C'est donc avec raison qu'on reconnaît à ces procès-verbaux l'effet interruptif. Et il n'y a pas à distinguer, quant à ce, le cas où l'un des agents désignés dans l'art. 22, aurait constaté par lui-même le flagrant délit, du cas où il recueille après coup les aveux ou les explications de l'inculpé et les déclarations des témoins, puisqu'en cette matière la preuve testimoniale suffit (art. 21). Il n'y a pas à distinguer non plus les procès-verbaux dressés par les agents de la police judiciaire d'après leur propre initiative, de ceux qu'ils rédigent sur l'ordre de l'officier du ministère public. Hors le cas de flagrant délit, en effet, le procureur de la République serait sans qualité pour dresser procès-verbal d'un délit de chasse. Son rapport ne serait qu'une simple constatation et un simple renseignement; ce n'est donc pas au nom et par délégation du parquet que les agents verbalisent dans ce cas, mais en vertu de la délégation qu'ils ont reçue de la loi. L'ordre donné par le procureur de la République n'a d'autre objet que de les inviter à faire usage de leurs pouvoirs; il ne saurait modifier la compétence de l'agent ni, par conséquent, changer la nature de l'acte qu'il accomplit au point de vue de l'interruption de la prescription. — Sourdat, note sous Amiens, 7 mars 1872, précité.

**1922.** — La citation donnée à la requête de la partie civile interrompt la prescription à l'égard du ministère public, et réciproquement. — Caen, 26 août 1874, [*Recueil de Caen*, 1875, p. 106]; — 22 mars 1876, [*Ibid.*, 1876, p. 272] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 830.

**1923.** — Mais la citation donnée soit par la partie civile, soit par le ministère public, laisse la prescription courir pour tous les délits non compris dans la citation, fussent-ils connexes au fait poursuivi. Ainsi, la citation donnée par la partie lésée pour fait de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, n'interrompt pas la prescription à l'égard du ministère public pour délit de chasse sans permis commis en même temps.

**1924.** — De même, le ministère public qui poursuit un délit de chasse *en temps prohibé*, et qui ne prend des conclusions sur un délit de chasse *sans permis* que dans le cours de l'instance, et après la prescription acquise, doit être déclaré non-recevable. — Cass., 29 avr. 1830, Barty, [S. et P. chr.] — Paris, 4 oct. 1838, Corps, [P. 38.2.481] — Nancy, 15 janv. 1840, Raguet, [P. 45.2.715]

**1925.** — La prescription court au profit des sénateurs et députés en dehors des sessions puisqu'ils peuvent être poursuivis sans autorisation. Au cours des sessions, la demande en autorisation de poursuites suffirait à interrompre la prescription; c'est, en effet, le seul acte que puissent accomplir le ministère public ou la partie civile pour manifester leur intention de poursuivre. — V. *suprà*, n. 1818.

**1926.** — Lorsque la prescription a été interrompue, par quel laps de temps peut-elle désormais s'accomplir? Est-ce par le laps de trois ans, à partir du dernier acte de poursuite, conformément à l'art. 638, C. instr. crim., ou par le laps de temps requis pour la prescription spéciale. — A cet égard, la Cour de cassation a distingué.

**1927.** — En principe, une fois interrompue par un acte régulier de poursuite, la prescription du délit de chasse ne s'acquiert plus que par trois ans à partir du dernier acte de poursuite. — L'art. 638, C. instr. crim., reçoit ici son application. — Cass., 20 sept. 1828, Fossac, [S. et P. chr]; — 27 sept. 1828, Douis, [P. chr.]; — 5 juin 1841, Vidot, [P. 41.2.286]; — 26 juin 1841, Delestre, [D. 41.1.416]; — 16 juin 1865, Labroquère, [S. 65.1.387, P. 65.991, D. 65.1.244]; — 17 mars 1866, Jourdan, [S. 67.1.47, P. 67.72, D. 66.2 509]; — 13 avr. 1883, Furbeyre, [S. 84.1.360, P. 84.1.863, D. 83.5.64]; — 29 mars 1884, Delbecque, [D. 85.1.183] — Amiens, 2 janv. 1873, Mauduit, [S. 73.2.1, P. 73.78, D. 74.2.44] — Caen, 22 mars 1873, [cité par Leblond, n. 372] — Paris, 23 juill. 1884, de Maricourt, [S. 84.2.179, P. 84.1.909] — Lyon, 22 juill. 1890, Montagnieux et Courtel, [S. 91.2.21, P. 91.1.202] — Trib. Bordeaux, 11 juin 1871, Bellonguet, [*R. for.*, t. 3, n. 38] — Bruxelles, 20 févr. 1835, N..., [P. chr.] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1195; Petit, t. 2, n. 834.

**1928.** — Ainsi, l'action ne saurait être déclarée éteinte par le motif qu'il s'est écoulé plus de trois mois depuis l'appel, par le ministère public, du jugement de condamnation jusqu'à la citation du prévenu devant la Cour. — Cass., 13 avr. 1883, précité

**1929.** — Lorsqu'un délit de chasse a été commis conjointement par plusieurs personnes, les poursuites dirigées dans les trois mois contre l'une d'elles ont pour effet d'interrompre la prescription du délit vis-à-vis des autres. — Rouen, 28 févr. 1845, Tirel, [S. 45.2.239, P. 45.2.719, D. 45.4.77] — *Sic*, Petit, t. 2, n. 831.

**1930.** — ... Et notamment vis-à-vis des coauteurs restés inconnus lors de la constatation du délit commis par le chasseur poursuivi. — Dijon, 31 déc. 1872, Vieillard et Parise, [D. 75.2.97]

**1931.** — Mais l'action n'est protégée par cette prescription nouvelle de trois ans au lieu de trois mois qu'autant qu'elle reste pendante devant le juge; une fois qu'il s'en est dessaisi, l'action retombe sous l'influence de la prescription spéciale. — Cass., 2 févr. 1865 (sol. impl.), Romang, [S. 65.1.329, P. 65.790, D. 65.1.241]

**1932.** — C'est ainsi que l'action publique et l'action civile résultant d'un fait de chasse se prescrivent par trois mois à

compter du jour où l'affaire a été appelée pour la dernière fois et rayée du rôle. Dans ce cas, le délai de la prescription n'est pas de trois années. — Paris, 26 juin 1880, Butot, [S. 81.2.63, P. 81.1.337]

**1933.** — Il en est de même au cas où les poursuites se terminent par une déclaration d'incompétence. La prescription de trois mois, interrompue, nous l'avons dit, par la citation devant un juge incompétent, reprend son cours à partir du jugement. — Cass., 5 juin 1841, Vidot, [S. 42.1.946, P. 41.2.286] — Orléans, 20 nov. 1840, Même partie, [P. 41.1.33] — Amiens, 2 janv. 1873, précité. — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1196.

**1934.** — De même, les poursuites portées devant un juge incompétent n'interrompent pas la prescription lorsque, sur ces poursuites, il y a eu jugement déclarant l'incompétence avant que de nouvelles poursuites aient été intentées en temps utile. — Bourges, 29 nov. 1842, Beurier, [P. 45.2.716] — *Contrà*, Rouen, 12 nov. 1838, Vaillant, [P. 38.2.588] — V., au surplus, *infrà*, v° *Prescription* (mat. crim.).

**1935.** — Les causes ordinaires de suspension peuvent être invoquées comme les causes d'interruption de la prescription. Tel serait le cas où le tribunal déclarerait surseoir à statuer jusqu'après le jugement, par une autre juridiction, d'une question préjudicielle.

**1936.** — L'action civile engagée séparément devant les tribunaux civils en réparation du préjudice causé par un délit de chasse se prescrit par le même laps de temps que l'action publique. Il en résulte que l'action civile en dommages-intérêts intentée par le propriétaire contre un délinquant, pour le fait d'avoir causé des dommages à ses récoltes en chassant sur son terrain sans son consentement, se prescrit par trois mois. — Cass., 9 déc. 1885, Salvat, [S. 87.1.162, P. 87.1.383, D. 86.1.259] — V. *suprà*, v° *Action civile*, n. 891 et s.

**1937.** — Du caractère du délit que nous avons reconnu aux infractions de chasse (*suprà*, n. 1313), il suit que la peine se prescrit, non comme en matière de contravention, mais comme pour les délits, c'est-à-dire par cinq ans.

§ 4. *Solidarité.*

**1938.** — « Ceux qui auront commis conjointement les délits de chasse seront, selon la disposition textuelle de l'art. 27 de la loi de 1844, condamnés *solidairement* aux amendes, dommages-intérêts et frais. »

**1939.** — L'ancienne jurisprudence admettait cette solidarité (Parlem. Paris, 13 mai 1735; Denizart, v° *Chasse*). Mais il s'était élevé, à cet égard, des doutes sérieux sous la loi de 1790; le doute ne saurait plus exister maintenant. — V., sur l'application de ce principe, *suprà*, v° *Amende*, n. 205 et s., 214.

**1940.** — L'art. 27 soulève une question importante qui divise la doctrine et la jurisprudence, celle de savoir si cet article a pour objet d'appliquer aux délits de chasse les principes généraux de la solidarité, ou bien d'atteindre, par une disposition exceptionnelle et rigoureuse, la pratique collective du braconnage?

**1941.** — Les auteurs se prononcent généralement dans le sens du premier système et soutiennent qu'il ne suffit pas que deux individus chassent *simultanément* pour qu'ils encourent la solidarité si, d'ailleurs, chacun d'eux a commis le délit *isolément*. Il faut qu'ils agissent ensemble et de concert. Il y a même certains délits, selon eux, qui ne pourront jamais entraîner de condamnations solidaires : tel serait le délit de chasse sans permis, qui est essentiellement personnel. — Paris, 24 oct. 1844, Aubron, [S. 52.2.251, *ad notam*, P. 45.2.718] — Orléans, 3 juin 1855, Blottin, [D. 65.2.152] — *Sic*, Camusat-Busserolles, p. 175 et 176; Championnière, *Manuel du chasseur*, p. 167; Gillon et Villepin, *Nouv. Code*, n. 446; Lavallée et Bertrand, p. 27; Morin, n. 35; Petit, t. 2, n. 800 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1145; Leblond, n. 356.

**1942.** — D'après une autre opinion, il n'est pas nécessaire que les chasseurs coopèrent au même délit, s'ils participent à un même fait de chasse et se prêtent un mutuel concours. — Caen, 7 mars 1877, Mominat, [D. 78.5.92]

**1943.** — Il a été décidé, en ce sens, que tous ceux qui chassent ensemble sans permis de chasse commettent conjointement le délit de chasse sans permis, et doivent être condamnés solidairement aux peines prononcées par l'art. 11, L. 3 mai 1844. — Orléans, 13 déc. 1849, Percheron, [P. 49.2.404]

**1944.** — ... Et que la disposition de l'art. 27 est applicable au cas où plusieurs personnes non munies de permis de chasse ont été trouvées chassant ensemble, bien que le défaut d'obtention de permis, qui constitue en un tel cas le principe du délit, soit essentiellement personnel à chacun des chasseurs. — Orléans, 24 mars 1851, Briais, [S. 52.2.241, P. 51.1.119, D. 52.2.112]

**1945.** — Cette dernière opinion s'appuie sur l'exposé des motifs de la loi à la Chambre des pairs, qui porte « qu'un braconnier seul est beaucoup moins disposé à la résistance et à la rébellion, beaucoup moins dangereux qu'une réunion de délinquants dont le nombre accroît l'audace. »

**1946.** — Nous croyons que la loi de 1844, en disposant expressément que les délits commis conjointement entraîneraient la solidarité n'a eu d'autre objet que de faire disparaître les incertitudes qu'avait fait naître sur ce point la loi de 1790, mais n'a pas entendu déroger aux principes posés par l'art. 55, C. pén. Or, l'art. 55, nous l'avons vu (*suprà*, v° *Amende*, n. 237 et s.), s'applique non seulement aux individus coupables du même délit, mais à ceux qui sont reconnus coupables de délits connexes, alors même qu'il n'y aurait point eu concert entre les délinquants. Nous croyons ces principes applicables en matière de chasse.

**1947.** — Il est superflu d'ajouter que la solidarité ne s'applique qu'aux individus reconnus coupables (V. *suprà*, v° *Amende*, n. 243). Si donc on admet que la solidarité puisse atteindre les individus poursuivis conjointement pour chasse sans permis, en tout cas la disposition dont il s'agit ne saurait atteindre celui d'entre les chasseurs qui serait muni d'un permis de chasse. — Orléans, 24 mars 1851, précité.

**1948.** — Conformément aux principes généraux (V. *suprà*, v° *Amende*, n. 251 et s.), la solidarité a lieu en matière de délits de chasse, encore bien que l'amende soit plus forte pour l'un des délinquants à raison de son état de récidive. — Cass., 13 août 1853, Vial, [S. 53.1.789, P. 54.2.346, D. 53.1.338]; — 15 juin 1860, Peltey, [D. 60.1.467] — Colmar, 16 nov. 1849, Bendelé, [*R. for.*, t. 5, n. 10] — *Sic*, Berriat Saint-Prix, p. 236; Leblond, n. 357. — V. aussi Petit, t. 2, n. 807. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 451; de Neyremand, p. 103. — V. *suprà*, v° *Amende*, n. 253.

**1949.** — On sait, en effet, que le délit de chasse étant un délit personnel et non réel, il doit, lorsque plusieurs individus ont chassé en réunion, être prononcé autant d'amendes qu'il y a de délinquants. — Cass., 17 juill. 1823, Girard, [S. et P. chr.] — Colmar, 5 juin 1860, Meyer, [*R. for.*, t. 3, n. 469]; — 16 nov. 1869, précité. — *Sic*, Gillon et Villepin, n. 449; Petit, t. 2, n. 800.

**1950.** — Le délinquant qui s'est vu contraint de payer la totalité des amendes a un recours contre chacun de ses coprévenus pour se faire rembourser leur quote-part dans les amendes, dommages-intérêts et frais. — De Neyremand, p. 103; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1149.

§ 5. *Attribution du produit des amendes.*

**1951.** — V. *suprà*, v° *Amende*, n. 535 et s.

## Section V.

### Responsabilité.

§ 1. *Généralités.*

**1952.** — Les art. 1382 et s. posent ainsi les principes de la responsabilité : 1° chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence; 2° on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde; 3° le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé.

**1953.** — Le second de ces principes seul a été rappelé dans l'art. 28, L. 3 mai 1844, qui a posé, à cet égard, des règles un peu différentes de celles du Code civil (art. 1384). Quant aux deux autres sources de responsabilité elles restent, en matière

de chasse, sous l'empire du droit commun. Nous n'avons donc pas à nous y appesantir. — V. *infrà*, vº *Responsabilité*.

**1954.** — Rappelons seulement qu'en vertu de ces principes, un chasseur est responsable des accidents de chasse dus à son imprudence et occasionnés par ses armes. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1354 et s.

**1955.** — ... Par son chien, fût-ce un chien prêté, si le dommage a été occasionné pendant qu'il était sous la garde de l'emprunteur. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1360 et s. — V. *suprà*, vº *Animaux*, n. 183 et s., 188, et *infrà*, vº *Responsabilité*.

**1956.** — Le chasseur est également responsable du dommage que le gibier poursuivi peut causer aux récoltes dans sa fuite, non pas que cet animal soit considéré comme étant en la possession du chasseur, mais par cette raison qu'il doit réparer le dommage qu'il cause à autrui par son fait (art. 1382). — Cass., 26 mai 1852, Reiset, [D. 52.1.286] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1372.

**1957.** — La responsabilité du chasseur peut encore être engagée par l'emploi de procédés préjudiciables à ses voisins, soit pour attirer le gibier sur ses terres et l'éloigner des terres de son voisin, soit pour se garantir, au contraire, des incursions du gibier et des chasseurs du voisinage sur sa propriété.

**1958.** — A cet égard, nous avons vu plus haut que l'emploi de trappes mobiles destinées à retenir le gibier dans une propriété ne constituait que l'usage d'un droit. Ce fait ne peut donc donner lieu à une action en responsabilité. — Cass., 22 juill. 1861, de Hauregard, [S. 61.1.825, P. 62.96, D. 61.1.475] — Mais il n'en serait plus ainsi au cas où, pour forcer le gibier à y pénétrer, on effraierait intentionnellement les animaux remis sur les terres voisines. — V. *suprà*, n. 316 et s.

**1959.** — D'une façon générale, il ne serait pas permis de troubler la chasse du voisin par des cris ou par tout autre procédé employé dans le but évident de préparer la fuite du gibier en l'effrayant, ou d'entraver l'exercice du droit de chasse du voisin par des vexations systématiques. — Paris, 2 déc. 1871, Marais, [D. 73.2.185]; — 10 févr. 1879, Gauthier, [*R. for.*, t. 9, n. 58] — *Sic*, de Neyremand, p. 161; Leblond, n. 126; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1374.

**1959** *bis*. — Dans ces divers cas, si l'indemnité est due à plusieurs personnes jouissant ensemble du droit de chasse sur le terrain voisin, elle doit être proportionnée à l'intérêt de chacun et n'est pas nécessairement égale pour tous. — Metz, 5 févr. 1868, Sido, [*R. for.*, t. 4, n. 671]

**1960.** — Mais, sauf ces restrictions, tout propriétaire peut employer les moyens propres à assurer sur ses terres la conservation du gibier. — Paris, 4 mai 1869, Marais, [*R. for.*, t. 4, n. 718] — Il lui est donc permis de se clore pour empêcher les chasseurs du voisinage de pénétrer sur son terrain (V. *suprà*, n. 65 et s.). — Bruxelles, 30 juin 1884, Donsaert, [*Pasicr. belge*, 86. 2.399] — Il peut aussi tendre des pièges pour se garantir contre les déprédations que pourrait commettre le gibier. Mais entre l'usage et l'abus d'un droit, il y a une ligne de démarcation que personne n'est autorisé à franchir. Il en résulte qu'un propriétaire ne saurait, sous prétexte d'empêcher les chasseurs voisins de pénétrer sur sa propriété, chercher à surprendre leur bonne foi, à l'aide de moyens susceptibles de leur causer préjudice, creuser, par exemple, des fossés dissimulés par des branchages où ils seraient exposés à tomber.

**1961.** — Nous avons vu plus haut que le chasseur pouvait, sans s'exposer à être poursuivi pour délit de chasse, pénétrer sur le terrain d'autrui pour s'y emparer d'une pièce de gibier tuée ou mortellement blessée sur un autre terrain. Mais nous avons ajouté qu'il pouvait y avoir lieu, suivant le cas, à dommages-intérêts. C'est là une autre source de responsabilité sur laquelle nous n'avons pas à revenir. — V. *suprà*, n. 395 et s., 402.

**1962.** — Enfin, les propriétaires de bois, ainsi que les fermiers ou adjudicataires du droit de chasse dans les forêts, peuvent être déclarés responsables des dommages causés par les ravages des animaux qui peuplent ces bois. Mais comme ce n'est, ici encore, que l'application des art. 1382 et 1383, C. civ., il faut pouvoir relever contre les propriétaires ou fermiers une faute, une négligence ou une imprudence. Et il y a faute s'ils pourvoient au repeuplement des bois au fur et à mesure des destructions, ou s'ils organisent les chasses de façon à assurer dans une trop large mesure la conservation du gibier. — Il a été fait de ces principes d'innombrables applications que nous retrouverons *infrà*, vº *Responsabilité*. La loi de 1844, en effet, ayant laissé ce point en dehors de ses prévisions, les difficultés qu'il fait naître doivent être tranchées d'après les règles ordinaires de la responsabilité civile.

### § 2. *Responsabilité civile des pères, mères, tuteurs et commettants.*

**1963.** — L'art. 28, L. 3 mai 1844, dispose : « Le père, la mère, *le tuteur, les maîtres et commettants*, seront civilement responsables des délits de chasse commis par leurs enfants *mineurs* non mariés, pupilles demeurant avec eux, *domestiques* ou *préposés*, sauf tout recours de droit. »

**1964.** — Et l'article ajoute que « cette responsabilité sera réglée conformément à l'art. 1384, C. civ., et ne s'appliquera qu'aux dommages et intérêts et frais, sans pouvoir toutefois donner lieu à la contrainte par corps. »

**1965.** — Il résulte de cette rédaction, dont les termes sont limitatifs, que le mari ne serait pas responsable des délits commis par sa femme. La discussion de la loi ne laisse pas de doute à cet égard. — Rogron, sur l'art. 28, p. 305; Gillon et Villepin, n. 456; Petit, t. 2, n. 792; Sourdat, *Tr. de la responsabilité*, t. 2, n. 856; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1150; Cival, p. 123; Leblond, n. 361.

**1966.** — Il en serait de même, et à plus forte raison, du curateur ou du conseil judiciaire vis-à-vis du mineur émancipé ou du prodigue, de l'oncle vis-à-vis du neveu. — Toullier, t. 11, n. 277; Rogron, p. 305; Petit, n. 788; Gillon et Villepin, n. 457; Berriat Saint-Prix, p. 241; Chardon, p. 440; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1153; Leblond, n. 362. — *Contrà*, Aubry et Rau, *Cours de dr. civ. franç.*, t. 4, p. 757; Duranton, t. 13, n. 715; Marcadé, sur l'art. 1384.

**1967.** — Bien entendu, la responsabilité reprendrait son cours si l'émancipation était révoquée. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1155; Leblond, *loc. cit.*

**1968.** — Les instituteurs et artisans sont-ils responsables des délits de chasse commis par leurs élèves et apprentis comme ils le sont d'après le principe général posé par l'art. 1384, C. civ.? Rogron (p. 308) soutient l'affirmative par le motif que les instituteurs et artisans rentrent réellement dans la catégorie des maîtres pour leurs élèves et apprentis, et que, d'ailleurs, il y a même raison de décider à l'égard des maîtres quant aux apprentis qu'à l'égard des maîtres quant à leurs domestiques.

**1969.** — Nous ne saurions être de cet avis. Le législateur de 1844, en reproduisant, dans l'art. 28, l'énumération de l'art. 1384, C. civ., en a précisément supprimé les instituteurs et artisans, ce qui implique la volonté de ne pas étendre jusqu'à eux le principe de la responsabilité. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1152; Leblond, n. 362.

**1970.** — On doit comprendre dans le mot *enfants* les enfants naturels reconnus tout aussi bien que les enfants légitimes. — Petit, t. 2, n. 780; Chardon, p. 439; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1156; Leblond, n. 363; de Neyremand, p. 368; Berriat Saint-Prix, p. 241; Cival, p. 124.

**1971.** — ... A l'exception toutefois des enfants naturels d'une femme mariée, non reconnus par le mari, et dont ce dernier ne serait pas cotuteur. — Colmar, 1er mai 1866, Dietrich, [*R. for.*, t. 5, n. 74] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.*

**1972.** — Il résulte encore de l'art. 28 que la responsabilité n'existe qu'autant que les enfants mineurs ou pupilles habitent avec leurs père et mère ou tuteurs. C'est seulement alors que le défaut de surveillance peut être reproché à ceux qui sont investis de ce droit, et qu'ils doivent subir la conséquence de leur négligence à remplir les devoirs que la loi leur impose. Il ne suffirait donc pas que les enfants ou pupilles eûssent chez leurs parents ou tuteurs leur domicile de droit. Il faut, de plus, qu'ils y aient leur résidence de fait. — Petit, t. 2, n. 783; Rogron, p. 306; Gillon et Villepin, n. 459; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1158.

**1973.** — Le père ne serait pas non plus responsable s'il était absent et éloigné de son enfant mineur, de manière à ne pouvoir plus le surveiller. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1159.

**1974.** — Mais le père serait responsable alors même qu'il serait malade, ou momentanément absent; si son fils habitait avec sa mère dans une maison louée par lui et peu distante de son habitation personnelle; ou enfin, si son fils habitant avec lui

était, au moment du délit, sous la garde d'un instituteur mais momentanément seulement. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, *loc. cit.* — V. *infra*, v° *Responsabilité*.

**1975.** — Quant à la mère, elle n'est responsable que dans les cas d'absence prolongée ou de démence de son mari, ou encore en cas de séparation de corps ou de divorce si elle a conservé la garde de son enfant; ou enfin lorsqu'elle se remarie, alors même que son second mari aurait été nommé cotuteur. — Petit, t. 2, n. 775 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1162 et 1163.

**1976.** — Pour la responsabilité des maîtres à l'égard de leurs *domestiques* ou *préposés*, elle n'a lieu, aux termes de l'art. 1384, C. civ., qu'autant que le délit a été commis *dans les fonctions auxquelles ils les ont employés*. Ainsi le domestique, un jour de dimanche, profitant du loisir que lui laissent ses occupations prend le fusil de son maître et se livre à l'exercice de la chasse; le maître n'est pas responsable du délit commis par son domestique. — Grenoble, 24 nov. 1864, Jassoud, [*R. for.*, t. 3, n. 400] — Gillon et Villepin, n. 461. — Il a été jugé, dans le même sens, que le maître n'est pas responsable des délits de chasse commis par son domestique à huit heures du soir, en hiver, si celui-ci est sorti sans avoir à faire aucun travail au dehors. — Caen, 1er févr. 1865, Laborde, [*Rec. de Caen*, 1865, p. 204] — *Sic*, Leblond, n. 364; Jullemier, p. 144.

**1977.** — Mais suffit-il pour engager la responsabilité du maître à l'égard de ses domestiques que le délit ait été commis par eux *pendant le service*, ou doit-on exiger, de plus, que les fonctions dont ils ont été investis les aient provoqués à le commettre, ou en aient été tout au moins la cause indirecte, que le délit s'y rattache, en un mot? Nous sommes disposés à admettre cette seconde opinion comme plus conforme à l'esprit de la loi. Ainsi, par exemple, un garçon de ferme, en allant à la charrue, emporte avec lui un fusil; un lièvre passe pendant qu'il laboure, il le tue : soit qu'il n'ait pas de permis de chasse, soit que le fait de chasse ait eu lieu en temps prohibé, le maître est-il responsable? Nous ne le croyons pas, surtout si l'acte de chasse a été commis à l'insu du maître. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1171. — *Contrà*, Gillon et Villepin, n. 461.

**1978.** — Cependant, il a été jugé que le maître est responsable d'un délit de chasse commis par son domestique préposé à la garde des bestiaux, lorsque ce domestique a échappé à la surveillance de son maître et a pénétré dans une forêt voisine pour y dénicher des oiseaux. — Trib. corr. Vesoul, 21 août 1875, [*R. for.*, t. 6, p. 324]

**1979.** — ... Ou a commis un délit de chasse pendant qu'il gardait les troupeaux. — Nîmes, 2 mars 1876, Delmas, [*Gaz. des trib.* du 14 avril]

**1980.** — En tout cas, le maître sera responsable si le domestique chasse pour le compte de son maître, ou s'il s'agit d'un garde auquel le maître a fait prendre un permis de chasse, parce que la chasse deviendrait alors une des fonctions auxquelles il aurait été préposé. — Championnière, p. 169; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1173.

**1981.** — Il a été jugé, en ce sens, que les officiers de louveterie sont civilement responsables des dommages causés par leurs piqueurs. — Nancy, 31 janv. 1844, Leclerc, [P. 44.2.38]

**1982.** — ... Que le maître est responsable du délit qui consiste à avoir laissé chasser un chien lévrier dont son domestique était accompagné. — Nancy, 18 déc. 1844, Maire et Bruigal, [*Gaz. des trib.*, 30 janv. 1845]

**1983.** — ... Qu'est responsable comme commettant, le cultivateur qui charge un journalier de défendre ses récoltes contre les corbeaux et lui remet à cet effet un fusil pour les tirer. — Caen 23 juin 1875, Lefort, [D. 78.5.407]

**1984.** — Un maître a été aussi déclaré responsable d'un fait de chasse commis par son domestique qui, sans être précisément dans l'exercice de ses fonctions, avait chassé sans permis et en temps prohibé, avec un fusil prêté par son maître, alors surtout que celui-ci avait profité de la chasse. — Dijon, 6 avr. 1870, Godinet, [D. 72.2.103]

**1985.** — Mais si un garde particulier a à tort dénoncé au parquet un prétendu délit de chasse sur un terrain non confié à sa garde, il n'a pas agi dans l'exercice de ses fonctions et par suite, le propriétaire n'est pas responsable d'un pareil acte. — Paris, 10 mai 1872, Richard, Lefebvre et de la Ferté-Meun, [S. 73.2.8, P. 73.90, D. 74.5.435]

**1986.** — Il ne saurait non plus l'être du fait de son garde qui aurait cru pouvoir réclamer, au domicile d'un contrevenant, une indemnité due pour dommage causé aux propriétés confiées à sa garde, et alors qu'il n'a pas agi en exécution d'instructions données par son maître, car une semblable perception ne rentrait pas dans l'exercice de ses fonctions. — Cass., 10 mai 1865, Louis, [S. 65.1.327, P. 65 788, D. 65.1.335]

**1986** *bis*. — La responsabilité des administrations publiques en ce qui concerne les délits de chasse commis par leurs agents est renfermée dans de moins étroites limites, le pouvoir de surveillance qu'elles exercent sur leurs actes personnels étant nécessairement moins étendu. C'est ainsi qu'il a été jugé que l'administration des douanes ne saurait être tenue pour responsable d'un délit de chasse commis par un agent, même pendant son service. — Cass., 16 avr. 1868, Camus, [D. 68.1.295]

**1987.** — Suivant le dernier paragraphe de l'art. 1384, la responsabilité cesse lorsque le père, la mère, le tuteur responsables prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui a donné lieu à cette responsabilité. Déjà sous la loi ancienne cette disposition avait reçu son exécution, et on avait jugé que le père est civilement responsable du dommage causé, en chasse, par son fils mineur, demeurant avec lui, alors que, les faits par lui articulés pour établir qu'il *n'a pu empêcher ce dommage* ayant été déclarés non pertinents, la preuve n'en a pas été admise. — Cass., 28 févr. 1843, Lacoux, [S. 43.1.330, P. 43.2.122] — Mais cette preuve leur incombe. La responsabilité les atteint s'ils n'ont rien à invoquer pour s'en dégager. — Rouen, 11 nov. 1875, [*R. for.*, t. 8, n. 57] — Et il faut, pour échapper à cette responsabilité, que non seulement les pères, mères et tuteurs établissent qu'ils n'ont pu empêcher le délit de chasse, mais aussi qu'ils démontrent qu'on ne peut rien leur reprocher quant à l'éducation qu'ils ont donnée à leurs enfants ou pupilles. — Perrève, n. 383; Aubry et Rau, t. 4, p. 761; Sourdat, t. 2, n. 903; Laurent, t. 20, n. 562 et s.; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1164.

**1988.** — Le dernier paragraphe de l'art. 1384 ne parle que des pères et mères. Les maîtres et commettants ne seraient donc pas autorisés à se prévaloir de l'impossibilité où ils auraient été d'empêcher la perpétration du délit. — Cass., 4 mai 1846, Harris, [S. 46.1.364, P. 46.2.56]; — 30 août 1860, Degniot et Tirouflet, [S. 60 1.1013, P. 61.172, D. 60.1.518]; — 30 juin 1870, Comynet, [D. 71.1.191] — Paris, 16 mars 1870, Comynet, [*R. for.*, t. 5, n. 30]

**1989.** — MM. Giraudeau, Lelièvre et Soudée (n. 1160), soutiennent que les pères et mères ne pourraient être admis à prouver qu'ils n'ont pu empêcher le délit, si le mineur était pourvu d'un permis de chasse, puisqu'il ne peut l'obtenir que du consentement de ses parents qui lui ont ainsi fourni les moyens de commettre le délit.

**1990.** — Il a été jugé, à cet égard, que le père est responsable, lorsque, loin de n'avoir pu empêcher un accident causé par l'imprudence de son fils mineur, il l'a autorisé à chasser et lui en a fourni les moyens. — Caen, 2 juin 1840, Barbel, [S. 40.2.538, P. 43.2.121]

**1991.** — La responsabilité civile ne couvre que les dommages-intérêts et frais, dit expressément l'art. 28; elle ne s'applique ni à l'amende, ni à l'emprisonnement, qui constituent des peines personnelles. — Cass., 9 avr. 1875, [*J. Le Droit*, 1er juill. 1875] — Nîmes, 2 mars 1876, [*Gaz. des trib.* du 14 avril] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1178.

**1992.** — La confiscation des armes de chasse, ou la condamnation au paiement de leur valeur ne rentre pas non plus dans la classe des condamnations dont les pères, mères, etc., du prévenu mineur soient déclarés civilement responsables. — Cass., 6 juin 1850, Bard, [S. 50.1.815, P. 52.1.558, D. 50.5.59] — Grenoble, 16 févr. 1850, Bard, [S. 50.2.229, P. 50.1.694, D. 50.2.95] — Orléans, 19 oct. 1864, Pasquin, [D. 65.2.28] — *Sic*, Gillon et de Villepin, 2e suppl., p. 31; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1179; Sourdat, *Resp.*, n. 786; Perrève, p. 371. — *Contrà*, Grenoble, 20 déc. 1848, Drevet, [S. 49.1.665, P. 50.1.694, D. 50.2.96]; — 8 mars 1849, Doudel, [S. 50.2.229, P. 50.1.694, D. 50.2.95]

**1992** *bis*. — De plus, la contrainte par corps ne saurait être prononcée contre les personnes civilement responsables pour assurer le remboursement des frais envers l'Etat. — Cass., 9 avr. 1875, Roche, [D. 77.1.508]

**1993.** — Il est certain, au surplus, que la responsabilité n'empêche pas le mineur, ou autre, d'être tenu personnellement à la réparation du dommage qu'il a pu causer — Berriat Saint-Prix, *Législ. de la chasse*, art. 28, p. 242; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 1181.

## TITRE III.

### DES ANIMAUX MALFAISANTS ET NUISIBLES.

**1994.** — V. *infrà*, v° *Destruction des animaux malfaisants et nuisibles*.

## TITRE IV.

### DISPOSITIONS SPÉCIALES AU DROIT DE CHASSE DANS LES PROPRIÉTÉS DE LA COURONNE.

**1995.** — Aux termes de l'art. 30, L. 3 mai 1844, les dispositions de cette loi n'étaient pas applicables aux propriétés de la couronne. Cette mesure avait principalement pour objet de permettre au souverain de chasser sur son domaine ou d'y faire chasser en tout temps, à l'aide de toute espèce d'armes, d'engins ou d'instruments, et par toute espèce de moyens ou de procédés. En outre, les chasseurs étaient dispensés de l'obligation de se munir d'un permis. — V. Berriat Saint-Prix, p. 260; Chardon, p. 454. — Toutefois, les délits commis dans les propriétés de la couronne étaient punis conformément aux art. 11 à 20, L. 3 mai 1844; la poursuite et le jugement de ces délits avaient lieu suivant les formes ordinaires (art. 21 à 29 de la même loi).

**1996.** — Ces dispositions spéciales ne présentent plus aujourd'hui qu'un intérêt purement historique, la proclamation de la République, le 4 sept. 1870, les ayant rendues caduques. Le domaine de la couronne a été réuni au domaine privé de l'Etat, avec lequel il fait corps depuis cette époque. — V. Leblond, n. 378.

## TITRE V.

### DE L'ABROGATION DES LOIS ANCIENNES.

**1997.** — L'art. 31, L. 3 mai 1844, a abrogé expressément le décret du 4 mai 1812, qui subordonnait l'exercice de la chasse à la possession d'un permis de port d'armes de chasse, et la loi du 30 avr. 1790, sur la police de la chasse. Il a déclaré abrogés également les lois, arrêtés, décrets et ordonnances intervenues sur les matières réglées par la loi nouvelle, en tout ce qui est contraire à ses dispositions. Il serait difficile de signaler, aujourd'hui, comme étant encore en vigueur, un seul texte concernant la police de la chasse, antérieur à la loi du 3 mai 1844. En revanche, cette loi a laissé subsister tous ceux qui concernent la louveterie et la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles. C'est ainsi, notamment, que l'on considère comme encore applicables l'arrêté du Directoire exécutif, du 19 pluv. an V, concernant la chasse aux animaux nuisibles, et l'ordonnance du 20 août 1814 portant organisation de la louveterie. La plupart des auteurs déplorent que le législateur, au lieu de se servir de termes vagues et généraux, n'ait pas indiqué, d'une façon formelle et précise, les dispositions législatives et réglementaires qu'il considérait comme contraires à la nouvelle loi. Il est certain qu'il aurait pu se dispenser de laisser ce soin aux tribunaux. — V. Berriat Saint-Prix, p. 262; Chardon, p. 461; Championnière, p. 175; Leblond, n. 379.

## TITRE VI.

### DE LA CHASSE EN ALGÉRIE, DANS LES COLONIES FRANÇAISES ET DANS LES PAYS DE PROTECTORAT.

#### SECTION I.

#### Algérie.

**1998.** — Pendant les premières années qui suivirent la conquête, la chasse put s'exercer librement, en tout temps et sans permis de port d'armes de chasse. Mais les chasseurs abusèrent de la latitude qui leur était laissée; ils s'abattaient par bandes dans les champs et ne se faisaient aucun scrupule de fouler aux pieds les cultures; l'inexpérience de beaucoup d'entre eux dans le maniement des armes occasionna de nombreux accidents. En présence des inconvénients que présentait cette liberté absolue, le gouverneur général se détermina à prendre, le 5 déc. 1834, un arrêté obligeant les chasseurs à se munir d'un permis de port d'armes, et interdisant la chasse sur les terres appartenant à autrui, closes ou cultivées et non dépouillées de leur récolte. — De Ménerville, *Dict. de lég. algérienne* (2e édit.), v° *Chasse*.

**1999.** — Cet arrêté, dont les dispositions étaient empruntées partiellement à la loi des 28-30 avr. 1790 et au décret du 4 mai 1812, était d'une légalité contestable. Il était, en outre, incomplet, car il ne prévoyait pas le délit de chasse en temps prohibé. Cette lacune causa quelque embarras aux tribunaux, lorsque, postérieurement, le gouvernement jugea convenable d'interdire temporairement la chasse; à défaut de dispositions précises, les uns appliquèrent les pénalités de la loi de 1790, les autres, les peines de simple police.

**2000.** — Il en fut ainsi jusqu'au décret du 22 nov. 1850, qui rendit exécutoire en Algérie, sous de légères modifications, la loi française du 3 mai 1844 sur la police de la chasse et l'ordonnance du 5 mai 1845 rendue en exécution de cette loi. A partir de cette époque, la législation française s'appliqua dans son intégralité. Toutefois, l'art. 4 du décret de 1850 autorisa les préfets à prendre des arrêtés : 1° pour autoriser, en tout temps, la chasse des bêtes fauves, et déterminer les conditions de cette chasse; 2° pour autoriser la chasse à tir de la caille, aux époques, dans les lieux et sous les conditions à déterminer dans l'intérêt des récoltes et des propriétés. — V. Décr. 22 nov. 1850, [*Bulletin officiel des actes du gouvernement d'Algérie*, t. 11, 1851, n. 375]

**2001.** — Le décret qui a étendu à l'Algérie la loi du 3 mai 1844 n'a fait aucune distinction entre les français, d'une part, les indigènes musulmans et les étrangers, de l'autre; il faut en conclure qu'il n'a point entendu réserver exclusivement le droit de chasse aux premiers. Mais les indigènes, comme les étrangers, ne peuvent chasser qu'à la condition d'avoir obtenu préalablement la délivrance d'un permis de chasse. — Sautayra, Hugues et Lapra, *Lég. de l'Algérie*, t. 2, 1884, v° *Chasse*.

**2002.** — Mais les musulmans ne pouvant, aux termes du décret du 12 déc. 1851, détenir des armes et des munitions de guerre sans une autorisation administrative, quelques auteurs ont pensé qu'on ne pouvait leur délivrer un permis de chasse qu'à la condition qu'ils fussent régulièrement autorisés à posséder et à porter des armes. — Hugues, *Lég. de l'Algérie*, t. 3, 1886, v° *Chasse*, p. 25; *Bulletin judiciaire de l'Algérie*, 6e année, 1882, p. 106, note.

**2003.** — Cette exigence paraît bien rigoureuse si l'on considère que le décret du 22 nov. 1850 et celui du 12 déc. 1851 n'ont rien de commun entre eux et qu'ils visent des objets absolument distincts. Pour que le droit conféré aux préfets de refuser le permis à certaines catégories de personnes pût être étendu aux indigènes non munis de l'autorisation de détenir des armes, il eût fallu une disposition expresse du décret de 1851. En somme, l'indigène doit pouvoir obtenir un permis, s'il ne se trouve pas dans un des cas d'indignité prévus par la loi du 3 mai 1844. A la vérité, lorsque le port d'armes lui aura été refusé, il devra s'abstenir de chasser avec des armes; mais rien ne l'empêchera de chasser à courre, par exemple, ou de capturer le gibier à l'aide de filets, dans le cas où ce procédé de chasse serait autorisé.

**2004.** — A l'égard du permis de chasse, la loi de finances du 20 déc. 1872, qui en a fixé le prix à 25 fr., est applicable en Algérie, où elle a été déclarée exécutoire par un décret du 8 janv. 1873.

**2005.** — La loi du 22 janv. 1874, modificative de la loi du 3 mai 1844, bien que n'ayant pas été promulguée spécialement en Algérie, est considérée néanmoins comme y étant exécutoire. — V. L. Béquet et M. Simon, *Algérie, gouvernement, administration, législation*, n. 454.

**2006.** — La constatation des délits de chasse est faite par les mêmes agents qu'en France. En outre, les administrateurs des communes mixtes et leurs adjoints ayant été assimilés, d'une manière générale, par la législation qui les a institués, aux maires et aux adjoints des communes de plein exercice, peuvent, comme eux, surveiller l'exécution des lois de police générale et dresser des procès-verbaux; ils ont le droit, notamment, de constater les délits de chasse commis en leur présence, sur le territoire de leur commune mixte, et les procès-verbaux

qu'ils dressent en pareil cas font foi jusqu'à inscription de faux. — Alger, 3 mars 1888, [Revue algérienne, t. 4, 2e part. p. 278]

**2007.** — L'instruction et le jugement des infractions à la loi sur la police de la chasse sont confiés, non aux tribunaux correctionnels, mais aux juges de paix à compétence étendue (Décr. 19 août 1854, art. 2).

### Section II.

#### Colonies.

##### § 1. *Indo-Chine française.*

**2008.** — Un arrêté du gouverneur de la Cochinchine française, en date du 22 juin 1867, a maintenu au chiffre de 30 fr. le montant de la prime allouée pour chaque tigre détruit. — V. *Bulletin officiel de la Cochinchine française*, 1867, p. 193.

**2009.** — Un arrêté du 7 déc. 1889 a réglementé la chasse à l'aigrette en Annam et au Tonkin.

**2010.** — Enfin, un arrêté du 14 mai 1890 a, dans un but de sécurité publique, interdit aux indigènes la chasse au moyen d'armes à feu, sur tout le territoire du Tonkin. — V. *Bulletin officiel de l'Indo-Chine française*, 2e part. *Annam et Tonkin*, p. 516.

##### § 2. *Ile de la Guadeloupe.*

**2011.** — La Guadeloupe a été régie, d'abord, au point de vue de la police de la chasse, par un arrêté du gouverneur, du 18 déc. 1832. Ce texte a été abrogé, le 19 nov. 1859, par un nouvel arrêté, qui est encore en vigueur aujourd'hui. Ce dernier arrêté a été pris en vertu de l'art. 9 du sénatus-consulte du 3 mai 1854, applicable à la Guadeloupe, à la Martinique et à la Réunion, aux termes duquel le gouverneur est investi du pouvoir de régler toutes les matières d'administration et de police.

**2012.** — L'exercice légitime du droit de chasse est subordonné, comme en France, à trois conditions; pour pouvoir chasser, il est nécessaire : 1o que la chasse soit ouverte; 2o que le chasseur soit muni d'un permis de chasse; 3o qu'il soit propriétaire du fonds sur lequel il entend se livrer à la recherche du gibier, ou qu'il ait obtenu le consentement du propriétaire ou de ses ayants-droit (Arr. 19 nov. 1859, art. 1). Les propriétaires de terrains clos attenant à une habitation ne jouissent, à cet égard, d'aucun privilège spécial.

**2013.** — La chasse est ouverte en tout temps, sauf pendant la période comprise entre le 15 février et le 15 juin de chaque année (Même arrêté, art. 2).

**2014.** — Le directeur de l'Intérieur peut prendre, sur l'avis des conseillers municipaux, des arrêtés : 1o pour fixer l'époque de la chasse des oiseaux dits : *de falaise*, et pour déterminer les lieux où cette chasse peut s'exercer; 2o pour déterminer les espèces d'animaux malfaisants ou nuisibles que le propriétaire, possesseur ou fermier peut détruire, en tout temps, sur ses terres, et les conditions de l'exercice de ce droit ; 3o pour prévenir la destruction des oiseaux utiles. Les arrêtés du directeur de l'intérieur sont soumis à l'approbation préalable du gouverneur (Même arrêté, art. 9).

**2015.** — Les permis de chasse sont délivrés par la direction de l'Intérieur, sur la demande des intéressés. L'administration peut exiger, à l'appui de la demande, un extrait du casier judiciaire. Le taux des droits à acquitter pour la délivrance du permis est fixé, chaque année, par le tarif des taxes locales (Même arrêté, art. 4). Le montant des droits est attribué à la commune de la résidence de l'impétrant (*Ibid.*, art. 25). Le permis doit être exhibé à toute réquisition des fonctionnaires ou agents chargés de rechercher et de constater les délits de chasse (*Ibid.*, art. 14).

**2016.** — Le directeur de l'Intérieur a la faculté de refuser le permis aux postulants qui se trouvent dans l'un des cas prévus par l'art. 6, n. 2, 4 et 5, L. 3 mai 1844, en vigueur en France (V. *suprà*, n. 685 et s.); en outre, il peut le refuser : 1o à ceux qui sont dans l'impossibilité de produire un certificat du recenseur ou du percepteur constatant qu'ils ne sont pas imposables, ou que, l'étant, ils ont acquitté les contributions échues; 2o à tout condamné à un emprisonnement de plus de trois mois, pour rébellion ou violence envers les agents de la force publique (Même arrêté, art. 5).

**2017.** — Il est interdit de délivrer un permis à certaines catégories de personnes ; ces catégories sont les mêmes que celles mentionnées dans les art. 7 et 8, L. 3 mai 1844 (V. *suprà*, n. 715 et s., et n. 743 et s.). — Même arrêté, art. 6 et 7.

**2018.** — Les modes de chasse autorisés sont la chasse à tir et la chasse à courre. Il n'est permis d'employer des filets que pour la chasse des oiseaux de passage. L'usage du fusil de munition est défendu. Il est interdit de chasser sur la voie publique (Même arrêté, art. 8). Enfin, l'emploi de procédés, instruments ou engins prohibés d'ordinaire, peut être autorisé exceptionnellement pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles (*Ibid.*, art. 9). La chasse de nuit n'est pas prohibée.

**2019.** — Il est interdit de mettre en vente, de vendre, d'acheter, de transporter et de colporter du gibier pendant le temps où la chasse est fermée. En cas d'infraction à cette disposition, le gibier est saisi et livré à l'établissement de bienfaisance le plus voisin. La recherche du gibier ne peut être faite qu'en temps prohibé et seulement chez les aubergistes et les marchands de comestibles, ou dans les lieux ouverts au public. Il est interdit de prendre ou de détruire sur le terrain d'autrui des œufs ou des couvées d'oiseaux réputés gibier (Même arrêté, art. 3).

**2020.** — Une amende de 21 à 40 fr. peut être infligée : 1o à ceux qui ont chassé sans permis (l'amende est de 41 à 60 francs, si l'on a fait usage d'un permis appartenant à autrui); 2o à ceux qui ont chassé sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire (l'amende est de 41 à 60 fr., lorsque la contravention a été commise sur des terres non dépouillées de leurs récoltes ou sur un terrain entouré d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins); le passage de chiens courants sur le terrain d'autrui peut n'être pas considéré comme un délit; 3o à ceux qui ont chassé avec un fusil de munition; 4o à ceux qui ont chassé sur la voie publique; 5o à ceux qui ont contrevenu aux arrêtés du directeur de l'Intérieur concernant la chasse des oiseaux de passage, la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles, ou la protection des oiseaux utiles; 6o à ceux qui ont pris ou détruit, sur le terrain d'autrui, des œufs ou couvées d'oiseaux réputés gibier (Même arrêté, art. 10).

**2021.** — Sont passibles d'une amende de 41 à 60 fr. et facultativement d'un emprisonnement de trois à six jours : 1o ceux qui ont chassé en temps prohibé; 2o ceux qui ont employé des procédés ou des engins de chasse prohibés; 3o ceux qui, après la clôture de la chasse, ont mis en vente, vendu, acheté, transporté ou colporté du gibier; 4o ceux qui ont employé des drogues ou appâts, de nature à enivrer le gibier ou à le détruire. L'amende peut être portée à 80 fr. et l'emprisonnement à dix jours, en cas de délit de chasse sur le terrain d'autrui, commis la nuit ou à l'aide d'engins prohibés; cette aggravation de peine est également encourue, lorsque les délinquants étaient munis d'armes apparentes ou cachées (Même arrêté, art. 11).

**2022.** — Le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, commis dans un enclos attenant à une habitation est puni d'une amende de 61 à 80 fr. et, facultativement, d'un emprisonnement de cinq à dix jours. L'emprisonnement doit toujours être prononcé lorsque le délit a été commis pendant la nuit (Même arrêté, art. 12).

**2023.** — Les peines sont augmentées à l'égard des délinquants qui étaient déguisés ou masqués, qui ont donné un faux nom ou qui ont usé de violences envers les personnes ou de menaces. Dans les cas prévus par l'art. 10 (V. *suprà*, n. 2020), l'amende peut être portée à 80 fr. et les tribunaux peuvent prononcer un emprisonnement de trois à six jours; dans les cas prévus par l'art. 11 (V. *suprà*, n. 2021), le maximum de l'amende est porté à 100 francs, et celui de l'emprisonnement, à douze jours; enfin, dans les cas prévus par l'art. 12 (V. *suprà*, n. 2022), l'amende peut atteindre 100 fr. et l'emprisonnement quinze jours. L'amende et l'emprisonnement sont toujours prononcés cumulativement contre les délinquants en état de récidive (Même arrêté, art. 13).

**2024.** — Nous avons dit (*suprà*, n. 2015) que le permis devait être exhibé à toute réquisition des agents chargés de la surveillance et de la police de la chasse. Le refus d'exhibition est puni d'une amende de 15 fr., qui peut être portée au double, en cas de récidive. Le prêt d'un permis entraîne une amende de 21 à 40 fr., pour la première fois, et, en cas de récidive, une amende de 41 à 60 fr. (Même arrêté, art. 14).

**2025.** — Lorsque l'infraction à l'arrêté relatif à la police de la chasse a été commise par un des fonctionnaires ou agents chargés de la recherche, de la constatation ou de la répression des délits de chasse, les tribunaux sont tenus d'infliger le maxi-

mum de l'amende et, en outre, l'emprisonnement, dans les cas où, à l'égard des prévenus ordinaires, l'application de cette dernière peine est abandonnée à leur arbitraire; dans le cas où le cumul de la prison et de l'amende est obligatoire à l'égard des délinquants ordinaires, le maximum de l'emprisonnement doit être appliqué aux agents ou fonctionnaires (Même arrêté, art. 15).

**2026.** — Les règles relatives à la récidive (Même arrêté, art. 16), à la confiscation des engins, armes et autres instruments (*Ibid.*, art. 17), à l'inadmissibilité des circonstances atténuantes (*Ibid.*, art. 18), à la foi due aux procès-verbaux (*Ibid.*, art. 20), à la constatation et à la preuve des délits (*Ibid.*, art. 19), à la responsabilité civile des pères, mères, tuteurs, maîtres et commettants (*Ibid.*, art. 24), sont identiques aux dispositions similaires de la loi du 3 mai 1844, en vigueur pour la France.

**2027.** — Le montant des amendes et le prix de vente des engins confisqués sont attribués à la commune où le délit a été commis (Même arrêté, art. 25).

**2028.** — Les agents qui ont constaté un délit de chasse reçoivent une gratification de 15 fr. Cette somme est prélevée sur le montant de l'amende (Même arrêté, art. 26).

### § 3. *Ile de la Réunion.*

**2029.** — La police de la chasse dans l'île de la Réunion a été réglementée par un décret du 22 oct. 1889 (promulgué au *Journal officiel* du 26 octobre), calqué, du moins dans ses grandes lignes, sur la loi de la métropole. Ce décret abroge le décret colonial du 2 juill. 1839, qui réglait précédemment la matière.

**2030.** — La jouissance et l'exercice du droit de chasse sont attachés à la possession du sol; ils sont attribués exclusivement au propriétaire foncier ou à ses ayants-droit et aux personnes autorisées par eux (art. 1).

**2031.** — On ne peut chasser, sauf exceptions, que pendant le temps où la chasse est ouverte et qu'à la condition d'être muni d'un permis de chasse (art. 1); toutefois, le propriétaire ou possesseur peut chasser ou faire chasser en tout temps, sans permis, dans ses possessions attenant à une habitation et entourées d'une clôture faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins (art. 2).

**2032.** — La chasse au lièvre et au gibier à poil, en général, est ouverte, chaque année, le 1^er^ avril, une heure avant le lever du soleil, et fermée le 3 novembre, une heure après le coucher du soleil. La chasse aux oiseaux de toute espèce est ouverte le 1^er^ mai au matin et fermée le 30 septembre au soir (art. 3). Du 1^er^ août au 30 septembre, toute personne est autorisée à capturer ou à tuer, sans permis, les merles et les petits oiseaux, à l'aide de moyens autres que le fusil, même à l'aide de glu ou d'appeaux (Décr., art. 10, § 1). Il est défendu de détruire les martins, de quelque manière que ce soit (*Ibid.*, § 2).

**2033.** — Les permis de chasse sont délivrés par le directeur de l'intérieur, sur l'avis du maire. Le prix en est fixé annuellement par le conseil général. Ils sont personnels, valables pour toute la colonie et pour un an. Le tiers du produit des permis est attribué à la commune. Il peut être délivré des permis de chasse gratuits aux personnes de passage dans la colonie (art. 5). Certaines catégories de personnes sont privées de la faculté d'obtenir un permis; les causes d'incapacité sont les mêmes qu'en France (art. 7 et 8). En outre, le directeur de l'Intérieur peut refuser de délivrer un permis : 1° à tout individu majeur qui n'est pas personnellement inscrit ou dont le père ou la mère n'est pas inscrit au rôle des contributions; 2° à tout individu qui, par une condamnation judiciaire, a été privé de l'un ou de plusieurs des droits énumérés dans l'art. 42, C. pén., autres que le droit de chasse; 3° à tout individu condamné à un emprisonnement de plus de six mois pour rébellion ou violence envers les agents de l'autorité publique; 4° à ceux qui ont été condamnés pour vagabondage, mendicité, vol, escroquerie, abus de confiance. La faculté de refuser un permis aux condamnés visés par les n. 3 et 4, cesse cinq ans après l'expiration de la peine (art. 6).

**2034.** — Pendant le temps où la chasse est ouverte, les personnes munies d'un permis peuvent chasser, de jour, sur les terres où elles ont le droit de chasse, soit à tir, soit à courre; le jour est censé commencer une heure avant le lever du soleil et finir une heure après son coucher. Les autres moyens de chasse sont formellement prohibés. Le gouverneur est autorisé à prendre des arrêtés pour interdire, pendant une période déterminée, la chasse de certaines espèces de gibier, afin d'en prévenir la destruction ou d'en favoriser le repeuplement (art. 9); la douceur du climat fait qu'il n'a pas paru nécessaire de lui concéder la faculté accordée aux préfets français d'interdire la chasse en temps de neige.

**2035.** — Sur l'avis du conseil général, le gouverneur prend des arrêtés pour déterminer le temps pendant lequel il est permis de chasser les diverses espèces d'animaux malfaisants ou nuisibles et les conditions de l'exercice de ce droit. Les propriétaires possesseurs ou fermiers ont, en tout temps, la faculté de repousser et de détruire, même avec des armes à feu, les bêtes fauves qui portent dommage à leurs propriétés (art. 11).

**2036.** — Le décret du 22 octobre 1889 s'est approprié les dispositions de la loi du 3 mai 1844 concernant l'interdiction de vendre, transporter ou colporter le gibier en temps prohibé; celles relatives à la saisie de ce gibier, aux visites domiciliaires et aux perquisitions chez les aubergistes, marchands de comestibles et dans les lieux ouverts au public (art. 4).

**2037.** — Il interdit d'enlever ou de détruire, sur le terrain d'autrui, non seulement les œufs et couvées de faisans, de perdrix et de cailles (V. L. 3 mai 1844, art. 4), mais encore les œufs et couvées d'autres oiseaux (Décr. 22 oct. 1889, art. 4, § dernier).

**2038.** — La qualification des délits et les pénalités sont les mêmes qu'en France. Cependant, on peut signaler les différences suivantes entre la législation française et celle de l'île de la Réunion : 1° à la Réunion, il n'y a lieu à aucune aggravation de peine pour le cas où le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire a été commis sur des terres non dépouillées de leurs fruits ou sur un terrain entouré d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins mais non attenant à une habitation (Décr. 22 oct. 1889, art. 12. — V. L. 3 mai 1844, art. 11-2°); 2° une amende de 16 à 100 fr. est infligée à ceux qui prennent ou détruisent sur le terrain d'autrui des œufs ou couvées de *toute espèce* de gibier à plumes (Décr., 22 oct. 1889, art. 12-3°. — V. L. 3 mai 1844, art. 11-4°); 3° le paragraphe de l'art. 11 de la loi française, qui punit la contravention aux arrêtés préfectoraux concernant les oiseaux de passage, le gibier d'eau, la chasse en temps de neige, l'emploi des chiens lévriers, la destruction des oiseaux ou des animaux nuisibles ou malfaisants, est remplacé par une disposition qui frappe d'une amende de 16 à 100 fr. ceux qui contreviennent aux arrêtés du gouverneur interdisant la chasse de certaines espèces de gibier (Décr. 22 oct. 1889, art. 12-4°); 4° la chasse avec appeaux, appelants et chanterelles est punie seulement dans les cas où elle est interdite par le décret (même décr., art. 13; V. *suprà*, n. 2132); 5° ceux qui chassent de nuit, ou à l'aide d'engins prohibés ou par d'autres moyens que ceux autorisés, n'encourent aucune aggravation de peine pour être munis d'armes apparentes ou cachées (V. L. 3 mai 1844, art. 12); enfin, 6° aucune obligation n'est imposée aux tribunaux, quant à l'application du maximum de la peine aux gardes particuliers, champêtres ou forestiers (V. *Ibid.*).

**2039.** — Le décret ne diffère en rien de la loi du 3 mai 1844 en ce qui concerne la récidive, la prescription, la constatation, la poursuite et la preuve des délits, la confiscation, dans certains cas, des armes, filets, engins et autres instruments de chasse, la responsabilité des pères, mères, tuteurs, maîtres et commettants. Il divise le produit des amendes et confiscations en trois parts : un quart est attribué à celui qui a constaté le délit; le surplus se partage entre la commune où l'infraction a été commise et l'État; la commune en touche les deux tiers et le Trésor un tiers (Décr. 22 oct. 1889, art. 20).

**2040.** — Enfin, à la différence de la loi métropolitaine, le décret permet aux tribunaux d'appliquer aux délits de chasse l'art. 463, C. pén., relatif à l'admission des circonstances atténuantes (Même décr., art. 21).

## Section III.

### Tunisie.

**2041.** — Un décret beylical du 15 Djoumadi-el-aouel (12 mars 1884) a limité la durée pendant laquelle la chasse des lièvres et des perdrix est permise. Aux termes de l'art. 1 de ce décret, la chasse, la vente, l'achat, le transport et le colportage des lièvres

et des perdrix étaient prohibés du 1er février au 15 juillet de chaque année; un nouveau décret, du 4 juill. 1888, a étendu la durée de cette prohibition jusqu'au 20 août.

**2042.** — Le même décret du 12 mars 1884 (art. 2) interdit, en tout temps, de vendre, colporter ou détruire les œufs de perdrix.

**2043.** — Les contraventions sont punies d'une amende de 50 à 200 piastres et de six jours à deux mois de prison ou de l'une de ces peines seulement (art. 3); ces peines peuvent être portées au double si le délinquant est en état de récidive (art. 4). En outre, les lièvres et perdrix tués, mis en vente ou colportés pendant le temps où la chasse en est interdite, ainsi que les œufs recueillis au mépris des dispositions du décret, sont confisqués.

**2044.** — On s'était demandé si le décret du 12 mars 1884 n'était pas spécial aux indigènes et si les étrangers résidant sur le territoire de la régence n'étaient pas dispensés de s'y soumettre; mais la cour d'appel d'Alger, saisie de la question, a décidé que le décret, ainsi que les peines qu'il édicte, était applicable aussi bien aux Européens qu'aux sujets musulmans. — Alger, 15 mai 1885, [*Revue algérienne*, t. 1, 2e part., p. 235]

## TITRE VII.

### ENREGISTREMENT ET TIMBRE.

**2045.** — Le droit de chasse, au point de vue fiscal, constitue un droit réel immobilier dont la cession est assujettie aux règles ordinaires édictées en matière de transmission de droits immobiliers. C'est ainsi que si l'on admettait l'opinion que nous avons combattue (*suprà*, n. 90 et s.), à savoir que la vente du droit de chasse au profit d'un fonds voisin est licite, une telle cession serait passible, comme vente d'immeuble, du droit de 5 fr. 50 p. 0/0.

**2046.** — Les baux de chasse sont soumis au droit commun, au point de vue de l'enregistrement. Les baux écrits doivent être enregistrés; les baux verbaux doivent faire l'objet d'une déclaration qui incombe au bailleur. S'il s'agit d'un bail authentique, le délai d'enregistrement est de dix jours, lorsque l'acte a été reçu par un notaire résidant dans la commune où le bureau d'enregistrement est établi, et de quinze jours, lorsqu'il a été reçu par un notaire résidant dans une commune différente (L. 22 frim. an VII, art. 20); s'il s'agit d'un bail sous signatures privées ou d'une location verbale, le délai pour présenter l'acte à l'enregistrement ou pour faire la déclaration est de trois mois (L. 23 août 1871, art. 11). Le défaut d'enregistrement ou de déclaration dans les délais légaux entraîne une amende pour le notaire ou le paiement de doubles droits pour les parties, à titre de peine. Si le bail est fait sans écrit, que sa durée ne dépasse pas trois ans et que le prix de location soit inférieur à 100 francs, aucune déclaration n'est exigée (L. 23 août 1871, art. 11). — V. Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 27; Leblond, n. 26.

**2047.** — Au surplus, toutes les règles relatives au bail en général (V. *suprà*, v° *Bail*, n. 2474 et s.), sont applicables aux baux du droit de chasse. — V. encore *suprà*, v° *Bail*, n. 3074.

**2048.** — En principe, les avantages que le propriétaire retire de l'exercice de la chasse sur ses terres, n'entrent pas en ligne de compte pour l'évaluation des revenus de la propriété servant de base à la perception des droits de mutation. Cependant, lorsque la chasse d'un domaine a été louée et que ce domaine vient à changer de mains, au cours du bail, par suite de succession ou en vertu d'un testament ou d'une donation, le prix de location de la chasse doit être compris dans les revenus de l'immeuble pour l'établissement du droit d'enregistrement. — Cass., 7 avr. 1868, d'Hugonneau de Chastenet, [S. 68.1.310, P. 68.786, D. 68.1.259] — *Sic*, Garnier, *Rép. gén.*, n. 13207, et *Rép. pér.*, art. 2376. — *Contrà*, Trib. de Melun, 20 juill. 1866, de Chastenet, [S. 67.2.328, P. 67.1133] — Molineau, *Man. des déclar. de succession*, n. 736.

**2049.** — Mais une concession temporaire gratuite du droit de chasse, avec faculté pour le propriétaire de révoquer la concession — autrement dit la permission de chasser — n'opère aucune mutation et n'est assujettie, par conséquent, lorsqu'elle est présentée à la formalité, qu'au droit fixe de 3 fr., plus le double décime et demi.

**2050.** — Doit être considérée comme une simple permission l'acte par lequel un propriétaire accorde à une personne le droit de chasser sur ses terres, à la charge par celle-ci de nommer un garde-chasse chargé de la répression des délits de chasse et même des autres délits ruraux. — J. enreg., n. 17125-1°.

**2051.** — Le consentement donné par plusieurs propriétaires à une même personne constitue autant de dispositions indépendantes passibles chacune d'un droit particulier de 3 fr. fixe. — Sol. belge, 5 oct. 1870, [J. enreg. belge, n. 11377] — *Contrà*, Trib. Tongres (Belgique), 21 févr. 1860.

**2052.** — Décidé, toutefois, que l'acte par lequel plusieurs propriétaires renoncent à leur droit de chasse au profit de la commune ne donne lieu qu'à la perception d'un seul droit fixe de 3 fr. — Déc. min. fin., 2 mai 1826, [J. enreg., n. 4841] — Sol. 12 mars 1844, [Inst. gén., n. 1709]

**2053.** — Nous verrons *infrà*, v° *Procès-verbal*, que les procès-verbaux des agents de la force publique doivent être enregistrés dans un délai déterminé. Néanmoins, cela ne porte pas atteinte à la validité du procès-verbal. Il a été jugé, à cet égard, que le procès-verbal d'un délit de chasse n'est pas nul pour n'avoir pas été enregistré dans les quatre jours. — Amiens, 18 mars 1882, M..., [S. 82.2.236, P. 82.1.1207] — *Sic*, Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 992.

**2054.** — La demande de permis de chasse doit être formulée sur une feuille de papier timbré à 60 cent. Cette obligation avait été contestée dans le principe, et une circulaire du ministre des Finances, du 31 janv. 1846, avait même décidé que les demandes de ce genre n'étaient pas assujetties à la formalité du timbre. Mais l'opinion contraire a prévalu. Elle est, du reste, plus conforme aux prescriptions de la loi du 13 brum. an VII qui, dans son art. 12, soumet au timbre de dimension les pétitions et mémoires, même en forme de lettres, présentés au gouvernement, aux ministres et à toutes autorités constituées. En somme, les demandes de permis ont un plaisir pour mobile et pour résultat, et elles ne sauraient être assimilées à aucune de celles qui, d'après la loi de brumaire an VII et les lois subséquentes, peuvent être écrites sur papier libre. — V. circ. min. int., 20 mai 1844, [Gillon et Villepin, p. 431] — Solut. minist., n. 1, [S. 46.2.338]; — Circ. min. fin., 28 août 1849; circ. min. int., 5 sept. 1849, [*Bull. off. min. int.*, 1849, p. 389] — Gillon et Villepin, 2e suppl., p. 10, n. 122; Cival, p. 33, n. 6; Leblond, n. 88; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 482; Chenu, p. 29.

**2055.** — Les permissions de chasser sont assujetties au timbre de dimension en vertu des dispositions générales de l'art. 12, L. 13 brum. an VII.

## TITRE VIII.

### DROIT INTERNATIONAL.

**2056.** — Il faut assimiler les étrangers aux nationaux, au point de vue de la faculté de chasser. Cette faculté, en effet, dérive, ainsi qu'il a été dit, du droit naturel, et l'on ne peut en être privé qu'en vertu d'une disposition expresse de la loi. — Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 41; Leblond, t. 1, p. 106; Chenu, p. 41.

**2057.** — Les lois de police obligent tous ceux qui habitent le territoire. Par suite, les étrangers sont placés sur le même pied que les nationaux au point de vue de l'obligation du permis de chasse.

**2058.** — D'autre part, la chasse n'étant interdite aux étrangers par aucune disposition légale, il faut en conclure que rien ne s'oppose à ce qu'il leur soit délivré un permis. Les instructions ministérielles sont en ce sens; néanmoins, elles prescrivent aux préfets et aux sous-préfets de faire des distinctions. Les étrangers qui ont obtenu l'autorisation de fixer leur domicile en France doivent être traités comme les nationaux; ceux qui résident dans le pays depuis un temps assez long pour qu'on puisse connaître leur moralité, peuvent également obtenir un permis. Mais, les étrangers qui, voisins de la frontière, n'ont pas de lieu de résidence habituel sur le territoire national, ceux qui n'ont aucune résidence fixe et pour lesquels le maire d'aucune com-

mune ne pourrait, en connaissance de cause, donner l'avis exigé par l'art. 5 de la loi de 1844, ceux enfin qui, bien que domiciliés en France sont, à raison de causes politiques, placés sous la surveillance de la police, ne sont pas en situation d'obtenir un permis. — Sol. minist., n. 4, [S. 46.2.337] — Cir. min. int., 22 juill. 1851, § 3. — V. Cival, p. 34, n. 13; Block, *Dictionn. de l'administration*, v° *Chasse*, n. 36; Giraudeau, Lelièvre et Soudée, n. 41; Leblond, n. 107; Chenu, p. 41, n. 12.

**2059.** — En cas de conflit de législation, au point de vue du droit de chasse, on doit suivre la loi de la situation des immeubles. — V. Haute-Cour d'Angleterre, 20 févr. 1883, [Clunet, 84.82]

**2060.** — Ce principe incontestable a fait naître dans la zône frontière certaines difficultés qui ont été résolues à l'aide de conventions internationales. Celle conclue entre la France et la Suisse porte la date du 31 oct. 1884, et a été promulguée en France le 7 août 1885.

**2061.** — Aux termes de cette convention, chacune des deux parties contractantes s'engage à poursuivre ceux de ses ressortissants qui ont commis un délit de chasse sur le territoire de l'autre (art. 3), si, d'ailleurs, le délinquant n'a pas été préalablement poursuivi et condamné par le tribunal sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

**2062.** — En principe, un garde particulier de nationalité française a seul qualité pour dresser un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire (art. 2 et 4, Décr. 20 mess. an III). Un garde étranger ne pourrait se prévaloir d'un tel privilège. — Douai, 26 mai 1880, [Clunet, 82.302]

**2063.** — Exception a été apportée à ce principe par l'art. 3 de la convention franco-suisse dont nous parlons. Il est, en effet, expressément convenu que les procès-verbaux dressés par les agents du pays sur le territoire duquel le délit a été commis font foi devant les tribunaux de l'autre pays jusqu'à preuve contraire.

**2064.** — Les amendes et frais sont perçus par l'Etat dont dépend le tribunal qui a prononcé la condamnation. Les indemnités, au contraire, profitent à l'Etat sur le territoire duquel le délit a été commis et sont versées dans ses caisses.

**2065.** — Les ressortissants de l'un des deux Etats qui ont affermé une chasse sur le territoire de l'autre Etat peuvent préposer des gardes à sa surveillance, à la condition que ces gardes remplissent les conditions de nationalité et de capacité exigées par les lois et règlements du pays sur le territoire duquel ils sont appelés à exercer leurs fonctions (art. 2).

**2066.** — Ils ont les mêmes pouvoirs et les mêmes obligations que s'ils avaient été nommés par des propriétaires ou des locataires nationaux.

**2067.** — Ces dispositions sont applicables dans une zône de dix kilomètres de chaque côté de la frontière (art. 1).

**2068.** — En exécution de cette convention, divers habitants de la Haute-Savoie ont été poursuivis devant le tribunal de Thonon pour avoir chassé aux chiens courants, en temps prohibé, sur le territoire genevois. — Feuille fédérale suisse, 1888, t. 2, p. 308; Vincent, *Dict. de dr. intern.*, 1888, v° *Chasse*, n. 2.

**2069.** — Une convention semblable est intervenue entre la France et la Belgique, le 6 août 1885, convention promulguée en France le 23 avr. 1886.

**2070.** — Chacun des deux Etats s'engage à poursuivre ceux de ses ressortissants qui auraient commis un délit de chasse sur le territoire de l'autre, ou qui seraient trouvés dans le pays qui se charge de la poursuite.

**2071.** — La poursuite a lieu contre les délinquants de la même manière et par application des mêmes lois que s'ils avaient commis l'infraction dans leur propre pays. C'est donc la loi du 3 mai 1844 qui devra être appliquée même pour les délits commis, dans ces conditions, en Belgique, et non la loi belge.

**2072.** — Les procès-verbaux dressés par les agents compétents à l'étranger ont la même force probante que s'ils avaient été rédigés par des agents français, ou réciproquement. Ils sont transmis en France par les procureurs du roi aux procureurs de la République, et réciproquement, en Belgique par les procureurs de la République aux procureurs du roi.

**2073.** — La convention franco-belge, à la différence de la convention franco-suisse, ne fixe aucune limite territoriale pour l'application de la convention.

**2074.** — En ce qui concerne le transport et le colportage du gibier provenant de l'étranger, V. *suprà*, n. 1265 et s.

# TITRE IX.

## LÉGISLATION COMPARÉE.

### § 1. *Allemagne.*

**2075.** — I. *Empire.* — Il n'existe pas, en Allemagne, de législation générale concernant l'exercice et la police de la chasse. Chacun des Etats dont se compose l'Empire possède, à cet égard, sa législation propre. Toutefois, un principe domine, c'est que le droit de chasse, bien que considéré comme une dépendance du droit de propriété, ne peut être exercé qu'à la condition de posséder une certaine étendue de terres d'un seul tenant; les parcelles d'une contenance inférieure au minimum légal sont amodiées, soit pour le compte des propriétaires, soit pour le compte de la commune. Il faut remarquer, en outre, que le Code pénal allemand prévoit et punit certains délits de chasse, qui échappent ainsi à la compétence du pouvoir législatif des Etats particuliers. — V. la traduction du Code pénal de la Confédération de l'Allemagne du Nord, devenu Code de l'Empire d'Allemagne, dans l'*Ann. de lég. étr.*, 1re année, p. 80; et celle de la loi modificative, 26 févr. 1876, *ibid.*, 6e année, p. 135.

**2076.** — Le premier de ces délits est le fait de chasse accompli sur un terrain où l'on n'avait pas le droit de chasser. Cet acte délictueux est puni d'une amende de 300 marks au plus ou de l'emprisonnement pendant trois mois au plus. Si le coupable est un parent de la personne à qui le droit de chasse appartient, la poursuite ne peut avoir lieu que sur une plainte de celle-ci. La plainte, du reste, peut toujours être retirée (C. pén., art. 292, modifié par la loi du 26 févr. 1876).

**2077.** — L'amende peut être portée jusqu'à 600 marks et l'emprisonnement jusqu'à six mois, s'il a été fait usage, non d'armes à feu ou de chiens, mais de lacets, filets, pièges ou autres engins, ou si le délit a été commis en temps prohibé, dans les forêts, pendant la nuit ou par plusieurs personnes réunies (C. pén., art. 293).

**2078.** — Il a été jugé que, par temps de nuit, il fallait entendre, non la période comprise entre le coucher et le lever du soleil, mais celle pendant laquelle l'obscurité est complète. La question de savoir quand l'obscurité est assez profonde pour que l'on soit en temps de nuit, est abandonnée, en fait, à l'appréciation des tribunaux. — Trib. de l'Empire, 5 févr. 1881, Wiechel, [S. 83.4.9, P. 83.2.18] — V. *suprà*, n. 477. — V. toutefois *infrà*, n. 2087 et 2114.

**2079.** — L'habitude de braconnage, c'est-à-dire le fait d'exercer le métier de braconnier en chassant habituellement d'une manière prohibée, est punie d'un emprisonnement de trois mois au moins; les tribunaux peuvent, en outre, priver le coupable de ses droits civiques et déclarer qu'à l'expiration de sa peine, il pourra être placé sous la surveillance de la police, par mesure administrative, pour un délai de cinq ans au plus, conformément à l'art. 38, C. pén. (C. pén., art. 294).

**2080.** — Il y a toujours lieu de prononcer la confiscation des armes, de l'attirail de chasse et des chiens que le délinquant avait avec lui, ainsi que celle des lacets, filets, pièges et autres engins qui ont servi à commettre le délit, sans qu'il y ait à distinguer si ces objets sont ou non la propriété du condamné (C. pén., art. 295).

**2081.** — Il est interdit de passer ou de séjourner, en appareil de chasse, sur un domaine de chasse appartenant à autrui, en dehors des chemins publics destinés à l'usage commun, si ce n'est avec le consentement de l'ayant-droit à la chasse ou en vertu d'un autre titre. La contravention à cette défense est punie d'une amende de 60 marks au plus ou des arrêts durant quinze jours au maximum. Cette peine est encourue alors même qu'on n'aurait pas été trouvé en action de chasse sur le terrain en question (C. pén., art. 368-10°).

**2082.** — La même peine est applicable à quiconque déniche, sans droit, des œufs ou couvées de gibier à plumes ou d'oiseaux chanteurs (C. pén., art. 368-11°). Il faut remarquer, d'ailleurs, que, dans ce cas comme dans le précédent, l'infraction présente le caractère d'une simple contravention, de sorte que le fait matériel suffit, indépendamment de toute intention délictueuse, pour motiver une condamnation.

**2083.** — Il en est autrement du fait de chasse sur le terrain

d'autrui sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse. Cette infraction constitue un délit, dont l'existence est subordonnée à la réunion de deux éléments, le fait et l'intention coupable. Par application de ce principe, on a pu déclarer qu'il n'y avait pas, de la part d'un chasseur, délit tombant sous le coup de l'art. 292, C. pén., à se poster sur le terrain d'autrui pour tirer plus commodément une pièce de gibier passant sur son propre terrain, pourvu qu'il fût établi que le prévenu n'avait nullement l'intention de faire acte de chasse sur la propriété où il s'était placé. Toutefois, en pareil cas, le chasseur commettrait la contravention prévue par l'art. 368-10°, C. pén. (V. *suprà*, n. 2081). — Trib. de l'Empire, 20 juin 1882, Feuerregel, [Clunet, 83.303] — V. *suprà*, n. 813 et 814.

**2084.** — Les animaux vivant à l'état sauvage sont considérés comme des choses sans maître, qui deviennent la propriété du premier occupant (V. trib. de l'Empire, 20 juin 1882, précité). Les restrictions apportées à l'exercice de la chasse par les lois de police n'ont pas pour effet de modifier le caractère du gibier; en conséquence, les animaux tués en temps prohibé ou par un chasseur non muni d'un permis n'en sont pas moins acquis, par droit d'occupation, à celui qui les a abattus. Mais on admet généralement que le gibier tué sur un terrain où le chasseur n'avait pas le droit de chasser, ne devient pas la propriété de celui-ci, attendu, dit-on, que l'acte sur lequel reposerait la prétendue appropriation, ayant été accompli illégalement, ne peut être la source d'aucun droit (V. F. von Holtzendorff, *Rechtslexicon*, v° *Jagdrecht*, t. 1, p. 840). Le projet de Code civil pour l'Empire d'Allemagne range l'appropriation des choses sans maître parmi les modes d'acquérir la propriété; mais il déclare que la propriété n'est pas acquise, lorsque l'appropriation est défendue par la loi ou qu'elle porte atteinte aux droits d'appropriation d'une autre personne (projet du C. civ., art. 903); les bêtes sauvages sont considérées comme étant des choses sans maître, tant qu'elles jouissent de leur liberté naturelle; celles qui sont enfermées dans des parcs appartiennent au propriétaire de l'enclos; enfin, les animaux capturés redeviennent *res nullius* lorsqu'ils reprennent leur liberté naturelle (*Ibid.*, art. 905). — V. *Projet de Code civil allemand*, traduit, avec introduction, par R. de la Grasserie, p. 195.

**2085.** — Les mesures à prescrire pour assurer la protection des oiseaux utiles à l'agriculture sont du ressort du Parlement fédéral. Ces mesure sont été arrêtées par une loi d'Empire du 22 mars 1888 (la traduction de cette loi a été publiée dans l'*Ann. de législ. étrang.*, 18e année, p. 289).

**2086.** — Aux termes de l'art. 1 de cette loi, il est interdit de détruire ou d'enlever les nids ou lieux d'incubation des oiseaux, de détruire ou d'enlever les œufs, de dénicher ou de tuer les petits, ainsi que de mettre en vente ou de vendre les nids, œufs et petits recueillis au mépris de cette défense. Toutefois, la prohibition ne s'étend pas à la destruction, par le propriétaire ou par l'ayant-droit à la jouissance de l'immeuble, des nids construits contre les habitations, dans leur intérieur ou dans les cours. Elle ne concerne pas davantage la récolte et la vente des œufs d'oiseaux de mer, d'hirondelles de mer, de mouettes ou de vanneaux, sauf aux législations locales à interdire, dans certaines conditions déterminées, la récolte de ces œufs.

**2087.** — Il est interdit : 1° de prendre ou de tuer les oiseaux pendant la nuit, à l'aide de glu, de lacets, filets ou armes (la nuit est censée commencer une heure après le coucher, et finir une heure avant le lever du soleil); 2° de capturer les oiseaux par quelque moyen que ce soit, pendant que le sol est couvert de neige; 3° de les capturer à l'aide de graines ou de substances alimentaires mêlées à des matières narcotiques ou vénéneuses, ou à l'aide d'appelants aveugles; 4° de les capturer au moyen de cages, de pièges tels que nasses, trappes, etc., ou de filets mobiles et portatifs, tendus sur le sol ou en travers des champs, des bois, des roseaux et des chemins. Le Conseil fédéral est autorisé à prohiber d'autres modes ou procédés de capture (L. 22 mars 1888, art. 2).

**2088.** — Du 1er mars au 15 septembre de chaque année, il est interdit, d'une manière générale, de capturer ou de tuer les oiseaux, ainsi que de mettre en vente ou de vendre des oiseaux morts. Le Conseil fédéral peut, en outre, s'il le juge utile, interdire la capture et la vente de certaines espèces déterminées, en tout temps ou pendant une partie de l'année (*Ibid.*, art. 3).

**2089.** — Cependant, lorsque, dans une localité, la surabondance d'oiseaux est de nature à occasionner des dégâts dans les vignobles, les jardins, les cultures ou les pépinières, l'autorité administrative, désignée à cet effet par le gouvernement de l'Etat, peut permettre aux propriétaires ou aux ayants-droit à la jouissance, ainsi qu'à leurs préposés et aux gardes, de les détruire, dans la mesure où cette destruction est nécessaire pour prévenir les dommages qu'ils pourraient causer. Cette même autorité peut également, dans l'intérêt de la science ou de l'instruction, accorder des permissions en vue de l'enlèvement des œufs ou de la capture des oiseaux, ou permettre la capture des oiseaux d'agrément pendant une période limitée et dans certaines localités déterminées (*Ibid.*, art. 5).

**2090.** — Les contraventions sont punies d'une amende de 150 marks au plus ou des arrêts. Ceux qui négligent d'empêcher les enfants ou autres personnes soumises à leur autorité, placées sous leur surveillance et vivant en commun avec eux, de contrevenir aux mesures prises dans l'intérêt des oiseaux, sont passibles des mêmes peines (*Ibid.*, art. 6). Enfin, indépendamment de l'amende ou des arrêts, les tribunaux peuvent prononcer la confiscation des oiseaux, nids et œufs capturés, vendus ou mis en vente au mépris de la loi, et celle des engins employés ou destinés à la destruction ou à la capture des oiseaux, ou à l'enlèvement des nids et œufs (*Ibid.*, art. 7).

**2091.** — Les prohibitions de la loi ne s'appliquent pas : 1° aux oiseaux de basse-cour appartenant aux particuliers; 2° aux oiseaux considérés comme gibier chassable par les lois particulières des différents Etats; 3° aux oiseaux nuisibles ou inutiles, dont voici l'énumération : oiseaux de proie diurnes, à l'exception de la cresserelle, grand-duc, pies-grièches, becs-croisés, moineaux, gros-becs, corvidés (corbeau, corneille, corbeau mantelé, freux, choucas, pie, geai, casse-noix), pigeons sauvages (ramier, colombin, tourterelle), poules d'eau (poule d'eau et foulque), hérons (héron cendré, bihoreau, butor), harles, mouettes ne nichant pas dans le pays, cormorans, plongeons (plongeon imbrim, grèbe huppé). La chasse de la grive continue à pouvoir s'effectuer à l'aide des engins en usage, du moins pendant la période de l'année comprise entre le 21 septembre et le 31 décembre (*Ibid*, art. 8).

**2092.** — La loi d'Empire du 22 mars 1888 laisse subsister les dispositions des lois locales qui contiennent des prohibitions plus étendues concernant la destruction des oiseaux utiles; mais elle déclare, dans son art. 9, que les peines établies par ces lois doivent être ramenées au maximum qu'elle fixe elle-même, c'est-à-dire à l'amende de 150 marks et aux arrêts.

**2093.** — II. *Etats allemands.* — L'exécution de la loi d'Empire a été assurée, dans les différents Etats, par des lois ou des ordonnances spéciales (V., pour l'Alsace-Lorraine, la loi du 2 juill. 1890 et l'ordonnance du 16 juill. de la même année; pour la Bavière, l'ordonnance du 15 nov. 1889; pour le Wurtemberg, l'ordonnance du 3 oct. 1890).

**2094.** — A. *Alsace-Lorraine.* — Après l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine à l'Allemagne, la loi française du 3 mai 1844, sur la police de la chasse, a été maintenue en vigueur dans ces deux provinces; elle eut à subir une première modification partielle, grâce à l'introduction du Code pénal allemand par la loi du 30 août 1871; mais elle ne fut définitivement et complètement abrogée que par les lois du 7 févr. 1881, sur l'exercice du droit de chasse, et du 7 mai 1883, sur la police de la chasse (La traduction annotée de ces deux lois a paru dans l'*Ann. de lég. étr.*, 11e année, p. 279, et 13e année, p. 310). — V. *suprà*, v° *Annexion et démembrement de territoire*, n. 243 et s., et v° *Alsace-Lorraine*, n. 119 et s., 209.

**2095.** — Conformément au principe germanique (V. *suprà*, n. 2075), la jouissance du droit de chasse est reconnue au propriétaire du sol (L. 7 févr. 1881, art. 1), mais l'exercice personnel de ce droit n'est permis qu'aux propriétaires de domaines ayant une certaine étendue d'un seul tenant; cette étendue a été fixée à vingt-cinq hectares pour les fonds de terre, et à cinq hectares pour les lacs et étangs; en ce qui concerne les étangs disposés pour la capture des canards (canardières), le propriétaire peut y chasser, quelle qu'en soit la contenance. Les chemins de fer, routes ou cours d'eau qui traversent un fonds ne sont pas considérés comme en interrompant la continuité (*Ibid.*, art. 3).

**2096.** — Les parcelles d'une contenance inférieure, situées dans la même circonscription communale, sont réunies et louées pour une durée de neuf années, par voie d'adjudication publique et conformément aux prescriptions relatives à la location

des immeubles communaux. On comprend également dans la location les domaines d'une contenance supérieure, sur lesquels les propriétaires renoncent à chasser personnellement. Les pièces de terre ainsi réunies forment, suivant les circonstances, un ou plusieurs cantons de chasse par commune; chaque canton doit comprendre au moins 200 hectares (art. 2).

**2097.** — Les terrains entourés d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins restent, quelle qu'en soit la contenance, en dehors des cantons de chasse loués en commun, et le propriétaire est autorisé à y exercer personnellement le droit de chasse (art. 1, § 2-2°).

**2098.** — Le produit de la location de la chasse sur les terres louées en commun est versé dans la caisse municipale. La répartition de ce produit entre les différents propriétaires a lieu proportionnellement à la contenance cadastrale des fonds et des espaces couverts d'eau compris dans le canton de chasse affermé. Les sommes attribuées à chaque propriétaire doivent être retirées dans un délai de deux ans à partir de la publication de l'état indiquant la part revenant à chacun; passé ce délai, elles sont acquises à la commune (art. 4, §§ 1 et 2). Du reste, il convient de remarquer que c'est au propriétaire que l'indemnité est accordée; il en résulte que le fermier d'une parcelle de terre amodiée au point de vue de la culture, n'a aucun droit au produit de la location de la chasse.

**2099.** — Le prix de location, au lieu d'être réparti entre les propriétaires, peut être attribué à la commune, en vertu d'une décision prise antérieurement à l'adjudication par les deux tiers au moins des intéressés, possesseurs des deux tiers au moins des fonds soumis au droit commun; seuls, les propriétaires de terrains complètement clos (n. 24) sont exclus de la délibération. La décision prise à ce sujet est valable pour toute la durée du bail (art. 4, § 3).

**2100.** — En cas d'attribution à la commune du revenu de la chasse, les propriétaires qui veulent se réserver l'exercice personnel de la chasse sur leurs terres, lacs ou étangs ayant l'étendue réglementaire (V. *suprà*, n. 2095), doivent en aviser le maire, dans les dix jours de la délibération, au moyen d'une déclaration écrite (L. 7 févr. 1881, art. 6). Ils sont tenus, du reste, de verser à la caisse municipale une contribution proportionnée à l'étendue cadastrale des fonds et espaces couverts d'eau qu'ils se sont ainsi réservés; cette contribution est calculée d'après le prix de location atteint lors de l'adjudication (*Ibid.*, art. 4, § 4).

**2101.** — D'ailleurs, le propriétaire qui s'est réservé le droit de chasse sur ses terres, peut, à son gré, soit en user personnellement, soit le faire exercer par une personne à son service, soit enfin le céder à un tiers, à titre gratuit ou onéreux. — V. Hubert, *Die jagdgentze Elsass-Lothringens*, Supplément, p. 7.

**2102.** — Les terrains dépendant de l'administration militaire de l'Empire, ceux qui appartiennent à l'administration des chemins de fer de l'Empire, les forêts de l'Etat et les forêts dont la propriété est indivise entre l'Etat et des particuliers ne tombent pas sous l'application des dispositions qui viennent d'être résumées (L. 7 févr. 1881, art. 1, § 2-1°).

**2103.** — La police de la chasse a été réglementée par la loi du 7 mai 1883. La réunion de trois conditions est exigée pour que l'exercice de la chasse soit licite; il est nécessaire : 1° que le chasseur soit en possession du droit de chasse sur le terrain où s'effectue la recherche et la poursuite du gibier; 2° qu'il soit muni d'un permis de chasse délivré par l'autorité compétente; 3° que le fait ait lieu à une époque de l'année où la chasse n'est pas interdite.

**2104.** — Bien que le gibier soit *res nullius* et devienne, en principe, la propriété de celui qui l'a tué ou mortellement blessé, afin de couper court à toute difficulté entre voisins, la loi défend de poursuivre le gibier blessé ou de s'emparer d'une pièce tombée sur un domaine de chasse appartenant à autrui, sans l'autorisation de celui à qui le droit de chasse appartient (L. de 1883, art. 1, § 2). Le chasseur ne peut donc, sous aucun prétexte, pénétrer sur le terrain de chasse d'autrui, sans le consentement du propriétaire de la chasse, si ce n'est pour rompre ou pour reprendre les chiens à la poursuite d'un animal levé sur la propriété de leur maître. En agissant autrement, il s'exposerait aux peines portées soit par l'art. 292, soit par l'art. 368-10°, C. pén. allemand (V. *suprà*, n. 2076 et 2081), selon qu'il conserverait ou non son attitude de chasse après son introduction sur l'héritage du voisin.

**2105.** — Nul, en dehors des personnes mentionnées au numéro suivant, ne peut chasser s'il n'a obtenu préalablement un permis de chasse. Le permis de chasse est délivré pour une période d'un an comprise entre le 2 février d'une année et le 1er février de l'année suivante. Il est valable pour tout le territoire de l'Alsace-Lorraine. Des permis de chasse complémentaires, valables pour huit jours, peuvent être délivrés aux invités sur la demande du titulaire de la chasse. Ces permis ne peuvent être utilisés que dans l'étendue du domaine de chasse pour lequel ils ont été pris. La demande de permis est adressée au maire d'une commune quelconque, au choix du postulant; elle doit être libellée sur papier timbré. Le permis est délivré par le directeur du cercle ou par le directeur de la police. Les droits à acquitter sont de vingt marks pour les permis ordinaires, et de cinq marks pour les permis complémentaires. Les deux cinquièmes des droits sont versés dans la caisse de la commune où la demande a été formulée; le surplus tombe dans la caisse de l'Alsace-Lorraine. Le chasseur, en chasse, doit toujours être porteur de son permis (L. de 1883, art. 9).

**2106.** — Sont dispensés de l'obligation de se munir d'un permis : 1° les personnes qui chassent sur des fonds de terre attenant à une habitation et entourés d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins; 2° les préposés à la garde des forêts qui, dans l'exercice de leurs fonctions et conformément aux ordres de leurs supérieurs, détruisent du gibier dans des chasses commandées dans le ressort de leur sous-inspection ou dans des battues prescrites par l'administration (L. de 1883, art. 9).

**2107.** — Il est défendu de délivrer un permis : 1° aux mineurs âgés de moins de seize ans et aux personnes de la part desquelles il y a lieu de craindre quelque imprudence dans le maniement des armes à feu, ou qui sont considérées comme pouvant compromettre la sécurité publique; 2° aux personnes privées de leurs droits civiques ou placées sous la surveillance de la haute police. Les mineurs âgés de plus de seize ans peuvent obtenir un permis sur la demande de leur représentant légal ou de leur curateur. Le permis peut être retiré aux personnes frappées ultérieurement d'incapacité ou dont l'incapacité n'a été connue de l'autorité que postérieurement à sa délivrance (L. de 1883, art. 10).

**2108.** — L'administration peut refuser de délivrer un permis : 1° à quiconque n'est pas sujet de l'Empire d'Allemagne; 2° aux individus qui ne peuvent justifier d'aucun moyen d'existence; 3° aux individus condamnés par jugement définitif pour rébellion contre la force publique, vol, détournement, rapine, extorsion, recel, tromperie, contrebande ou fraude en matière de douane, mendicité ou vagabondage, vol forestier, exercice illégal de la chasse ou infraction aux dispositions de l'art. 12, L. 7 mai 1883 (V. *infrà*, n. 2119, etc., à partir du jour où le jugement a acquis l'autorité de la chose jugée et pendant cinq années à partir du moment où la peine prononcée a été subie, remise ou prescrite. Le permis ne peut être refusé à un individu condamné pour délit de contrebande ou pour fraude en matière de douane, qu'autant que le tribunal qui a prononcé la condamnation lui a appliqué une peine privative de la liberté. Le retrait du permis peut être ordonné lorsqu'un fait susceptible de motiver un refus de délivrance se produit ultérieurement, ou lorsqu'un fait de ce genre, antérieur à la délivrance, n'est porté que postérieurement à la connaissance de l'autorité (L. de 1883, art. 11).

**2109.** — La chasse est interdite à partir du 2 février au matin, jusqu'au 23 août au soir de chaque année (L. 11 juill. 1884; *Ann. de lég. étr.*, 14e année, p. 260. Cette interdiction ne concerne pas les bêtes noires (sangliers), les cerfs, les chevreuils (brocards), le grand et le petit coq de bruyères, les oiseaux de passage, les oiseaux migrateurs, les lapins et les animaux nuisibles; toutefois, il est défendu de chasser, avec des chiens, les animaux qui viennent d'être énumérés, à l'exception du grand et du petit coq de bruyères, des oiseaux de passage et des oiseaux migrateurs, pendant la période comprise entre le 2 février et le 23 août. La chasse du chevreuil (brocard) est interdite, à partir du 2 février jusqu'à la fin de mai; celle des oiseaux de passage et des oiseaux migrateurs, du 1er avril à la fin de juin (L. de 1883, art. 3, §§ 1, 2 et 3). Il est défendu de chasser les bécasses, les outardes et cygnes sauvages, ainsi que les oiseaux d'eau ou de marais non considérés comme animaux nuisibles, à l'exception des oies et des canards sauvages, depuis le 1er mai

jusqu'au 30 juin inclusivement; il est défendu de chasser les canards sauvages du 1er avril au 30 juin inclusivement (L. 8 mai 1889; *Ann. de lég. étr.*, 19e année, p. 288). Exceptionnellement, le ministère peut interdire, à raison de circonstances extraordinaires, la chasse en plaine pendant quatorze jours au plus à compter du moment où la chasse cesse d'être prohibée (L. de 1883, art. 3, § 4).

**2110.** — Il est loisible aux directeurs des cercles d'autoriser, en temps prohibé, la capture et le transport du gibier vivant, dans le but de le conserver et d'en favoriser la multiplication (L. de 1883, art. 4, § 2).

**2111.** — Lorsque, par suite de la multiplication excessive du gibier dans une localité ou à raison de toute autre circonstance, il y a lieu de craindre que les cultures ne soient sérieusement endommagées, le directeur du cercle peut, sur la plainte des propriétaires lésés ou menacés, imposer aux titulaires de la chasse l'obligation de détruire le gibier surabondant, même en temps prohibé. Si les titulaires de la chasse négligent de se conformer aux injonctions administratives ou ne s'y conforment pas d'une manière suffisante, il appartient au président du district de prendre les mesures nécessaires. Ce fonctionnaire peut, notamment, permettre aux possesseurs fonciers de détruire le gibier sur leurs terres, dans des conditions déterminées par lui, ou prescrire des battues administratives. Le gibier tué en exécution de ces mesures est mis à la disposition des titulaires de la chasse ou vendu à leur profit. Les frais occasionnés par les battues ordonnées par l'administration sont supportés par les titulaires de la chasse jusqu'à concurrence de la valeur du gibier abattu (L. de 1883, art. 5).

**2112.** — Pendant tout le temps que la chasse d'une espèce de gibier est prohibée, il est interdit d'offrir en vente, de vendre, d'acheter, de transporter ou de colporter ce gibier, sauf pendant les quatorze jours qui suivent celui où la prohibition est devenue effective. Cette interdiction ne concerne pas le gibier transporté ou vendu sur l'ordre de l'administration (L. de 1883, art. 4, § 1).

**2113.** — Tous les modes, moyens et engins de chasse sont autorisés, en principe, à l'exception des lacets, qui ne peuvent être employés que pour la capture des grives. Toutefois, le ministère est investi du droit d'interdire, le conseil de district entendu, la chasse aux chiens courants, à certaines époques et dans certaines régions; il peut, également, interdire l'emploi d'autres modes ou engins de chasse, à l'exception de ceux qui servent, d'ordinaire, à l'exercice normal de la chasse (L. de 1883, art. 7, §§ 2, 3 et 4).

**2114.** — Il est défendu de chasser dans les champs pendant la nuit. Le temps de nuit commence une heure après le coucher du soleil et finit une heure avant son lever (L. de 1883, art. 7, § 1). — V. *suprà*, n. 2078, 2087.

**2115.** — Il est interdit d'employer des armes à feu pour chasser ou pour repousser et effaroucher les bêtes sauvages, sur les terrains enclavés dans les fortifications ou situés dans un rayon de deux cent vingt cinq-mètres au plus à compter des fortifications ou des forts, poudrières et autres établissements du même genre, sous peine d'une amende de 20 à 150 marks ou des arrêts pendant quatre semaines au plus (L. de 1881, art. 11, et L. 1883, art. 18).

**2116.** — On ne considère pas comme un acte de chasse le fait, par les propriétaires, possesseurs ou fermiers, de détruire sur leurs terres les animaux nuisibles. C'est au ministère qu'est confié le soin de dresser la nomenclature des animaux nuisibles, et de déterminer les procédés à employer, ainsi que les conditions dans lesquelles peut s'effectuer cette destruction (L. de 1883, art. 2). Une ordonnance a été rendue sur cet objet, le 16 juill. 1890.

**2117.** — La mise en vente, la vente, le transport et le colportage du gibier (grive exceptée) pris à l'aide de lacets sont défendus. Il est défendu aux aubergistes et marchands d'acheter du gibier tué au moyen de ces engins (L. de 1883, art. 8).

**2118.** — Sont passibles d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 100 marks ou des arrêts pendant trois semaines au plus : 1° ceux qui ont chassé à l'aide de moyens ou d'engins prohibés; 2° les propriétaires, possesseurs ou fermiers qui ont détruit des animaux nuisibles à l'aide de moyens non autorisés; 3° les individus, qui, sans en avoir le droit, détiennent des engins prohibés. La confiscation des appareils ou engins prohibés doit, en outre, être prononcée, sans qu'il y ait à distinguer s'ils appartiennent ou non au prévenu (L. de 1883, art. 12).

**2119.** — Une amende de soixante marks ou la peine des arrêts pendant quatorze jours au plus peut être infligée : 1° à ceux qui contreviennent aux ordonnances prises en exécution de la loi sur la police de la chasse, sauf l'application de pénalités plus rigoureuses, s'il y a lieu; 2° à ceux qui, sans y être autorisés, se livrent à la chasse pendant qu'elle est fermée, ou chassent en plaine au mépris de la défense faite par la loi ou par le ministère (V. *suprà*, n. 2108); 3° à ceux qui mettent en vente, vendent, transportent ou colportent du gibier pendant le temps où la chasse en est défendue; 4° à ceux qui mettent en vente, vendent, transportent ou colportent du gibier pris à l'aide de lacets. Dans ces deux derniers cas, le gibier doit être confisqué (L. de 1883, art. 13).

**2120.** — Une amende de soixante marks au plus est encourue par celui qui se livre à la chasse sans avoir obtenu un permis, ou qui laisse des chiens courants ou autres, placés sous sa surveillance, rechercher ou poursuivre le gibier sur le terrain de chasse d'autrui sans le consentement de l'ayant-droit. Dans le premier cas, le prévenu, outre l'amende, est tenu de payer les droits fixés pour la délivrance du permis (L. de 1883, art. 14).

**2121.** — En cas de récidive, l'amende peut être portée au double du maximum fixé. Il y a récidive lorsque la même personne, après avoir été condamnée à raison d'un délit de chasse par un jugement devenu définitif, commet, de nouveau, un délit du même genre, dans les deux années qui suivent la condamnation (L. de 1883, art. 16).

**2122.** — Tout chasseur qui se met en chasse sans être porteur de son permis, s'expose à une amende pouvant s'élever jusqu'à trois marks (L. de 1883, art. 15).

**2123.** — B. *Grand-Duché de Bade.* — Le droit de chasse, dans le Grand-duché de Bade, est régi par la loi du 2 déc. 1850, modifiée assez profondément par une loi du 29 avr. 1886. — — V. F. Daguin, *Loi du Grand-Duché de Bade traduite et annotée*, p. 5 à 7; Warnkonig, *Die Grossherzoglischen badischer Gesetze über die Ausübung der Jagd und Fischerei;* Schenkel, *Das badische Jagdrecht.*

**2124.** — En principe, le droit de chasse est attaché à la propriété du sol. Il ne peut en être détaché à titre de servitude (art. 1; V. *suprà*, n. 88 et s.). Toutefois, lorsque l'ensemble des droits utiles a été transféré à un tiers, par suite d'un démembrement de la propriété, notamment par suite de la constitution d'un usufruit, le tiers acquiert le droit de chasse (Arr. du ministre de l'Intérieur, du 28 févr. 1851). Mais il est permis, dans l'acte de démembrement, de stipuler la réserve du droit de chasse au profit du propriétaire. — V. Schenkel, *Das badische Jagdrecht*, note 1, sous l'art. 1.

**2125.** — Le droit de chasse emporte, non seulement le droit de rechercher, de poursuivre et de tuer ou de capturer les animaux sauvages, mais encore celui de s'approprier les bois du gibier mort et ceux que met bas, chaque année, le gibier vivant (art. 1, § 3).

**2126.** — Les propriétaires de fonds de terre ayant une contenance de soixante-douze hectares au moins d'un seul tenant sont admis à exercer le droit de chasse, soit personnellement, soit au moyen de préposés ou d'agents, soit enfin par l'entremise de cessionnaires à titre gratuit ou onéreux. Ils peuvent, s'ils le préfèrent, abandonner la chasse à la commune moyennant une part proportionnelle dans le produit de la location. Il importe peu, du reste, pour qu'un propriétaire ait l'exercice exclusif du droit de chasse sur un domaine lui appartenant dans les conditions qui viennent d'être indiquées, que ce domaine soit situé sur une seule commune ou qu'il s'étende sur le territoire de plusieurs communes contiguës. Les chemins et cours d'eau publics qui traversent son héritage n'en rompent pas la continuité (art. 4).

**2127.** — Le propriétaire possédant sur le territoire d'une commune, des pièces de terre disséminées, qui, prises isolément, ont une contenance inférieure à soixante-douze hectares, mais qui, dans leur ensemble, atteignent ou dépassent ce chiffre, peut, en vertu d'un accord amiable intervenu entre lui et le conseil municipal, obtenir le cantonnement, c'est-à-dire se faire attribuer, au lieu de sa part dans le produit de la location desdites pièces, le droit de chasser sur une portion du territoire communal égale en étendue à l'ensemble de ses parcelles (art. 5). — Schenkel, *op. cit.*, note 7, sous l'art. 5.

**2128.** — Il est permis aux propriétaires de parcelles d'une très-faible contenance, enclavées entièrement ou sur la majeure partie de leur contour dans un domaine de soixante-douze hectares au moins d'un seul tenant, de s'entendre avec le propriétaire de ce domaine pour lui louer la chasse de leurs terres. A défaut d'entente, le propriétaire du domaine le plus étendu peut s'adresser au conseil de district pour lui demander de contraindre les propriétaires des enclaves à lui en céder la chasse, moyennant un prix à fixer d'un commun accord ou à faire fixer par la juridiction administrative (art. 6).

**2129.** — La faculté de chasser à l'exclusion de tous autres, ou de faire chasser sur leur propre terrain, est encore réservée aux propriétaires de fonds isolés, au moyen de clôtures ou de toute autre manière, de telle sorte que le gibier ne puisse ni s'en échapper, ni causer des dommages aux propriétés d'autrui. Les propriétaires de fonds ainsi isolés peuvent seuls y chasser ou permettre d'y chasser (art. 7, § 1).

**2130.** — Les pièces de terre d'une contenance inférieure à soixante-douze hectares d'un seul tenant et non entourées de clôtures, situées dans la même circonscription communale, sont louées par la commune, au point de vue de l'exercice de la chasse; la location a lieu, par voie d'adjudication, aux enchères publiques, pour une durée de six années. Le produit de la location est versé dans la caisse municipale et réparti, chaque année, entre les propriétaires intéressés, proportionnellement à l'étendue de leurs terres et déduction faite des frais. Ce produit peut être abandonné à la commune en vertu d'une décision prise par la majorité des propriétaires intéressés, possédant plus de la moitié des terres louées (art. 3). Les établissements publics et les jardins d'agrément restent en dehors de la location (art. 7, § 2). — V. F. Daguin, *op. cit.*, p. 10, note 1, et p. 14, note 5.

**2131.** — Les locataires d'un canton de chasse communal peuvent se faire accompagner ou faire accompagner leur garde-chasse par des invités ayant la capacité requise pour chasser et munis d'un permis de chasse. Il leur est loisible d'accorder à des tiers des autorisations leur permettant de chasser seuls; mais il leur est interdit d'accorder cette faveur moyennant une rétribution ou une participation au paiement du prix de location. D'ailleurs, l'autorisation ne peut être accordée qu'avec l'agrément de l'administration du district (art. 10 *b*).

**2132.** — Il est permis aux personnes qui possèdent, à un titre quelconque, le droit de chasse sur des cantons de chasse contigus, de s'associer pour l'exercice de ce droit, c'est-à-dire de réunir leurs domaines de chasse de telle sorte que chacun des sociétaires puisse chasser sur toute l'étendue des terres de l'association (art. 10 *c*). Lorsque, parmi les cantons de chasse à mettre en commun, il se trouve des cantons loués par des communes, la constitution de l'association ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'administration du district (art. 10 *d*).

**2133.** — Les invités et les sociétaires sont tenus d'exhiber les permissions ou certificats dont ils sont porteurs, à toute réquisition des agents chargés de la police de la chasse (art. 10 *f*).

**2134.** — Il appartient au gouvernement de déterminer, par voie d'ordonnance, quels sont les animaux qui doivent être rangés dans la catégorie des animaux chassables (art. 1, § 4-1°). La liste de ces animaux a été arrêtée par une ordonnance ministérielle du 6 nov. 1886 (art. 1); elle comprend, comme gibier à poil, les cerfs et biches, daims et daines, chevreuils, sangliers, lièvres, renards, blaireaux, martres, putois et chats sauvages; comme gibier à plumes, les grands et petits coqs de bruyères, gélinottes, faisans, perdrix, cailles, pigeons, oies et canards sauvages, grèbes, harles, goëlands, bécasses et vanneaux.

**2135.** — Nul ne peut chasser en rase campagne ou en plein bois, s'il ne lui a été délivré un permis de chasse par l'autorité badoise compétente (art. 11). Les permis obtenus dans d'autres Etats de l'empire d'Allemagne ne sont pas valables dans le Grand-Duché (Schenkel, *op. cit.*, note 3, sous l'art. 11). Un permis n'est pas nécessaire pour chasser dans un enclos.

**2136.** — Le permis de chasse est délivré par l'administration du district; il est valable pour une année commençant le 1er février et finissant le 31 janvier au soir. Les allemands non sujets badois, et même les étrangers peuvent obtenir un permis (Schenkel, *op. cit.*, note 11, sous l'art. 14). Les sujets allemands non badois, qui sont en possession d'un permis délivré, pour une année, par une autorité publique allemande étrangère au Grand-Duché et non périmé, peuvent obtenir la délivrance de permis valables pendant une semaine. Les droits à acquitter sont de vingt marks, pour les permis d'une année, et de cinq marks, pour ceux d'une semaine (art. 12).

**2137.** — Il est défendu de délivrer un permis : 1° aux mineurs, à moins que leur père ou tuteur ne le demande pour eux; 2° aux interdits et aux personnes pourvues d'un conseil judiciaire; 3° aux individus privés de leurs droits civiques ou qu'une décision judiciaire a permis de placer sous la surveillance de la police (dans ce dernier cas, l'incapacité subsiste pendant cinq ans à partir du jour où la peine principale a été subie, prescrite ou remise); 4° aux individus condamnés à une peine privative de liberté pour assassinat, résistance à l'autorité publique avec lésions corporelles, dol, rapine, détournement, extorsion, recel, tromperie, mendicité, vagabondage, ou pour pratique habituelle de braconnage, pendant cinq années après que la peine a été subie, prescrite ou remise; 5° aux personnes secourues comme indigentes, par les caisses publiques ou par les établissements de bienfaisance locaux (art. 13).

**2138.** — L'administration peut refuser de délivrer un permis; 1° aux personnes qui sont dans l'impossibilité de justifier de leurs moyens d'existence ou auxquelles il paraît dangereux de laisser manier des armes à feu; 2° aux individus condamnés à une peine pécuniaire ou privative de liberté pour homicide volontaire (sauf dans le cas prévu par l'art. 411, C. pén.), pour résistance à l'autorité publique (à moins qu'il ne s'agisse du fait prévu par l'art. 118 du même Code), pour vol forestier, pour dommage forestier, pour délit de chasse (sauf dans le cas prévu par l'art. 294 du même Code), pour contravention aux dispositions relatives à la police de la chasse, par application de l'art. 23, L. 29 avr. 1886, ainsi qu'aux individus condamnés à une peine privative de liberté pour infraction aux lois douanières, et ce, pendant cinq ans après que la peine a été subie, prescrite ou remise (art. 14). Lorsqu'un fait de nature à rendre obligatoire ou facultatif le refus de permis vient à se produire ou à être connu de l'administration postérieurement à la délivrance du permis, celui-ci peut ou doit être retiré, suivant les cas (art. 15).

**2139.** — Il est défendu à un chasseur de pénétrer sur le terrain d'autrui, sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse, pour y suivre une pièce de gibier qu'il a levée sur son propre terrain, ou pour y ramener une pièce qui est venue y mourir. Le gibier appartient à l'ayant-droit à la chasse, sur le terrain duquel il est trouvé mort ou blessé (art. 16).

**2140.** — Certaines espèces de mammifères et d'oiseaux ont été l'objet de mesures destinées à favoriser leur reproduction. C'est ainsi qu'il est interdit de chasser : 1° les cerfs et daims, du 1er février au 31 mai inclusivement; 2° les biches et daines, du 1er février au 30 septembre inclusivement; 3° le chevreuil, du 1er février au 31 mars inclusivement; 4° la chevrette, du 1er février au 30 septembre inclusivement; 5° le lièvre, du 1er février au 23 août inclusivement; 6° le mâle du grand et du petit coq de bruyères, du 1er juin au 15 août inclusivement; 7° la femelle du grand et du petit coq de bruyères, pendant toute l'année; 8° les faisans, gélinottes et cailles, du 1er février au 23 août inclusivement; 9° les perdrix, du 1er février au 23 août inclusivement; 10° les canards, du 1er avril au 30 juin inclusivement; 11° les bécasses et les autres oiseaux de marais et d'eau, à l'exception du héron cendré du 1er mai au 30 juin inclusivement. Toutes les autres espèces d'animaux sauvages peuvent être chassées pendant toute l'année (art. 17). Les œufs de vanneau et de mouette peuvent être recueillis par l'ayant-droit à la chasse jusqu'au 30 avril inclusivement (art. 18 *c*). A partir du quinzième jour qui suit celui où la chasse d'une espèce de gibier est prohibée et pendant tout le temps que dure cette prohibition, il est interdit de transporter, exposer, mettre en vente, vendre ou acheter pour revendre le gibier dont la chasse est défendue (art. 18 *d*). Les dispositions concernant le temps pendant lequel il est défendu de chasser certaines espèces, et celle relative à la vente et au transport du gibier en temps prohibé ne s'appliquent pas aux animaux vivant sur un fonds entouré d'une clôture suffisante pour l'isoler complètement des fonds voisins, sauf les mesures qui peuvent être prises, par voie d'ordonnance, pour réglementer le transport et la vente de ces animaux (art. 18 *e*).

**2141.** — Il est interdit d'employer des lacets ou autres engins, tels que panneaux, trappes, filets, hameçons pour pren-

dre les oiseaux d'eau, pour capturer les animaux sauvages en faveur desquels il a été établi un temps de protection (V. le n° précédent); cette interdiction peut être étendue, par voie d'ordonnance, à d'autres espèces (art. 18). Il est également interdit de chasser à l'aide de chiens courants, notamment à l'aide de briquets (art. 18).

**2142.** — Les battues sont interdites les dimanches et fêtes. Les personnes qui veulent se livrer à la chasse pendant ces mêmes jours, ne peuvent le faire qu'à la condition de ne pas troubler le service divin (Ord. grand-ducale du 12 mars 1869 et ord. modificative du 20 nov. 1879).

**2143.** — Les dégâts causés par le gibier vivant sur un fonds ouvert, ne donnent lieu à aucune indemnité, sauf stipulation contraire. En revanche, le propriétaire d'un domaine clos est responsable des dommages causés par le gibier qui vient à s'échapper de ce domaine en forçant la clôture. Il est tenu, en outre, de réparer les brèches ayant servi au passage des animaux, dans un délai qui lui est imparti par l'autorité de police du district; s'il néglige de se conformer aux prescriptions de l'administration sur ce point, celle-ci peut prendre des mesures pour faire opérer la destruction partielle du gibier dans l'intérieur de l'enclos (art. 21).

**2144.** — Le gouvernement est investi du pouvoir de déterminer les conditions dans lesquelles les intéressés sont autorisés à détruire les animaux nuisibles vivant à l'état sauvage, et les procédés de destruction à employer (art. 1, § 4-2°). L'ordonnance ministérielle du 6 nov. 1886 (art. 2) a arrêté ainsi qu'il suit la liste des animaux nuisibles : 1° animaux nuisibles susceptibles d'être chassés : sangliers, blaireaux, martres, putois, chats sauvages; 2° animaux nuisibles non susceptibles d'être chassés : lapins, belettes, loutres, écureuils, aigles, faucons, éperviers, milans, buses, grands-ducs, corbeaux, pies, piesgrièches, geais, martins-pêcheurs, hérons et cormorans. Il est permis aux intéressés (propriétaire, usufruitier, fermier) de disposer des mues, filets et poteaux surmontés de fers pour capturer les oiseaux nuisibles; les nids et œufs de ces oiseaux peuvent être détruits (Ord. 6 nov. 1886, art. 4). La destruction des animaux nuisibles peut avoir lieu à l'aide de filets, fosses ou trappes; les terriers peuvent être défoncés ou enfumés; enfin, l'emploi des bourses et des furets pour la capture des lapins est autorisé (*Ibid.*, art. 5). L'ayant-droit à la chasse est autorisé à tuer ou à faire tuer les chats domestiques trouvés à plus de cinq cents mètres de l'habitation la plus rapprochée (L. 2 déc. 1850, art. 18 *b*).

**2145.** — En cas de multiplication excessive du gibier ou de dommage imminent pour une propriété par suite de la surabondance du gibier, l'administration du district est tenue, sur la plainte des propriétaires intéressés, de prendre des mesures pour assurer la diminution du nombre des animaux sauvages; elle peut, notamment, permettre aux ayants-droit de chasser pendant le temps où la chasse est interdite, ou même les inviter à le faire (même loi, art. 19). D'ailleurs, le propriétaire, possesseur ou fermier a toujours le droit d'écarter, en tout temps, le gibier de son fonds, sauf à l'aide de chiens, et à le tenir éloigné au moyen d'appareils établis à demeure (*Ibid.*, art. 20). — V. Schenkel, *op. cit.*, note 5, sous l'art. 19, et note 1, sous l'art. 20.

**2146.** — Est passible d'une amende de cinq à cinquante marks : 1° celui qui chasse sans être porteur de son permis de chasse; 2° celui qui se fait accompagner ou qui fait accompagner son garde-chasse par des personnes ne possédant pas de permis ou non munies de leur permis, ou qui accorde la permission de chasser isolément à des personnes ne possédant pas de permis; 3° celui qui chasse isolément, à titre d'invité, sur un canton de chasse communal, ou, comme membre d'une association de chasse, sur une partie du domaine de chasse de l'association où il n'a pas déjà le droit de chasser en qualité de propriétaire ou de locataire, sans avoir obtenu l'autorisation prescrite par la loi; 4° l'invité ou le sociétaire, qui, chassant isolément, néglige de porter sur lui la permission ou le certificat requis, ou qui refuse d'exhiber cette pièce, sur la réquisition des agents chargés de la police de la chasse; 5° l'ayant-droit à la chasse qui enlève, en temps prohibé, des œufs de vanneau ou de mouette; 6° celui qui contrevient aux dispositions des ordonnances concernant la destruction des animaux nuisibles (L. 2 déc. 1850, art. 21).

**2147.** — Une amende de vingt à cent-cinquante marks est infligée : 1° à quiconque chasse sans avoir obtenu un permis; 2° ou remet son permis à un tiers pour s'en servir; 3° ou se sert d'un permis qui n'a pas été délivré à son nom, qui est périmé, ou qui lui a été retiré; 4° ou contrevient aux dispositions de la loi sur la chasse ou des ordonnances rendues pour son exécution : *a*) en se servant de lacets ou autres engins pour capturer le gibier; *b*) en chassant à l'aide de chiens courants; *c*) en tuant ou capturant du gibier pendant le temps où la chasse en est prohibée; *d*) en transportant, exposant, mettant en vente, vendant ou achetant pour le revendre, du gibier en temps prohibé ou sans tenir compte des mesures prescrites à ce sujet. Les engins transportés par le délinquant ou dont il s'est servi, dans le cas prévu par le n° 1, les lacets et autres engins employés, dans le cas prévu par le n° 4, *litt. a.*, les chiens courants, dans le cas prévu par le n° 4, *litt. b.*, et le gibier doivent être confisqués, soit qu'ils appartiennent à l'auteur du délit ou à d'autres personnes (L. 2 déc. 1850, art. 23).

**2148.** — C. *Bavière.* — Tout propriétaire foncier a la jouissance du droit de chasse sur son terrain. Le droit de chasse existant, à l'état de servitude réelle ou personnelle, sur le terrain d'autrui, demeure supprimé, et il est interdit de consentir, à l'avenir, de semblables servitudes (L. 30 mars 1850 sur l'exercice de la chasse, art. 1).

**2149.** — Mais si le propriétaire du sol a la jouissance du droit de chasse, il ne peut exercer ce droit que : 1° dans les cours et jardins attenant à une habitation et entourés d'une clôture continue ou isolés d'une façon complète; 2° sur les terrains clos par un mur, un treillage continu ou une haie épaisse, et munis de portes fermant (les haies servant seulement à empêcher le passage des bestiaux pâturant ne sont pas considérées comme une clôture suffisante); 3° sur les domaines d'un seul tenant ayant une contenance de deux cent quarante journaux bavarois au moins, dans le plat pays, ou de quatre cents journaux au moins dans la haute montagne (c'est-à-dire dans la partie des montagnes impropres à la culture (Fessmann, *Die Jagdgesetze für das Königreich Bayern*, p. 8, note 2); 4° sur les lacs ou étangs ayant une superficie de cinquante journaux au moins. Un domaine n'en est pas moins considéré comme étant d'un seul tenant, pour être coupé par des routes ou chemins, ou par des cours d'eau (L. 30 mars 1850, art. 2). Dans les divers cas qui viennent d'être énumérés, il est loisible au propriétaire de chasser lui-même ou de céder son droit à un tiers. Le propriétaire d'un fonds se trouvant dans les conditions qui viennent d'être indiquées, peut exiger que le droit de chasse lui soit attribué, en échange d'une indemnité payée par lui, sur les terrains ouverts qui ne lui appartiennent pas, mais qui sont enclavés dans son propre domaine, lorsque la contenance en est inférieure à deux cent quarante ou à quatre cents journaux, suivant les cas (*Ibid.*, art. 3).

**2150.** — Les pièces de terre qui ne se trouvent pas dans les conditions mentionnées au numéro précédent, sont louées par la commune, au nom et pour le compte des propriétaires (L. 30 mars 1850, art. 4). Les propriétaires ayant personnellement l'exercice du droit de chasse sur leurs domaines, peuvent y renoncer, et faire comprendre ces domaines dans la location (*Ibid.*, art. 6). L'ensemble des terres ainsi louées forme, en principe, un canton de chasse par commune (*Ibid.*, art. 5).

**2151.** — La location est faite par les soins de l'administration municipale; en général, elle a lieu par voie d'adjudication aux enchères publiques (L. 30 mars 1850, art. 7). Le prix de location est versé dans la caisse municipale et partagé entre les propriétaires, au prorata de l'étendue de leurs propriétés respectives (*Ibid.*, art. 8). Les propriétaires peuvent, si bon leur semble, au lieu de toucher la part qui leur revient, l'abandonner à la commune.

**2152.** — Aucun canton de chasse ne peut être loué à plus de trois locataires. Il est permis aux locataires de chasse et aux propriétaires ayant qualité pour chasser sur leurs terres de faire exercer leurs droits par des chasseurs commissionnés à cet effet. Il leur est également permis de se faire accompagner à la chasse par des personnes munies d'un permis de chasse; la même faculté appartient aux chasseurs commissionnés (L. 30 mars 1850, art. 10). Le droit au bail ne peut être cédé par un des locataires qu'avec l'autorisation de la commune et l'agrément des autres cofermiers (*Ibid.*, art. 12).

**2153.** — Les communes sont autorisées exceptionnellement à faire exercer la chasse pour leur compte par trois habitants remplissant les conditions requises pour pouvoir obtenir un permis de chasse : 1° sur les domaines qu'elles possèdent à titre

de propriété et dont la contenance est de deux cent quarante journaux au moins d'un seul tenant, dans le plat pays, ou de quatre cents journaux au moins d'un seul tenant, dans la haute montagne; 2° lorsque l'adjudication n'a donné aucun résultat; 3° lorsqu'aucune offre n'a atteint la mise à prix fixée par l'administration municipale (L 30 mars 1850, art. 11).

**2154.** — Quiconque veut chasser, en qualité de propriétaire, de locataire ou d'invité, doit obtenir préalablement un permis de chasse de l'autorité compétente (L. 30 mars 1850, art. 14). Le permis est délivré par l'autorité de police du district et donne lieu à la perception d'un droit de huit florins (24 marks), dont le tiers est attribué à l'Etat et les deux autres tiers sont versés dans la caisse des pauvres du district dans lequel réside l'impétrant; des permis spéciaux sont délivrés gratuitement au personnel chargé de la police de la chasse ou de la surveillance forestière. Le titulaire d'un permis qui vient à l'égarer, peut en obtenir un duplicata moyennant l'acquittement d'une taxe supplémentaire de 15 kreutzers (Rescrit du ministère des Finances, 19 avr. 1850). La loi ne contenant aucune restriction relativement aux étrangers, on doit en conclure qu'il leur est possible, comme aux bavarois, d'obtenir la délivrance d'un permis de chasse. — V. Fessmann, *op. cit.*, p. 39, note sous l'art. 15.

**2155.** — Le permis de chasse est délivré pour une année; il est valable dans tout le royaume (L. 30 mars 1850, art. 16). Par exception, les permis délivrés gratuitement aux agents chargés de la police de la chasse ou de la surveillance des bois, sont valables seulement dans l'étendue du domaine confié aux soins de ces agents (*Ibid.*, art. 15, § 2).

**2156.** — Le permis doit être refusé : 1° aux interdits pour cause de démence et aux personnes notoirement atteintes d'aliénation mentale; 2° aux individus placés sous la surveillance de la police; 3° aux personnes secourues, à raison de leur indigence, par la caisse municipale ou par la caisse d'une fondation ou d'un établissement public; 4° à tout individu condamné pour crime ou pour délit de faux, de tromperie, de vol ou de détournement (L. 30 mars 1850, art. 18).

**2157.** — Le permis peut être refusé : 1° aux mineurs et aux prodigues en curatelle; 2° aux individus condamnés pour mendicité, pour délit de chasse ou pour avoir, méchamment ou par vengeance, endommagé des arbres, des récoltes en tuyau ou des plantations; 3° aux individus condamnés pour avoir commis un homicide ou fait des blessures par imprudence, au moyen d'armes à feu, ou pour avoir volontairement occasionné des lésions corporelles à autrui, par un délit commis de la même manière; 4° aux individus condamnés pour avoir compromis la sécurité des personnes, en se faisant justice à eux-mêmes ou en violant la paix domestique; 5° aux garçons ouvriers, aux domestiques et aux personnes occupant une situation analogue (L. 30 mars 1850, art. 19).

**2158.** — L'autorité de police du district peut ou doit ordonner le retrait du permis, lorsque le titulaire est frappé, ultérieurement, d'une des incapacités prévues soit par l'art. 18, soit par l'art. 19 de la loi sur l'exercice de la chasse, ou lorsque l'existence antérieure d'une de ces incapacités est révélée à l'administration après la délivrance du permis (L. 30 mars 1850, art. 20).

**2159.** — La chasse est interdite à certaines époques de l'année, afin de permettre au gibier de se reproduire en sécurité. Ces périodes varient avec les différentes espèces. Il est défendu de chasser les cerfs, du 15 octobre au 24 juin, les vieux cerfs et les faons, du 6 janvier au 15 septembre, les daims, du 30 octobre au 24 juin, les daines, du 6 janvier au 1er octobre, les chamois, du 30 novembre au 25 juillet; les chevreuils, du 2 février au 1er juin, les lièvres, dans les bois, du 2 février au 15 septembre, les blaireaux, du 1er janvier au 15 septembre, les castors, du 2 février au 1er octobre, les marmottes, du 31 octobre au 15 août, les faisans, du 1er mars au 1er septembre, les grands et petits coqs de bruyères, du 2 février au 1er août, les gélinottes, lagopèdes et perdrix rouges, du 2 février au 1er août, les canards sauvages, du 1er mars au 30 juin, les bécasses et bécassines, du 15 avril au 1er juillet, ou, dans les hautes montagnes, du 1er mai au 1er juillet, le gibier à plumes nichant dans les marais, ainsi que les pigeons sauvages, les litornes et les grives, du 1er avril au 1er juin (Ordonn. royale, 5 oct. 1863, art. 3). Il est défendu, en tout temps, de tuer ou de capturer les faons de chevrette, chevrillards et faons de chamois, ainsi que les femelles du grand et du petit coq de bruyères (*Ibid.*, art. 4). La chasse en plaine des lièvres, perdrix, cailles et alouettes est fermée à partir du 2 février. L'époque de l'ouverture de cette chasse est fixée, chaque année, par la régence de cercle, pour l'étendue de sa circonscription, à une date comprise entre le 15 août et le 15 septembre. Dans ces limites, la chasse du lièvre peut être ouverte à une date plus reculée que celle du gibier à plumes (*Ibid.*, art. 6). La mise en vente du gibier est permise pendant quatorze jours à compter de l'époque à partir de laquelle la chasse est défendue (*Ibid.*, art. 11).

**2160.** — Il est également interdit, de la manière la plus absolue, de tuer ou de capturer les perdrix, lorsque la neige couvre le sol (Ordonn. 5 oct. 1863, art. 9).

**2161.** — Les animaux carnassiers, ainsi que le gibier à poil ou à plumes, en faveur duquel aucune mesure de protection n'est établie, peuvent être tués et vendus en tout temps (Ordonn. 5 oct. 1863, art. 12, § 2).

**2162.** — Les dispositions relatives à la clôture de la chasse ou à la défense de tuer ou de capturer certaines espèces, à des époques déterminées, ne s'appliquent ni aux parcs, ni aux faisanderies (Ordonn. 5 oct. 1863, art. 12, § 1).

**2163.** — Les ayants-droit à la chasse peuvent être autorisés sur leur demande, par l'autorité de police du district, à tuer des levrauts, pour leurs besoins personnels, pendant le temps où la chasse du lièvre est défendue, dans les cantons de chasse entourés de clôture, pourvu que l'opération puisse avoir lieu sans porter dommage aux cultures et sans compromettre le repeuplement du canton (Ord. 5 oct. 1863, art. 7).

**2164.** — Les ayants-droit à la chasse ne sont pas autorisés, par le fait de l'ouverture de la chasse en plaine, à pénétrer dans les champs non encore dépouillés de leurs récoltes ou dans les vignes non encore vendangées. En revanche, il leur est permis de passer dans les prairies et les champs de trèfle, de pommes de terre, de choux ou de betteraves, sauf à indemniser, s'il y a lieu, le propriétaire, du dommage causé (Ord. 5 oct. 1863, art. 8).

**2165.** — Il est défendu d'employer, pour poursuivre le gibier, des chiens courants de haut pied, comme aussi de se servir de fulmi-coton ou d'appâts empoisonnés. Il est pareillement interdit de tendre des trappes ou traquenards, ou de poser des lacets, si ce n'est pour capturer les oiseaux de passage (Ord. 5 oct. 1863, art. 14). Il n'est permis d'employer que des armes à feu chargées à balle pour la chasse du cerf, du daim et du chamois (*Ibid.*, art. 15).

**2166.** — Les battues au clair de lune sont prohibées; il en est de même des battues au bois, pendant les mois d'avril, mai et juin (Ord. 5 oct. 1863, art. 13). Ce genre de chasse est également interdit, les dimanches et jours de fête (Ord. 30 juill. 1862).

**2167.** — Les chiens errants trouvés sur un domaine de chasse, peuvent être tués par l'ayant-droit à la chasse ou par ses préposés (Ord. 5 oct. 1863, art. 17).

**2168.** — Une amende de quinze florins (45 marks) au maximum est encourue par : 1° ceux qui chassent sans avoir obtenu préalablement un permis ou après que leur permis est périmé; 2° les individus en possession d'un permis régulier, qui chassent sans en être porteurs; 3° le titulaire d'un permis qui le prête à un tiers pour en faire usage; 4° le chasseur qui refuse de présenter ou de remettre, s'il y a lieu, son permis aux agents chargés de la police de la chasse; 5° ceux qui contreviennent aux dispositions des ordonnances relatives à la police de la chasse; 6° ceux qui chassent sur le terrain de chasse d'autrui sans être accompagnés de l'ayant-droit, ou sans être porteurs d'une permission écrite, signée de lui. En cas de chasse sans permis ou de prêt frauduleux d'un permis à un tiers, le contrevenant doit, en outre, être condamné au paiement d'une somme équivalente au prix du permis de chasse (L. 26 déc. 1871, relative à l'introduction du C. pén. allemand en Bavière, art. 2, n. 9). Le chasseur qui cause des dégâts, en pénétrant dans des champs non dépouillés de leurs fruits ou dans des vignes non vendangées, ou qui endommage des plantations forestières, est passible d'une amende de quinze florins (45 marks) au maximum, sans préjudice des réparations civiles auxquelles il peut être condamné (L. 30 mars 1850, art. 13).

**2169.** — Il est de principe, en Bavière, qu'une indemnité est due pour dommages causés par le gibier aux proprétés immobilières d'autrui et à leurs produits naturels. Une loi du 15 juin 1850 a réglementé la responsabilité civile encourue en pareil cas. Sont responsables : 1° le propriétaire du fonds lorsqu'il

exerce personnellement le droit de chasse conformément à l'art. 3, L. 30 mars 1850; 2° l'ensemble des propriétaires dont les terres sont louées par l'entremise de la commune, ou sur les terres desquels la chasse est exercée pour le compte commun (L. 15 juin 1850, art. 1).

**2170.** — Il suffit qu'un préjudice effectif ait été causé à autrui pour qu'il y ait lieu d'accorder des dommages-intérêts. On n'a pas à se préoccuper de savoir si les dommages ont pour cause la surabondance du gibier, provenant de ce qu'il a été trop ménagé, ou d'une faute imputable aux propriétaires responsables ou aux chasseurs (L. 15 juin 1850, art. 4). Les dommages causés par le gibier à plumes ne donnent lieu à aucune indemnité (*Ibid.*, art. 6). La demande en dommages-intérêts est portée devant les tribunaux ordinaires (*Ibid.*, art. 9).

**2171.** — D. *Prusse.* — Aux termes de l'art. 1, L. 7 mars 1850, le droit de chasse est une dépendance du droit de propriété; mais le propriétaire n'est admis à l'exercer par lui-même que sur : 1° les fonds situés sur le territoire d'une même commune ou de communes contiguës, et comprenant au moins trois cents journaux de terres cultivables ou de bois d'un seul tenant (les chemins et cours d'eau qui traversent un fonds n'en interrompent pas la continuité); 2° les fonds clos d'une manière permanente et complète (c'est à l'administrateur du cercle qu'il appartient d'indiquer quelles sont les clôtures suffisantes); 3° les lacs, les étangs destinés à la pêche et les îles formant, à elles seules, un domaine (L. 7 mars 1850, art. 2). Lorsqu'un domaine du genre de ceux qui viennent d'être mentionnés appartient par indivis à plus de trois propriétaires, ceux-ci doivent s'entendre pour faire exercer la chasse par trois d'entre eux au maximum; ils peuvent, s'ils le préfèrent, s'abstenir de chasser, commettre un agent pour pratiquer la chasse pour leur compte ou céder leurs droits à un tiers au moyen d'une location. Les communes et les corporations, en pareil cas, n'ont que le choix entre deux alternatives, louer la chasse de leurs propriétés ou en jouir par l'entremise d'un chasseur commis à cet effet (*Ibid.*, art. 3). La chasse sur les fonds entourés totalement ou sur la plus grande partie de leur contour, par une forêt de plus de trois cents journaux d'un seul tenant, formant un seul domaine, est attribuée, moyennant une indemnité, au propriétaire de la forêt, à moins qu'il ne s'agisse d'un fonds sur lequel le propriétaire a l'exercice personnel du droit de chasse (*Ibid.*, art. 7).

**2172.** — Toutes les pièces de terre comprises dans une même circonscription communale et sur lesquelles les propriétaires ne sont pas admis à exercer personnellement le droit de chasse, sont groupées de manière à former un canton de chasse. Les autorités municipales de communes voisines peuvent s'entendre pour réunir ensemble le territoire de leurs communes respectives ou une partie de ce territoire, afin de constituer un canton de chasse commun. Le territoire d'une commune peut être divisé par la municipalité, avec l'agrément de l'autorité chargée de la tutelle administrative, en plusieurs cantons de chasse, de trois cents journaux au moins chacun. Les propriétaires ayant l'exercice personnel de la chasse peuvent demander que leurs terres soient comprises dans le canton de chasse communal (L. 7 mars 1850, art. 4).

**2173.** — Tout propriétaire d'une habitation rurale isolée est autorisé à faire distraire du canton de chasse communal les terres d'un seul tenant qui entourent complètement ou en partie son habitation, et qui ne sont pas entremêlées avec d'autres propriétés, alors même que ces terres ne rentreraient pas dans la catégorie de celles sur lesquelles le propriétaire a l'exercice personnel du droit de chasse (L. 7 mars 1850, art. 5).

**2174.** — Trois partis sont ouverts à l'autorité municipale en ce qui concerne le canton ou les cantons de chasse communaux; elle peut : 1° décider que personne n'y chassera; 2° y faire pratiquer la chasse, pour le compte des propriétaires intéressés, par un chasseur commissionné dans ce but; 3° en louer la chasse par adjudication publique ou de gré à gré. Les baux ne peuvent être consentis pour moins de trois ans, ni pour plus de douze ans (L. 7 mars 1850, art. 10). Le montant des fermages ou le produit de la vente du gibier tué par le chasseur commissionné, est versé dans la caisse municipale et réparti, déduction faite des frais, entre les propriétaires, au prorata de l'étendue de leurs propriétés respectives (*Ibid.*, art. 11). La chasse d'un canton ne peut, à peine de nullité, être affermée à plus de trois personnes. Les étrangers peuvent être admis comme locataires, à la condition d'être agréés par l'autorité chargée de la tutelle administrative. La sous-location ne peut avoir lieu que du consentement du bailleur (*Ibid.*, art. 12).

**2175.** — Le locataire d'un canton communal, de même que les propriétaires ayant personnellement l'exercice du droit de chasse, sont en droit de commissionner des chasseurs pour chasser en leurs lieu et place (L. 7 mars 1850, art. 13).

**2176.** — Toute personne désireuse de se livrer à la chasse doit, au préalable, obtenir la délivrance d'un permis de chasse. Le permis est délivré par l'administrateur du cercle du domicile de l'impétrant, dans les cercles ruraux, par l'autorité chargée de la police locale dans les cercles urbains. Il est valable pour une année et pour tout le royaume. Les étrangers peuvent obtenir un permis, en se faisant cautionner par un sujet prussien; la demande, en ce cas, est adressée à l'administrateur du cercle de la résidence de la caution (L. 7 mars 1850, art. 14). En vertu d'une loi du 9 mars 1868, les permis délivrés dans les provinces de Hanovre, de Hesse-Nassau et de Schleswig-Holstein sont valables dans les autres provinces prussiennes et réciproquement. — V. Dalcke, *Das preussische Jagdrecht*, p. 7.

**2177.** — Le prix du permis varie selon les provinces. Dans les provinces qui faisaient partie du royaume en 1850 et dans le Schleswig-Holstein, il est de trois marks (L. 7 mars 1850, art. 14); il est également de trois marks dans l'ancien duché de Nassau (L. 30 mars 1867, art. 16); il est de sept marks cinquante pfennigs, dans la partie de la province de Hesse-Nassau formée de l'ancienne Hesse électorale et dans le ressort de l'ancienne ville libre de Francfort-sur-le-Mein (L. 26 févr. 1870); de six marks, dans l'ancien duché de Lauenbourg (L. 17 juill. 1872, art. 17); de neuf marks, dans la province de Hanovre (L. 11 mars 1859, art. 21); de huit marks cinquante pfennigs, dans la principauté de Hohenzollern (L. 17 mars 1873). — V. Dalcke, *op. cit.*, p. 50.

**2178.** — L'administrateur est tenu de refuser un permis de chasse : 1° aux personnes auxquelles il serait dangereux de laisser manier des armes à feu, ou qui seraient capables de mettre en péril la sécurité publique; 2° aux condamnés privés du droit de port d'armes par une décision judiciaire, ainsi qu'aux individus placés sous la surveillance de la police ou auxquels le droit de porter la cocarde nationale a été enlevé (L. 7 mars 1850, art. 15, § 1).

**2179.** — Le permis peut être refusé, mais pendant cinq années seulement après l'expiration de la peine, à ceux qui ont été condamnés pour délit forestier, pour délit de chasse ou pour mauvais usage d'une arme à feu (L. 7 mars 1850, art. 15, § 2).

**2180.** — On a reconnu, en Prusse comme ailleurs, la nécessité d'interdire la chasse des animaux utiles, à certaines époques de l'année, afin de favoriser leur reproduction. Les périodes pendant lesquelles la chasse est interdite varient avec les différentes espèces. Ces périodes ont été fixées, pour toute la monarchie, à l'exception de la principauté de Hohenzollern, par une loi du 26 févr. 1870. Il est défendu de chasser : 1° l'élan, du 1er décembre à la fin d'août; 2° les cerfs et daims, du 1er mars à la fin de juin; 3° les biches, daims et faons, du 1er février au 15 octobre; 4° le chevreuil, du 1er mars à la fin d'avril; 5° les chevrettes, du 15 décembre au 15 octobre; 6° les faons de chevreuils, pendant toute l'année; 7° le blaireau, du 1er décembre à la fin de septembre; 8° les mâles du grand et petit coq de bruyères, et les coqs faisans, du 1er juin à la fin d'août; 9° les canards, du 1er avril à la fin de juin (l'interdiction peut être levée par l'administration du district pour certains cantons déterminés); 10° les outardes, bécasses, cygnes sauvages et tous les oiseaux de marais et d'eau, à l'exception des oies sauvages et des hérons, du 1er mai à la fin de juin; 11° les perdrix, du 1er décembre à la fin d'août; 12° les femelles du grand et du petit coq de bruyères, les poules faisanes, les gélinottes, les cailles et les lièvres, du 1er février à la fin d'août. Toutes les autres espèces de gibier, notamment les cormorans, plongeons et les harles, peuvent être chassées pendant toute l'année (L. 26 févr. 1870, art. 1).

**2181.** — Dans la principauté de Hohenzollern, les périodes pendant lesquelles la chasse est interdite ont été déterminées de la manière suivante par la loi du 2 mai 1853 : il est défendu de chasser : 1° le cerf, du 1er octobre à la fin de juin; 2° la biche du 1er janvier à la fin de septembre; 3° le daim, du 15 octobre au 15 décembre; 4° la daine, du 1er février au 15 novembre; 5° le chevreuil et le daguet, du 1er février à la fin de juin; 6° la chevrette, pendant toute l'année; 7° le lièvre, du 1er février à la fin d'août; 8° le blaireau, du 1er mars à la fin de septembre; 9° les faisans, les gélinottes et les perdrix, du 1er février au 24 août.

Toutes les autres espèces de gibier peuvent être chassées pendantt oute l'année (L. 2 mai 1853, art. 1). — V. Dalcke, *op. cit.*, p. 80 et 81.

**2182.** — A partir du quinzième jour qui suit l'époque à laquelle la chasse d'une espèce de gibier est prohibée, il est interdit de colporter, ainsi que d'exposer ou de mettre en vente dans les boutiques ou marchés, ou de toute autre manière, le gibier en question, soit entier, soit découpé, mais non encore préparé pour la consommation; il est également interdit, à partir de la même époque, de servir d'intermédiaire pour la vente. L'interdiction subsiste pendant toute la durée du temps prohibé (L. 26 févr. 1870, art. 7).

**2183.** — Il est permis de tuer, en tout temps, le gibier enfermé dans des parcs clos, sans distinction d'espèces; mais il est interdit de vendre ce gibier pendant le temps où la chasse en est prohibée sur les terres non closes (L. 26 févr. 1870, art. 4).

**2184.** — L'administration de district peut, dans l'intérêt des cultures et pour éviter les dommages que le gibier pourrait causer aux récoltes, déterminer, chaque année, par des arrêtés spéciaux, d'autres époques de clôture et d'ouverture que les époques normales, à l'égard des blaireaux, perdrix, femelles des coqs de bruyères, poules faisanes, gélinottes, cailles et lièvres, mais à la condition de les fixer de telle sorte que la clôture n'ait pas lieu plus de quatorze jours avant, ni l'ouverture, plus de quatorze jours après la date fixée par la loi (L. 26 févr. 1870, art. 2). — Dalcke, *op. cit.*, p. 70, note 13.

**2185.** — En principe, tous les modes de chasse sont autorisés (L. 3 oct. 1848, art. 3 et 4). Cependant, il est défendu, en tout temps, de capturer les perdrix, les lièvres et les chevreuils au moyen de collets ou lacets (L. 26 févr. 1870, art. 1). Dans la province de Hanovre, l'usage des lévriers (*Windhunden*) n'est permis qu'à partir du 1[er] octobre jusqu'à la clôture de la chasse; celui des chiens courants (*Bracken*) n'est permis qu'à partir du 15 septembre et même du 1[er] octobre, lorsque l'autorité compétente en a décidé ainsi (L. 11 mars 1859, art. 33). — V. Dalcke, *op. cit.*, p. 61.

**2186.** — Dans les anciennes provinces de la monarchie prussienne, une loi du 7 févr. 1837 a investi l'administration locale du droit d'interdire la chasse, les jours de dimanche et de fête; généralement, l'administration use du droit qui lui est ainsi conféré. Dans la province de Hanovre, la chasse est défendue par la loi, les dimanches et fêtes (L. 11 mars 1859, art. 38); il en est de même dans la circonscription de l'ancienne ville libre de Francfort-sur-le-Mein (art. 36). — V. Dalcke, *op. cit.*, p. 82 et 83.

**2187.** — Tout propriétaire peut, alors même qu'il ne jouirait pas de la faculté de chasser sur ses terres, éloigner le gibier de ses propriétés au moyen de cliquettes, d'épouvantails ou de clôtures. Il est également permis aux propriétaires d'écarter les cerfs, daims et sangliers à l'aide de petits chiens et de chiens de garde ordinaires (L. 7 mars 1850, art. 21).

**2188.** — Lorsque des fonds de terre, situés à proximité de forêts comprises dans un canton de chasse communal, ou enclavés dans une forêt particulière et abandonnés au propriétaire de cette forêt, quant à l'exercice du droit de chasse (V. *suprà*, n. 2171), ont à supporter des dommages considérables par le fait du gibier sortant des bois, l'administrateur du cercle (*Landrath*) peut, sur la réquisition du ou des propriétaires intéressés, enjoindre au locataire de la chasse de détruire le gibier, même à une époque où la chasse en est interdite. Faute par le locataire de se conformer à cette injonction, les personnes lésées peuvent être autorisées à opérer elles-mêmes la destruction, même à l'aide d'armes à feu (L. 7 mars 1850, art. 23).

**2189.** — Le gibier tué en temps prohibé, lorsque la destruction a été autorisée par l'administration locale dans l'intérêt des cultures, peut être mis en vente et vendu; mais le vendeur ou l'intermédiaire est tenu de se munir d'un certificat d'origine délivré par l'autorité locale de police (L. 26 févr. 1870, art. 7, § 2 et art. 3).

**2190.** — Les pénalités qui frappent les infractions aux dispositions législatives concernant la police de la chasse varient suivant la nature de l'acte délictueux et sa gravité. Quiconque chasse sans avoir obtenu un permis encourt, pour chaque contravention, une amende de 15 à 60 marks; quiconque chasse sans être porteur de son permis est passible d'une amende de 15 marks au maximum; quiconque tente, dans le but d'échapper à une condamnation, de se servir d'un permis délivré à un tiers, est passible d'une amende de 15 à 150 marks (L. 7 mars 1850, art. 16). L'emprisonnement est substitué à l'amende pour les condamnés hors d'état de payer l'amende (*Ibid.*, art. 29).

**2191.** — Une amende, calculée d'après le nombre et la nature des pièces tuées ou prises, est infligée à ceux qui tuent ou capturent des animaux sauvages pendant le temps où la chasse en est prohibée, ou qui capturent du gibier au moyen de collets ou lacets (Prusse : L. 26 févr. 1870, art. 5; Hohenzollern : L. 2 mai 1853, art. 2).

**2192.** — La vente, la mise en vente, le colportage et le trafic du gibier non encore préparé pour la consommation, en temps prohibé, sont punis d'une amende de 90 marks au maximum et de la confiscation des pièces mises en vente ou vendues. Le montant de l'amende et le prix du gibier sont versés dans la caisse des pauvres de la commune dans laquelle la contravention a été commise (L. 26 févr. 1870, art. 7).

**2193.** — Il est interdit de chasser dans un rayon de treize cents pas des fortifications sans une autorisation préalable de l'autorité militaire dont dépend la fortification. La contravention à cette défense est punie d'une amende de six à quinze marks (L. 7 mars 1850, art. 28). En cas d'insolvabilité du délinquant, l'emprisonnement est substitué à l'amende (*Ibid.*, art. 29).

**2194.** — Les infractions aux dispositions législatives concernant la police de la chasse ne peuvent plus être poursuivies lorsqu'un délai de trois mois s'est écoulé entre le jour où l'acte délictueux a été commis et celui où le fait a été dénoncé au ministère public ou à l'autorité judiciaire (L. 7 mars 1850, art. 20).

**2195.** — Le principe d'une réparation civile due aux propriétaires dont les récoltes ont été endommagées par le gibier a été introduit récemment en Prusse. La loi du 11 juill. 1891 permet d'accorder des dommages-intérêts aux ayants-droit à la jouissance des terres, mais seulement lorsqu'il s'agit de dégâts imputables aux sangliers, cerfs, élans, daims, chevreuils ou faisans (L. 11 juill. 1891, art. 1). La responsabilité se partage, dans chaque canton de chasse affermé, entre les propriétaires de ce canton, proportionnellement à l'étendue de leurs propriétés respectives (*Ibid.*, art. 2). A l'égard des fonds enclavés dans une forêt particulière de plus de trois cents journaux d'un seul tenant, et dont la contenance est insuffisante pour que le propriétaire soit autorisé à y exercer personnellement le droit de chasse (V. *suprà*, n. 2171), la responsabilité incombe au propriétaire de la forêt (*Ibid.*, art. 3). Il n'est dû aucune indemnité, lorsqu'il est établi que l'intéressé a cultivé d'une certaine façon ou a laissé ses récoltes sur pied au delà de l'époque accoutumée, dans le but d'obtenir des dommages-intérêts (*Ibid.*, art. 4). — V. Berger, *Wildschadengesetz*.

**2196.** — La décision, en cette matière, appartient à l'autorité administrative. C'est le comité de cercle (*Kreisausschuss*) ou, dans les cercles urbains, le comité de district (*Bezirksausschuss*) qui statue en dernier ressort (L. 11 juill. 1891, art. 10).

**2197.** — Il est permis, en tout temps et à toute personne, de détruire les lapins de garenne par tous les procédés possibles, sauf au moyen de collets (L. 11 juill. 1891, art. 15).

**2198.** — E. *Royaume de Saxe.* — La loi du 1[er] déc. 1864, modifiée partiellement par une loi du 22 juill. 1876, régit actuellement la matière dans le royaume de Saxe. — Ritzmann, *Das K. Sächsische Gesetz die Ausübung der Jagd betreffend, mit Erläuterungen*, p. 3 à 5. — V. la traduction de la loi du 22 juill. 1876 dans l'*Ann. de lég. étr.*, 6[e] année, p. 280.

**2199.** — L'art. 1, § 2, L. 1[er] déc. 1864, définit la chasse, l'action de poursuivre, de tuer ou de capturer les mammifères et les oiseaux vivant à l'état de liberté naturelle et que les chasseurs sont dans l'habitude de rechercher pour se les approprier. Les mammifères chassables comprennent notamment les cerfs, daims, chevreuils, sangliers, lièvres, lapins, castors, blaireaux, loutres, renards, martres, putois, belettes, hermines, chats sauvages et écureuils. Les quadrupèdes et oiseaux enfermés dans des parcs entourés de clôtures, dans des faisanderies ou dans les lieux clos, ne sont pas considérés comme gibier et, par suite, ne sont pas susceptibles d'être l'objet d'un acte de chasse (Même loi, art. 1, § 4).

**2200.** — La jouissance du droit de chasse est liée à la propriété du sol, sauf dans le cas où elle est attribuée à des tiers en vertu d'un droit de servitude rétabli conformément aux dispositions de la loi du 25 nov. 1858 et non racheté. L'ayant-droit à la chasse acquiert la propriété du gibier trouvé mort et des bois de cerf tombés dans l'étendue de son domaine (L. 1[er] déc. 1864, art. 1, §§ 1 et 3).

**2201.** — Parmi les personnes à qui la jouissance du droit de chasse appartient, celles-là seulement en ont personnellement l'exercice qui remplissent une des conditions suivantes : 1° qui possèdent, à titre de propriété ou d'usufruit (*Nutzniessung*), un fonds auquel était attaché, antérieurement au 2 mars 1849, le droit de chasser dans sa plénitude ou le droit de chasser certaines espèces de gibier; 2° qui ont recouvré, par application de la loi du 25 nov. 1858, le droit de chasser sur un fonds appartenant à autrui, dans le cas où cette servitude n'a pas été, depuis, l'objet d'un rachat; 3° qui ont la possession ou l'usufruit d'un domaine rural ou forestier d'une contenance de trois cents acres au moins (166 hectares) d'un seul tenant. Dans les deux premières hypothèses qui viennent d'être indiquées, l'intéressé ne peut exercer en personne le droit de chasse qu'autant qu'il s'agit d'un fonds d'une contenance supérieure à cinq acres d'un seul tenant, si le terrain est boisé, ou de plus de trente acres d'un seul tenant, si le terrain n'est pas emplanté en bois. Lorsque l'intéressé est une commune, une classe de personnes faisant partie d'une même commune, ou une corporation, l'exercice personnel de la chasse lui est interdit (L. 1er déc. 1864, art. 3 et 4). Il convient de noter qu'un domaine n'en est pas moins considéré comme étant d'un seul tenant, pour être traversé par des voies ferrées, des chemins ou des cours d'eau, l'Elbe excepté (*Ibid.*, art. 5). Lorsqu'un fonds, sur lequel le propriétaire ou l'usufruitier n'est pas admis à pratiquer la chasse en personne, est entouré complètement ou sur la plus grande partie de son contour par un domaine de chasse de plus de cinq cents acres d'un seul tenant, le possesseur du fonds a deux partis à prendre : interdire la chasse sur son terrain ou la céder au propriétaire du domaine qui l'entoure moyennant une rétribution payée périodiquement (*Ibid.*, art. 10).

**2202.** — Les communes, les classes de personnes faisant partie d'une même commune et les corporations ne peuvent exercer le droit de chasse sur les terres qui leur appartiennent en propre que par l'entremise de locataires ou de chasseurs commissionnés par elles (L. 1er déc. 1864, art. 6).

**2203.** — Les parcelles de terre comprises dans la circonscription d'une même commune, sur lesquelles le propriétaire n'a pas l'exercice personnel du droit de chasse, sont groupées de manière à former un canton de chasse (*Jagbezirk*) de trois cents acres au moins. Si toutes les parcelles d'une commune réunies n'atteignent pas ce chiffre, mais dépassent cent cinquante acres, il peut être formé exceptionnellement un canton de chasse de cette contenance. Si l'ensemble des parcelles est au-dessous de cent cinquante acres, celles-ci sont annexées aux terres des communes avoisinantes pour constituer un canton de chasse ayant l'étendue réglementaire (L. 1er déc. 1864, art. 7). Le territoire des communes dont le finage est d'une grande étendue peut, avec l'autorisation de l'administration du bailliage (*Amsthauptmannschaft*), être fractionné en plusieurs cantons de chasse, mais à la condition qu'aucun d'eux ne soit inférieur à six cents acres (*Ibid.*, art. 9). Les propriétaires autorisés à chasser en personne sur leurs terres peuvent, s'ils le préfèrent et avec l'assentiment des intéressés, faire comprendre ces terres dans un canton de chasse communal (*Ibid.*, art. 8).

**2204.** — Les terrains entourés d'une clôture continue et permanente ne peuvent être incorporés à un canton de chasse communal contre le gré de leur propriétaire; toutefois, il est interdit à celui-ci de chasser dans l'enclos, à moins que cet enclos ne se trouve dans les conditions indiquées (*suprà*, n. 2201), ou ne constitue un parc à gibier (*Wildgarten*) ou une faisanderie. C'est à l'administration du bailliage qu'il appartient d'apprécier si le fonds peut être considéré comme entouré d'une clôture continue et permanente, et s'il peut être réputé parc ou faisanderie (L. 1er déc. 1864, art. 11).

**2205.** — Les propriétaires dont les terres ont été réunies pour composer un canton de chasse, forment une association, ayant à sa tête un président élu, assisté d'un vice-président également élu (L. 1er déc. 1864, art. 14 et 15). Les décisions relatives à la gestion des intérêts sociaux sont prises à la majorité des voix. Chaque associé dispose d'un nombre de voix proportionnel à l'étendue de ses terres. Le propriétaire qui possède moins de cinq acres de terres n'a qu'une voix; celui qui possède de cinq à dix acres, jouit de deux voix; celui qui possède de dix à vingt acres, dispose de trois voix; le nombre de voix augmente ensuite d'une par dix acres ou fractions de dix acres, sans, toutefois, que le même propriétaire puisse disposer de plus de la moitié des voix, dans l'association (*Ibid.*, art. 17).

**2206.** — L'association peut, à son choix, décider qu'on ne chassera pas sur les terres comprises dans le canton de chasse, que la chasse sera exercée, à son profit, par un chasseur commissionné par elle et assermenté par l'autorité locale chargée de la police, ou que la chasse fera l'objet d'une location (L. 1er déc. 1864, art. 18). Lorsque des circonstances particulières rendent nécessaire l'adjonction d'un second chasseur, cette adjonction peut être prescrite par l'association avec l'agrément de l'autorité locale chargée de la police (*Ibid.*, art. 19).

**2207.** — L'amodiation de la chasse peut avoir lieu par voie d'adjudication aux enchères publiques ou au moyen d'un contrat passé de gré à gré. L'amodiation de chaque canton de chasse ne peut avoir lieu qu'au profit d'une seule personne. Le bail est conclu, au minimum, pour une durée de six années. La sous-location est interdite. Le bail est résolu, en règle générale, par la mort du preneur; néanmoins, les héritiers de celui-ci peuvent, avec le consentement de l'association, continuer à faire exercer la chasse sur les terres louées par une personne convenable, jusqu'à l'expiration du bail (L. 1er déc. 1864, art. 20).

**2208.** — En principe, l'obligation de se faire délivrer préalablement un permis de chasse (*Jagdkarte*) est imposée à quiconque veut se livrer au plaisir de la chasse. Le permis est délivré par l'autorité locale de police de la résidence (*Wohnort*) de l'impétrant. Les étrangers qui n'ont pas de résidence dans le royaume de Saxe peuvent obtenir un permis en s'adressant à une autorité locale de police quelconque (L. 1er déc. 1864, art. 23). Le permis est délivré, soit pour une année de chasse entière commençant le 1er septembre et finissant le 31 août suivant, soit pour un jour déterminé; le prix en est fixé, dans le premier cas, à douze marks, dans le second, à trois marks (*Ibid.*, art. 24). Tout chasseur, en action de chasse, est tenu de porter sur lui le permis qui lui a été délivré (*Ibid.*, art. 23, § 1).

**2209.** — Le permis doit être refusé : 1° aux mineurs, à moins que la demande ne soit faite, en leur nom, par leur père ou tuteur, ou, s'il s'agit de membres de l'Académie forestière, d'élèves forestiers ou d'aides-forestiers, par la direction de l'académie, le professeur ou l'inspecteur des forêts (*Forstrevierverwalter*); 2° aux personnes mises en curatelle ou incapables, à raison d'infirmités physiques ou morales, de manier des armes à feu sans danger; 3° aux individus condamnés pour mauvais usage d'armes à feu, pour délit de chasse ou vol forestier, pour falsification ou usage abusif d'un permis de chasse, et ce, pendant cinq années à compter de l'expiration de la peine; 4° aux personnes dont la conduite antérieure pourrait faire craindre qu'elles ne fissent un mauvais usage des armes à feu ou qu'elles ne portassent atteinte, en chassant, à la sécurité ou à l'ordre public (L. 1er déc. 1864, art. 25). Lorsque le titulaire d'un permis est atteint, après l'obtention de cette pièce, d'une des incapacités qui viennent d'être indiquées, ou lorsque l'existence d'une cause motivant le refus du permis ne vient à être connue qu'après sa délivrance, le retrait doit en être prononcé; quant à l'intéressé, il n'a, en pareil cas, aucun droit à la restitution de la somme qu'il a versée (*Ibid.*, art. 27).

**2210.** — Les rabatteurs et les auxiliaires employés à porter le gibier n'ont pas besoin d'un permis (L. 1er déc. 1864, art. 23, § 5). Sont également dispensés de l'obligation de se munir d'un permis : 1° les personnes invitées à prendre part aux chasses royales; 2° les membres de la famille princière et comtale de Schönbourg, pour les chasses qui ont lieu dans l'étendue de leurs seigneuries; 3° les personnes admises à exercer le droit de chasse sur leurs terres (V. *suprà*, n. 2201), mais seulement en ce qui concerne les chasses exécutées sur leurs propriétés; les membres de la famille des ayants-droit qui n'ont pas encore une situation indépendante (*die noch unselbstständigen Familienangehörigen*) partagent le privilège du chef de la famille; 4° les agents royaux des forêts et de la vénerie, dans l'étendue de leur ressort; 5° les agents chargés de la surveillance des forêts et de la chasse pour le compte des particuliers, dans les limites du canton commis à leur surveillance (*Ibid.*, art. 26).

**2211.** — La chasse est interdite à certaines époques de l'année, afin de permettre au gibier de se reproduire en sécurité. Ces époques ne sont pas les mêmes pour les différentes espèces. L'interdiction s'étend : 1° pour les cerfs et daims, du 1er mars au 30 juin; 2° pour les biches et daims, du 1er mars au 31 août; 3° pour le chevreuil, du 1er février au 30 juin; 4° pour la chevrette, du 16 décembre d'une année au 15 octobre de l'année suivante;

5° pour le lièvre, du 1ᵉʳ février au 30 septembre; 6° pour les perdrix, du 1ᵉʳ décembre d'une année au 31 août de l'année suivante; 7° pour les faisans, du 1ᵉʳ février au 30 septembre; 8° pour les canards sauvages, du 15 mars au 30 juin; 9° pour les autres mammifères chassables et pour les cailles, bécasses et bécassines, du 1ᵉʳ février au 31 août. Il est défendu de tuer les chevrillards avant l'expiration de l'année où ils sont nés (L. 22 juill. 1876, art. 3). En revanche, et par exception à la défense portée par l'art. 3-9°, on peut tirer le mâle du grand et du petit tétras (coq de bruyères), et celui de la gélinotte, ainsi que la bécasse, du 1ᵉʳ mars au 15 mai (*Ibid.*, art. 4, § 5).

**2212.** — Il est permis de tuer ou de capturer en tout temps les pigeons sauvages (L. 27 avr. 1886). Il en est de même pour les bêtes carnassières, telles que les loutres, renards, martres, putois, belettes, chats sauvages et oiseaux de proie, et pour les sangliers. La destruction du lapin, en temps prohibé, peut, dans l'intérêt de l'agriculture et de la sylviculture, être permise par l'administration du bailliage, sur la demande des ayants-droit à la chasse, dans certains cantons déterminés (L. 22 juill. 1876, art. 4, §§ 2 et 3). L'administration du bailliage est, en outre, autorisée à inviter les ayants-droit à la chasse, à procéder à la destruction des sangliers, cerfs, daims et chevreuils, en temps prohibé, lorsque les propriétaires fonciers intéressés se plaignent de la trop grande multiplication de ces animaux (*Ibid.*, art. 4, § 6).

**2213.** — On peut également tuer ou capturer, en toute saison, le gibier enfermé dans des parcs, dans des lieux clos ou dans des faisanderies (L. 22 juill. 1876, art. 4, § 4).

**2214.** — Le gibier d'origine saxonne ne peut être mis en vente ou vendu sur les marchés ou autrement, à compter du quinzième jour qui suit la date à partir de laquelle la chasse de ce gibier est interdite; la défense subsiste pendant toute la durée du temps prohibé. Quant aux perdrix, l'interdiction de les mettre en vente ou de les vendre s'applique à partir du jour où la chasse en est défendue. La prohibition de la mise en vente s'applique également au gibier provenant des parcs ou des pays étrangers (L. 22 juill. 1876, art. 5).

**2215.** — Il est loisible à toute personne d'écarter le gibier de ses possessions foncières au moyen de cliquettes (*Klappern*), d'épouvantails ou de clôtures. Les particuliers peuvent être autorisés par l'autorité locale de police, à se servir d'armes à feu pour défendre leurs vignes et leurs plantations de cerisiers contre les oiseaux (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 31).

**2216.** — Il est interdit de chasser : 1° aux jours de dimanche et de fête : *a*) en battue, *b*) dans le voisinage des églises et cimetières, *c*) pendant les offices; 2° dans l'intérieur des lieux habités; 3° à l'aide de procédés susceptibles de compromettre la sûreté ou la tranquillité publique, ou de mettre en péril la vie des hommes ou des animaux domestiques; 4° à l'aide de procédés cruels, susceptibles de faire souffrir les animaux chassés; 5° sur les fonds où la chasse est défendue (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 32).

**2217.** — Le chasseur qui a blessé une pièce de gibier n'est pas autorisé à la poursuivre sur le terrain de chasse d'autrui (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 33).

**2218.** — Il est prescrit aux propriétaires de chiens de veiller à ce que ces animaux ne se livrent pas à la quête ou à la poursuite du gibier sur le terrain de chasse d'autrui. Les chiens trouvés chassant sur un domaine de chasse étranger, à plus de cinq cents pas d'une habitation et sans leur maître, ainsi que les chats domestiques trouvés à pareille distance des habitations, peuvent être tués par l'ayant-droit à la chasse ou par des personnes chargées par lui de ce soin (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 35).

**2219.** — Les contraventions aux dispositions concernant la police de la chasse sont punies d'une amende de cent cinquante marks au plus ou de six semaines d'emprisonnement au maximum (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 34). La même peine est prononcée contre quiconque tue, capture, vend ou met en vente un animal ou un oiseau pendant le temps où la chasse en est interdite; en cas de vente ou de mise en vente de gibier en temps prohibé, ce gibier doit être confisqué; s'il s'agit d'oiseaux vivants, ceux-ci sont rendus à la liberté (L. 22 juill. 1876, art. 6).

**2220.** — Quiconque néglige d'empêcher son chien de chasser sur le terrain de chasse d'autrui, est passible d'une amende de six marks au maximum, qui lui est infligée à la requête de l'ayant-droit à la chasse, et qui est attribuée à la caisse des pauvres de la localité (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 35).

**2221.** — Les infractions aux dispositions légales concernant la police de la chasse se prescrivent par une année à compter du jour où l'acte délictueux a été commis. Les peines prononcées en matière de délits de chasse se prescrivent par une année à compter de la date de la dernière décision judiciaire rendue dans l'affaire (L. 1ᵉʳ déc. 1864, art. 36).

**2222.** — La responsabilité civile encourue à raison de dommages causés par le gibier est extrêmement limitée. Seuls, les propriétaires de fonds enclavés sont en droit de réclamer des dommages-intérêts au propriétaire du domaine qui entoure leurs fonds, lorsque certains animaux ont commis des dégâts dans des champs ensemencés ou chargés de récoltes, dans des jardins ou dans des vignes. Encore faut-il que les dégâts aient été commis par le grand gibier, c'est-à-dire par des cerfs, daims, chevreuils ou sangliers. — V. Ritzmann, *op. cit.*, p. 24, note; F. Graner, p. 260.

**2223.** — F. *Wurtemberg.* — Aux termes de la loi du 27 oct. 1855, tout propriétaire foncier a la jouissance du droit de chasse sur son terrain; mais l'exercice personnel de ce droit n'est accordé qu'à ceux qui possèdent un domaine de cinquante journaux (*Morgen*) au moins d'un seul tenant (15 hect. 7). Les routes, chemins et cours d'eau qui traversent un domaine n'empêchent pas de le considérer comme étant d'un seul tenant. — V. Graner, *op. cit.*, p. 249.

**2224.** — Les propriétaires de fonds entourés d'une clôture continue et permanente sont également autorisés à y chasser en personne, quelle que soit la contenance du terrain clos. — Graner, *op. cit.*, p. 250.

**2225.** — Les parcelles sur lesquelles le propriétaire n'a pas l'exercice personnel du droit de chasse sont réunies par commune, de manière à former un canton de chasse communal. Chaque canton est loué, par l'entremise de la commune, pour le compte et au profit des propriétaires intéressés. La location a lieu, sauf dans des cas exceptionnels, par voie d'adjudication aux enchères publiques, et pour une durée de trois ans au moins. Le prix de location est réparti, chaque année, entre les propriétaires fonciers au prorata de l'étendue des terres de chacun. — Graner, *op. cit.*, p. 251.

**2226.** — Nul ne peut chasser s'il ne lui a été délivré un permis de chasse par l'autorité locale chargée de la police. Le permis est valable pour une année et pour toute l'étendue du royaume. La délivrance du permis donne lieu au paiement d'un droit de vingt marks. Le permis de chasse, comme dans les autres Etats allemands, doit être refusé à certaines catégories de personnes auxquelles il paraît dangereux de laisser manier des armes à feu, soit à raison de leur âge, soit à raison de leur état physique ou mental; il doit, pareillement, être refusé, à titre de peine, aux individus qui ont subi certaines condamnations. — Graner, *op. cit.*, p. 253.

**2227.** — Les époques de l'année pendant lesquelles la chasse est prohibée ont été déterminées par la loi du 3 juill. 1886. Le temps pendant lequel il est interdit de tuer ou de capturer le gibier a été fixé de la manière suivante : *Gibier à poil :* 1° pour les cerfs et daims, du 1ᵉʳ février au 31 mai; 2° pour les biches et daines, du 1ᵉʳ février au 30 septembre; 3° pour les chevreuils, du 1ᵉʳ février au 31 mai; 4° pour les chevrettes, du 1ᵉʳ décembre au 14 octobre; 5° pour les faons de biche ou de daine, âgés de moins d'un an, pendant toute l'année; 6° pour les faons de chevrette, depuis leur naissance jusqu'au 14 octobre suivant; 7° pour les lièvres, du 1ᵉʳ février au 30 septembre ; *Gibier à plumes :* 1° pour les mâles du grand et du petit coq de bruyères, du 1ᵉʳ juin au 15 août; 2° pour les femelles de ces mêmes oiseaux, du 1ᵉʳ décembre d'une année au 31 octobre de l'année suivante; 3° pour les perdrix, les gélinottes et les poules faisanes, du 1ᵉʳ décembre au 23 août; 4° pour les coqs faisans, du 1ᵉʳ février au 23 août; 5° pour les cailles, du 1ᵉʳ mars au 23 août; 6° pour les canards sauvages, du 16 mars au 30 juin; 7° pour les pigeons sauvages, du 1ᵉʳ mars au 30 juin; 8° pour les bécasses et bécassines, du 16 avril au 14 juillet. Le jour indiqué comme terme du temps prohibé est compris dans la prohibition (L. 3 juill. 1886, art. 1). Les espèces de gibier non mentionnées dans l'énumération qui précède peuvent être chassées pendant toute l'année (*Ibid.*, art. 3).

**2228.** — En ce qui concerne le gibier enfermé dans des parcs ou dans des lieux suffisamment clos, le ministre de l'Intérieur peut autoriser l'ayant-droit à la chasse, à tuer ou à capturer certaines espèces déterminées, en temps prohibé; il est également loisible au ministre de permettre, exceptionnellement et à des personnes déterminées, pour des motifs sérieux, la chasse de cer-

taines espèces, aux mêmes époques, en dehors des parcs et lieux clos. L'autorisation peut être limitée quant à sa durée et quant au nombre de pièces à abattre; elle peut aussi être accordée à la condition que le gibier tué ne sera pas vendu (L. 30 juill. 1886, art. 1, § 2).

**2229.** — Il est interdit de vendre ou de mettre en vente les espèces de gibier dont la chasse est défendue. Le gibier tué ou pris en temps prohibé, en vertu d'une autorisation du ministre de l'Intérieur, peut être vendu, à moins de réserve contraire contenue dans l'acte de concession, mais il ne peut l'être qu'avec un certificat de provenance délivré par le chef de la commune (*Ortsvorsteher*) dans la circonscription de laquelle le meurtre ou la capture a eu lieu (L. 30 juill. 1886, art. 2).

**2230.** — Le cercle d'action de toute chasseur est strictement limité à l'étendue de son domaine de chasse. Il n'est pas permis de s'introduire sur le terrain de chasse d'autrui dans le but de ramasser une pièce de gibier; encore moins est-il licite d'y pénétrer pour suivre un animal blessé. Toutefois, il est loisible aux particuliers de conclure entre eux des arrangements en vue de s'autoriser mutuellement à suivre le gibier sur le domaine les uns des autres. — Graner, *op. cit.*, p. 251 et 252.

**2231.** — La loi du 27 oct. 1855 n'accorde aucune indemnité aux possesseurs du sol à raison de dommages causés par le gibier. Seuls, les propriétaires de parcs clos sont civilement responsables des dégâts commis dans les cultures par les animaux qui s'échappent de l'enclos. Toutefois, l'administration a le droit de prescrire des battues, lorsque le gibier s'accroît dans des proportions trop considérables et menace de dévaster les terres cultivées. — Graner, *op. cit.*, p. 260.

### § 2. *Autriche.*

**2232.** — Le droit de chasse est réglementé par une patente du 7 mars 1849 dans l'Autriche au-dessus et au-dessous de l'Enns, dans le duché de Salzbourg, la Styrie, la Carinthie, la Carniole, le territoire de Trieste, de Goritz et de Gradisca, la Moravie, la Silésie, la Galicie, la Lodomérie, le territoire de Cracovie, la Bukowine, le Tyrol et le Vorarlberg; cette patente a été complétée par une ordonnance du ministre de l'Intérieur en date du 15 déc. 1852. La Bohême a été dotée d'une loi spéciale le 1er juin 1866. Il faut ajouter que quelques points particuliers, concernant notamment l'obligation du permis de chasse et le temps pendant lequel la chasse est prohibée, ont été réglés par des lois locales, votées par les assemblées provinciales. — V. Exterde, *Sammlung der wichtigeren œsterreichischen Gesetze*, *Verordnungen und Erlässe im Jagdwesen und Vogelschutz*; Faider, *Histoire du droit de chasse*, p. 309 et s.

**2233.** — Le droit de chasse est un attribut de la propriété (Patente du 7 mars 1849, art. 1; L. 1er juin 1866 pour le royaume de Bohême, art. 1); mais pour qu'un propriétaire soit admis à exercer personnellement ce droit sur son fonds, il faut que ce fonds ait une étendue de deux cents arpents (*Joch*) au moins d'un seul tenant (patente de 1849, art. 5; L. de Bohême, art. 2), c'est-à-dire au moins cent quinze hectares (Ord. du lieutenant impérial et royal pour la Bohême, 31 janv. 1876). Les chemins, routes, chemins de fer, rivières et ruisseaux qui traversent un domaine n'en interrompent pas la continuité (L. de Bohême, art. 2, § 2).

**2234.** — Aux termes de la loi du 1er juin 1866, pour le royaume de Bohême (art. 3), le droit de chasser sur les propriétés entourées, à demeure, de murs ou de clôtures continues, appartient au propriétaire, quelle que soit l'étendue du fonds clos. Dans les autres provinces, le droit de chasse dans l'intérieur des parcs clos s'exerce conformément aux anciens règlements, sans qu'il y ait à distinguer si les pièces de terre comprises dans la clôture appartiennent ou non à l'ayant-droit à la chasse (Patente de 1849, art. 4).

**2235.** — Les parcelles d'une contenance inférieure à deux cents arpents et non entourées d'une clôture continue, sont réunies dans chaque localité, de manière à former un domaine de chasse. En Bohême, les propriétaires de ces parcelles constituent une association de chasse qui, par l'entremise d'un comité élu dans son sein, donne les terres à bail ou fait exercer la chasse, pour son compte, par un chasseur spécialement commissionné à cet effet et assermenté (L. de 1866, art. 4, 5, 8, 13); en cas de location, le comité décide, suivant les circonstances, si le bail doit être passé de gré à gré ou s'il y a lieu de recourir à une adjudication aux enchères publiques; dans cette dernière hypothèse, il est procédé à l'opération par les soins du maire de la commune (*Ibid.*, art. 13); le comité ne peut confier l'exercice de la chasse à un chasseur commissionné qu'en vertu d'une décision prise par l'association tout entière, à la majorité des trois quarts des voix (*Ibid.*, art. 14); chaque associé dispose d'un nombre de voix en rapport avec la contenance totale des parcelles qu'il possède; le calcul se fait à raison d'une voix par vingt *metzen* (quatre hectares), sans qu'un propriétaire puisse disposer de plus de la moitié des suffrages; les propriétaires dont les parcelles n'atteignent pas ensemble le chiffre de vingt metzen ont droit, néanmoins, à une voix (*Ibid.*, art. 11). Dans les autres provinces, c'est la commune qui est chargée de louer la chasse sur les parcelles réunies ou de la faire exercer par un préposé spécial (Patente de 1849, art. 7); en principe, la location a lieu par voie d'adjudication aux enchères publiques; exceptionnellement, il est permis de traiter de gré à gré (Ord. min., 15 déc. 1852, art. 2).

**2236.** — En Bohême, lorsque l'ensemble des pièces de terre d'une même commune, sur lesquelles les propriétaires n'ont pas personnellement le droit de chasse, n'atteint pas deux cents arpents (*Joch*), l'exercice du droit de chasse sur ces pièces est attribué au possesseur du domaine de chasse le plus voisin (L. 1866, art. 5, § 1). La chasse sur les parcelles (enclaves) d'une contenance inférieure à deux cents arpents, et entourées entièrement ou aux deux tiers par un domaine de chasse, est également abandonnée, moyennant indemnité, au possesseur de ce domaine (*Ibid.*, art. 5, § 2).

**2237.** — La location des terres par la commune ou par l'association de chasse, de même que l'attribution du droit de chasse sur les enclaves, a lieu, en règle générale, dans le royaume de Bohême, pour une période de six années au moins, commençant le 1er février et finissant le 31 janvier (L. de Bohême, art. 17), dans les autres provinces, pour une période de cinq ans, et exceptionnellement pour une durée moindre, sans toutefois qu'il soit permis de descendre au-dessous de trois ans (Ord. min., 15 déc. 1852, art. 6).

**2238.** — Le produit de la vente du gibier tué ou pris, si la chasse est exercée, pour le compte commun, par un chasseur commissionné, ou le montant du prix de location (*Pachtschilling*), si la chasse est louée, est partagé, à la fin de chaque année de jouissance, entre les propriétaires intéressés, au prorata de la contenance de leurs propriétés respectives et déduction faite des frais d'administration (Patente de 1849, art. 8; L. de Bohême, art. 22).

**2239.** — Le gibier vivant à l'état de liberté naturelle est généralement considéré, en Autriche, comme une chose sans maître, que le premier occupant peut s'approprier, en le tuant ou en le capturant. L'art. 382, C. civ., en effet, déclare que tout individu peut acquérir, par appropriation, les choses sans maître, à moins d'une disposition contraire de la loi, et sauf les droits des tiers; et l'art. 383 du même Code ajoute que cette règle s'applique en matière de chasse et de pêche. — J. von Anders, *Das Jagd- und Fischereirecht*, p. 37 et 38.

**2240.** — Ainsi que nous l'avons dit précédemment (n. 2232), les règles de police concernant l'obligation de se munir d'un permis de chasse et l'interdiction de chasser à certaines époques de l'année ont été édictées par les législations provinciales et varient, en conséquence, d'une province à l'autre. Toutefois, l'ordonnance ministérielle du 15 déc. 1852, applicable à tous les pays de la couronne, dispose, dans son art. 17, que nul ne pourra chasser s'il n'a obtenu un permis de port d'armes (*Waffenpass*). Le permis de port d'armes est délivré par l'administration, en général pour une durée de trois ans (Patente du 24 oct. 1852, art. 20) et gratuitement, sauf l'acquittement des droits de timbre (*Ibid.*, art. 21).

**2241.** — Dans un certain nombre de provinces, quiconque désire se livrer à la chasse, soit comme propriétaire ou locataire d'un domaine de chasse, soit comme employé aux gages d'un propriétaire ou d'un locataire, soit enfin à titre d'invité, est tenu de se faire délivrer préalablement un permis de chasse (*Jagdkarte*) par l'autorité compétente (Bohême, L. de 1866, art. 26; Haute-Autriche, Arrêté du lieutenant impérial et royal, du 11 avr. 1852, art. 1; Tyrol, Avis du lieutenant imp. et roy., du 5 mars 1872, art. 6; Silésie, Arrêté du lieutenant gouverneur, du 20 janv. 1852, art. 1; Carniole, Arrêté du lieutenant gouverneur, du 23 janv. 1852, art. 1).

**2242.** — Le permis de chasse (*Jagdkarte*) est valable pour un an, en Bohême (L. de 1866, art. 26), dans la Haute-Autriche (Arr. 11 avr. 1852, art. 6) et dans la Silésie (Arr. 20 janv. 1852, art. 3). Il peut être utilisé dans toute la province, en Bohême (*Ibid.*), et dans la Haute-Autriche (*Ibid.*); il est délivré spécialement pour un canton de chasse déterminé (*Jagdgebiet, Jagdrevier*), dans le Tyrol (Avis du 5 mars 1872, art. 6), en Silésie (Arr. du 20 janv. 1852, art. 2) et en Carniole (Arr. 23 janv. 1852, art. 4).

**2243.** — Le permis est délivré gratuitement en Carniole (Arr. 23 janv. 1852, art. 2). En Silésie, on n'exige le paiement d'aucune taxe des personnes ayant personnellement l'exercice du droit de chasse sur leurs terres et des chasseurs commissionnés par elles; en revanche, les autres chasseurs, y compris les locataires de chasse sont astreints au versement d'une somme de deux florins (Arr. 20 janv. 1852, art. 4). En Bohême, le permis est délivré aux propriétaires et aux locataires de chasses moyennant le paiement d'un droit de dix florins; ce droit est réduit à deux florins, pour les invités (*Jagdgäste*); les agents commissionnés pour l'exercice de la chasse ou pour sa surveillance reçoivent gratuitement un certificat tenant lieu de permis et valable seulement pour le temps qu'ils restent en fonctions (L. 1er juin 1866, art. 26). Dans la Haute-Autriche, le permis est obtenu gratis par les chasseurs commissionnés, et moyennant l'acquittement d'une taxe de quatre florins, par les autres chasseurs (Arr. 20 janv. 1852, art. 2)

**2244.** — Le prix du permis de chasse est versé, en Bohême, dans la caisse du district (*Bezirkscasse*) ou, à Prague et à Reichenberg, dans la caisse municipale (L. de 1866, art. 26, § 3); dans la Haute-Autriche, il est acquis à la caisse des pauvres de la localité où réside l'impétrant (Arr. 20 janv. 1852, art. 5), et en Silésie, à la caisse de secours pour les indigents de la commune (Arr. 20 janv. 1852, art. 4).

**2245.** — Dans la Haute-Autriche, le permis ne doit être délivré qu'aux personnes sûres et incapables d'en faire un mauvais usage (Arr. 11 avr. 1852, art. 4); en Silésie, il doit également être refusé à ceux qu'on soupçonnerait d'en vouloir faire un mauvais usage (Arr. 20 janv. 1852, art. 2); en Bohême, il est interdit de le délivrer : 1° aux mineurs, à moins qu'il ne soit demandé, en leur nom, par leurs pères ou tuteurs, ou, s'il s'agit d'élèves d'une école ou d'une académie forestière, par la direction, et s'il s'agit d'élèves ou d'adjoints forestiers, par leurs professeurs ou par l'inspecteur des forêts (*Forstrevierleiter*); 2° aux aliénés et aux ivrognes d'habitude; 3° aux indigents secourus par une commune ou par un établissement de bienfaisance; 4° aux ouvriers payés au jour ou à la semaine; 5° aux personnes qui ne peuvent justifier d'un permis de port d'armes; 6° pendant une durée de dix années à compter de l'expiration de la peine, aux condamnés pour crime contre la sûreté des personnes ou des propriétés; pendant une durée de cinq années à compter de l'expiration de la peine, à tout individu reconnu coupable d'attentat à la vie des personnes par suite du maniement imprudent d'armes à feu (C. pén., art. 335), ou du délit de vol, de complicité de vol, d'abus de confiance ou de tromperie; 7° pendant une durée de trois années, à toute personne condamnée pour avoir commis un abus dans l'emploi de son permis de chasse (L. 1er juin 1866, art. 28).

**2246.** — Des mesures de protection ont été prises dans tous les pays autrichiens, par l'autorité législative locale, en vue d'assurer le repos et la tranquillité du gibier pendant les époques de la reproduction, de la gestation, de l'incubation et de la parturition. Ces mesures consistent dans l'interdiction de chasser pendant certaines périodes de l'année. Dans quelques provinces, l'interdiction est absolue et s'applique, sauf exceptions, à toute espèce de gibier; ailleurs, la chasse de chaque espèce est défendue pendant un laps de temps déterminé. Le premier mode de procéder a été employé en Bohême et en Silésie. En Bohême, il est interdit de chasser, de tuer et de capturer toute espèce de gibier, du 1er février au 31 juillet de chaque année, à l'exception : 1° des animaux de proie non protégés par la loi; 2° des bécasses et du mâle du grand et du petit coq de bruyères et de la gélinotte, qu'il est permis de chasser, du 1er mars au 31 mai; 3° des oies et canards sauvages, qu'on peut chasser du 1er juillet au 31 janvier; 4° du chevreuil, qu'on peut chasser du 1er mai au 31 janvier (L. 1er juin 1866, art. 32). En Silésie, la chasse est close du 1er février au 15 août; toutefois, il est permis de chasser en temps prohibé : 1° le cerf et le daim, en juin, en juillet et pendant la première quinzaine d'août; 2° le daim daguet (*Damspiesser*) et le chevreuil, en février, mai, juin, juillet et pendant la première quinzaine d'août; 3° les mâles du grand et du petit tétras, de la gélinotte et du faisan, en février, mars, avril et mai; 4° les oies, canards, bécasses, oiseaux d'eau ou de marais, pigeons ramiers et cailles, en février, mars, juillet et pendant la première quinzaine d'août (L. 15 oct. 1870, art. 1 et 3). Les animaux qu'il est interdit de tuer après la clôture de la chasse sont : les cerfs et biches, daims et daines, chevreuils et chevrettes, lièvres, coqs de bruyères, gélinottes, perdrix, faisans, cailles, pigeons ramiers, bécasses, bécassines, oies et canards sauvages et poules d'eau. Il est interdit, en tout temps, de tuer les femelles du grand et du petit tétras, ainsi que les chevrettes, à l'exception des chevrettes bréhaignes (*gelte Gaise*) (*Ibid.*, art. 2).

**2247.** — Mais, dans la plupart des provinces, le système contraire a prévalu, et chaque espèce de gibier est protégée par une prohibition qui lui est spéciale. Il en est ainsi, notamment, dans la Haute-Autriche (L. 27 févr. 1874, art. 1), dans la Basse-Autriche (L. 9 févr. 1873, art. 1), en Galicie (L. 3 janv. 1875, art. 1), en Moravie (L. 31 mars 1873, art. 1), en Carniole (L. 20 déc. 1874, art. 1), en Styrie (L. 8 juin 1876, art. 1), dans le Tyrol et dans le Vorarlberg (tableau joint à l'avis du lieutenant imp. et roy. du 5 mars 1872). Dans la Haute-Autriche, il est interdit de chasser, de tirer ou de capturer : 1° les cerfs et daims, du 1er novembre au 1er juin; 2° les chevreuils, du 1er mars au 31 mai; 3° les chamois, du 1er décembre au 15 juillet; 4° les lièvres, du 15 janvier au 15 août; 5° les biches, daims, faons de biche ou de daine, chamois femelles, faons de chevrettes, blaireaux et castors, du 1er février au 30 septembre; 6° les grands et petits coqs de bruyères, du 1er juin à la fin de février; 7° les gélinottes, perdrix rouges, lagopèdes et bécasses, du 1er juin au 15 août; 8° les faisans, perdrix grises, cailles et pigeons ramiers, du 1er février au 31 juillet; 9° les oies et canards sauvages, ainsi que les oiseaux d'eau ou de marais, du 1er mars au 31 mai; 10° les chevrettes et la femelle du grand et du petit coq de bruyères, toute l'année. En Styrie, le temps prohibé s'étend : 1° pour les cerfs, du 15 octobre jusqu'au 24 juin inclusivement; 2° pour les biches et faons, du 1er janvier à la fin d'août; 3° pour les chamois, du 15 décembre à la fin de juillet; 4° pour les chevreuils, du 1er février à la fin de mai; 5° pour les chevrettes et faons de chevrettes, du 1er février à la fin de septembre; 6° pour les lièvres ordinaires et les lièvres des Alpes, du 15 janvier à la fin d'août; 7° pour les faisans, du 1er mars au 15 septembre inclusivement; 8° pour les grands et petits coqs de bruyères, du 16 juin à la fin de mars; 9° pour les femelles du grand et du petit coq de bruyères, toute l'année; 10° pour les gélinottes, les perdrix grises ou rouges, les lagopèdes, les pigeons ramiers, les cailles et les bécassines (*Sumpfschnepfen*), du 1er février à la fin de juillet; 11° pour les oies et canards sauvages et les poules d'eau, du 1er mars à la fin de juin.

**2248** — L'interdiction de chasser à certaines époques de l'année ne s'applique pas aux parcs clos (Bohême, L. 1er juin 1866, art. 32, § 2; Haute-Autriche, L. 27 févr. 1874, art. 3; Basse-Autriche, L. 9 févr. 1873, art. 3; Styrie, L. 8 juin 1876, art. 4; Moravie, L. 31 mars 1873, art. 3; Galicie, L. 30 janv. 1875, art. 3, etc.).

**2249.** — A partir du quatorzième jour qui suit la date de la clôture, il est défendu de vendre ou de mettre en vente le gibier dont la chasse est interdite, en Bohême (L. 1er juin 1866, art. 34), dans la Haute-Autriche (L. 27 févr. 1874, art. 6), dans la Basse-Autriche (L. 9 févr. 1873, art. 6), en Styrie L. 8 juin 1876, art. 7), en Carniole (L. 20 déc. 1874, art. 6), en Galicie (L. 30 janv. 1875, art. 6). Le délai pendant lequel il est permis de vendre le gibier, après la clôture de la chasse, est réduit à huit jours en Moravie (L. 2 août 1875, art. 6).

**2250.** — En général, il est interdit de capturer le gibier au moyen de collets ou de lacets (Bohême, L. 1er juin 1866, art. 36; Haute-Autriche, L. 27 févr. 1874, art. 2; Basse-Autriche, L. 9 févr. 1873, art. 2; Moravie, L. 2 août 1875, art. 2; Galicie, L. 30 janv. 1875, art. 2; Carniole, L. 20 déc. 1874, art. 2). En Galicie, non seulement les collets, mais encore les trappes et les pièges, de quelque forme qu'ils soient, sont rangés dans la catégorie des engins prohibés; il est permis, toutefois, de se servir du traîneau pour la capture des cailles, et de lacets pour la capture des grives. En Bohême, l'usage des trappes est interdit, mais il est fait exception pour les animaux malfaisants ou nuisibles, qui peuvent également être détruits au moyen de lacets ou de collets.

**2251.** — Quiconque se livre à la chasse sans avoir obtenu préalablement un permis de port d'armes, est passible d'une amende de vingt-cinq à deux cents florins; cette amende est attribuée au bureau de bienfaisance de la localité où la contravention a été commise. En cas d'insolvabilité du condamné, l'amende est convertie en arrêts, dont la durée est calculée à raison d'un jour d'arrêt par cinq florins (Ord. min. int., 15 déc. 1852, art. 17 et 18). Le fait de s'emparer indûment d'une pièce de gibier constitue un vol. Si ce fait a lieu soit dans un bois clos, soit à l'aide de procédés particulièrement audacieux, soit enfin dans des conditions telles que l'auteur puisse être réputé faire profession de ce genre d'industrie, et que l'animal enlevé ait une valeur de plus de cinq florins, l'infraction est considérée comme un crime (C. pén., art. 174-II° *g*) et l'auteur est passible de six mois à un an de prison rigoureuse (*schwerer Kerker*) ou d'un an à cinq ans de cette même peine, en cas de circonstances aggravantes (C. pén., art. 178). Si l'acte coupable ne constitue pas un crime, il est puni, comme simple contravention, de la peine des arrêts pendant une semaine au moins et six semaines au plus (C. pén., art. 460). Sauf ces mesures générales, ce sont les lois provinciales qui déterminent les peines à infliger pour délits de chasse. Dans l'impossibilité où nous sommes d'indiquer quelles sont ces pénalités dans toutes les provinces de la monarchie, nous nous bornerons à donner cette indication pour la Bohême, la Haute-Autriche, la Silésie et la Carniole.

**2252.** — En Bohême, une amende de deux à vingt florins, pouvant être portée à cinquante florins en cas de récidive, est infligée : 1° aux individus qui contreviennent d'une manière quelconque aux dispositions de la loi sur la chasse, notamment en chassant en temps prohibé ou en vendant du gibier, plus de quatorze jours après la clôture; 2° à quiconque fait un usage délictueux d'un permis de chasse, soit en se servant d'un permis délivré à une autre personne, soit en prêtant son permis à un tiers; 3° aux personnes qui chassent sans permis ou sans certificat tenant lieu de permis, ou qui tolèrent que leurs invités chassent sans permis; 4° à quiconque est trouvé sur le terrain d'autrui, muni d'une arme à feu ou d'un autre instrument de chasse et hors des chemins, sans être couvert par l'autorisation de l'ayant-droit à la chasse. A l'égard des condamnés insolvables, la peine des arrêts est substituée à celle de l'amende, un jour d'arrêt étant censé équivaloir à cinq florins; lorsque la peine prononcée est inférieure à cinq florins, le condamné qui ne peut s'acquitter doit subir au moins douze heures d'arrêts (L. 1er juin 1866, art. 42). Les condamnations pour délits de chasse sont prononcées par l'autorité administrative; le montant des amendes est versé dans la caisse des pauvres de la localité où le fait délictueux a été commis (*Ibid.*, art. 43). Les infractions à la loi sur la chasse se prescrivent par trois mois à compter du jour où le délit a été commis (*Ibid.*, art. 44).

**2253.** — Dans la Haute-Autriche, les individus qui cherchent à s'emparer ou qui s'emparent, à l'aide d'un procédé quelconque, du gibier existant sur un fonds, sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse, sont considérés comme coupables de vol ou de tentative de vol, et, comme tels, punis conformément aux dispositions du Code pénal (Arr. du lieutenant imp. et roy., 28 déc. 1852, art. 16). Ceux qui chassent sans permis ou qui sont trouvés sur un domaine de chasse, hors des chemins, porteurs d'armes à feu; qui refusent d'exhiber leur permis, à la réquisition des agents chargés de la surveillance de la chasse; qui se servent d'un permis périmé, délivré à d'autres qu'à eux ou falsifié; ou qui prêtent leur permis à des tiers, sont passibles d'une amende de deux à vingt florins, sauf l'application de peines plus graves, s'il y a lieu. La condamnation est prononcée par le chef de district (*Bezirkshauptmann*), ou, dans la circonscription de Linz, par le chef de la municipalité, sous réserve de l'appel devant le lieutenant-gouverneur. Le montant des amendes est versé dans la caisse locale des pauvres (Arr. du lieutenant-gouverneur, 11 avr. 1852, art. 8). Une amende de cinq à vingt-cinq florins est infligée à quiconque tue ou capture une pièce de gibier dont la chasse est interdite, se sert d'engins prohibés ou vend du gibier, en temps prohibé, plus de quatorze jours après la clôture; dans ce dernier cas, le gibier est confisqué. En cas de récidive ou lorsque le nombre des pièces tuées ou prises est considérable, l'amende peut être portée à cinquante florins (L. 27 févr. 1874, art. 5 et 6). Le montant des amendes, ainsi que les sommes provenant de la vente du gibier confisqué, sont versés dans la caisse des pauvres de la localité où le délit a été commis. Les condamnations sont prononcées par l'autorité administrative. Lorsque le condamné est insolvable, l'amende est remplacée par les arrêts, à raison d'un jour d'arrêts par cinq florins d'amende (*Ibid.*, art. 7).

**2254.** — En Silésie, le fait de chasser sans permis, de refuser d'exhiber son permis aux agents de l'autorité, d'utiliser un permis périmé, délivré à un tiers ou falsifié, entraîne l'application d'une peine de deux à vingt florins d'amende, et, suivant les circonstances, la confiscation des armes, sans préjudice des peines plus graves qui peuvent être encourues conformément aux dispositions du Code pénal. L'instruction et le jugement sont du ressort du chef de district. L'amende est versée dans la caisse de secours des indigents (Ord. du lieutenant-gouverneur du 20 janv. 1852, art. 8). Le meurtre ou la capture d'une pièce de gibier en temps prohibé est puni de peines qui varient selon l'espèce à laquelle appartient l'animal tué ou pris. Pour un cerf ou une biche, la peine est de dix à vingt florins d'amende et, éventuellement, de deux à quatre jours de prison; elle est de cinq à quinze florins d'amende ou de deux ou trois jours de prison, pour un daim ou une daine; de cinq à dix florins d'amende ou d'un à deux jours de prison, pour un chevreuil ou une chevrette; de trois à cinq florins d'amende ou d'un à deux jours de prison, pour un grand ou un petit coq de bruyères ou pour une gélinotte; d'un à cinq florins d'amende ou d'un jour de prison, pour un lièvre, une perdrix, une bécasse, une oie, un canard ou un oiseau chassable quelconque. La peine de l'emprisonnement est infligée, à la place de l'amende, aux prévenus jugés insolvables. L'amende est versée dans la caisse des pauvres de la localité où l'infraction a été commise (L. 15 oct. 1870, art. 4). La vente et la mise en vente du gibier en temps prohibé, plus de quatorze jours après la clôture, sont punies d'une amende de vingt florins au maximum ou d'un emprisonnement d'un à quatre jours; le gibier vendu ou mis en vente est confisqué; l'amende et le prix du gibier saisi sont versés dans la caisse des pauvres de la localité (*Ibid.*, art. 5). Les contraventions aux dispositions légales concernant la protection du gibier, sont déférées à l'autorité administrative (*Ibid.*, art. 4 et 5).

**2255.** — En Carniole, les délits de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse, et de vol de gibier (*Wilddiebstahl*) sont punis conformément au Code pénal. Quiconque est rencontré chassant sans permis est conduit devant l'autorité administrative, qui prononce, pour ce fait, une amende d'un à cinq florins, sans préjudice des peines plus graves qui peuvent être infligées par les tribunaux (Arr. du lieutenant-gouverneur du 23 janv. 1852, art. 7). Une amende de cinq à vingt-cinq florins, susceptible d'être portée à cinquante florins en cas de récidive ou de destruction d'une quantité considérable de gibier, est infligée aux individus qui chassent, capturent ou tuent des animaux sauvages pendant le temps où la chasse en est interdite (L. 20 déc. 1874, art. 5); la même peine est encourue par ceux qui vendent, mettent en vente ou colportent du gibier plus de quatorze jours après que ce gibier cesse de pouvoir être chassé; en outre, les animaux mis en vente ou colportés sont confisqués (*Ibid.*, art. 6).

**2256.** — En ce qui concerne la protection des oiseaux utiles à l'agriculture, une convention a été conclue, les 5-29 nov. 1875, entre l'Autriche et l'Italie, dans le but d'en empêcher la destruction et d'en favoriser la reproduction. Les hautes parties contractantes se sont engagées à interdire, chacune sur l'étendue de son territoire, le meurtre et la capture des petits oiseaux pendant la nuit, en temps de neige, au moyen de pièges, lacets ou autres engins, ou à l'aide de matières enivrantes, ainsi que la destruction des nids et l'enlèvement des œufs ou couvées.

**2257.** — Du reste, antérieurement à cette convention, des mesures de protection très-sérieuses avaient été prises dans toutes les provinces. Des lois avaient été promulguées, à ce sujet, dans la Basse-Autriche et en Styrie, le 10 déc. 1868, en Bohême, en Bukowine, à Goritz et Gradiska, dans la Haute-Autriche, en Silésie, dans le Tyrol et le Vorarlberg, le 30 avr. 1870, en Moravie, le 14 juin 1870, en Carniole, le 17 juin 1870, en Istrie, le 2 sept. 1870, en Carinthie, le 24 déc. 1870, en Galicie, le 21 déc. 1874.

**2258.** — Toutes ces lois ont pour caractère commun l'interdiction absolue d'enlever ou de détruire, en quelque temps que ce soit, les œufs et les nids des oiseaux vivant à l'état sauvage et non compris dans la liste des oiseaux nuisibles (V. en Bohême, L. 30 avr. 1870, art. 1; dans la Basse-Autriche, L. 10 déc. 1868, art. 1, etc.). En général, la liste des oiseaux nuisi-

bles comprend les oiseaux de proie diurnes et, parmi les oiseaux de proie nocturnes, le grand-duc; en outre, la pie-grièche grise, la pie, le corbeau, le corbeau mantelé et la corneille.

**2259.** — Dans certaines provinces, en Bohême par exemple, il est également interdit, en tout temps, de tuer ou de capturer les oiseaux et les mammifères qui se nourrissent principalement de souris et d'insectes (L. 30 avr. 1870, art. 2); la capture et la destruction des oiseaux qui ne se nourrissent qu'en partie d'insectes sont défendues pendant la période de l'incubation, c'est-à-dire du 1er février au 14 septembre (*Ibid.*, art. 3). Dans d'autres provinces, on s'est borné à interdire de tuer ou de capturer les *oiseaux* utiles pendant la période d'incubation, c'est-à-dire depuis le 1er février jusqu'au dernier jour d'août (Basse-Autriche, L. 10 déc. 1868, art. 2; Haute-Autriche, L. 30 avr. 1870, art. 2).

**2260.** — L'interdiction de prendre ou de tuer les espèces utiles peut en général être levée, dans un but scientifique, en faveur de certaines personnes déterminées, par l'autorité publique (Bohême, L. 30 avr. 1870, art. 12; Basse-Autriche, L. 10 déc. 1868, art. 10; Haute-Autriche, L. 30 avr. 1870, art. 13; Carniole, L. 17 juin 1870, art. 15).

**2261.** — Dans la plupart des provinces, la peine portée contre les personnes qui contreviennent aux dispositions prises dans l'intérêt des oiseaux utiles, consiste en une amende d'un à dix florins, susceptible d'être élevée à vingt florins en cas de récidive, et convertie en un emprisonnement (arrêts de douze heures à quatre jours) à l'égard des condamnés insolvables; en général, la condamnation est prononcée par le chef de la commune (*Gemeindevorsteher*) assisté de deux conseillers municipaux (Bohême, L. 30 avr. 1870, art. 6; Haute-Autriche, L. 30 avr. 1870, art. 9; Basse-Autriche, L. 10 déc. 1868, art. 7; Carniole, L. 17 juin 1870, art. 9; Moravie, L. 30 avr. 1870, art. 10, etc.). Cependant, en Galicie, la peine n'est que d'un à quinze florins; on peut substituer à cette peine celle des arrêts de douze heures à trois jours, à l'égard des condamnés insolvables (L. 21 déc. 1874, art. 4). Partout, les engins qui ont servi à commettre la contravention sont confisqués.

**2262.** — A l'égard des dommages qui peuvent être causés aux propriétés par le gibier, la responsabilité civile des ayants-droit à la chasse a été formellement reconnue par l'art. 11 de la patente impériale du 7 mars 1849. Tout propriétaire dont les terres cultivées, les vignes ou les vergers ont subi les atteintes du gibier, peut demander la réparation du préjudice qu'il a éprouvé; ce préjudice est réparé, soit en nature, soit au moyen du versement d'une indemnité pécuniaire (Patente du 28 févr. 1786, art. 15). Il faut ajouter que les dégâts commis dans les bois par les animaux sauvages ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité (Décret de la chancellerie du 12 avr. 1821).

### § 3. *Belgique.*

**2263.** — C'est une loi du 28 févr. 1882, qui règle aujourd'hui la matière. — V. A. Faider, *Histoire du droit de chasse;* G. Verhaegen, *Recherches historiques sur le droit de chasse et sur la législation sur la chasse.* — V. également le texte annoté de la loi du 28 févr. 1882 dans l'*Ann. de lég. étr.*, 12e année, p. 739.

**2264.** — Le droit de chasse est, comme en France, une dépendance du droit de propriété. Il s'ensuit que le propriétaire foncier, ses ayants-droit et les personnes autorisées par eux sont seuls admis à l'exercer (L. 28 févr. 1882, art. 4). — Beeckman, *Traité du droit de chasse en Belgique*, n. 181.

**2265.** — Il est interdit de chasser sur les voies ferrées et sur leurs dépendances. Toutefois, les riverains sont autorisés à chasser le lapin, au moyen de furets et de bourses, sur les berges et talus des voies ferrées. L'exercice de la chasse sur les chemins publics qui traversent ou bordent des propriétés privées, est réservé aux propriétaires riverains, à l'exclusion de tous autres (art. 3).

**2266.** — L'Etat est tenu d'amodier la chasse sur les terrains dépendant de son domaine privé. La location ne peut être faite que par voie d'adjudication publique. Toutefois, la chasse dans les forêts de Soignes, de Saint-Hubert et d'Hertogenwald, ainsi que dans les propriétés de l'Etat qui avoisinent le domaine d'Ardenne, est réservée à la couronne (art. 13).

**2267.** — Il est défendu de laisser sciemment chasser ou vagabonder ses chiens sur des terres où l'on n'a pas le droit de chasse. Néanmoins, le passage des chiens sur l'héritage d'autrui peut être excusé, lorsque ces chiens sont à la poursuite d'une pièce de gibier lancée sur la propriété de leur maître, sauf l'action civile, en cas de dommages (art. 5).

**2268.** — Le gibier, tant qu'il demeure *in laxitate naturali*, n'est ni une dépendance, ni un accessoire du sol sur lequel il se trouve et n'appartient pas au propriétaire foncier. C'est une chose sans maître, que le premier occupant s'approprie par le fait de l'appréhension. — Tournai, 5 mars 1870, [cité par Jamar, *Répert. génér. de la jurisprudence belge*, v° *Chasse*, n. 26]

**2269.** — C'est au gouvernement qu'il appartient d'ouvrir et de fermer la chasse, chaque année, dans chaque province ou partie de province. Les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la clôture de la chasse doivent être publiés huit jours au moins avant la date des époques fixées (art. 1).

**2270.** — La possession d'un permis de port d'armes de chasse est indispensable à quiconque veut se livrer à la chasse. Un permis spécial est nécessaire pour chasser à l'aide de chiens lévriers. Les permis de port d'armes de chasse et les permis de chasse au lévrier sont personnels; ils sont valables dans tout le royaume (Arr. roy., 1er mars 1882, pris en exécution de l'art. 14 de la loi sur la chasse, art. 1), et pour une année à partir du 1er juillet. L'adoption d'une date unique comme point de départ de l'année pour laquelle les permis sont valables, a pour conséquence de faciliter la surveillance et d'empêcher que l'on ne puisse se servir de permis périmés (L. 28 févr. 1882, art. 14). — V. Servais, *Loi du 28 févr. 1882 sur la chasse expliquée, Exposé des motifs*, n. 13.

**2271.** — Les permis sont délivrés par les commissaires d'arrondissement. Le prix en est de 35 fr., non compris la taxe provinciale. La demande de permis doit être accompagnée d'un extrait de l'acte de naissance de l'impétrant, et d'un certificat de l'administration communale de sa résidence, attestant qu'il est de bonnes vie et mœurs, qu'il ne se trouve dans aucun des cas qui peuvent motiver le refus du permis, et qu'il réside depuis un an au moins dans la commune; à défaut d'une résidence de cette durée dans la commune où la demande est formée, l'intéressé doit produire un second certificat émanant de l'administration municipale de la commune de sa résidence antérieure. Si l'impétrant ne réside pas en Belgique ou s'il y réside depuis moins d'une année, le certificat est remplacé par une attestation écrite, signée par deux citoyens notables. L'étranger résidant en Belgique peut obtenir un permis, mais seulement avec l'agrément de l'administration de la sûreté publique (Arr. roy., 1er mars 1882, art. 2 à 6).

**2272.** — Le permis peut être refusé : 1° aux mineurs de seize à vingt et un ans, à moins qu'il ne soit demandé, en leur nom, par leur père ou tuteur; 2° aux interdits; 3° aux condamnés privés de l'un des droits énumérés à l'art. 31, C. pén.; 4° aux individus condamnés pour vagabondage, mendicité, vol, escroquerie ou abus de confiance (Arr. roy., 1er mars 1882, art. 10).

**2273.** — Le permis doit être refusé : 1° aux mineurs de seize ans; 2° aux personnes privées du droit de port d'armes; 3° aux personnes condamnées, soit pour délit de chasse commis au moyen d'armes prohibées, en bande ou pendant la nuit, soit pour un délit à l'occasion duquel le délinquant s'est rendu coupable d'actes de rébellion ou de violence; 4° aux individus condamnés, dans les douze mois précédents, pour délit de chasse; 5° aux individus notoirement connus pour se livrer habituellement au braconnage, et à ceux qui, à raison de leur mauvaise conduite, de leur état mental on de leurs antécédents, seraient jugés pouvoir faire un mauvais usage de leurs armes; 6° aux personnes qui n'ont pas exécuté les condamnations prononcées contre elles pour délit de chasse; 7° aux condamnés placés sous la surveillance de la haute police; 8° aux brigadiers et gardes forestiers, aux gardes-pêche de l'Etat, aux gardes champêtres ou forestiers et gardes-pêche salariés par les communes (Arr., 1er mars 1882, art. 11).

**2274.** — Par exception, il est permis au propriétaire ou possesseur de chasser ou de faire chasser, en tout temps, sans permis de port d'armes de chasse, dans ses possessions attenant à une habitation et entourées d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins et à tout passage du gibier (art. 6, § 3).

**2275.** — Le propriétaire ou le fermier d'un fonds est autorisé, pareillement, à repousser et à détruire, en tout temps, même avec des armes à feu, les bêtes fauves qui porteraient dommage à sa propriété (L. 28 févr. 1882, art. 6, § 1). Comme il s'agit là d'un acte de légitime défense et non d'un acte de chasse,

la possession d'un permis de port d'armes de chasse ne saurait être exigée. — Bonjean, *Code de la chasse*, n. 114; Beeckman, *op. cit.*, n. 647.

**2276.** — La chasse est interdite après le coucher et avant le lever du soleil. Toutefois, le ministre de l'Intérieur peut, dans certaines provinces ou parties de provinces, autoriser, à des époques et sous des conditions déterminées, la chasse au canard pendant la nuit et l'affût à la bécasse (art. 2).

**2277.** — Il est généralement admis que le gouvernement est libre d'interdire absolument, si bon lui semble, la chasse en temps de neige, ou de défendre, pendant le temps où la terre est couverte de neige, la chasse de telle ou telle espèce de gibier déterminée; il lui est permis, par exemple, d'interdire la chasse du lièvre, de la perdrix, du chevreuil, en laissant pratiquer celle du loup, du sanglier et du renard. — Bonjean, *op. cit.*, n. 70; Beeckman, *op. cit.*, n. 496.

**2278.** — Tous les modes et procédés de chasse sont licites, à l'exception des filets, lacets, bricoles, appâts et engins propres à prendre et à détruire les faisans, perdrix, cailles, gélinottes, râles de campagne ou de genêts, coqs de bruyères, vanneaux, bécassines, canards sauvages, jaquets, lapins, lièvres, chevreuils, cerfs et daims, ou à faciliter, soit la prise, soit la destruction de ce gibier (art. 8, § 1). On considère comme engins prohibés, non seulement les appareils qui, par eux-mêmes et directement, procurent la capture du gibier, mais encore les accessoires de chasse qui n'ont d'autre objet que d'en faciliter la prise ou la destruction. Sont interdits, notamment, les appareils réflecteurs au moyen desquels on éclaire à une assez grande distance le terrain occupé par le gibier, que la clarté attire et que l'on peut ainsi abattre sûrement (Circ. min. int., 2 mars 1882). — Servais, *op. cit.*, p. 490, n. 588.

**2279.** — Toutefois, la loi ne comprend pas parmi les engins prohibés : 1° les canardières, c'est-à-dire les appareils consistant en canaux et lacs artificiels garnis de filets, que l'on dispose, en temps de chasse ouverte, pour prendre les canards sauvages; 2° les bourses propres à prendre les lapins; 3° les lacets destinés à la capture des bécasses, pourvu que l'usage n'en ait lieu que dans les bois d'une étendue de dix hectares au moins, aux époques et dans les provinces ou parties de provinces désignées par le gouvernement; 4° les engins que le propriétaire ou son ayant-droit peut être autorisé, sur sa demande, par le ministre de l'Intérieur, à employer pour reprendre dans ses bois les faisans destinés à la reproduction (L. 28 févr. 1882, art. 9).

**2280.** — Il est défendu d'enlever ou de détruire, sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, d'exposer en vente, de vendre, d'acheter, de transporter ou de colporter des œufs ou couvées de faisans, perdrix, cailles, gélinottes, râles, coqs de bruyères et oiseaux aquatiques (art. 6, § 2).

**2281.** — Pendant les trois jours qui suivent la clôture de la chasse dans chaque province ou partie de province, la vente, le transport et le colportage de toute espèce de gibier sont permis. A partir du troisième jour et jusqu'à l'époque de l'ouverture suivante, il est interdit d'exposer en vente, de vendre, d'acheter, de transporter ou de colporter les espèces de gibier énumérées *suprà*, n. 2278. Il est également interdit aux marchands de comestibles, traiteurs et aubergistes, de détenir, même hors de leur domicile, le gibier dont il vient d'être question, et à toute personne, de recéler ou de détenir ce gibier pour le compte des marchands ou des trafiquants. Les animaux sauvages d'une des espèces mentionnées *suprà*, n. 2278, ne peuvent être exposés en vente, vendus ou achetés qu'à partir du jour qui suit celui de l'ouverture de la chasse (art. 10).

**2282.** — Le transport du gibier vivant et des œufs de faisans, perdrix, cailles, gélinottes, râles, coqs de bruyères et oiseaux aquatiques peut, exceptionnellement, être autorisé, après la clôture de la chasse, par le ministre de l'Intérieur, sous des conditions déterminées (art. 12). Ce transport ne peut être autorisé qu'en vue du repeuplement des chasses. L'autorisation peut être sollicitée aussi bien pour l'importation d'animaux provenant de l'étranger, que pour le transport d'animaux du pays.

**2283.** — Quiconque chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, en quelque temps et de quelque manière que ce soit, est passible d'une amende de cinquante francs, qui doit être portée à cent francs, si le terrain est clos de murs ou de haies, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu (art. 4).

**2284.** — Une amende de cinquante francs est infligée à ceux qui chassent sur les voies ferrées ou sur leurs dépendances (art. 3, § 1).

**2285.** — La chasse en temps prohibé est punie d'une amende de cinquante francs (art. 6, § 1) et la chasse pendant la nuit, sauf dans les cas où elle a été autorisée par mesure exceptionnelle, d'une amende de cent francs (*Ibid.*, art. 2, § 1).

**2286.** — Le délit de chasse sans permis, et celui de chasse au lévrier sans le permis spécial exigé en pareil cas, sont punis d'une amende de cent francs (art. 14).

**2287.** — Toute personne qui se sert, pour chasser, d'engins prohibés, est passible d'une amende de cent à deux cents francs et d'un emprisonnement de huit jours à un mois. Le transport et la détention d'engins prohibés sont punis d'une amende de cent à deux cents francs. La peine à infliger, en cas d'emploi ou de transport de ces mêmes engins, consiste en une amende de deux cents à quatre cents francs et en un emprisonnement de quinze jours à deux mois, si les délinquants étaient armés, déguisés ou masqués, ou si les faits ont été commis en bande ou pendant la nuit. Dans tous les cas, les engins doivent être saisis et confisqués, et le juge doit en ordonner la destruction (art. 8).

**2288.** — Les individus coupables d'avoir exposé en vente, vendu, acheté, transporté ou colporté du gibier, alors que la vente, le transport et le colportage en étaient défendus, encourent une amende de cinquante à cent francs pour chaque contravention (art. 10, § 4).

**2289.** — Les peines portées contre le délit de chasse sur les voies ferrées, de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, de chasse en temps prohibé ou de chasse sans permis, consistent dans une amende double de l'amende ordinaire et dans un emprisonnement de huit jours à un mois, lorsque l'infraction a été commise à l'aide d'armes prohibées, lorsque les délinquants étaient déguisés ou masqués, ou lorsque les faits ont été commis en bande ou pendant la nuit (art. 15).

**2290.** — Les peines sont portées au double à l'égard des employés des douanes, gardes champêtres ou forestiers, gendarmes et gardes particuliers (art. 16).

**2291.** — En cas de concours de plusieurs infractions, les peines sont cumulées, sans, toutefois, qu'elles puissent excéder le double du maximum de la peine la plus forte (art. 17; V. C. pén., art. 60 et 100). En cas de récidive, c'est-à-dire lorsque le délinquant a subi déjà une condamnation pour délit de chasse dans le cours des deux années précédentes, les peines sont doublées; elles sont triplées, en cas de nouvelle récidive, et la même progression est suivie pour les condamnations ultérieures, sans, toutefois, que ces peines puissent excéder mille francs d'amende et huit mois d'emprisonnement (art. 18).

**2292.** — Lorsque les tribunaux reconnaissent l'existence des circonstances atténuantes, ils sont autorisés à appliquer uniquement, soit la peine de l'emprisonnement, soit la peine de l'amende, s'il s'agit du délit d'usage ou de transport d'engins prohibés, d'infractions commises au moyen d'armes prohibées, par gens déguisés ou masqués, en bande ou pendant la nuit, ou d'infractions commises par certains agents énumérés *suprà*, n. 2290. Cependant, en cas de récidive d'infractions punies de l'emprisonnement, cette peine doit toujours être appliquée ((art. 19).

**2293.** — Le tribunal, devant lequel les poursuites pour délit de chasse sont intentées, prononce, en même temps que la condamnation, pour le cas où l'amende ne serait pas acquittée par le condamné, un emprisonnement dont l'exécution et la durée sont réglées conformément aux art. 40 et 41, C. pén. (art. 27). Il peut, en outre, si le chasseur a causé quelque dommage aux cultures, allouer des dommages-intérêts au propriétaire des fruits (art. 29).

**2294.** — La prescription, en matière de délits de chasse, est acquise au délinquant, trois mois après le jour où l'infraction a été commise (art. 27).

**2295.** — Les pères, mères, maîtres et commettants sont civilement responsables des délits de chasse commis par leurs enfants mineurs, non mariés et demeurant avec eux, par leurs domestiques ou par leurs préposés. Cette responsabilité est réglée conformément à l'art. 1384, C. civ., et ne s'applique qu'aux dommages-intérêts et aux frais, sans toutefois pouvoir donner lieu à la contrainte par corps (art. 21).

**2296.** — La loi du 28 févr. 1882 (art. 31) a confié au gouvernement le soin de prévenir, par un règlement d'administra-

tion générale, la destruction, la chasse, l'exposition, la vente, l'achat, le transport et le colportage des oiseaux insectivores, de leurs œufs et couvées. Un arrêté royal pris en exécution de cette disposition, le 1er mars 1882, a défendu de prendre, de tuer ou de détruire, d'exposer en vente, de vendre, d'acheter, de transporter ou de colporter les oiseaux insectivores, ainsi que leurs œufs et couvées (art. 1). Cette prohibition s'applique : 1° en tout temps, aux fauvettes, aux gobe-mouches, au grimpereau, aux hirondelles, aux bergeronnettes, à l'hippolaïs, aux mésanges, aux pouillots, au roitelet huppé, au rossignol, à la rubiette tithys, au rossignol de muraille, à la sitelle, aux traquets et au troglodyte; 2° pendant la saison où la chasse de la perdrix est prohibée, à toutes les espèces d'oiseaux vivant à l'état sauvage, sauf aux oiseaux de proie diurnes, au grand-duc, au geai, à la pie, au corbeau et au pigeon ramier, lesquels peuvent être détruits, en tout temps, même au moyen d'armes à feu (art. 2 et 9).

**2297.** — Il est interdit de prendre des oiseaux lorsque le sol est couvert de neige (Arr. 1er mars 1882, art. 6), d'employer, pour les attirer, des oiseaux de proie nocturnes, et de se servir, pour les capturer, d'engins enduits de glu ou de substances analogues (*Ibid.*, art. 5). Le ministre de l'Intérieur peut, dans un but scientifique ou d'utilité, autoriser certaines dérogations aux mesures prises dans l'intérêt de la protection des oiseaux (*Ibid.*, art. 8).

**2298.** — Il est admis, en Belgique comme en France, que le propriétaire d'un fonds sur lequel le gibier est entretenu ou n'est pas détruit en suffisante quantité est civilement responsable des dommages causés par ce gibier aux propriétés voisines, conformément aux art. 1382 et 1383, C. civ. Une disposition assez originale de la loi sur la chasse (art. 7) porte que les indemnités à allouer pour dommages causés par les lapins aux fruits et récoltes doivent toujours être fixées au double du préjudice éprouvé. Les demandes en indemnité sont, dans ce cas, du ressort du juge de paix, qui doit statuer dans la huitaine. Enfin, lorsqu'il est constaté que la présence d'une trop grande quantité de lapins nuit aux produits de la terre, le ministre de l'Intérieur peut en autoriser la destruction, après avoir pris l'avis de la députation permanente du conseil provincial; il détermine les conditions dans lesquelles la destruction doit être opérée (L. 28 févr. 1882, art. 7).

### § 4. *Espagne.*

**2299.** — Tout propriétaire a le droit de chasser sur ses terres et d'empêcher qui que ce soit d'y chasser. Il est interdit de chasser sur le fonds d'autrui sans l'autorisation du propriétaire (L. 10 janv. 1879, art. 9, § 3). Celui-ci peut donner à qui bon lui semble des autorisations, en imposant au bénéficiaire telles conditions qu'il juge convenable (*Ibid.*, art. 10). Lorsqu'un fonds appartient par indivis à plusieurs propriétaires, chacun d'eux peut y exercer le droit de chasse en personne ou par l'entremise d'un représentant; mais aucune permission ne peut être accordée à des étrangers sans le consentement des copropriétaires des deux tiers au moins de la propriété (*Ibid.*, art. 12). Nul ne peut chasser sur les terres d'autrui, lorsqu'elles sont exactement closes ou délimitées au moyen de bornes apparentes, sans une autorisation écrite du propriétaire. Une autorisation écrite est également nécessaire pour pouvoir chasser dans les pâturages, héritages et autres terres quelconques d'autrui, insuffisamment clos ou bornés, tant que les récoltes n'ont point été enlevées (art. 15). — V. F. Abella, *Manual del derecho de caza*, p. 126-7°. — V. également l'analyse de la loi du 10 janv. 1879 dans l'*Ann. de lég. étr.*, 9e année, p. 426.

**2300.** — L'usufruitier et l'emphytéote ont également le droit de chasse. Lorsqu'un fonds est confié à un administrateur judiciaire ou volontaire, ou se trouve mis en séquestre judiciairement ou volontairement, c'est à l'administrateur ou au séquestre qu'il appartient de disposer du droit de chasse, soit en le louant, soit en interdisant de chasser d'une manière absolue (art. 14). Le fermier d'un fonds a l'exercice du droit de chasse, à moins de stipulations contraires insérées dans le bail (art. 13).

**2301.** — Les animaux sauvages sont considérés comme des choses sans maître, qui deviennent, par le fait de la chasse, la propriété du premier occupant (art. 6). Le chasseur qui tue ou blesse, sur un fonds où il lui est permis de chasser, une pièce de menu gibier, acquiert sur elle un droit opposable aux tiers, alors même qu'elle tomberait ou se réfugierait sur une propriété voisine. Si la pièce blessée ou morte s'est réfugiée ou est tombée sur un fonds exactement clos par des haies, murs ou fossés, le chasseur n'a pas le droit d'y pénétrer pour s'en emparer contre le gré du propriétaire, mais il peut la revendiquer entre les mains de celui-ci; si le fonds n'est pas entouré d'une clôture continue ou réelle, le chasseur peut y pénétrer, pour se saisir de l'animal tué ou blessé, sauf à payer des dommages-intérêts dans le cas où il y commettrait des dégâts (art. 16). Tout chasseur qui blesse une pièce de grand gibier conserve un droit sur elle tant qu'il la poursuit seul ou avec ses chiens (art. 37). Lorsqu'une ou plusieurs pièces de grand gibier ont été levées, mais non blessées, par un ou plusieurs chasseurs ou par leurs chiens, et qu'un tireur étranger tue un ou plusieurs de ces animaux pendant la poursuite, la pièce ou les pièces abattues appartiennent par moitié au tireur et aux chasseurs qui les ont levées et poursuivies (art. 38).

**2302.** — La possession d'un permis de port d'armes de chasse et de chasse est exigée de toute personne qui se livre à la chasse. Le permis est délivré, en règle générale, par le gouverneur de la province et moyennant le paiement préalable d'un droit déterminé; néanmoins, les capitaines généraux sont autorisés à délivrer gratuitement des permis aux militaires en activité de service ou en retraite, et aux personnes décorées de la croix de Saint-Ferdinand. Les permis sont valables pour une année (art. 28 et 29).

**2303.** — Il peut être délivré un permis de port d'armes de chasse : 1° à tout espagnol âgé de plus de vingt ans, qui n'est pas sous le coup de poursuites criminelles ou qui n'a pas été l'objet d'une condamnation; 2° à tout espagnol âgé de moins de vingt ans et de plus de quinze, à la condition que son père ou tuteur se porte garant de lui par écrit, devant l'autorité (Décr. roy. 10 août 1876, art. 4, 5 et 6). Le prix du permis a été fixé à 25 piécettes (*pesetas*) (L. sur le timbre, 31 déc. 1881, art. 71).

**2304.** — Des permis spéciaux pour la chasse avec lévriers sont délivrés par les gouverneurs de province, moyennant l'acquittement préalable d'un droit de 25 piécettes. Le permis pour la chasse avec lévriers est valable pour une année et peut servir pour six chasseurs et dix chiens (L. 10 janv. 1879, art. 35).

**2305.** — La chasse est absolument interdite pendant l'époque de la reproduction du gibier; cette période s'étend, dans les provinces d'Alava, d'Avila, de Burgos, de la Corogne, du Guipuzcoa, d'Huesca, de Léon, de Logroño, de Lugo, de Madrid, de Navarre, d'Orense, d'Oviédo, de Palencia, de Pontévédra, de Salamanque, de Santander, de Ségovie, de Soria, de Valladolid, de Biscaye et de Zamora, du 1er mars au 1er septembre de chaque année; dans les autres provinces, y compris les Baléares et les Canaries, du 15 février au 15 août. Dans les lagunes et sur les étangs salés, où l'on a coutume de chasser les canards et la sauvagine, la chasse n'est fermée qu'à partir du 15 mars. Les pigeons ramiers, tourterelles et cailles peuvent être chassés depuis le 1er août, sur les terres dépouillées de leurs récoltes. Enfin, il est interdit, en tout temps, de tuer ou de capturer les oiseaux insectivores utiles à l'agriculture (art. 17). Il convient d'ajouter que la clôture de la chasse s'applique aussi bien à la chasse du grand gibier qu'à celle du menu gibier (art. 36).

**2306.** — La défense de chasser pendant une certaine partie de l'année ne concerne pas les héritages clos ou délimités par des bornes apparentes; les propriétaires de ces héritages peuvent y chasser, à quelque époque que ce soit, à la condition de ne se servir d'appeaux ou d'autres engins qu'à une distance de cinq cents mètres au moins des héritages limitrophes, s'ils n'ont pas obtenu des propriétaires voisins l'autorisation d'employer ces engins à une distance plus rapprochée (art. 18).

**2307.** — En dehors du temps pendant lequel la chasse est fermée d'une manière générale, il est défendu de chasser en temps de neige et les jours de tempête (art. 21); il est également défendu de chasser, la nuit, avec des lumières (art. 22).

**2308.** — Pendant le temps où la chasse est ouverte, les personnes munies d'un permis sont autorisées à chasser à tir ou à courre. L'emploi de furets, lacets, collets, filets, gluaux ou autres engins est prohibé, en principe (V. toutefois les n. 2311 et 2312). Il est également interdit de se réunir en troupes pour poursuivre les perdrix à la course, soit à pied, soit à cheval (art. 20). — V. *suprà*, n. 305 et 909.

**2309.** — Il est défendu de chasser avec des armes à feu, à moins d'un kilomètre des localités habitées. Cette distance est

comptée à partir de la dernière habitation de la localité (art. 23).

**2310.** — La chasse de la perdrix à l'aide d'appeaux est prohibée en tout temps (art. 19).

**2311.** — Néanmoins, l'emploi d'appeaux, de furets, de lacets, de filets, de collets, de gluaux ou autres engins est permis dans les propriétés closes ou délimitées par des bornes apparentes (V. toutefois, les conditions de l'exercice de ce droit, n. 2306) (art. 20). L'emploi de lacets, filets, pièges et autres engins est pareillement autorisé pour la capture des oiseaux non déclarés insectivores (*Ibid.*).

**2312.** — A partir du 1$^{er}$ mars jusqu'au 1$^{er}$ octobre, la chasse avec lévriers est interdite dans les terres labourables, depuis les semailles jusqu'à la récolte, et dans les vignes, depuis le moment où elles commencent à bourgeonner jusqu'à la vendange (art. 35).

**2313.** — Le transport, le colportage et la vente des animaux et des oiseaux sauvages, morts ou vivants, sont interdits en temps prohibé. Toutefois, il est fait une exception en faveur des propriétaires de bois, à l'égard des lapins tués par eux, avec l'autorisation de l'administration, pendant la période comprise entre le 1$^{er}$ juillet et la date de l'ouverture (art. 25).

**2314.** — Les locataires de terrains boisés et les individus qui se livrent à l'industrie de la destruction des lapins sont autorisés à détenir des furets avec la permission du gouverneur civil de la province. Cette permission est enregistrée par la municipalité du domicile de l'impétrant, moyennant le paiement préalable de la taxe imposée pour l'exercice de ce genre d'industrie (art. 26). Les propriétaires de bois peuvent aussi, à partir du 1$^{er}$ juillet, et soit avant, soit après l'ouverture de la chasse, tuer les lapins sur leur propriété à l'aide d'un procédé quelconque, et les vendre, à la condition d'avoir obtenu préalablement une permission écrite de l'autorité locale. Le transport des lapins tués dans ces conditions ne peut s'effectuer sur les voies publiques, qu'avec l'autorisation de l'alcalde du lieu où la chasse a été pratiquée (art. 27).

**2315.** — Il est loisible à toute personne de chasser librement les animaux classés parmi les animaux nuisibles, sur les terres de l'Etat, sur celles des villes ou des villages, ainsi que sur les propriétés particulières qui ne sont ni closes, ni bornées; mais il n'est permis de se livrer à cette chasse sur les terres closes appartenant à des villes ou villages, ou à des particuliers, qu'avec l'autorisation du propriétaire ou du fermier (art. 39).

**2316.** — Les alcaldes sont invités à encourager la destruction des bêtes féroces et des animaux nuisibles, en promettant des récompenses pécuniaires aux destructeurs. A cet effet, une somme doit être inscrite, chaque année, au budget municipal, au chapitre des dépenses obligatoires (art. 40). Quand les circonstances l'exigent, les alcaldes peuvent, avec l'autorisation du gouverneur civil de la province, ordonner des battues pour la destruction des animaux nuisibles, et leur empoisonnement (art. 41); les battues sont dirigées et le placement des amorces empoisonnées est fait par des personnes expertes à ce genre d'opérations; ces personnes sont désignées par l'administration (art. 42). Un rapport sur le mode d'opérer et sur les résultats de la battue et de l'empoisonnement est adressé au gouverneur civil de la province (art. 43).

**2317.** — Les infractions aux dispositions de la loi sur la chasse sont punies d'une amende de 5 à 25 piécettes, pour la première fois, de 25 à 50 piécettes, en cas de récidive, et de 50 à 100 piécettes, en cas de nouvelle récidive (art. 48). A l'égard des condamnés insolvables, l'amende est remplacée par l'emprisonnement, un jour d'arrêt équivalant à 2 piécettes et demie (art. 49). Indépendamment de l'amende, le délinquant est condamné, s'il y a lieu, à des dommages-intérêts envers la partie civile; en outre, le gibier tué ou pris en contravention à la loi et les armes et engins ayant servi à commettre l'acte délictueux sont confisqués; toutefois, l'arme peut être restituée contre la remise d'une somme de 50 piécettes (art. 47 et 48). Les poursuites sont intentées devant le juge de simple police, et le jugement est rendu à la suite d'une instruction purement orale (art. 45).

**2318.** — Si le délinquant condamné déjà plus de trois fois pour délit de chasse, commet une nouvelle infraction du même genre, cette infraction est assimilée au délit de dommage et punie par les tribunaux ordinaires conformément aux dispositions des art. 575 à 579, C. pén. (art. 52).

**2319.** — Le délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, commis à l'aide de furets, filets, lacets ou autres engins prohibés, est considéré comme un dommage et puni, comme tel, des peines portées contre le vol (art. 50) Ces peines sont : 1° la détention correctionnelle dans son degré supérieur et son degré moyen, si la valeur des objets volés est supérieure à 2,500 piécettes; 2° la détention correctionnelle dans son degré moyen et son degré inférieur, si la valeur des objets volés est inférieure à 2,500 piécettes et supérieure à 500; 3° les arrêts majeurs dans leur degré moyen ou leur degré supérieur, ou la détention correctionnelle dans son degré inférieur, si cette même valeur n'excède pas 500 piécettes, et n'est pas au-dessous de 100; 4° les arrêts majeurs, sans distinction de degrés, si la chose volée vaut plus de 10 et moins de 100 piécettes; 5° les arrêts majeurs dans leur degré inférieur et leur degré moyen, si cette chose vaut moins de 10 piécettes (C. pén. de 1870, art. 531).

**2320.** — En cas de vente, en temps prohibé, de gibier vivant ou mort, les animaux vendus ou mis en vente doivent être confisqués (L. 10 janv. 1879, art. 44, §§ 2 et 3); mais pour que la confiscation puisse être prononcée par les tribunaux, il faut prouver que le gibier n'a pas été tué ou vendu avant l'époque de la clôture; car il est permis à tout chasseur de conserver les animaux dont il s'est emparé licitement, pendant que la chasse était ouverte, pour en disposer ultérieurement. — Trib. sup. de justice, 15 nov. 1880. — V. F. Abella, *op. cit.*, p. 186, note.

**2321.** — Quiconque détruit des nids de perdrix ou d'autres oiseaux chassables, est passible, pour la première fois, d'une amende de 5 à 10 piécettes; pour la seconde fois, d'une amende de 10 à 20 piécettes; pour la troisième fois, d'une amende de 20 à 40 piécettes. La destruction des nids d'oiseaux utiles à l'agriculture est punie d'une amende de 1 à 5 piécettes pour la première fois, de 5 à 10 piécettes en cas de récidive, et de 10 à 20 piécettes en cas de seconde récidive (art. 51).

**2322.** — Les pères, maîtres et représentants légaux sont civilement responsables des délits de chasse commis par leurs enfants, leurs domestiques ou les personnes soumises à leur puissance (art. 53).

**2323.** — Les infractions à la loi sur la chasse se prescrivent par deux mois; ce délai est calculé à partir du jour où l'acte punissable a été commis (art. 54).

### § 5. *Grande-Bretagne et Irlande.*

**2324.** — La législation relative à la chasse différant, sur certains points, en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, nous l'étudierons successivement dans ces trois pays. — V. J. Locke et Evans, *A treatise on the game laws of England and Wales*, introduction; Faider, *Histoire du droit de chasse*, p. 327 à 367. — V. également la traduction de l'*act* du 7 sept. 1880 destiné à assurer la protection des possesseurs de terres contre les dégâts causés par les lièvres et les lapins, dans l'*Ann. de lég. étr.*, 10$^{e}$ année, p. 32.

**2325.** — I. *Angleterre et pays de Galles.* — En règle générale, la jouissance et l'exercice du droit de chasse appartiennent aux propriétaires fonciers (*Landlords*). L'*act* du 5 octobre 1837 (1 et 2 Will. IV, chap. 32) a décidé que, sous l'empire des baux passés antérieurement à ce statut, le bailleur aurait, à l'exclusion du fermier ou tenancier, le droit de chasser sur les terres louées et d'autoriser à chasser toute personne à sa convenance, à moins qu'une clause du bail n'eût attribué ce droit au fermier lui-même, ou que des arrhes n'eussent été versées pour le renouvellement du bail ou du contrat, ou enfin que le terme du bail existant ne fût encore éloigné de plus de vingt et un ans. Pour l'avenir, c'est-à-dire à l'égard des contrats passés postérieurement à l'*act* en question, il fut admis que le fermier aurait l'exercice du droit de chasse en cas de silence du bail; mais il fut permis au bailleur de se le réserver par une stipulation formelle. En fait, presque tous les contrats contiennent une semblable réserve. — Mais, l'*act* du 7 sept. 1880 (*Ground game act*) a profondément modifié cet état de chose. Désormais, tout possesseur (fermier ou tenancier) est autorisé à tuer ou à capturer sur ses terres, concurremment avec les personnes qui peuvent être investies du même droit, les lièvres et les lapins, soit par lui-même, soit par l'intermédiaire de personnes dûment munies d'une autorisation écrite de lui (*Act* du 7 sept. 1880, art. 1). Aucune atteinte ne peut être portée aux droits du possesseur a

cet égard. Toute convention par laquelle il y renoncerait au profit du bailleur, gratuitement ou en échange de certains avantages, serait radicalement nulle (*Ibid.*, art. 3). On ne doit pas comprendre parmi les possesseurs les individus qui ont simplement sur les terres un droit de vaine pâture ou qui les possèdent avec le droit d'y faire pâturer ou brouter les moutons, bestiaux ou chevaux, pendant un laps de temps ne dépassant pas neuf mois (*Ibid.*, art. 1).

**2326.** — Quelques restrictions sont apportées aux droits du possesseur. La faculté de tuer les lièvres et les lapins au moyen d'armes à feu ne peut être exercée que par lui et par une seule personne autorisée par lui. Le droit, pour le possesseur, d'autoriser des tiers à tuer ou à capturer les lièvres et les lapins, est limité aux membres de sa famille résidant sur les terres possédées, aux personnes attachées à son service ordinaire sur la propriété, ou préposées par lui, de bonne foi et moyennant salaire, à la destruction de ces animaux. Enfin, s'il s'agit de terrains marécageux et de terrains non clos (autres que des terres labourables), le possesseur et les personnes autorisées par lui ne peuvent se livrer à la destruction des lièvres et des lapins que du 11 décembre d'une année au 31 mars de l'année suivante; toutefois, cette réserve ne s'applique pas aux parcelles détachées de terrains marécageux et de terrains non clos, contigus à des terres labourables, lorsque ces parcelles ont moins de vingt-cinq acres de superficie (*Act* du 7 sept. 1880, art. 1). Bien entendu, le propriétaire ou bailleur peut se réserver, par une stipulation expresse, pour lui et pour les personnes autorisées par lui, le droit de chasser les lièvres et les lapins, concurremment avec le fermier ou tenancier, sur les terres concédées. — V. H. Neville, *The game laws of England*, p. 52 et s.

**2327.** — Quiconque désire prendre, tuer ou chasser le gibier, les bécasses, bécassines, cailles, râles de genêts ou lapins, doit solliciter préalablement la délivrance d'un permis de chasse (*Game license*). Le prix de ce permis varie suivant l'époque à laquelle il est délivré et le temps pour lequel il est obtenu. Le permis délivré du 31 juillet au 1er novembre coûte trois livres, si sa durée doit s'étendre jusqu'au 31 juillet suivant, deux livres, si elle est limitée au 31 octobre de l'année de sa délivrance. Le permis délivré après le 1er novembre et valable jusqu'au 31 juillet suivant donne lieu au paiement d'un droit de deux livres. Des permis valables pour quatorze jours seulement sont également délivrés moyennant l'acquittement d'un droit d'une livre. Les permis délivrés dans la Grande-Bretagne sont valables également en Irlande et réciproquement (23 et 24 Vict., ch. 90). — H. Neville, *op. cit.*, p. 10 et 11; Locke et Evans, *op. cit.*, p. 207.

**2328.** — La possession d'un permis de chasse n'est pas nécessaire : 1° pour prendre des bécasses ou des bécassines au moyen de lacets ou de filets; 2° pour prendre ou détruire les lapins, lorsque la capture ou la destruction est effectuée par le propriétaire, dans une garenne ou un enclos, ou par le tenancier ou les personnes autorisées ou commissionnées par lui, sur les terres concédées; 3° pour chasser les lièvres à l'aide de *beagles* ou d'autres chiens; 4° pour chasser le grand gibier (*deer*) à courre; 5° pour prendre ou tuer du grand gibier dans un enclos, lorsque la capture ou la destruction est le fait du propriétaire ou du possesseur (*occupier*), ou s'effectue sous sa direction ou avec son autorisation. — H. Neville, *op. cit.*, p. 9 et 10.

**2329.** — Sont dispensés de l'obligation de se munir d'un permis de chasse : 1° les membres de la famille royale; 2° les gardes-chasse de la Couronne; 3° les personnes prêtant aide et assistance pour prendre ou tuer du gibier, à une personne dûment munie d'un permis; 4° le possesseur et les personnes dûment autorisées par lui, qui tuent ou capturent des lièvres ou des lapins en vertu de la loi du 7 sept. 1880 (L. 7 sept. 1880, art. 4). — V. *suprà*, n. 2325. — H. Neville, *op. cit.*, p. 10.

**2330.** — Les personnes munies d'un permis de chasse n'ont pas besoin d'un permis de port d'armes à feu (*Gun licence*), pour chasser à tir; mais celles qui leur prêtent assistance ne peuvent se servir de fusils qu'autant qu'elles ont obtenu un permis de ce genre. Le permis de port d'armes à feu coûte 10 shillings et expire le 31 juillet qui suit la date de sa délivrance (*Act* du 9 août 1870).

**2331.** — En dehors du permis de chasse, les chasseurs qui se servent de chiens sont tenus de se munir d'un permis spécial pour chaque chien qu'ils possèdent (*dog licence*); ces permis sont valables pour une année et sont délivrés moyennant le paiement d'une taxe de 7 shillings 6 pence, par chien. — H. Neville, *op. cit.*, p. 16.

**2332.** — Il est interdit de tuer ou de capturer : 1° les perdrix, du 1er février au 1er septembre; 2° les faisans, du 1er février au 1er octobre; 3° le gibier noir (coqs de bruyères), du 10 décembre d'une année au 20 août de l'année suivante (sauf dans les comtés de Devon et de Somerset, et dans la *New-Forest*, où cette interdiction s'étend du 10 décembre d'une année au 1er septembre de l'année suivante); 4° les lagopèdes rouges (*Grouse*), du 10 décembre d'une année au 12 août de l'année suivante; 5° les outardes, du 1er mars au 1er septembre; 6° les oiseaux sauvages, du 1er mars au 1er août (43 et 44 Vict., ch. 35). — H. Neville, *op. cit.*, p. 18 à 20.

**2333.** — Il est également interdit de prendre ou de tuer du gibier, et de se servir de chiens, de fusils, de filets ou d'autres engins de chasse, les dimanches et le jour de Noël. — H. Neville, *op. cit.*, p. 18.

**2334.** — Enfin, il est défendu à toute personne ayant le droit de tuer les lièvres et les lapins, soit en vertu de l'*act* du 7 sept. 1880, soit autrement, de se livrer à la chasse de ce gibier au moyen d'armes à feu, entre la fin de la première heure qui suit le coucher du soleil et le commencement de la première heure qui précède son lever. Il est pareillement défendu d'employer pour cette chasse des collets, sauf pour prendre les lapins dans leurs terriers, ou de se servir de poison (*Act* du 7 sept. 1880, art. 6).

**2335.** — Les marchands munis d'une licence pour la vente du gibier, ne peuvent acheter ou vendre, ni même détenir dans leurs maisons, boutiques, caves et leurs dépendances, aucune pièce de gibier à plumes, dix jours après la clôture de la chasse de ce gibier. Il est interdit à toute personne d'acheter ou de vendre du gibier, dix jours après que la chasse en a été prohibée, ou d'en détenir chez elle, si ce n'est en cage ou en volière, quatorze jours après la clôture.

**2336.** — La destruction ou l'enlèvement des nids ou œufs du gibier à plumes et des cygnes, canards sauvages, sarcelles et macreuses est délictueux, lorsqu'il est opéré dans un lieu où le destructeur ou le capteur n'a pas le droit de chasser, ni l'autorisation de l'ayant-droit à la chasse. — H. Neville, *op. cit.*, p. 32.

**2337.** — Les peines, en matière de délits de chasse, sont extrêmement variées. Quiconque se livre, de jour, à la recherche et à la poursuite du gibier, des bécasses, bécassines, cailles, râles de genêts ou lapins, sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, est passible d'une amende de deux livres au maximum; l'amende peut être portée jusqu'à cinquante livres, s'il s'agit du délit de chasse au grand gibier commis dans une forêt ouverte; le prévenu peut, en outre, être condamné à un emprisonnement, avec ou sans travail forcé (*hard labour*), pour deux années au plus. L'emprisonnement, avec ou sans travail forcé, pendant deux années au maximum, peut également être infligé aux individus qui poursuivent, chassent, tuent ou blessent du grand gibier dans un domaine clos. — V. H. Neville, *op. cit.*, p. 33 et 35.

**2338.** — Le fait de tuer ou de détruire du gibier ou des lapins, pendant la nuit, dans un lieu où l'on n'avait pas le droit de pénétrer, ou de s'introduire dans ce lieu, avec des armes et engins, dénotant l'intention, de la part du porteur, de s'en servir pour tuer le gibier (à l'exception du lapin), est punissable, pour la première fois, d'un emprisonnement, avec travail forcé, de trois mois au plus, avec obligation, pour le condamné, de fournir caution, soit par lui-même, pour dix livres, soit par deux répondants, chacun pour cinq livres, qu'il ne commettra plus un semblable délit pendant un an; faute de fournir caution, le coupable peut être obligé de subir un emprisonnement supplémentaire de six mois avec travail forcé. Les peines sont doublées, en cas de récidive. La seconde récidive est punie de sept ans au plus de servitude pénale ou d'un emprisonnement, avec travail forcé, de deux ans au maximum. — H. Neville, *op. cit.*, p. 26.

**2339.** — Tout individu qui, sans droit, capture ou tue, pendant la nuit, des lièvres ou des lapins dans une garenne ou un parc, clos ou non clos, qui se sert de chiens courants, de pièges ou d'engins pour prendre des lièvres ou des lapins dans une garenne ou un parc appartenant à autrui, commet un délit (*misdemeanor*) et encourt la peine de l'amende et celle de l'emprisonnement prononcées séparément ou cumulativement. — H. Neville, *op. cit.*, p. 37.

**2340.** — Une amende ne dépassant pas deux livres est infligée à toute personne qui contrevient à la défense de chasser les lièvres et les lapins, pendant la nuit avec des armes à feu, qui tend des collets pour prendre ces animaux, autre part que dans les terriers, ou qui se sert de poison pour les détruire (*Act* du 7 sept. 1880, art. 6).

**2341.** — Le chasseur qui capture ou qui tue du gibier pendant le temps où la chasse en est interdite, est punissable d'une amende d'une livre au plus par pièce de gibier tuée ou capturée. — H. Neville, *op. cit.*, p. 19.

**2342.** — Quiconque prend ou tue du gibier, ou se sert de chiens, de fusils, de filets ou d'autres engins dans l'intention de tuer ou de capturer du gibier, sans avoir obtenu préalablement la délivrance d'un permis de chasse, encourt une double amende, l'une de 20 livres (23 et 24 Vict., ch. 90, art. 4) et l'autre de 5 livres (1 et 2 Will. 4, ch. 32, art. 23). — H. Neville, *op. cit.*, p. 12; Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 190.

**2343.** — II. *Ecosse.* — Les dispositions qui régissent la chasse en Ecosse diffèrent peu des règles adoptées en Angleterre et dans le pays de Galles. Tout propriétaire foncier a le droit de chasser sur ses terres. Il est admis par l'usage que le propriétaire peut donner l'autorisation de chasser sur son terrain à des tiers. L'*act* du 7 sept. 1880 a conféré, comme en Angleterre et dans les mêmes conditions, aux fermiers et tenanciers, le droit de chasser le lièvre et le lapin sur les domaines affermés ou concédés. — V. A. Faider, *op. cit.*, p. 388.

**2344.** — Les animaux sauvages sont considérés, en Ecosse, d'après la loi commune (*common law*), comme des choses sans maître qui s'acquièrent par l'occupation. En conséquence, le gibier devient la propriété de celui qui le tue ou le capture, de telle sorte que les bêtes tuées ou prises en délit ne peuvent être enlevées au délinquant, sauf les cas où les statuts en disposent autrement. — V. Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 251.

**2345.** — Les chasseurs sont tenus de se munir, comme en Angleterre, d'un permis de chasse, dont le prix est le même (V. *suprà*, n. 2327). Toutefois, les personnes qualifiées pour chasser le lièvre peuvent s'en passer (11 et 12 Vict., ch. 30; *Act* du 22 juill. 1848). Les permis délivrés en Ecosse sont valables, non seulement dans le pays, mais encore en Angleterre et en Irlande, et réciproquement. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 259, n. 7.

**2346.** — Les époques de l'ouverture et de la clôture de la chasse ont été fixées de la manière suivante : il est interdit de capturer, de tuer, de détruire, de colporter, de vendre, d'acheter ou d'avoir en sa possession : 1° des oiseaux de marais (*muirfowl*) et des lagopèdes blancs (*Tarmigan*), du 10 décembre d'une année au 12 août de l'année suivante; 2° des coqs de bruyères (*heathfowl*), du 10 décembre au 20 août de l'année suivante; 3° des perdrix, du 1^er^ février au 1^er^ septembre; 4° des faisans, du 1^er^ février au 1^er^ octobre. Cette interdiction ne s'applique pas aux perdrix et aux faisans capturés en temps permis, et conservés dans des cages, volières ou faisanderies. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 257.

**2347.** — Quiconque est surpris, de jour, sur un fonds quelconque, sans le consentement du propriétaire, à la recherche ou à la poursuite du gibier, de chevreuils, bécasses, bécassines, cailles, râles de genêts, canards sauvages ou lapins, encourt une amende de deux livres au plus. Le jour est réputé commencer une heure avant le lever et finir une heure après le coucher du soleil. Le même délit commis la nuit est puni des mêmes peines qu'en Angleterre (V. *suprà*, n. 2338). Toutefois, aucune peine n'est encourue par les personnes qui pénètrent sur le terrain d'autrui en chassant à courre, à l'aide de chiens courants ou de lévriers, à chaude chasse, une pièce de grand gibier, un lièvre ou un renard, lancé sur un terrain où le maître de la meute avait le droit de chasse (2 et 3 Will. 4, ch. 68, art. 4). — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 258, n. 3, et p. 276.

**2247** *bis.* — La capture ou le meurtre du gibier à plumes pendant le temps où la chasse en est prohibée, est punissable d'une amende de cinq livres par pièce prise ou abattue. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 257, n. 2.

**2348.** — La pénalité pour délit de chasse sans permis est la même qu'en Angleterre (V. *suprà*, n. 2342). — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 259, n. 7.

**2349.** — III. *Irlande.* — Nul ne peut chasser s'il n'est à ce qualifié par une possession territoriale. Le droit de tuer, capturer ou détruire les lièvres, perdrix, faisans, lagopèdes (*grouses*) et cailles, n'appartient qu'aux personnes possédant par elles-mêmes ou par leurs femmes, un franc-alleu (*freehold*) d'un revenu de quarante livres au moins par an, ou une propriété foncière personnelle valant mille livres, déduction faite des dettes qui peuvent la grever. Aucun laïque, s'il n'a une habitation (*tenement*) de quarante shillings de revenu par an, et aucun prêtre ou clerc, s'il n'a un bénéfice rapportant dix livres au moins par an, ne peut se servir de furets, de bourses, de filets, de lacets, de collets ou d'autres engins pour détruire le grand gibier, les lièvres, les lapins ou le gibier d'autrui. — Locke et G. Evans, p. 291, n. 1.

**2350.** — Un permis de chasse, désigné sous le nom de certificat (*certificate*), est nécessaire à toute personne pour pouvoir se livrer licitement à la chasse. La liste des personnes dispensées de l'obligation du permis est la même qu'en Angleterre. La possession d'un permis n'est pas exigée des personnes qui se livrent à la destruction des lapins. En revanche, il n'existe aucune exemption pour la capture des bécasses et bécassines au moyen de lacets ou de filets. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 290.

**2351.** — Le prix des certificats est le même qu'en Angleterre (23 et 24 Vict., ch. 90, art. 2). D'ailleurs, ainsi qu'on l'a dit déjà, les permis délivrés soit dans la Grande-Bretagne, soit en Irlande, sont valables dans les deux pays (23 et 24 Vict., ch. 90, art. 18).

**2352.** — Pendant certaines périodes de l'année qui varient avec les espèces, il est interdit de prendre, de tuer, de détruire, de transporter, de vendre, d'acheter ou de détenir certains oiseaux que la loi entend protéger. Ces périodes s'étendent pour le gibier de marais (*moorgame*), les coqs de bruyères (*heathgame*), et les lagopèdes (*grouses*), du 10 décembre d'une année au 20 août de l'année suivante; pour les perdrix, les râles de genêts et les cailles, du 10 janvier au 20 septembre; pour les dindons sauvages (*wild turkey*), du 10 janvier au 1^er^ septembre. Les faisans ne peuvent être tués ou capturés que du 1^er^ février au 1^er^ octobre; ils ne peuvent être vendus ou achetés que du 10 janvier au 1^er^ septembre. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 292.

**2353.** — Il est interdit de suivre le gibier à la piste sur la neige, même sur son propre terrain (27 Georg. III, ch. 35, art. 4). Il est également interdit aux chasseurs, même sur leurs propres terres, de capturer, tuer ou détruire les lièvres, faisans, perdrix, cailles, râles de genêts, gibier de marais, coqs de bruyères ou lagopèdes, pendant la nuit, c'est-à-dire pendant la période quotidienne comprise entre la fin de la première heure qui suit le coucher du soleil et le commencement de la dernière heure qui précède son lever (27 Georg. III, ch. 35, art. 4). Enfin il est défendu, le dimanche, de faire usage de fusils, pièges, filets et autres engins, pour tuer ou capturer du gibier de marais, des coqs de bruyères, des lagopèdes, des faisans, des perdrix, des cailles, des râles de genêts, des dindons sauvages, d'autres oiseaux sauvages, des lièvres ou des lapins (*Ibid.*).

**2354.** — Les peines applicables, en matière de délit de chasse, sont les suivantes : 1° pour la capture, le meurtre ou la destruction de lièvres, perdrix, faisans, lagopèdes ou cailles sur son propre terrain, mais alors que le chasseur n'est pas qualifié pour chasser (V. *suprà*, n. 2349), une amende de dix shillings (10 Will. 3, ch. 8, art. 8); 2° pour l'emploi illégal de furets, bourses et autres engins pour détruire le grand gibier, les lièvres, les lapins ou le gibier d'autrui (V. *suprà*, n. 2349), un emprisonnement d'une année (13 Richard II, ch. 13); 3° pour l'introduction, de jour, sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, afin d'y rechercher, capturer, faire lever, suivre, chasser, poursuivre de toute autre façon, tuer ou détruire du gibier, des bécasses, bécassines, canards, sarcelles ou macreuses (*widgeon*), une amende de dix livres au plus; 4° pour avoir tué ou détruit, pendant la nuit, sur la propriété d'autrui, sans le consentement du propriétaire, des lièvres, faisans, perdrix, cailles, râles de genêts, oiseaux de marais, coqs de bruyères ou lagopèdes, la même peine que dans le cas précédent, et, en outre, une amende de cinq livres par pièce prise ou abattue au maximum (27 Georges III, ch. 35, art. 4); si l'on s'est servi, pendant la nuit, de fusils, de chiens, de trappes, filets ou autres engins, pour capturer, tuer ou détruire des lièvres, lapins, faisans, perdrix, cailles, râles de genêts, oiseaux de marais, coqs de bruyères, lagopèdes, bécassines ou bécasses, la peine encourue consiste dans une amende de dix livres, l'emprisonnement et la fustigation (27 Georges III, ch. 35, art. 5); 5° pour avoir

capturé, tué, transporté, vendu ou acheté du gibier pendant le temps où la chasse en était prohibée, une amende de cinq livres par pièce de gibier; 6° pour chasse en temps de neige, une amende de cinq livres au maximum; 7° pour chasse de nuit, une amende de cinq livres par pièce tuée ou capturée; 8° pour chasse sans permis, une amende de vingt livres. — Locke et G. Evans, *op. cit.*, p. 291, 292, 293, 294 et 298.

§ 6. *Hongrie.*

**2355.** — La chasse est régie, aujourd'hui, en Hongrie, par la loi XX de 1883 (sanctionnée le 19 mars 1883, promulguée dans les deux Chambres le 25 du même mois). Le système admis est celui du droit allemand, d'après lequel le propriétaire foncier n'est autorisé à exercer personnellement le droit de chasse sur sa propriété qu'à la condition de posséder un terrain d'une certaine étendue d'un seul tenant. La loi XX de 1883 a été complétée par la loi XXIII de la même année, qui a assujetti les chasseurs au paiement d'une taxe de chasse et d'une taxe sur les armes. — V. la traduction de la loi XX de 1883 dans l'*Annuaire de législ. étrang.*, 13e année, p. 381, et l'analyse de la loi XXIII de 1883, dans le même volume, p. 392.

**2356.** — La loi XX de 1883 pose en principe que le droit de chasse est une dépendance du droit de propriété et qu'il ne peut en être séparé à titre de servitude (art. 1). Mais ce droit ne peut être exercé par le propriétaire ou par les ayants-droit de celui-ci que dans deux cas : 1° lorsque le domaine consiste en une pièce de terre ou de bois, ou en plusieurs pièces contiguës d'une contenance totale d'au moins deux cents arpents (l'arpent équivalant à 1,600 toises carrées); peu importe, d'ailleurs, que ces terres soient situées sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, ou qu'elles soient traversées par des routes, des chemins de fer, des canaux, des rivières ou des ruisseaux; 2° lorsque le domaine, bien qu'ayant une contenance inférieure à deux cents arpents, est cultivé comme jardin et entouré d'une haie ou d'un fossé, ou lorsqu'il est constitué par une habitation avec cour et jardin ou qu'il consiste en une vigne ou en une île constamment entourée d'eau. En outre, les propriétaires de fonds ayant une contenance de cinquante arpents au moins d'un seul tenant et contigus, sont autorisés à les réunir, afin d'y exercer la chasse en commun, pourvu que les héritages ainsi réunis aient une étendue totale d'au moins deux cents arpents (art. 2).

**2357.** — Dans chaque localité, les parcelles de terre sur lesquelles les propriétaires n'exercent pas personnellement le droit de chasse, et les terres appartenant à la commune, quelle qu'en soit l'étendue, sont groupés de manière à former un domaine de chasse unique, dont l'administration appartient aux propriétaires constitués en syndicat. La chasse de ce domaine doit être affermée; la durée du bail est de six années au moins. Si les terrains ainsi groupés forment un ensemble de moins de deux mille arpents, ils sont loués en bloc; dans le cas où la contenance totale serait supérieure, l'ensemble peut être fractionné en cantons de deux mille arpents au moins. Les baux de chasse conclus dans ces conditions sont toujours soumis à l'approbation du vice-administrateur du comitat et, dans les villes jouissant de l'autonomie municipale, à celle du conseil. Le produit annuel de la location est réparti entre les propriétaires, déduction faite des frais d'administration, proportionnellement à l'étendue des terres possédées par chacun d'eux. Si la répartition ne peut pas être faite de cette manière, la totalité du prix de location est attribuée à la caisse municipale (L. XX de 1883, art. 3).

**2358.** — Une exception est faite à la règle énoncée au numéro précédent, à l'égard des fonds d'une contenance inférieure à deux cents arpents, qui se trouvent entourés, de trois côtés au moins, par une propriété forestière d'une grande étendue, constituant un domaine de chasse particulier. Les fonds dont il s'agit sont distraits de l'ensemble des terres comprises dans la location conclue par le syndicat, pour être louées, au point de vue de la chasse, au propriétaire ou à l'ayant-droit à la chasse du domaine forestier, et l'obligation de prendre ces fonds à bail est imposée à ce dernier (L. XX de 1883, art. 2, § 4).

**2359.** — Dans les communes où le règlement de la propriété foncière et le rachat des droits féodaux n'ont point encore été effectués, le droit de chasse dans les pâturages, bois et plantations de roseaux indivis, est attribué à la commune; il est attribué dans les bois et plantations de roseaux appartenant aux anciens seigneurs, à ces anciens seigneurs exclusivement, et, dans les terrains défrichés, les fonds possédés à charge de redevance seigneuriale et les autres immeubles grevés de charges de nature féodale, aux propriétaires actuels, jusqu'à ce que la situation ait été réglée législativement (L. XX de 1883, art. 4).

**2360.** — Dans les communes où le règlement de la propriété foncière et le rachat des droits féodaux ont été effectués antérieurement à la loi de 1883, et où l'ancien seigneur s'était réservé, pour l'avenir, le droit de chasse sur les terres appartenant à ses anciens vassaux, cette réserve a été déclarée nulle et non-avenue. Toutefois, dans les localités où le seigneur avait cédé, en échange du droit de chasse réservé à son profit, des immeubles ou certains avantages à ses anciens vassaux, ceux-ci se sont vus imposer l'obligation de racheter la servitude grevant leurs propriétés (L. XX de 1883, art. 5).

**2361.** — Nul ne peut chasser, soit sur ses propres terres, soit sur les terres d'autrui, s'il n'est en possession d'un permis de chasse (L. 23 de 1883, art. 25). L'étranger résidant en Hongrie peut, comme les nationaux, obtenir la délivrance d'un permis, à la condition d'être cautionné par un citoyen hongrois (*Ibid.*, art. 30). Les permis sont visés par l'autorité administrative. Le visa doit être refusé : 1° aux mineurs de vingt ans, à moins que la demande n'émane de leur père ou curateur; 2° à ceux qui, à raison de leur faiblesse intellectuelle, peuvent faire courir des risques à la sécurité publique en maniant des armes à feu; 3° aux individus condamnés définitivement pour contravention de chasse, pour chasse sans permis, pour abus de permis ou pour infraction aux dispositions de la loi relatives à la taxe des armes, et ce, pendant trois années à compter de l'exécution de la peine; 4° aux individus condamnés définitivement pour crime ou pour vol commis à main armée; 5° aux étrangers qui n'ont pu trouver un répondant (*Ibid.*, art. 36). Lorsque le titulaire d'un permis se trouve, postérieurement à sa délivrance, dans un des cas d'incapacité ou d'indignité prévus par la loi, ou lorsque son incapacité ou son indignité, antérieure à la délivrance, n'est connue qu'après, le permis est retiré sans qu'aucune indemnité soit allouée à celui qui en est privé (*Ibid.*, art. 37).

**2362.** — Les permis de chasse sont valables pour une année commençant le 1er août et finissant le 31 juillet de l'année suivante. La taxe est de douze florins par an (L. XXIII de 1883, art. 9 et 11). Sont dispensés du paiement de la taxe de chasse : 1° les membres de la famille souveraine; 2° les membres du corps diplomatique et consulaire étranger, à moins qu'ils ne soient hongrois; 3° les préposés à la garde des chasses; 4° les personnes commises à la surveillance du gibier et de la chasse; 5° les gardes ou bergers préposés à la garde des champs, vignes et bois; 6° les fonctionnaires du service forestier. Les personnes mentionnées sous les n. 3 à 6 ne peuvent se servir de leurs armes, sur les terrains dont la surveillance leur est confiée, qu'avec l'autorisation de l'ayant-droit à la chasse; elles ne peuvent en faire usage dans d'autres cantons qu'après avoir acquitté la taxe de chasse (*Ibid.*, art. 6). Un permis n'est pas nécessaire aux propriétaires ou fermiers de terrains en montagne, fréquentés par des bêtes féroces, pour détruire ces animaux. Le permis n'est pas exigé davantage des personnes invitées à prendre part à des battues administratives (*Ibid.*, art. 7). Les chasseurs qui désirent chasser seulement pendant une période de courte durée, peuvent se faire délivrer, moyennant le paiement d'un droit de six florins, des permis de chasse valables pour trente jours (*Ibid.*, art. 10).

**2363.** — En dehors de la taxe de chasse, les chasseurs qui veulent se servir d'armes à feu, ainsi que les personnes qui, sans les utiliser, détiennent des armes de ce genre, sont tenus d'acquitter la taxe des armes. La taxe est due, non seulement pour les armes dont on se sert ou qu'on détient, mais encore pour celles qui sont détenues ou employées par les membres de la famille de l'intéressé, par son personnel de chasse, par ses gardes, etc. (L. XXIII de 1883, art. 2). Certaines armes, notamment celles qui sont portées par les gendarmes, les employés de la police, les gardes et les militaires, dans le service, et celles qui sont mises en vente chez les armuriers, ne donnent pas lieu à la perception de la taxe (*Ibid.*, art. 5). La taxe des armes est fixée à un florin par an pour une arme à un coup, et à deux florins pour une arme à deux coups (*Ibid.*, art. 8).

**2364.** — Les mesures de protection prises en faveur du gibier consistent dans l'interdiction de chasser toute espèce d'animaux avec des chiens courants (limiers, bassets, lévriers, chiens de berger et autres chiens courants), du 1er février au 15 août de chaque année, et, en outre, dans la prohibition de chasser, à

certaines époques, certains animaux déterminés; cette prohibition s'étend : 1° pour le cerf, du 15 octobre, et pour le daim, du 15 novembre au 1er juillet; 2° pour la biche, la daine et la chevrette, du 1er janvier au 15 octobre; 3° pour le chevreuil, du 15 janvier au 1er avril; 4° pour le chamois, du 15 décembre au 1er août, et pour les faons de chamois, à toute l'année; 5° pour le grand et le petit coq de bruyères, du 1er juin au 1er mars, et pour leurs femelles, à toute l'année; 6° pour la gélinotte, du 1er décembre, et pour le faisan et l'outarde, du 1er février au 15 août; 7° pour la perdrix, du 1er janvier au 1er août; 8° pour les oiseaux chanteurs, à toute l'année; 9° pour les autres oiseaux, sauf les exceptions dont il va être question, du 1er février au 15 août (L. XXIII de 1883, art. 9). Les oiseaux migrateurs et les oiseaux d'eau peuvent être tués ou capturés en tout temps, sauf l'interdiction de les chasser pendant le temps de l'incubation, là où ces oiseaux nichent (*Ibid.*, art. 11). Il est également permis de tuer ou de capturer, en toute saison, les oies sauvages voyageant en troupes, les canards sauvages, les pigeons sauvages et privés, les oiseaux de proie diurnes, le grand-duc, les corbeaux, moineaux et étourneaux, ces derniers seulement dans les vignes et les vergers (*Ibid.*, art. 12). Il est interdit, pendant le temps où la chasse est prohibée, sauf pendant les quatorze jours qui suivent immédiatement la clôture, de vendre, d'acheter ou de faire figurer, dans des locaux publics, sur les menus des repas, un gibier quelconque, ou, si la prohibition ne concerne que certaines espèces, les espèces dont la chasse est interdite (*Ibid.*, art. 10).

**2365.** — L'interdiction de chasser, à certaines époques de l'année, soit à l'aide de chiens courants, soit des espèces de gibier déterminées, ne s'applique pas aux terrains entourés de clôtures suffisantes pour empêcher les animaux qui y sont enfermés de s'échapper. Le propriétaire ou le locataire de la chasse peut chasser, en tout temps, dans ces enclos (L. XX de 1883, art. 18).

**2366.** — Les seuls modes de chasse autorisés par la loi sont la chasse à tir, la chasse à courre et la chasse des grives au moyen de lacets ou de gluaux (L. XX de 1883, art. 16 et art. 15, § 2).

**2367.** — Il est interdit, en tout temps, de prendre ou de tuer le gibier de poil et de plume, à l'exception des animaux nuisibles, au moyen de pièges, filets ou lacets; il est également interdit de chasser et de tuer les outardes en temps de grandes pluies. Néanmoins, les ayants-droit à la chasse et leurs représentants sont autorisés à capturer le gibier sur leurs terres au moyen d'engins prohibés, pourvu que ce soit dans le but de le conserver et d'en favoriser la multiplication (L. XX de 1883, art. 15, §§ 1 et 3).

**2368.** — Le propriétaire, alors même que la chasse sur son fonds serait louée à un tiers, conserve le droit d'y détruire les animaux féroces ou nuisibles, tels que les ours, les loups, les renards, les chats sauvages, les fouines, les sangliers, les blaireaux, les lapins, les hamsters, les souslicks, les putois, les belettes, les martres et les loutres; mais il ne lui est permis de procéder à cette destruction, à l'aide de traqueurs ou de chiens, qu'après avoir sollicité l'autorisation du locataire de la chasse, si la chasse est affermée. Dans les cantons où les sangliers causent des ravages considérables, les ayants-droit à la chasse sont tenus de les détruire, autant que possible. S'il se produit des plaintes reconnues fondées, les ayants-droit sont mis en demeure par l'administration d'opérer, dans un délai donné, la destruction de ces animaux; faute par eux de se conformer à cette injonction, la destruction a lieu au moyen de battues administratives (L. XX de 1883, art. 13). Des battues de ce genre peuvent être prescrites d'office par le comité administratif ou son président pour la destruction des animaux féroces (*Ibid.*, art. 19 à 25).

**2369.** — Le propriétaire ou le locataire de la chasse peut détruire les chats domestiques et les chiens errants trouvés sur le domaine de la chasse (L. XX de 1883, art. 14).

**2370.** — Il n'est pas permis de suivre sur le terrain d'autrui le gibier que l'on a blessé sur son propre terrain (L. XX de 1883, art. 17, § 1). Nul, en dehors de l'ayant-droit à la chasse, n'est autorisé à laisser pénétrer des chiens sur un domaine de chasse; cependant une exception est admise en faveur des chiens de berger, mais leurs maîtres sont tenus de leur attacher au cou un objet pesant, disposé de manière à pendre à trois centimètres au-dessous du genou des pieds de devant de ces animaux (*Ibid.*, art. 16, § 3). Lorsque des chiens passent d'un canton de chasse sur un autre canton, il est loisible à l'ayant-droit à la chasse de ce dernier canton de les retenir jusqu'à ce que leur maître l'ait indemnisé des dommages qu'ils ont pu lui causer; d'ailleurs, le droit à une indemnité est garanti à l'intéressé, alors même qu'il ne se serait point emparé des chiens (*Ibid.*, art. 17, § 2).

**2371.** — Les peines, en matière de contravention de chasse, ont été fixées ainsi qu'il suit : 1° chasse sur le terrain de chasse d'autrui sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse, amende de 10 à 50 florins, et, si la chasse a eu lieu à courre, amende de 20 à 100 florins (L. XX de 1883, art. 26); 2° même délit commis la nuit ou dans un lieu clos, ou à l'aide de moyens prohibés, ou par des individus masqués ou déguisés, amende de 100 à 200 florins; la même peine est infligée au délinquant qui a dissimulé son nom, qui a cherché à induire en erreur l'agent qui l'a surpris, qui a menacé cet agent, qui a dirigé ses armes contre lui ou qui a usé de violence à son égard, sans préjudice des peines plus graves qui peuvent être prononcées contre le coupable, si les faits constituent des actes défendus par la loi pénale (*Ibid.*, art. 27); 3° chasse en temps prohibé, amende de 5 à 50 florins (*Ibid.*, art. 29); 4° capture des portées du gibier, destruction de nids d'oiseaux utiles, enlèvement des œufs, amende de 1 à 10 florins (*Ibid.*, art. 30); 5° meurtre ou capture, vente ou achat de gibier en temps prohibé, lorsque le gibier a été trouvé en la possession du délinquant, amende de 60 florins par tête de cerf ou de daim, de 50 florins par tête de biche ou de daine, de 20 florins par tête de chevreuil, de 5 florins par coq de bruyères, outarde ou faisan tué ou capturé, et 3 florins par tête de gibier de toute autre espèce; en outre, le gibier doit être saisi et confisqué au profit des pauvres de la localité (*Ibid.*, art. 31); 6° introduction intentionnelle de chiens sur le terrain de chasse d'autrui ou infraction aux dispositions relatives aux chiens de berger, amende de 1 à 10 florins (*Ibid.*, art. 32); 7° refus d'exhiber son permis à la réquisition des agents chargés de la police de la chasse, amende de 1 à 10 florins; 8° chasse continuée malgré l'impossibilité de produire son permis, indication d'un faux nom, d'un faux domicile, etc., aux agents, prêt du permis à un tiers pour s'en servir, chasse sans permis, avec le permis d'autrui ou avec un permis périmé, amende de 20 à 100 florins; 9° chasse avec un permis falsifié, amende de 50 à 100 florins (L. XXIII de 1883, art. 42 et 43). Le propriétaire qui attaque ou entrave, sur un terrain de chasse loué, le locataire de la chasse ou une personne chassant avec l'autorisation de celui-ci, encourt, pour ce seul fait et pour chaque fois, une amende de 10 à 50 florins (L. XX de 1883, art. 28).

**2372.** — En cas de récidive, le taux des amendes est doublé (L. XX de 1883, art. 33). Lorsqu'une personne est poursuivie, en même temps, pour plusieurs contraventions de chasse, les amendes encourues par elle sont cumulées (*Ibid.*, art. 35). La moitié du montant de l'amende est attribuée au dénonciateur, l'autre moitié, aux pauvres de la localité où la contravention a été commise (*Ibid.*, art. 36). Le jugement de condamnation indique, pour le cas où le condamné serait insolvable, la durée des arrêts à substituer à l'amende (*Ibid.*, art. 37). Les contraventions de chasse se prescrivent par un délai de trois mois à compter du jour où le fait a été commis (*Ibid.*, art. 46).

**2373.** — En ce qui concerne les dommages causés par le gibier, l'ayant-droit à la chasse n'est responsable que des dégâts commis par le grand gibier (cerfs ou daims) dans les terres ensemencées, les plantations et autres exploitations rurales ou forestières (L. XX de 1883, art. 7). Les dommages causés par les animaux carnassiers ou nuisibles ne donnent lieu à aucune réparation, ces animaux pouvant toujours être détruits par le propriétaire foncier (L. XX de 1883, art. 8).

**2374.** — Dans tous les cas, les chasseurs sont tenus de réparer le dommage qu'ils ont causé, par le fait de l'exercice de la chasse, dans les terres ensemencées, dans les plantations et dans les autres exploitations rurales et forestières (L. XX de 1883, art. 16, § 2).

### § 7. *Italie.*

**2375.** — La législation de la chasse diffère d'une province à l'autre, sauf sur quelques points peu nombreux, réglés par des dispositions générales, applicables à tout le royaume. Les textes relatifs à la chasse sont les suivants : I. Dans le Piémont, la Sardaigne et les Marches : Patentes des 29 déc. 1836, 16 juill. 1844, 1er juill. 1845; L. 26 juin 1853. — II. Dans la Lombardie et la

Vénétie : L. 13 févr. 1804; Décr. 7 juill. 1804; Décr. réglem. du 21 sept. 1805; Notification du 5 juill. 1816. — III. Provinces de Parme : Résolutions souveraines des 1er sept. 1824, 23 avr. et 18 juin 1828, 23 avr. 1835; Décr. 28 mai 1835. — IV. Provinces de Modène : Décr. 6 févr. 1815; Notification du 22 janv. 1826. — V. Toscane : L. 3 juill. 1856. — VI. Anciennes provinces pontificales, moins les Marches : Edit Galleffi, 10 juill. 1826; Notification Giustiniani, du 14 août 1839. — VII. Naples et Sicile : L. 18 oct. 1819. — V. A. Martinelli, *La legislazione italiana sulla caccio*, part. 1, cap. 1 à 5; Faider, *Histoire du droit de chasse*, p. 540 et s.

**2376.** — Le droit de chasse est lié intimement au droit de propriété, dont il est une dépendance. Ce principe est consacré par l'art. 712, C. civ. italien, publié le 1er janv. 1866, qui interdit de pénétrer sur le fonds d'autrui pour y chasser contre le gré du possesseur. D'après la rédaction même de l'article dont il s'agit, on pourrait croire que le consentement du possesseur doit toujours être présumé, tant qu'une volonté contraire n'a pas été manifestée; mais, à cet égard, on doit s'en référer aux lois locales, maintenues en vigueur dans tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du Code. C'est ainsi que, dans les anciennes provinces pontificales, si l'on décide que le propriétaire d'un fonds ouvert peut interdire la chasse sur ce fonds, conformément à l'art. 712, C. civ., on admet que, sur les propriétés closes par des murs, des haies ou autrement, l'interdiction de chasser est la règle et qu'elle ne peut être levée qu'en vertu d'une autorisation formelle du propriétaire, aux termes des édits du 10 juill. 1826 et du 14 août 1839 (Parère du Conseil d'Etat du 12 févr. 1874). De même, on considère comme encore applicable, dans l'ancien royaume des Deux-Siciles, la disposition de la loi du 13 oct. 1819, d'après laquelle la chasse sur les terres cultivées sans l'autorisation du propriétaire est absolument prohibée. — Cass. Palerme, 30 oct. 1882, Scaduto.

**2377.** — Pour ce qui est des fonds clos, la clôture indique suffisamment que le propriétaire a eu l'intention d'en interdire l'accès à toute personne et notamment aux chasseurs. Il faut donc admettre que, par ce fait même, la chasse y est défendue, sauf volonté contraire du propriétaire manifestée par une déclaration expresse. D'ailleurs, un fonds n'est réputé clos qu'autant qu'il est entièrement entouré d'une clôture continue, faisant obstacle au passage. — Cass. Rome, 25 mai 1882, Diomei. — V. M. Martinelli, *op. cit.*, n. 250 et 255.

**2378.** — Les animaux sauvages vivant à l'état de liberté naturelle n'appartiennent à personne; ce sont des *res nullius*, que chacun peut s'approprier par voie d'occupation, en les tuant ou en les saisissant (C. civ., art. 710 et 711).

**2379.** — L'exercice de la chasse n'est licite que pour les personnes qui ont obtenu préalablement la délivrance d'un permis (*licenza*). Le permis est délivré par l'autorité administrative; il est personnel et valable pour un an (L. 19 juill. 1880). Les chasseurs qui veulent se servir d'armes à feu doivent se munir d'un permis de port d'armes à feu non prohibées dont la délivrance donne lieu au paiement d'un droit de dix livres par arme portative (*Ibid.*).

**2380.** — Dans les provinces où certains modes de chasse particuliers sont autorisés, il est délivré des permis spéciaux moyennant l'acquittement des droits suivants : 1° pour la chasse aux filets dits *bressenella* ou *roccolo*, 20 ou 25 livres, suivant les cas; 2° pour la chasse à l'aide de filets dits *paretai*, *copertoni* ou *prodine*, 20 ou 25 livres, suivant les cas; 3° pour la chasse avec filets fixes, ouverts ou verticaux, 25 livres; 4° pour la chasse à travers la campagne avec filets mobiles, 15 livres; 5° pour la chasse au filet lancé (*lanciatore*), avec filets tendus au bord de la mer ou avec tonnelle (*diluvio*), 100 livres; 6° pour la chasse à la passe, avec sifflet ou épouvantails, dans les gorges et sur la cime des montagnes, 40 livres; 7° pour la chasse avec lacets, trappes, raquettes, trébuchets et paniers, par hectare de terrain occupé, 100 livres; 8° pour la chasse au moyen de buissons disposés pour la capture des grives et autres oiseaux au moyen d'appeaux, de glu ou de lacets, 20 livres; 9° pour la chasse, à poste fixe, aux gluaux, 20 livres; 10° pour la chasse aux gluaux, pratiquée en se transportant d'un point à un autre, et pour toute autre espèce de chasse, 6 livres (L. 19 juill. 1880). Le chasseur qui sollicite, à la fois, la délivrance de plusieurs permis, est tenu de payer seulement la taxe afférente au permis dont le prix est le plus élevé (*Ibid.*).

**2381.** — Les femmes peuvent, comme les hommes, se faire délivrer un permis, la loi n'ayant fait aucune distinction entre les sexes (note du ministère de l'Intérieur, du 28 avr. 1885). Il ne semble pas que la femme mariée ait besoin de l'autorisation de son mari pour obtenir un permis. — V. Gatteschi, *La legge toscana sulla caccia* (1887), n. 334; A. Martinelli, *op. cit.*, n. 280.

**2382.** — On s'était demandé si les agents consulaires français qui désiraient se livrer à la chasse étaient dispensés du paiement des droits. Le ministre de l'Intérieur a résolu négativement cette question (Déc. min. Int., 25 nov. 1865).

**2383.** — Aux termes de la loi du 15 juin 1877, sur l'instruction élémentaire (art. 3 et 37), les individus qui contreviennent à ses dispositions sont privés du droit de port d'armes; ces individus se trouvent donc dans l'impossibilité de pratiquer la chasse au moyen d'armes à feu. — V. *Ann. de lég. étr.*, 7e année, p. 405 et 416.

**2384.** — La question s'est posée de savoir si les dispositions des lois locales autorisant le propriétaire à chasser sans permis sur ses propriétés, ont été abrogées par la loi du 19 juill. 1880. L'affirmative a été admise par la Cour de cassation de Rome (Cass. Rome, 13 mars 1882, Piroddi-Contu; — 15 févr. 1884, Ghirardelli; — 21 janv. 1885, di Pascale). Toutefois, la Cour de cassation de Turin a décidé qu'un permis n'était pas nécessaire aux personnes se servant d'armes à feu dans un enclos attenant à une habitation (Cass. Turin, 5 févr. 1885, Boni). — Mais cette décision est critiquée par quelques auteurs. — V. A. Martinelli, *op. cit.*, n. 279 *sex.*

**2385.** — La nécessité de protéger le gibier pendant le temps de la reproduction, afin de le soustraire à une trop grande destruction, s'est imposée en Italie comme dans les autres pays. Aux termes de l'art. 172, n. 20, de la loi communale et provinciale, c'est au conseil provincial qu'il appartient de fixer, dans chaque province, l'époque de l'ouverture et celle de la clôture de la chasse. Les pouvoirs du conseil sont, d'ailleurs, strictement limités à ce point, et il ne serait pas permis à cette assemblée de déterminer, par exemple, les modes et procédés de chasse dont il peut être fait usage.

**2386.** — Les mesures relatives à la clôture de la chasse ne concernent pas les animaux malfaisants ou nuisibles. Il est permis, à peu près partout, de détruire ces animaux même en temps prohibé. En Piémont et en Sardaigne, on peut tuer, en tout temps, les loups, ours et autres animaux dont la destruction est encouragée par des primes (Pat. 29 déc. 1836, art. 16). En Toscane, il en est de même pour les quadrupèdes et les oiseaux nuisibles, tels que le loup, le renard, le blaireau, la fouine, la martre, la belette, le putois, le porc-épic, le hérisson, les faucons, les hiboux, les corbeaux, le geai, la pie et les corneilles, mais à la condition de n'employer ni fusil, ni lacets, ni traquenards, ni trappes (L. 3 juill. 1856, art. 12); il en est de même, dans les anciens Etats de l'Eglise, pour les oiseaux et les animaux nuisibles (Notif. 14 août 1839, art. 3, argument *à contrario*); dans les provinces lombarde et vénitienne, pour les loups, les renards et autres animaux qui détruisent le gibier ou causent des dommages dans la campagne (L. 13 févr. 1804, art. 8), et dans l'ancien duché de Modène, pour les loups, les renards et les autres animaux malfaisants (Décr. 6 févr. 1815, art. 8); de même enfin, dans l'ancien royaume des Deux-Siciles, pour les ours, loups et renards (L. 18 oct. 1819, art. 179).

**2387.** — L'interdiction de détenir, de transporter et de vendre le gibier pendant le temps où la chasse est fermée, découle naturellement de la prohibition de chasser, dont elle ne fait qu'assurer le respect. Aussi, cette interdition figure-t-elle dans la plupart des lois provinciales (Piémont et Sardaigne : Pat. 16 juill. 1844, art. 2; Lombardie et Vénétie : L. 13 févr. 1804, art. 7; Parme : Résolut. souveraine 1er sept. 1824, art. 8; Modène : Décr. 6 févr. 1815, art. 11; Anciennes provinces pontificales : Edit 14 août 1839, art. 5).

**2388.** — Dans quelques provinces, la chasse de nuit est interdite, mais avec des distinctions. En Piémont et en Sardaigne, il est défendu de chasser au fusil pendant la nuit (Pat. 16 juill. 1844, art. 13); la même défense existe en Toscane, avec une exception pour la chasse au marais (L. 3 juill. 1856, art. 8); la nuit est censée commencer une heure après le coucher et finir une heure avant le lever du soleil. Dans les anciennes provinces pontificales, la chasse de nuit avec lanternes ou torches, à la hutte, ou à l'aide de certains engins, tels que la tonnelle (*diluvio*) ou le double filet, est rigoureusement prohibée (Edit 14 août 1839, art. 18).

**2389.** — En général, la chasse en temps de neige est l'objet d'une prohibition plus ou moins étendue. En Piémont et en Sardaigne, il est défendu de suivre sur la neige les traces du gibier (Pat. 16 juill. 1844, art. 13); en Lombardie et dans l'ancien duché de Modène, la chasse du lièvre est prohibée quand la terre est couverte de neige (Lombardie, Décr. 21 sept. 1805, art. 8; Modène, Décr. 6 févr. 1815, art. 8); dans la province de Parme, toute espèce de chasse est interdite quand la terre est couverte de neige ou de glace (Résol. souv. 1er sept. 1824, art. 7); en Toscane, il en est de même, quand le sol est couvert de neige (L. 3 juill. 1856, art. 7); dans les anciennes provinces pontificales, la chasse des lièvres, chevreuils, perdrix grises ou rouges, et autres oiseaux et quadrupèdes utiles, est également interdite, en temps d'hiver, dans les lieux où la neige couvre le sol (Notif. 14 août 1839, art. 7).

**2390.** — Les modes et procédés de chasse dont l'emploi est autorisé sont fort nombreux. Il est permis, en effet, de chasser avec des chiens courants ou couchants, et de se servir d'armes à feu ou de filets quelconques, fixes ou mobiles, notamment du *roccolo*. Toutefois, dans l'ancien duché de Parme, les lévriers, chiens courants et autres du même genre, ne peuvent être employés que dans les montagnes, sur les collines ou le long du Pô (Résol. souv. 1er sept. 1824, art. 7). En Toscane, il est défendu de tendre des filets, de quelque espèce que ce soit, près des fontaines et des abreuvoirs (L. 3 juill. 1856, art. 5).

**2391.** — L'usage des lacets est permis dans l'ancien duché de Modène, en Toscane, dans les anciens Etats pontificaux et dans l'ancien royaume des Deux-Siciles. Il est formellement interdit en Piémont et en Sardaigne (Pat. 16 juill. 1844, art. 13). Il convient d'ajouter qu'en Toscane, les lacets ne doivent pas être composés de plus de deux crins, ni être construits en laiton, et qu'ils ne doivent pas servir à prendre les oiseaux plus forts que la grive ou le merle (L. 3 juill. 1856, art. 5); dans les anciennes provinces pontificales, il est défendu de disposer les collets à terre, de façon à prendre des lièvres, des perdrix grises ou rouges, des cailles ou d'autres oiseaux, si ce n'est dans les marais, pour capturer les bécasses et autres oiseaux de ce genre; mais on peut placer en l'air des lacets pour prendre les oiseaux (Notif. 14 août 1839, art. 19). A Naples et en Sicile, les collets destinés à la capture des lièvres, perdrix, bécasses et faisans sont prohibés (L. 18 oct. 1819, art. 174); mais on peut se servir de lacets pour prendre les merles, les grives et autres petits oiseaux (*Ibid.*, art. 175).

**2392.** — Les traquenards sont considérés comme engins prohibés par la loi piémontaise (Pat. 16 juill. 1844, art. 13), par celle des anciens Etats de l'Eglise (Notif. 14 août 1839, art. 19) et par celle des Deux-Siciles (L. 18 oct. 1819, art. 174). Cependant, il est permis d'employer ces sortes de pièges pour la destruction des animaux malfaisants ou nuisibles (provinces pontificales : Notif. 14 août 1839, art. 20; Deux-Siciles, L. 18 oct. 1819, art. 175).

**2393.** — L'usage de drogues et appâts propres à empoisonner, à enivrer ou à stupéfier le gibier est interdit (Lombardie et Vénétie : Décr. 21 sept. 1806, art. 8; Parme : Résol. souv. 1er sept. 1824, art. 7; Modène : Décr. 6 févr. 1815, art. 8; Toscane, L. 3 juill. 1856, art. 5; Etats pontificaux : Notif. 14 août 1839, art. 17).

**2394.** — Le Code pénal italien de 1889 (art. 428) punit, sur la plainte de la partie lésée, d'une amende pouvant atteindre cinquante livres, et, en cas de récidive, de la détention pendant quinze jours au plus, quiconque chasse sur le fonds d'autrui, alors que le propriétaire en a fait la défense, en se conformant aux conditions établies par la loi, et a fait connaître cette interdiction par des signes ostensibles. — V. *Code pénal d'Italie*, traduit, annoté et précédé d'une introduction par J. Lacointa, p. 195.

**2395.** — Quiconque chasse avec des armes à feu sans avoir obtenu la délivrance d'un permis de port d'armes, est passible d'une amende égale à cinq fois le montant des droits fixés pour l'obtention du permis, sans préjudice de la confiscation des armes et du gibier (L. 19 juill. 1880, art. 1). Quiconque chasse à l'aide d'autres engins, sans avoir acquitté la taxe correspondante, est passible d'une amende égale au double de la taxe, et, en tous cas, jamais inférieure à vingt livres (*Ibid.*, art. 2).

**2396.** — Le délit de chasse en temps prohibé est puni des peines portées par les lois spéciales aux diverses provinces. Le délinquant encourt une amende de 15 à 50 livres, en Piémont et en Sardaigne (Pat. 16 juill. 1844, art. 15); une amende de 300 livres, convertie, en cas d'insolvabilité, en un emprisonnement dont la durée correspond au montant de l'amende et se calcule à raison d'un jour de prison par 3 livres d'amende, dans les provinces lombarde et vénitienne (L. 13 févr. 1804, art. 10 et 11); une amende d'une à 20 livres, dans l'ancien duché de Parme (Résol. souv. 1er sept. 1824, art. 13); une amende de 200 livres, dans l'ancien duché de Modène (Décr. 6 févr. 1815, art. 10); une amende de 50 à 150 livres, en Toscane (L. 3 juill. 1856, art. 9); une amende de 3 à 15 écus, doublée, en cas de récidive, dans les anciennes provinces pontificales (Notif. 14 août 1839, art. 20 et 28); une amende de 10 ducats au plus, dans l'ancien royaume des Deux-Siciles (L. 18 oct. 1819, art. 222). En outre, les armes et engins ayant servi à commettre le délit sont confisqués.

**2397.** — La contravention aux dispositions des lois locales concernant la chasse de nuit est punie, en Piémont et en Sardaigne, d'une amende de 15 à 50 livres (Pat. 16 juill. 1844, art. 15), en Toscane, d'une amende de 30 à 100 livres (L. 3 juill. 1856, art. 8), dans les anciennes provinces pontificales, d'une amende de 3 à 15 écus, doublée en cas de récidive (Notif. 14 août 1839, art. 20 et 28). La contravention aux dispositions des mêmes lois interdisant la chasse ou certains modes de chasse, en temps de neige (V. *suprà*, n. 2389), est punie, en Piémont et en Sardaigne, d'une amende de 15 à 50 livres (Pat. 16 juill. 1844, art. 15); dans les provinces lombarde et vénitienne, d'une amende de 180 livres, convertie, pour les insolvables, en un emprisonnement dont la durée correspond au montant de l'amende et se calcule à raison d'un jour de prison par 6 livres d'amende (Décr. 21 sept. 1805, art. 18 et 20); dans l'ancien duché de Modène, d'une amende de 200 livres (Décr. 6 févr. 1815, art. 10); dans l'ancien duché de Parme, d'une amende de 30 à 300 livres, pour la première fois, de 60 à 600 livres, avec emprisonnement de quinze jours à six mois, en cas de récidive (Résol. souv. 1er sept. 1824, art. 13-2°); en Toscane, d'une amende de 20 à 100 livres, avec confiscation des armes et engins (L. 3 juill. 1856, art. 7); dans les anciennes provinces pontificales, d'une amende de 3 à 15 écus, doublée en cas de récidive (Notif. 14 août 1839, art. 20 et 28).

**2398.** — L'emploi d'engins prohibés est puni, en Piémont et en Sardaigne, dans l'ancien duché de Parme, en Toscane et dans les anciennes provinces pontificales, de la même peine que la chasse en temps de neige; dans les provinces dépendant de l'ancien royaume des Deux-Siciles, la peine est celle de l'amende de dix ducats au plus et de la détention pendant quinze jours au maximum (L. 18 oct. 1819, art. 225).

**2399.** — Nous rappellerons qu'une convention a été conclue entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie, les 5-29 nov. 1875, pour la protection des oiseaux utiles à l'agriculture. Il a déjà été question de cette convention précédemment.

### § 8. Luxembourg (*Grand-Duché de*).

**2400.** — La jouissance et l'exercice du droit de chasse appartiennent au propriétaire du sol ou à ses ayants-droit; par ayants-droit, il faut entendre les personnes au profit desquelles le propriétaire a consenti une cession régulière ou qui se trouvent, en vertu de leur qualité, substituées dans ses droits; au nombre de ces dernières, il faut compter l'usufruitier. Il est interdit de chasser sur les terres d'autrui sans le consentement du propriétaire ou de son ayant-droit (L. 19 mai 1885, art. 13). — V. F. Daguin, *Loi du Grand-Duché de Luxembourg sur la chasse, annotée*.

**2401.** — En thèse générale, on ne peut se livrer licitement à l'exercice de la chasse qu'après avoir obtenu la délivrance d'un permis de chasse (L. de 1885, art. 1). Il existe deux sortes de permis : le permis de chasse proprement dit, grâce auquel on peut employer tous les modes ou procédés de chasse autorisés par la loi, et le permis pour tenderies, qui confère seulement au titulaire le droit de dresser des tendues aux petits oiseaux. Les permis sont personnels et valables pour tout le Grand-Duché. La durée des permis est d'une année, commençant le 1er août pour finir le 31 juillet de l'année suivante (*Ibid.*, art. 2, § 2). La délivrance des permis de chasse donne lieu au paiement d'un droit de 50 fr.; les permis pour tenderies coûtent 3 fr. seulement (*Ibid.*, art. 5, §§ 1 et 2). Les uns et les autres peuvent être délivrés aussi bien aux étrangers qu'aux sujets luxembourgeois.

**2402.** — Les luxembourgeois résidant à l'étranger et les étrangers n'ayant pas leur résidence dans le Grand-Duché peuvent obtenir, sur la demande d'un propriétaire ou d'un locataire de chasse, des permis de cinq jours, qui leur sont délivrés par les commissaires de district, moyennant l'acquittement préalable d'un droit de 5 fr. Ces permis ne peuvent être accordés plus de deux fois par année à la même personne. Le propriétaire ou le locataire qui a signé la demande est responsable des amendes, frais et réparations civiles auxquels le porteur du permis peut être condamné, en cas de délit de chasse (art. 3 et 5, § 3).

**2403.** — La première condition requise pour pouvoir obtenir la délivrance d'un permis est d'être inscrit personnellement ou d'avoir son père ou sa mère inscrit, pour une cote de 20 fr. au moins, soit aux rôles de la contribution foncière, soit à ceux de la contribution mobilière. A défaut d'inscription aux rôles de la contribution foncière ou de la contribution mobilière, il est possible encore de se faire délivrer un permis lorsqu'on est en possession du droit de chasse, soit sur des terres morcelées, d'une contenance totale de deux cents hectares au moins, situées dans la même commune ou dans des sections adjacentes de communes voisines, soit sur un fonds d'une étendue de vingt-cinq hectares au moins d'un seul tenant (art. 2, § 3).

**2404.** — Il est défendu de délivrer un permis de chasse ordinaire : 1° à tout individu condamné à la perte de certains droits civils, civiques ou de famille énumérés dans l'art. 31, C. pén.; 2° aux individus condamnés à un emprisonnement de plus de six mois pour rébellion ou violence envers les agents de la force publique; 3° à tout condamné pour délit de menaces écrites ou de menaces verbales avec ordre ou sous condition, de dévastation d'arbres ou de récoltes sur pied, de plants venus naturellement ou faits de mains d'hommes; 4° à tout condamné pour vagabondage, mendicité, vol, escroquerie, abus de confiance ou banqueroute; 5° aux individus condamnés, du chef de crimes correctionnalisés, à un emprisonnement de trois mois au moins; 6° aux condamnés pour délit de chasse, commis avec récidive, avec des masques ou des déguisements, à l'aide d'un permis délivré à un tiers, ou avec violences ou menaces (L. 1885, art. 6); 7° aux mineurs qui n'ont pas dix-sept ans accomplis; 8° aux mineurs âgés de plus de dix-sept ans, mais moins de vingt et un, à moins que le permis ne soit demandé par eux avec l'assistance de leur père ou tuteur; 9° aux interdits et aux personnes notoirement connues pour n'être pas saines d'esprit; 10° aux gardes champêtres ou forestiers, et aux gardes-pêche de l'Etat, des communes ou des établissements publics; 11° aux gardes champêtres ou forestiers des particuliers, à moins qu'ils n'aient le droit de chasser soit sur des terres morcelées, d'une contenance totale de deux cents hectares au moins, situées sur le territoire d'une même commune ou sur celui de sections adjacentes de communes voisines, soit sur un fonds de vingt-cinq hectares au moins d'un seul tenant (*Ibid.*, art. 7); 12° aux condamnés privés du droit de port d'armes; 13° aux condamnés qui n'ont pas exécuté les condamnations prononcées contre eux pour délit de chasse; 14° aux individus condamnés pour crime à un emprisonnement de trois mois au moins ou placés sous la surveillance spéciale de la police (*Ibid.*, art. 8). Dans les cas prévus aux n. 1 à 5, l'incapacité d'obtenir un permis cesse dix ans, et dans le cas du n. 6, cinq ans après l'expiration de la peine (*Ibid*, art. 6).

**2405.** — Le permis pour tenderies doit être refusé : 1° aux personnes qui se trouvent dans un des cas prévus sous les chiffres 1 à 6 et sous le chiffre 14 du numéro précédent; 2° aux mineurs âgés de moins de dix ans révolus; 3° aux gardes champêtres ou forestiers et aux gardes-pêche de l'Etat, des communes ou des établissements publics; 4° aux individus qui n'ont pas exécuté les condamnations prononcées contre eux pour délit de chasse (L. de 1885, art. 9).

**2406.** — La chasse est fermée, à certaines époques de l'année, afin de permettre au gibier de se reposer et de se reproduire. Ce sont des arrêtés ministériels, publiés cinq jours au moins à l'avance, qui déterminent, chaque année, les époques de l'ouverture et celles de la clôture de la chasse au bois et de la chasse en plaine, dans chaque district administratif ou partie de district. Il est loisible au ministre de fixer des époques différentes suivant les divers modes de chasse et les différentes espèces de gibier. Toutefois, la chasse au chien courant ne peut pas être ouverte avant le 15 septembre, ni la chasse en plaine fermée plus tard que le 15 décembre, sauf la chasse au gibier d'eau et de marais s'exerçant le long des cours d'eau, dans les marais et sur les étangs (L. de 1885, art. 11).

**2407.** — Par exception, tout propriétaire ou possesseur peut chasser ou faire chasser, en tout temps et sans permis, dans ses possessions attenant à une habitation et entourées d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins (L. de 1885, art. 10).

**2408.** — La mise en vente, la vente, l'achat, le colportage et le transport du gibier en temps prohibé sont interdits. La mise en vente, la vente et le colportage sont également interdits, le jour de l'ouverture. En revanche, la mise en vente, la vente, l'achat, le colportage et le transport du gibier sont permis pendant les trois jours qui suivent celui de la clôture de la chasse (L. de 1885, art. 12).

**2409.** — Les seuls modes de chasse directement autorisés par la loi sont la chasse à tir et la chasse à courre. Tous autres moyens de chasse sont prohibés; il en est ainsi, notamment, des filets, lacets, bricoles et trappes. La chasse de nuit est interdite (L. de 1885, art. 13).

**2410.** — Le membre du gouvernement, chargé du service afférent, est tenu de prendre des arrêtés pour déterminer : 1° l'époque de la chasse des oiseaux de passage et les modes et procédés de cette chasse; 2° le temps pendant lequel il est permis de chasser le gibier d'eau et de marais, dans les marais, sur les étangs et les rivières; 3° les espèces d'animaux malfaisants que le propriétaire, possesseur ou fermier peut détruire, en tout temps, sur ses terres, et les conditions de l'exercice de ce droit; 4° les espèces d'animaux que le propriétaire, possesseur ou fermier peut repousser ou détruire, même avec des armes à feu, sur son terrain, lorsqu'ils causent du dommage à sa propriété ou lorsque le danger du dommage est imminent. Le même membre du gouvernement est autorisé à prendre également, s'il le juge convenable, des arrêtés : 1° pour prévenir la destruction des oiseaux et des nids d'oiseaux; 2° pour interdire momentanément la chasse en temps de neige (L. de 1885, art. 13).

**2411.** — Les peines, en matière de délits de chasse, sont les suivantes : 1° contravention aux arrêtés du gouvernement concernant le mode de capture des oiseaux, la destruction ou le transport des oiseaux ou de leurs nids, œufs ou couvées; destruction volontaire, capture, transport ou vente de nids, œufs ou couvées de bécasses, faisans, gélinottes, perdrix ou cailles; divagation de chiens dans les bois, vignes, prés, champs ou pâturages en temps prohibé, amende de 1 franc à 20 francs (L. de 1885, art. 14); 2° passage des gardes de l'Etat ou des communes, ou des gardes particuliers non munis d'un permis, dans les bois ou les campagnes, accompagnés de chiens de chasse ou porteurs d'armes à feu autres que les armes réglementaires, ou chargées à plomb; placement de lacets non prohibés pour oiseaux, sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse; établissement de tenderies sans permis de chasse ou sans permis de tenderies, amende de 26 à 60 francs (*Ibid.*, art. 15); 3° chasse sans permis; établissement de tenderies en temps prohibé; chasse sur le terrain d'autrui, sans le consentement du propriétaire, alors que la chasse est ouverte et le terrain dépouillé de ses fruits; contravention aux arrêtés du gouvernement concernant les oiseaux de passage, le gibier d'eau, la chasse en temps de neige, les battues, l'emploi de lévriers ou de chiens courants; détention ou port d'engins prohibés; chasse par les ayants-droit à la chasse sans le consentement du propriétaire, sur un terrain non dépouillé de ses fruits; chasse sur un chemin public alors qu'on n'a pas le droit de chasse sur le terrain adjacent, amende de 26 à 100 francs (*Ibid.*, art. 16); 4° fausse déclaration faite pour obtenir un permis de chasse; chasse en temps prohibé; chasse de nuit ou avec engins prohibés; chasse sur le terrain clos d'autrui sans le consentement de l'ayant-droit à la chasse; chasse sur un terrain non dépouillé de ses fruits, sans le consentement du propriétaire, et sans celui du locataire, si la chasse est louée; transport, vente, mise en vente, achat, colportage de gibier en temps prohibé, et transport, vente, colportage, détention pour le compte des marchands, ou achat, pour le revendre, de gibier pris au moyen d'engins prohibés; emploi de drogues et appâts de nature à enivrer le gibier ou à le détruire, amende de 50 à 200 francs et, facultativement, emprisonnement de trois jours à un mois (*Ibid.*, art. 17); 5° chasse sur le terrain d'autrui sans son consentement, si le fait a eu lieu dans un enclos attenant à une habitation, amende de 50 à

300 francs et, facultativement, emprisonnement de six jours à trois mois; si ce dernier délit a été commis la nuit, l'amende peut être portée à 1,000 francs et l'emprisonnement à une année (*Ibid.*, art. 19).

**2412.** — Le passage des chiens courants sur l'héritage d'autrui, lorsque ces chiens sont à la suite d'une pièce de gibier lancée sur le terrain de chasse de leur maître, n'est considéré comme délictueux qu'autant qu'il est prouvé que le propriétaire de la meute, pouvant la rompre ou l'arrêter au passage, ne l'a pas fait (L. de 1885, art. 18, § 2).

**2413.** — Les peines sont doublées en cas de récidive. Il y a récidive, lorsqu'un individu condamné pour délit de chasse, commet un nouveau délit du même genre dans les douze mois qui suivent la première condamnation (L. de 1885, art. 20 et 21). Les peines sont également doublées, lorsque le délinquant était déguisé ou masqué, lorsqu'il a usé ou tenté d'user d'un permis de chasse ou d'un permis de tenderies délivré à un tiers, ou lorsqu'il a usé de menaces ou de violences envers les personnes (*Ibid.*, art. 20).

**2414.** — Les filets, engins et instruments de chasse ayant servi à commettre le délit doivent être confisqués. Les engins prohibés sont détruits. La confiscation des armes doit également être prononcée, à moins qu'il ne s'agisse d'un délit commis par un chasseur muni d'un permis, pendant le temps où la chasse est ouverte (L. de 1885, art. 22).

**2415.** — Les peines encourues à raison de divers délits de chasse commis par le même individu sont cumulées (L. de 1885, art. 23). Les circonstances atténuantes ne sont pas admises en matière de délits de chasse (*Ibid.*, art. 27). Toute action relative aux délits de chasse est prescrite, lorsqu'il s'est écoulé trois mois à compter du jour où le délit a été commis (*Ibid.*, art. 36).

**2416.** — En cas de condamnation pour délit de chasse, les tribunaux peuvent priver le délinquant du droit d'obtenir un permis de chasse ou un permis de tenderies pour un laps de temps n'excédant pas cinq ans (L. de 1885, art. 26).

**2417.** — Le père, la mère, le tuteur, les maîtres et commettants sont civilement responsables des délits de chasse commis par leurs enfants mineurs non mariés, leurs pupilles demeurant avec eux, leurs serviteurs et autres subordonnés. Cette responsabilité est appliquée conformément à l'art. 1384, C. civ., et ne concerne que les dommages-intérêts et les frais (L. de 1885, art. 35).

**2418.** — Les propriétaires ou fermiers de la chasse qui facilitent la propagation des animaux sauvages ou qui ne prennent pas de mesures sérieuses pour leur destruction, sont civilement responsables des dommages causés par ces animaux dans les propriétés d'autrui (L. de 1885, art. 37).

### § 9. *Pays-Bas.*

**2419.** — Le droit de chasse est, en principe, une dépendance du droit de propriété. Le Code civil (art. 461) déclare, en termes formels, que le droit de s'approprier le gibier appartient exclusivement au propriétaire du fonds sur lequel il se trouve, sauf les droits acquis antérieurement à des tiers. Il existe, en effet, des terres grevées de servitudes de chasse au profit de tierces personnes. Ces servitudes sont essentiellement rachetables, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé (L. 13 juin 1857, sur la chasse et la pêche, art. 3, § 1). Le droit de chasse peut être amodié (*Ibid.*, art. 2, § 2), mais, en cas d'aliénation, il ne peut pas être séparé de la propriété du fonds (*Ibid.*, art. 3, § 4).

**2420.** — Les personnes qui chassent sur un terrain appartenant à autrui, en vertu d'une permission, d'une location ou d'une amodiation, sont tenues de se munir d'une autorisation écrite du propriétaire ou de l'ayant-droit à la chasse, à moins qu'elles ne soient en compagnie de ce propriétaire ou de cet ayant-droit, ou qu'elles n'accompagnent, comme invités, le fermier ou l'adjudicataire, lorsqu'il s'agit d'une chasse louée (art. 2).

**2421.** — Le chasseur qui traverse avec ses chiens un fonds sur lequel il n'a pas le droit de chasser, doit les tenir en laisse. Si les chiens d'un chasseur pénètrent, à la poursuite d'une pièce de gibier, sur une propriété où leur maître n'a pas le droit de chasse, celui-ci doit les rappeler ou chercher à les reprendre. Dans ce dernier cas, s'il est porteur d'un fusil, il doit le déposer avant d'entrer sur l'héritage du voisin (art. 23).

**2422.** — Nul ne peut chasser sur ses terres ou sur celles des terres d'autrui dont la chasse lui appartient, s'il n'est muni d'un permis de chasse (art. 1). Le permis de chasse est délivré par le commissaire (gouverneur) de la province où l'impétrant est domicilié. La demande de permis doit être adressée au commissaire par l'intéressé lui-même ou, s'il est mineur, par son père, sa mère ou son tuteur. Les permis sont valables pour tout le royaume et pour une année commençant le 1er juillet et finissant le 30 juin de l'année suivante (art. 5). Il existe deux sortes de permis : le grand permis, qui donne le droit de se livrer à tous les genres de chasse autorisés par la loi (art. 8), et le petit permis, avec lequel on ne peut chasser que les cailles au moyen de lacets, le gibier d'eau, au moyen de filets se rabattant et les bécasses au moyen de trappes, de lacets ou de bricoles (art. 6, § 6).

**2423.** — Le prix d'un grand permis est de 30 florins. La délivrance d'un grand permis pour toutes les chasses, sauf pour la chasse à courre et la chasse au faucon, donne lieu au paiement d'un droit de 15 florins. Le petit permis ne coûte que 5 florins. Enfin, les commissaires de province peuvent, sur le vu de certificats favorables émanés des maîtres ou patrons, remettre gratuitement des permis aux journaliers et aux ouvriers, pour la capture des bécasses au moyen de trappes, lacets ou bricoles (art. 6). Le permis doit être présenté à toute réquisition des agents chargés de la surveillance et de la police de la chasse (art. 1 et 6, § 8).

**2424.** — Le permis doit être refusé : 1° aux représentants de la maréchaussée au-dessous du grade d'officier, aux agents des contributions, sauf aux agents ayant un grade supérieur à celui de commis, aux agents salariés de la justice et de la police; 2° aux personnes en curatelle, à moins que le permis ne soit demandé pour elles, par leur curateur; 3° aux mineurs âgés de moins de dix-huit ans; 4° aux individus privés du droit de port d'armes; 5° aux condamnés à une peine infamante, tant qu'ils n'ont pas été réhabilités; 6° aux individus condamnés à plus de trois ans de prison, pendant cinq années à compter de l'expiration de la peine (incapacité ajoutée par la loi du 15 avr. 1886). Néanmoins, les individus compris sous les n. 4 et 5, peuvent être autorisés à pratiquer les genres de chasse pour lesquels le petit permis a été établi (V. n° précédent), ainsi que la chasse aux canards au moyen de canardières ou d'autres appareils du même genre. Le permis peut être refusé, pendant deux ans, à compter du jour où le jugement est devenu définitif, aux individus condamnés pour avoir chassé sans permis ou ayant encouru une condamnation en vertu des art. 41 et 42 de la loi sur la chasse (L. de 1857, art. 14).

**2425.** — Le permis de chasse est personnel. Toutefois, le maître peut demander qu'un permis soit délivré à son chasseur. Le fils, demeurant dans la maison paternelle et âgé de moins de dix-huit ans, peut aussi accompagner à la chasse son père ou le chasseur de celui-ci (art. 7).

**2426.** — Le propriétaire ou son ayant-droit n'a besoin ni de permis de chasse, ni d'aucune autorisation particulière pour chasser dans des jardins d'agrément ou de rapport, ou dans des propriétés rurales entourées de murs, de palissades, de haies ou de fossés. Aucun permis ni autorisation spéciale n'est nécessaire aux personnes commises par le propriétaire ou son ayant-droit pour tirer des oiseaux nuisibles dans des jardins ou vergers (art. 12).

**2427.** — Les Etats provinciaux déterminent, chaque année, l'époque de l'ouverture et celle de la clôture de la chasse, ainsi que les jours de la semaine où l'on peut se livrer à la chasse en plaine et à la chasse à courre. Les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la clôture sont publiés par les soins du commissaire de la province, huit jours au moins à l'avance. Les Etats peuvent également, lorsque les circonstances l'exigent, interdire la chasse de certaines espèces ou imposer des restrictions aux chasseurs, notamment fixer le nombre de pièces de grand gibier ou de lièvres qu'il est permis à chaque chasseur ou, s'il s'agit de battues, à l'ensemble des tireurs, de tuer par jour (art. 11). Les Etats provinciaux sont également chargés de déterminer, avec l'approbation du roi, là où il n'existe pas déjà des règlements à ce sujet, les endroits où peuvent s'exercer les chasses spéciales au gibier d'eau et l'époque où la chasse du grand gibier est permise (art. 9).

**2428.** — La vente, la mise en vente et l'achat du gibier sont interdits, en temps prohibé, à partir du quatorzième jour qui suit celui de la clôture. Même pendant le temps où la chasse est ou-

verte, il est défendu de transporter du gibier en pleine campagne en dehors des chemins publics, à moins que le porteur ne soit titulaire d'un permis ou qu'une autorisation de transport ne lui ait été délivrée gratuitement par le chef de la commune de sa résidence. Le gibier transporté d'une province où la chasse est ouverte dans une province où elle est fermée, doit être accompagné d'un certificat de provenance ou d'une déclaration délivrée par le chef de la commune où l'expéditeur est domicilié, ou de celle où le gibier a été tué (art. 27).

**2429.** — Les modes de chasse autorisés sont : 1° la chasse au faucon ou à l'autour, sans chiens; 2° la chasse aux lévriers (chasse à courre), sans fusils et avec cinq chiens au plus; 3° la chasse à tir, avec ou sans chiens d'arrêt ou braques; 4° la chasse à tir du gibier d'eau; 5° la chasse des cailles avec filets ou lacets; 6° la chasse du gibier d'eau au moyen de filets se rabattant; 7° la chasse des bécasses au moyen de trappes, de lacets ou de bricoles; 8° la chasse des canards sauvages, à l'aide de canardières ou d'appareils du même genre. Tous autres moyens ou engins de chasse sont prohibés. Le port, à travers champs, hors des chemins publics, d'engins prohibés, est également interdit (art. 15).

**2430.** — Il est défendu de chasser : 1° le dimanche; 2° avant le lever ou après le coucher du soleil; il est fait exception pour les chasses indiquées sous les chiffres 5, 6, 7 et 8 au n° précédent, qui sont permises, ainsi que le tir des canards, une demi-heure avant le lever et une demi-heure après le coucher du soleil; 3° quand le sol est couvert de neige; une exception est faite en faveur des battues, de la chasse à tir du gibier d'eau sur le rivage de la mer ou sur le bord des rivières ou des mares, ou dans les marais, et des genres de chasse mentionnés sous les chiffres 7 et 8, au n° précédent; 4° en cas d'inondation, sur les terrains inondés; 5° autrement qu'à l'aide des appareils eux-mêmes, dans les canardières enregistrées; 6° aux gélinottes des bois, au moyen des huttes, cachettes ou embûches du même genre (art. 18).

**2431.** — Il est également défendu : 1° de tirer à l'aide d'armes à feu ou de capturer les vanneaux; 2° de capturer les rossignols ou de s'emparer de leurs nids; 3° de transporter des rossignols; 4° de tendre des lacets pour prendre des grives à moins d'une aune du sol; 5° de prendre des grives, des alouettes ou des pinsons sur la propriété d'autrui, sans une autorisation écrite, à moins d'être accompagné du propriétaire lui-même ou de son ayant-droit (art. 21).

**2432.** — Le propriétaire ou son ayant-droit est autorisé à capturer, sur son fonds, les renards, blaireaux, martres, fouines, putois, belettes, chats sauvages, loutres et oiseaux de proie, au moyen de trappes ou de traquenards, ou en les suivant à la trace; il lui est permis également de prendre les lapins à l'aide de furets et de bourses. La capture de ces animaux nuisibles ne peut avoir lieu sur le terrain d'autrui qu'avec une autorisation écrite du propriétaire ou de son ayant-droit (art. 28).

**2433.** — Des mesures de protection ont été prises en faveur des animaux et des oiseaux utiles à l'agriculture. Ces mesures sont contenues dans une loi du 25 mai 1880. Aux termes de l'art. 1, il est défendu de capturer, de tuer, de transporter, d'exposer en vente, de vendre et de colporter les animaux et les oiseaux classés comme utiles. Il est également défendu d'enlever, de détruire, de transporter, d'exposer en vente, de vendre et de colporter les œufs ou les nids des oiseaux utiles (L. 25 mai 1880, art. 2). Toutefois, il est permis aux possesseurs d'habitations, de jardins ou d'enclos, d'y prendre ou d'y détruire les animaux et les oiseaux utiles, ainsi que les œufs et les nids de ces derniers (*Ibid.*, art. 5). Des dispenses peuvent aussi être accordées à des particuliers, dans un but scientifique, par voie d'arrêté ministériel (*Ibid.*, art. 4). Un arrêté royal du 25 août 1880 a donné la liste des animaux et des oiseaux utiles à l'agriculture; on y voit figurer, notamment, le hérisson, la musaraigne et la chauve-souris. — V. l'analyse de la loi du 25 mai 1880 dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 10e année, p. 592.

### § 10. *Portugal.*

**2434.** — On ne trouve pas, en Portugal, de loi spéciale concernant l'exercice et la police de la chasse. La matière est régie par les dispositions contenues dans les art. 384 à 394, C. civ., dans les art. 104 et 119, C. admin. de 1878, et dans l'art. 254, C. pén. de 1886.

**2435.** — Au point de vue de l'exercice du droit de chasse, il faut distinguer entre les terres publiques ou privées, cultivées ou non cultivées, closes ou dépourvues de clôtures. Tout propriétaire a le droit de chasser sur son propre fonds, clos ou non, cultivé ou non; il lui est loisible d'accorder à des tiers la permission d'y chasser. Nul ne peut chasser sur le terrain d'autrui clos ou cultivé sans l'autorisation du propriétaire (C. civ., art. 384).

**2436.** — En revanche, il est permis à toute personne de chasser librement sur les terres de l'Etat ou des communes, pourvu qu'elles ne soient ni cultivées, ni entourées de murailles, ni réservées administrativement, et sur les propriétés privées non cultivées ni entourées de murailles (C. civ., art. 384). Il convient d'étendre, par analogie, aux terres paroissiales ce qui est dit des terres communales, quant à la faculté accordée à chacun d'y chasser; par contre, les terres des corporations ou établissements publics, qui ne dépendent pas de l'Etat, telles que les terres des confréries, des sociétés de secours, etc., doivent être considérées comme des propriétés privées. — J. Dias Ferreira, *Codigo civil portuguez annotado*, t. 1, note sous l'art. 384, p. 395.

**2437.** — Il est interdit de chasser sur les terres cultivées non closes, ou, qu'elles appartiennent à l'Etat, à un corps constitué ou à des particuliers, ensemencées de céréales ou de toutes autres plantes annuelles, tant que la récolte n'a pas été enlevée (C. civ., art. 385). Dans les vignes et les plantations d'arbustes vivaces de peu de hauteur, la chasse n'est licite qu'à partir de la récolte des fruits jusqu'au moment où ces arbustes commencent à bourgeonner; les conseils municipaux (*camaras municipaes*) fixent les limites de la période pendant laquelle on doit cesser de chasser dans ces plantations (C. civ., art. 386). Dans les terrains non clos, plantés d'oliviers ou d'arbres à fruits à haute tige, il est permis de chasser en tout temps, sauf depuis le moment où les fruits commencent à mûrir jusqu'à la cueillette (C. civ., art. 387).

**2438.** — La chasse ne peut avoir pour objet que les animaux sauvages vivant à l'état de liberté naturelle. Cependant les animaux sauvages devenus la propriété d'un particulier par suite de leur domestication ou de leur emprisonnement, peuvent être chassés licitement, lorsqu'ils se sont échappés et qu'ils sont retournés à la vie sauvage (C. civ., art. 400). Le chasseur s'approprie le gibier en l'appréhendant; il acquiert un droit sur lui en le blessant, pourvu qu'il continue à le poursuivre. On considère comme appréhendé l'animal qui meurt par le fait du chasseur, pendant la durée de l'acte de chasse, ou qui est retenu par les engins du chasseur (C. civ., art. 388). Le chasseur qui abandonne la poursuite de l'animal blessé, sans chercher à l'achever, est censé renoncer à tout droit sur lui. — V. J. Dias Ferreira, *op. cit.*, t. 1, note sous l'art. 390, p. 396.

**2439.** — Lorsqu'un animal blessé pénètre dans un héritage entouré de fossés, de murailles ou d'une clôture telle qu'une haie, le chasseur qui le poursuit n'a pas le droit de l'y suivre, à moins qu'il n'en ait obtenu la permission du propriétaire de l'enclos. Mais si la bête tombe morte sur ce fonds, le chasseur peut exiger que le propriétaire ou son représentant, s'il est présent, la lui restitue ou lui permette d'entrer dans l'enclos pour s'en saisir (C. civ., art. 389).

**2440.** — Il appartient aux conseils municipaux de fixer, par des arrêtés, les époques de l'année où la chasse doit être absolument prohibée et celles où certains modes ou procédés de chasse doivent être interdits. Il appartient également à l'autorité administrative de prendre des mesures pour assurer la sécurité publique, par exemple, en imposant des conditions pour l'usage des armes à feu ou pour prévenir la destruction du gibier (C. civ., art. 384 et 394; C. admin., art. 104). — J. Dias Ferreira, *op. cit.*, note sous l'art. 384, p. 392.

**2441.** — Il est loisible aux conseils municipaux d'imposer aux chasseurs l'obligation de se munir d'une licence pour chasser sur les terres communales et sur les propriétés privées où le droit de chasse peut s'exercer librement. Ces licences sont annuelles et la délivrance en donne lieu au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par les conseils (C. admin., art. 119).

**2442.** — Le propriétaire ou le possesseur d'un domaine entouré de murailles ou de clôtures, disposées de manière à empêcher le libre passage du gibier, est autorisé à chasser, en tout temps, dans son enclos, et à employer tous les modes ou procédés de chasse à sa convenance (C. civ., art. 391).

**2443.** — Il est rigoureusement interdit de détruire, sur le fonds d'autrui, les petits, les œufs ou les nids des oiseaux, de

quelque espèce que ce soit (C. civ., art. 393). Il semble que cette interdiction ne concerne pas le propriétaire, qui demeurerait libre de détruire, sur son terrain, suivant son bon plaisir, les petits, les œufs et les nids; mais une pareille interprétation pourrait paraître peu conforme au bon sens. — V. J. Dias Ferreira, *op. cit.*, note sous l'art. 393, p. 399.

**2444.** — Il est permis, en tout temps, aux propriétaires et aux personnes qui cultivent le sol, de détruire sur leurs terres les animaux sauvages qui causent des dommages à leurs cultures ou à leurs plantations. Il leur est permis également de détruire les oiseaux domestiques pendant le temps où il se trouve, dans les campagnes, des terres ensemencées ou couvertes de céréales ou d'autres fruits pendant par racines, dans lesquelles il est à craindre que ces oiseaux ne commettent des dégâts (C. civ., art. 392).

**2445.** — Quiconque chasse pendant le temps où l'exercice de la chasse est interdit par des arrêtés municipaux ou par des règlements d'administration publique, ou chasse, en temps permis, à l'aide de moyens ou de procédés prohibés par ces mêmes arrêtés ou règlements, est passible d'un emprisonnement de trois à trente jours et de l'amende correspondante (cette amende ne peut être moindre de 100 réis, ni supérieure à 2,000 réis par jour; C. pén., art. 67). La même peine est infligée, mais à la requête seulement du possesseur, au chasseur qui a pénétré, pour chasser, sur un terrain entouré de murs, de fossés ou de clôtures, sans le consentement de ce possesseur (C. pén., art. 254).

**2446.** — Le chasseur qui a pénétré dans un enclos appartenant à autrui, est civilement responsable du dommage qu'il a pu y causer; il est tenu de payer une indemnité double du dommage, si le fait s'est produit en l'absence du propriétaire ou de son représentant. Si plusieurs chasseurs pénètrent dans l'enclos en même temps, ils sont solidairement responsables. Lorsqu'un ou plusieurs chiens sont entrés, contre la volonté du chasseur, dans une propriété close appartenant à autrui, à la poursuite d'un animal qui s'y est réfugié, leur maître n'est tenu qu'à la réparation pure et simple du préjudice causé. L'action en dommages-intérêts est prescrite lorsqu'il s'est écoulé trente jours depuis que les dégâts ont été commis (C. civ., art. 390).

### § 11. *Russie.*

**2447.** — Ce n'est qu'en 1892 qu'un décret général est venu réglementer la chasse dans tous ses détails. Ce règlement approuvé par l'Empereur le 3 févr. 1892, est applicable seulement à la Russie proprement dite, c'est-à-dire à la Russie d'Europe, moins la Pologne, la Courlande et la Finlande, aux provinces de Livonie et d'Esthonie, au territoire de l'armée du Don et au territoire du Caucase (Règl. du 3 févr. 1892, art. 1). Il consacre le principe admis, de tout temps, dans les provinces russes, en vertu duquel tout propriétaire a le droit exclusif de chasse sur ses terres. En Pologne et en Courlande, au contraire, le système allemand a prévalu et l'exercice de la chasse est subordonné à la possession de terres d'une certaine étendue d'un seul tenant (1).

**2448.** — Le droit de propriété emporte, pour celui qui en est investi, le droit de chasser sur son terrain et d'autoriser des tiers à y chasser. Il n'est permis de chasser sur le terrain d'autrui qu'autant que l'on a obtenu une autorisation écrite du propriétaire (Règl. 3 févr. 1892, art. 12 et 13). Le droit de chasse sur les terres des paysans faisant partie du domaine des communautés rurales appartient à ces communautés. Les paysans individuellement et les personnes étrangères ne peuvent chasser sur ces terres qu'en vertu d'une décision de la communauté prise dans les formes ordinaires (*Ibid.*, art. 15). La permission de chasser sur les terres appartenant aux villes est accordée par l'autorité compétente (*Ibid.*, art. 16).

**2449.** — L'obligation de se munir d'un permis de chasse est imposée à quiconque veut se livrer à l'exercice de la chasse (Règl. de 1892, art. 3). Toutefois, une exception est établie en faveur des habitants de certaines circonscriptions administratives, où les terres arables sont rares, où le sol est couvert de forêts et où la chasse est une véritable industrie, qui fait vivre la population. Ces circonscriptions sont : les provinces d'Arkhangel, de Vologda, d'Olonetz, de Perm, de Viatkha et de Kostroma, et les districts de Kasmodemiansk, Tchebokvar et Tzaresvokokchaisk, dans la province de Kazan, de Makariew et Semenow, dans la province de Nijni-Novgorod, de Belosersk et Khirilow, dans la province de Novgorod, de Kholinsk, dans la province de Pskow (*Ibid.*, art. 4).

**2450.** — Les permis sont délivrés, sur la demande écrite ou verbale de l'impétrant, par le commissaire de police du district. Les permis ne sont délivrés aux mineurs âgés de mois de dix-sept ans que sur la demande de leurs pères, mères, tuteurs ou curateurs (Règl. de 1892, art. 5). La délivrance du permis donne lieu à une perception de trois roubles. Le produit des droits ainsi perçus est versé dans une caisse spéciale, dépendant du ministère de l'Intérieur, et dont les fonds sont affectés au paiement des agents chargés de la surveillance et de la police de la chasse (*Ibid.*, art. 8). Toutefois, des permis de chasse gratuits sont délivrés : 1° aux employés de l'administration forestière, aux gardes forestiers de l'Etat, aux gardes forestiers et aux gardes-chasse des particuliers et des sociétés de chasseurs, régulièrement confirmés dans leur emploi; 2° aux gens de service employés comme auxiliaires de chasse, sur la demande de leurs maîtres (*Ibid.*, art. 9). Le permis n'est obligatoire, ni pour les personnes appelées à concourir à une battue administrative, ni pour les traqueurs (*Ibid.*, art. 11).

**2451.** — Les commissaires de police sont tenus de refuser le permis : 1° aux individus placés sous la surveillance de la police; 2° aux individus condamnés pour infractions au règlement sur la chasse, ou pour vol ou dégâts commis dans les bois d'autrui, tant qu'ils n'ont pas exécuté les condamnations prononcées contre eux (Règl. de 1892, art. 6).

**2452.** — Le permis de chasse est personnel (Règl. de 1892, art. 3), valable pour une année et dans toutes les provinces où le règlement du 3 févr. 1892 est en vigueur (Règl. de 1892, art. 7). Il est prescrit aux chasseurs, lorsqu'ils sont en chasse, d'être porteurs de leur permis et de l'exhiber à toute réquisition des agents chargés de la surveillance et de la police de la chasse (*Ibid.*, art. 11).

**2453.** — Les mesures de protection prises dans l'intérêt de la conservation du gibier consistent dans la prohibition de chasser certaines espèces pendant toute l'année ou pendant une partie de l'année. Il est interdit de chasser : 1° l'aurochs, la femelle de l'élan, la biche et la chevrette, ainsi que leurs petits, pendant toute l'année; 2° l'élan mâle, du 1er janvier au 15 août; 3° le cerf, du 1er mars au 15 juillet; 4° le chevreuil, du 1er novembre au 1er juin; 5° la girafe, le mouflon, le bouc noir et les autres espèces de boucs de montagne, du 1er mars au 15 juillet; 6° le coq de bruyères, du 15 mai au 15 juillet; 7° la bécasse, du 1er juin au 15 juillet; 8° l'oie sauvage et le cygne, du 1er mai au 29 juin; 9° le canard sauvage et le paon de mer, du 1er au 29 juin; 10° la bécassine double, le bécasseau, le vanneau, le râle de genêts et les autres oiseaux d'eau ou de marais, du 1er mars au 29 juin; 11° la perdrix grise et la perdrix rouge, du 1er décembre au 15 août; 12° le faisan et le lièvre, du 1er février au 1er septembre; 13° tous les autres animaux et oiseaux, à l'exception des bêtes fauves, du 1er mars au 29 juin (Règl. 3 févr. 1892, art. 17). En outre, la chasse avec chiens est absolument interdite, du 1er mars au 29 juin; néanmoins, on est autorisé à promener les chiens de chasse pour les dresser, même pendant cette période, pourvu que la personne qui les conduit ne porte pas d'armes à feu (*Ibid.*, art. 22).

**2454.** — Les propriétaires de terrains entourés d'une clôture continue ou de parcs à gibier sans communication avec les héritages avoisinants, peuvent y chasser ou permettre d'y chasser, en tout temps, toute espèce de gibier (Règl. de 1892, art. 23). Les paysans de la province d'Arkhangel, de la partie nord-est de la province de Vologda, et des districts de Glasow, Orlow et Ilobodsk, dans la province de Viatka, sont autorisés à chasser, en toute saison, dans ces régions, toute espèce de gibier; mais il leur est interdit de vendre le gibier tué ou pris, du 10 mars au 1er juillet (*Ibid.*, art. 24).

**2455.** — Il est défendu de transporter, de colporter, de vendre et d'acheter le gibier dont la chasse est interdite, à partir du dixième jour qui suit celui où a commencé la période de prohibition. Néanmoins, on peut, avec l'autorisation de la police locale, transporter, en temps prohibé, du gibier vivant, en vue de l'élevage et du repeuplement (Règl. de 1892, art. 25). La vente, dans les villes, du gibier tué pendant l'hiver avant le 1er mars, est permise en tout temps, sauf l'application des règlements spéciaux (*Ibid.*, art. 26).

(1) La traduction du règlement du 3 févr. 1892 et des règles en vigueur en Pologne et en Courlande, nous a été très-obligeamment communiquée par M. le comte Jean Kapnist.

**2456.** — Tous les modes de chasse sont permis. Cependant, il est interdit de capturer, au moyen de collets, lacets, filets ou pièges quelconques, les coqs de bruyères, les gélinottes, les perdrix, les paons et les faisans; il est également interdit de détruire les nids de ces oiseaux et d'enlever leurs œufs ou leurs couvées (Règl. de 1892, art. 18).

**2457.** — Il est permis de détruire, en tout temps et par toute espèce de moyens, sauf par le poison, les bêtes fauves, les oiseaux de proie, les nids et couvées de ces oiseaux, ainsi que les chiens et les chats errants dans les bois. Les gouverneurs de province peuvent, toutefois, accorder aux particuliers et aux sociétés de chasseurs l'autorisation de se servir de poison pour cette destruction (Règl. de 1892, art. 19). En principe, nul n'a le droit de détruire les animaux sauvages ou domestiques, dangereux pour l'homme, sur le terrain d'autrui, sans l'autorisation du propriétaire, sauf le cas de légitime défense ou de réquisition adressée par les autorités de police (*Ibid.*, art. 21). On doit considérer comme bêtes fauves : l'ours, le loup, le renard, le chacal, le blaireau, le renard bleu, le putois, la loutre, la loutre de mer, l'hermine, la martre, le glouton, le loup-cervier, le lynx, le chat sauvage et l'écureuil; la liste des oiseaux de proie comprend : l'aigle, le faucon, le gerfaut, le vautour, la pie, le corbeau, la corneille, le choucas, le casse-noix, la pie-grièche, les ducs, les chouettes et le moineau (*Ibid.*, art. 20).

**2458.** — Les poursuites, en matière de délits de chasse, sont, en règle générale, intentées d'office par les employés de la police (Règl. de 1892, art. 33); cependant, s'il s'agit du délit de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire, ou du délit consistant à effaroucher le gibier sur le fonds d'autrui pour le faire passer sur un autre fonds, le délinquant n'est déféré aux tribunaux que sur la plainte du propriétaire ou du locataire de la chasse auquel le fait a causé un préjudice; aucune peine, d'ailleurs, ne peut être prononcée, lorsque, postérieurement, l'inculpé et la partie lésée se sont réconciliés (*Ibid.*, art. 34).

**2459.** — Un avis du conseil de l'Empire, émis en exécution du règlement sur la chasse du 3 févr. 1892, a déterminé les peines à infliger aux délinquants. Quiconque chasse, sans autorisation, sur les terres d'autrui, encourt une amende de 5 à 25 roubles; l'amende peut être portée à 50 roubles, si le fait s'est produit dans un enclos ou un parc à gibier sans communication avec les héritages voisins, ou dans des prairies ou des champs, avant l'enlèvement de la récolte (Avis, art. 1). La même peine est encourue par ceux qui, par un procédé quelconque, font sortir le gibier d'un fonds appartenant à autrui pour le faire passer sur un autre fonds (*Ibid.*, art. 2). La chasse sans permis, la destruction des nids d'oiseaux et l'enlèvement des œufs et couvées, sont punis d'une amende de 5 à 25 roubles (*Ibid.*, art. 3). Le chasseur qui se sert d'un permis délivré à un tiers, ou qui chasse du gibier en temps prohibé ou à l'aide d'engins prohibés, est passible d'une amende de 10 à 100 roubles, et ses armes sont confisquées (*Ibid.*, art. 4). Le refus d'exhiber son permis aux agents préposés à la surveillance de la chasse entraîne l'application d'une peine pécuniaire de 5 roubles au plus (*Ibid.*, art. 5). Le meurtre des femelles de l'élan ou des biches est puni d'une amende de 50 roubles par tête d'animal tué, et celui des chevrettes et des faons d'élan, de biche ou de chevrette, d'une amende de 25 roubles par pièce abattue (*Ibid.*, art. 6). Les personnes qui colportent, vendent ou achètent du gibier en temps prohibé, encourent une amende de 25 roubles par tête d'élan, cerf ou chevreuil, et d'un rouble par pièce de gibier de toute autre espèce (*Ibid.*, art. 7). Les amendes qui viennent d'être indiquées sont doublées en cas de récidive (*Ibid.*, art. 9).

**2460.** — Le fait d'être trouvé, au milieu des terres ou des bois, loin des routes et chemins, porteur d'armes ou d'engins de chasse, est assimilé à un acte de chasse et donne lieu à l'application des peines indiquées au n° précédent, s'il a été commis sur le terrain d'autrui, sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire de la chasse (Av. cons. de l'Empire, art. 9).

**2461.** — Le gibier tué sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire ou du fermier de la chasse, est saisi et remis immédiatement à celui-ci; si l'on ignore la provenance du gibier trouvé sur un délinquant, ce gibier est vendu ou détruit par ordre de la police (Règl. 3 févr. 1892, art. 32).

**2462.** — *Pologne et Courlande.* — Les dispositions relatives à la chasse en vigueur dans le royaume de Pologne et dans la province de Courlande, sont contenues dans les art. 132 à 192 du règlement sur les exploitations agricoles (*Corps des lois du royaume de Pologne*, t. 12); elles diffèrent notablement de celles qui régissent le reste de la Russie. Aux termes de l'art. 132, tout propriétaire a le droit de chasser et de permettre de chasser sur ses terres, pourvu qu'elles aient une contenance de cent cinquante arpents (*morg*) au moins d'un seul tenant (le *morg* équivaut à un peu plus de cinquante ares). Les propriétaires qui ne possèdent pas de fonds ayant cent cinquante arpents au moins d'un seul tenant et dont les terres sont voisines, peuvent s'entendre pour réunir leurs propriétés et pour amodier la chasse de l'ensemble ou pour y faire exercer la chasse par trois d'entre eux, désignés d'un commum accord (art. 133). Le droit de chasse sur les terres appartenant aux paysans d'une même commune, n'est pas attribué à chacun d'eux individuellement, mais il est réservé à la commune elle-même (art. 134). Il est interdit de chasser sur l'héritage d'autrui ou sur un domaine de chasse communal sans une autorisation écrite du propriétaire ou de la commune, et dans les bois de l'Etat ou des villes, sans une permission de l'autorité compétente (art. 136).

**2463.** — De même qu'en Russie (V. *suprà*, n. 2449), il faut, pour pouvoir chasser licitement, avoir obtenu préalablement un permis de chasse. Le permis est délivré par le chef de district; il est personnel et valable pour une année commençant le 1er janvier d'une année et finissant, l'année suivante, le 31 décembre au soir (Règl., art. 140). Les étrangers, comme les nationaux, peuvent obtenir un permis, mais à la condition d'être cautionnés par un propriétaire du district qui répond des amendes auxquelles ils pourraient être éventuellement condamnés pour délit de chasse (*Ibid.*, art. 141). L'impétrant est tenu de verser, au profit du Trésor public, un droit d'un rouble (*Ibid.*, art. 142). Le permis doit être refusé aux mineurs de seize ans et aux individus placés sous la surveillance de la police (*Ibid.*, art. 144); les individus condamnés à l'amende peuvent être privés, en outre, du droit d'obtenir un permis de chasse pendant trois ans au plus (*Ibid.*, art. 145). Les chasseurs doivent, lorsqu'ils se mettent en chasse, se munir de leur permis, afin de l'exhiber à toute réquisition des agents chargés de la chasse (*Ibid.*, art. 140).

**2464.** — Une période de repos est assurée, chaque année, au gibier, au moment de la reproduction. C'est ainsi qu'il est interdit de chasser l'élan, le cerf et le chevreuil, du 1er novembre au 1er septembre; le lièvre, le coq de bruyères, la gélinotte, la perdrix et l'outarde, du 15 février au 1er août; les oiseaux de passage tels que la grue, le héron, la bécasse, le râle de genêts, la bécassine double, le vanneau, la caille, du 1er avril au 1er juillet (Règl., art. 146). Il est interdit, en tout temps, de tuer ou de capturer les oiseaux chanteurs et les oiseaux insectivores, notamment le rossignol (*Ibid.*, art. 149). Par contre, la chasse des bêtes féroces et des oiseaux de proie est autorisée toute l'année (*Ibid.*, art. 147). Pendant le temps où la chasse est interdite, la vente, l'achat et le colportage du gibier sont prohibés (*Ibid.*, art. 151).

**2465.** — Tous les modes et procédés de chasse sont autorisés à l'exception des lacets, filets, crochets, amorces empoisonnées et traquenards. La chasse de nuit ou au feu est interdite. Il est également interdit de chasser dans les champs ensemencés de blé de printemps ou d'hiver, sans l'autorisation du propriétaire ainsi que dans les semis forestiers (Règl., art. 153).

**2466.** — Les délits de chasse sont punis de la manière suivante : 1° le propriétaire de terres d'une contenance inférieure à 150 morgs, qui chasse sur ces terres, est condamné, la première fois, à l'avertissement, la seconde fois, à une amende de 10 roubles, la troisième fois, à une amende de 25 roubles et à la confiscation des armes et des chiens (Règl., art. 174); 2° les individus convaincus d'avoir chassé sur le terrain d'autrui sans autorisation, encourent, la première fois, une amende de 5 roubles, la seconde, une amende de 15 roubles, la troisième, une amende de 25 roubles, ainsi que la confiscation des armes et des chiens, sans préjudice de l'indemnité due au propriétaire à raison du dommage que le fait lui a causé (*Ibid.*, art. 175); 3° quiconque chasse sans permis est passible d'une amende de 3 roubles (*Ibid.*, art. 178); 4° le délit de chasse en temps prohibé est puni, la première fois, d'une amende de 10 roubles; l'amende est portée à 20 roubles, en cas de récidive, et à 40 roubles, en cas de seconde récidive (*Ibid.*, art. 180); la même peine est applicable à ceux qui vendent ou colportent du gibier en temps prohibé; en outre, le gibier est confisqué au profit des établissements de bienfaisance (*Ibid.*, art. 184); 5° la destruction des animaux dont la chasse est prohibée, est punie d'une amende

de 30 à 150 roubles, ou d'un emprisonnement de trois à six mois (*Ibid.*, art. 183); 6° la chasse avec engins prohibés entraîne une amende d'un rouble et demi à 10 roubles ou les arrêts pendant une durée de trois à sept jours (*Ibid.*, art. 186); 7° la chasse de nuit donne lieu à l'application d'une amende de 10 à 40 roubles, suivant la situation de fortune du délinquant (*Ibid.*, art. 187); 8° la chasse et la destruction des oiseaux chanteurs, et spécialement du rossignol, sont punies d'une amende d'un à 10 roubles par pièce abattue (*Ibid.*, art. 182); 9° la destruction des nids et l'enlèvement des œufs ou des couvées des oiseaux, autres que les oiseaux de proie, sont punis de la peine de trois jours d'arrêt (*Ibid.*, art. 181).

**2467.** — Les individus convaincus d'avoir chassé, sans y avoir été autorisés par le propriétaire, dans un enclos ou dans un parc à gibier, sont passibles des peines portées contre le vol (Règl., art. 177). Les individus coupables d'avoir chassé avec un permis falsifié ou avec un permis délivré à un tiers, encourent la peine du faux (*Ibid.*, art. 179).

**2468.** — *Grand-Duché de Finlande.* — Le Grand-Duché de Finlande a été doté, le 10 févr. 1868, d'une loi sur la chasse. Cette loi détermine la nature du droit de chasse, considéré comme un accessoire du droit de propriété, et les conditions dans lesquelles il peut être exercé; elle assure une protection au gibier utile, au moyen de mesures propres à en prévenir la destruction. — V. *Annuaire de législ. étrang.*, 9e année, p. 745.

### § 12. *Suisse.*

**2469.** — La loi fédérale sur la chasse et la protection des oiseaux, du 17 sept. 1875 se borne à poser un certain nombre de principes et de règles générales, et s'en remet aux cantons du soin d'en faire l'application. Il appartient donc aux législations cantonales de déterminer le système d'après lequel la chasse doit s'exercer dans chaque canton. L'art. 2, L. 17 sept. 1875, garantit à tout suisse qui a obtenu un permis de chasse dans un canton, le droit de chasser sur le territoire de ce canton, à la condition de se conformer aux lois et règlements locaux; il permet aux cantons d'accorder le droit de chasser aux étrangers établis.

**2470.** — On distingue deux espèces de chasse : la chasse au gibier de plaine et la chasse au gibier de montagne. Chacune d'elles est soumise à des règles spéciales. La première a pour objet le gibier qui vit non seulement dans les plaines, mais encore sur les collines et dans les régions basses des montagnes, tels que les cerfs, chevreuils, lièvres, perdrix, cailles, bécasses; la seconde comprend la chasse du gibier qui habite dans les hautes régions et notamment celle des chamois, des marmottes, des lièvres des Alpes, des gallinacés de montagne (grands coqs de bruyères, tétras à queue fourchue, gélinotte des bois, gélinotte blanche ou lagopède, bartavelle), et des carnassiers des hautes régions (L. 17 sept. 1875, art. 11).

**2471.** — En plaine et dans les régions basses des montagnes, l'époque de l'ouverture doit être fixée au 1er septembre, pour la chasse du gibier à plumes, et au 1er octobre, pour la chasse générale. La clôture doit avoir lieu le 15 décembre ou, dans les arrondissements affermés, le 31 décembre. Les cantons sont autorisés à ouvrir la chasse générale en même temps que celle au gibier à plumes. Avant l'ouverture générale, il est défendu d'employer d'autres chiens que les chiens d'arrêt (art. 8). La chasse sur terre est prohibée, au printemps, sur tout le territoire suisse (art. 8, § 4); quant à la chasse aux palmipèdes, sur les lacs, elle est réglementée par les cantons, sauf l'exécution des conventions internationales, à l'égard des lacs de frontière (art. 9). Le Conseil fédéral et les autorités cantonales peuvent, lorsqu'ils le jugent nécessaire, interdire, par des arrêtés spéciaux et pour un temps déterminé, la chasse dans certaines parties du territoire ou la chasse de certaines espèces de gibier (art. 10).

**2472.** — Dans les hautes montagnes, la chasse du chamois et de la marmotte ne peut être autorisée par les lois cantonales après le 1er octobre; celle des autres espèces de gibier de montagne ne peut être permise que du 1er septembre au 15 décembre (art. 12); la chasse des cerfs et des chevreuils qui se trouvent dans les hautes régions ne peut avoir lieu que du 1er septembre au 1er octobre, soit pendant un mois; cette période peut être réduite par les lois cantonales (art. 14, § 1). Il est défendu de tuer ou de capturer les jeunes chamois de l'année et les mères qui les allaitent, ainsi que les femelles du grand coq de bruyères et du tétras à queue fourchue (art. 12, §§ 2 et 3); il est également défendu de tuer ou de capturer les biches et chevrettes, les faons de l'année et les bouquetins (art. 14, § 2). L'usage des chiens courants et des armes à répétition pour la chasse du gibier de montagne est prohibé (art. 13).

**2473.** — Des mesures ont été prises pour favoriser le repeuplement des hautes montagnes; elles consistent dans l'interdiction absolue et rigoureuse de chasser, à quelque époque que ce soit, sur certaines parties du territoire. Les espaces ainsi mis en réserve portent le nom de districts francs. Il est établi un district franc dans chacun des cantons d'Appenzell, de Saint-Gall, de Glaris, d'Uri, de Schwitz, d'Unterwald, de Lucerne, de Fribourg et de Vaud; deux, dans chacun des cantons de Berne et du Tessin; trois, dans chacun des cantons du Valais et des Grisons (L. de 1875, art. 15). Un règlement du Conseil fédéral, du 4 août 1876, a exactement délimité ces districts et a organisé la surveillance du gibier. Un arrêté fédéral du 28 juin 1878 a déterminé la participation de la Confédération aux frais faits par les cantons pour la surveillance des districts francs.

**2474.** — Les autorités cantonales ont la faculté d'ordonner ou de permettre, même en temps prohibé, la destruction des animaux malfaisants ou carnassiers, ainsi que la chasse du gibier, lorsqu'il est trop abondant et qu'il cause des dommages. Un délai doit être imparti pour l'exécution de cette destruction ou de cette chasse, et l'opération ne peut être confiée qu'à des chasseurs sûrs (art. 4). La même faculté est reconnue aux autorités cantonales en ce qui concerne la destruction des animaux nuisibles ou carnassiers dans les districts francs (art. 16). Dans les arrondissements affermés, le locataire de la chasse a le droit de chasser, même après la clôture, les animaux dont il vient d'être question, sans permission spéciale, pourvu qu'il le fasse sans le secours de chiens (art. 4, § 3).

**2475.** — La vente et l'achat du gibier sont interdits en temps prohibé, à compter du commencement du huitième jour qui suit la clôture de la chasse. Il est défendu, en tout temps, de vendre des faons de chamois, de biche ou de chevrette, ainsi que des femelles du grand coq de bruyères ou du tétras à queue fourchue. Le gibier provenant de l'étranger peut être vendu et acheté en toute saison, pourvu que l'origine en soit officiellement constatée (art. 5). Une ordonnance du Conseil fédéral, du 11 mars 1879, a déterminé les conditions dans lesquelles le gibier peut être importé des pays étrangers, pendant la période comprise entre la clôture et l'ouverture de la chasse.

**2476.** — En fait de procédés de chasse, d'armes, d'instruments et d'engins de chasse, la loi fédérale interdit l'usage des pièges, quels qu'ils soient, tels que trébuchets, lacets, collets, sauf pour la capture des renards, putois, fouines et martres, celui des tendues d'armes à feu, de projectiles explosibles et de poisons, sans préjudice de l'interdiction de l'emploi de chiens courants et d'armes à répétition dans les hautes régions (V. *suprà*, n. 2472) (art. 6). Il est également défendu de prendre les oiseaux au moyen de filets, d'aires, de chanterelles, de chouettes, de gluaux, de lacets ou autres pièges quelconques (art. 19), de détruire les couvées et de prendre les œufs du gibier à plumes, de déterrer les marmottes et de porter des fusils se démontant ou des cannes à fusil (art. 6).

**2477.** — Il est absolument interdit, dans toute la Suisse, de tuer ou de capturer les oiseaux insectivores, c'est-à-dire toutes les espèces de sylvies (fauvettes, rossignols, etc.), de traquets, de mésanges, d'accenteurs, de pitpits, d'hirondelles, de gobe-mouches et de bergeronnettes; parmi les passereaux, l'alouette, l'étourneau, les diverses espèces de grives et de merles, à l'exception de la litorne, le pinson et le chardonneret; parmi les grimpeurs, le coucou, le grimpereau, la sittelle, le torcol, la huppe, et toutes les espèces de pies; parmi les corbeaux, les choucas et le freux; parmi les oiseaux de proie, la buse et la crécerelle, ainsi que toutes les espèces d'oiseaux de proie nocturnes, à l'exception du grand-duc; parmi les oiseaux de marais et les palmipèdes, la cigogne et le cygne. L'enlèvement et la vente sur les marchés des œufs et des petits de ces oiseaux sont pareillement prohibés (art. 17). Toutefois, ces défenses peuvent être levées par les gouvernements cantonaux en faveur de personnes déterminées, agissant dans un but scientifique (art. 20).

**2478.** — Doivent être considérés et punis comme délits de chasse : la chasse, le meurtre ou la capture du gibier en temps

prohibé ou sans permis, la chasse dans les districts francs, la chasse dans les arrondissements affermés sans l'autorisation du locataire, la chasse les jours de dimanche, lorsqu'elle est défendue par la loi du canton, la destruction ou la prise des espèces de gibier spécialement protégées, la chasse à l'aide d'engins ou de moyens prohibés, le port de fusils se démontant et de cannes à fusil, l'emploi de chiens courants pour la chasse du gibier de plaine, avant l'ouverture de la chasse générale, les dommages causés aux propriétés, l'achat et la vente du gibier provenant du braconnage, la destruction des nids et couvées, les contraventions aux dispositions concernant la chasse du gibier de montagne ou la protection des oiseaux, l'achat, en temps prohibé, du gibier provenant du braconnage ou du gibier protégé (art. 21).

**2479.** — La répression des délits de chasse est confiée aux lois cantonales, mais la loi fédérale pose, à ce sujet, quelques règles générales. C'est ainsi que l'amende pour violation des dispositions relatives à la protection des oiseaux, ne doit pas être inférieure à 10 francs, et que les amendes encourues pour contravention aux prescriptions concernant le gibier à plumes et le gros gibier, doivent être respectivement de 20 et de 40 francs au moins. A défaut de paiement, l'amende doit être convertie en emprisonnement, à raison d'un jour de prison pour trois francs d'amende. En cas de récidive, l'autorisation de chasser doit être retirée ou refusée pendant une période de deux à cinq ans et l'amende doit être augmentée. A l'égard des délits de chasse commis en temps prohibé ou pendant la nuit, l'amende doit être doublée. Le fait de laisser des chiens chasser en temps prohibé ne doit pas être considéré comme un délit de chasse, mais doit être puni de peines de police et d'une amende de cinq francs au moins par chien (art. 22).

**2480.** — Les lois et règlements que les cantons sont autorisés à édicter en matière de chasse ne deviennent exécutoires qu'après avoir été examinés et approuvés par le Conseil fédéral (art. 24). La plupart des cantons, usant de la faculté qui leur est accordée, ont réglementé l'exercice et la police de la chasse. Dans l'impossibilité où nous sommes de passer en revue tant de législations diverses, nous nous bornerons à donner l'analyse de la loi spéciale au canton de Vaud.

**2481.** — *Canton de Vaud.* — La chasse peut être exercée par tout propriétaire sur son fonds, et par toute personne munie d'un permis, sur les fonds d'autrui non clos, sauf dans les jardins, vergers, plantations et bosquets dépendant des habitations et situés dans un rayon de deux cents mètres de celles-ci; elle peut être également exercée par tout chasseur muni d'un permis dans les bois, forêts, alpages et pâturages (L. sur la chasse du 1er juin 1876, art. 12). Toutefois, il est défendu de chasser dans les vignes et les champs, tant que la récolte n'est pas faite, et dans les prairies, tant que les regains n'ont pas été fauchés (art. 13). Il est interdit de rompre les clôtures des fonds, telles que haies, palissades ou autres obstacles destinés à la séparation des héritages (art. 14).

**2482.** — Nul n'est admis à chasser dans le canton de Vaud s'il n'est muni d'un permis de chasse (L. de 1876, art. 1). Le permis est délivré par le préfet, moyennant le paiement préalable des droits, dont le montant est fixé, chaque année, par la loi de finances. Toute personne âgée de dix-huit ans révolus et résidant depuis trois mois au moins dans le canton, peut obtenir un permis de chasse. Des permis peuvent être délivrés à des personnes domiciliées dans un autre canton ou dans un autre Etat, lorsque des conventions intercantonales ou internationales garantissent un traitement réciproque aux Vaudois (*Ibid.*, art. 2). Le préfet doit refuser le permis : 1° aux interdits pour cause de démence; 2° aux individus condamnés à la privation générale des droits civiques; 3° aux personnes qui ne justifient pas avoir payé l'impôt de leurs chiens; 4° aux individus qui n'ont pas acquitté les amendes de chasse auxquelles ils ont été condamnés (*Ibid.*, art. 3). Les individus privés du droit de chasse pour une période de deux à cinq ans, ne peuvent obtenir un permis pendant la durée de cette période; il en est de même des individus condamnés deux fois pour infraction aux art. 25, 26 et 27 de la loi sur la chasse (V. *infrà*, n. 2488), au cours des deux années précédentes (*Ibid.*, art. 2488).

**2483.** — Le permis de chasse est personnel; il est valable pour tout le territoire du canton et pour une période de chasse (L. de 1876, art. 2).

**2484.** — La chasse générale au gibier de plaine est ouverte, sur terre et sur l'eau, du 1er septembre au 15 décembre (L. de 1876, art. 15). La chasse est ouverte, en outre, moyennant un permis spécial, sur les lacs, en bateau exclusivement, du 1er janvier au 31 mars (*Ibid.*, art. 16). La chasse au chamois ou à la marmotte est ouverte seulement du 1er septembre au 1er octobre; celle des autres espèces de gibier de montagne, du 1er octobre au 15 décembre (*Ibid.*, art. 18); celle des cerfs et chevreuils, dans les hautes régions, du 1er septembre au 1er octobre (*Ibid.*, art. 20). Il est interdit de laisser chasser aucun chien lorsque la chasse n'est pas ouverte (*Ibid.*, art. 11).

**2485.** — La chasse est interdite le dimanche et les jours de fêtes religieuses (L. de 1876, art. 6).

**2486.** — La chasse des bêtes carnassières et dangereuses, telles que les ours, loups et sangliers, peut avoir lieu en tout temps, avec une autorisation du préfet. Le Conseil d'Etat peut autoriser, dans des cas spéciaux et sous certaines conditions de temps, de lieux et de procédés, la destruction des animaux nuisibles. Chaque propriétaire peut, en outre, en tout temps et sans permis, détruire les animaux nuisibles et dangereux sur le fonds attenant à son habitation, dans un rayon de 200 mètres. La liste des animaux nuisibles ou dangereux est dressée par le Conseil d'Etat (L. de 1876, art. 10).

**2487.** — Les dispositions concernant les modes et engins prohibés, la protection des oiseaux et l'interdiction de vendre et d'acheter du gibier en temps prohibé, sont copiées textuellement sur celles de la loi fédérale (L. de 1876, art. 7, 8, 10, 19, 21, 22, 23). Il faut ajouter, cependant, que la chasse à l'affût de nuit est interdite (*Ibid.*, art. 7, § 2).

**2488.** — Les pénalités, en matière d'infractions à la loi sur la chasse, sont fixées de la manière suivante : 1° chasse sans permis, lorsque la chasse est ouverte : *a*, sans chien, amende de 40 fr.; *b*, avec un chien, amende de 60 fr.; *c*, avec deux ou plusieurs chiens, amende de 100 fr. (L. de 1876, art. 24); 2° chasse à l'aide d'engins prohibés, amende de 40 fr.; si l'engin est un lacet métallique, amende de 80 fr.; en outre, les engins sont confisqués (*Ibid.*, art. 25); 3° chasse au moyen de tendues d'armes à feu, à l'aide de substances vénéneuses et sans autorisation, avec menaces envers les agents de l'autorité, les propriétaires, les fermiers ou leurs ayants-droit, amende de 100 fr. (*Ibid.*, art. 26); 4° chasse avec un nombre de chiens supérieur à celui porté au permis, amende de 40 fr. par chien en sus de celui prévu dans le permis (*Ibid.*, art. 27); 5° fait de laisser chasser un chien quand la chasse n'est pas ouverte, amende de 5 à 10 fr. (*Ibid.*, art. 29); 6° délits de chasse commis en temps prohibé ou pendant la nuit, amende doublée; 7° toutes autres infractions aux dispositions de la loi cantonale sur la chasse, ou aux prescriptions de la loi fédérale, amende de 10 à 50 fr. (*Ibid.*, art. 32). Toutefois, la vente de faons de chamois, de biche ou de chevrette, de femelles du grand coq de bruyères ou du tétras à queue fourchue, est punie d'une amende de 10 à 40 fr. pour chaque contrevenant, sans préjudice de la confiscation du gibier (*Ibid.*, art. 23, § 2). En cas de récidive, toutes les amendes sont portées au double (*Ibid.*, art. 30, § 2).

**2489.** — Les parents ou tuteurs sont responsables des amendes encourues par leurs enfants ou pupilles, lorsque ceux-ci logent sous le même toit et sont sous leur surveillance immédiate (L. de 1876, art. 38).

**2490.** — Les chasseurs sont responsables des dommages qu'ils occasionnent par eux-mêmes ou par leurs chiens (L. de 1876, art. 5).

**CHATEAU.** — V. Contributions directes.

**CHAUDIÈRES.** — V. Bateau. — Machines a vapeur.

**CHAUFFAGE.** — V. Affouage. — Cheminée. — Forêts. — Usage forestier.

**CHAUME.** — V. Délit rural. — Glanage.

**CHAUSSES DU CAPITAINE.** — V. Capitaine de navire.

**CHAUSSÉE.** — V. Places de guerre. — Ponts et chaussées. — Routes.

**CHAUX.** — V. Établissements dangereux, incommodes et insalubres.

**CHEF.** — V. Association de malfaiteurs. — Attentat et complot contre la sûreté de l'État. — Bandes armées. — Coalition. — Rébellion.

**CHEF D'INSTITUTION.** — V. Acte de commerce (v^is *Instituteurs*, *Maîtres de pensions*). — Enseignement. — Instruction publique.

**CHEF-LIEU.** — V. Arrondissement. — Canton. — Département. — Organisation administrative.

**CHEMIN** (en général). — V. Chemin d'exploitation. — Chemin de fer. — Chemin de halage. — Chemin rural. — Chemin vicinal. — Routes. — Voirie.

Bibliographie.

Allain et Carré, *Manuel encyclopédique, théorique et pratique des juges de paix, de leurs suppléants et greffiers*, 1890-1891, 6e édit., 3 vol. in-8°, t. 3, n. 1118 et s. — Archambault et Senly, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chemin public impraticable*. — Aubry et Rau, *Principes du droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 129, § 185; p. 373, § 217; t. 3, p. 67, § 248; p. 81, § 251. — Bioche, *Dictionnaire des justices de paix et de simple police, et supplément*, 1866-1867, 2e édit., 3 vol. in-8°, v° *Chemin*; — *Traité des actions possessoires*, 1864, 1 vol. in-8°, n. 340 et s. — Blanche et Dutruc, *Etudes sur le Code pénal*, 1888-1891, 2e édit., 7 vol. in-8°, t. 5, n. 524 et s.; t. 7, n. 493 et s. — Bourguignat, *Traité complet de droit rural appliqué*, 1852, 1 vol. in-8°, p. 78, 176, 196 et s., 437, 457, 471. — Carnot, *Commentaire sur le Code pénal*, 1836, 2e édit., 2 vol. in-4°, sur les art. 383 et 479-11° et 12°. — Carré, *Compétence judiciaire des juges de paix en matière civile et pénale*, 1888, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 120, 252, 256, 260, 599 et s., 727, 893, 1460 et 1461. — Carré et Foucher, *Traité des lois sur l'organisation judiciaire*, 1839, 9 vol. in-8°, t. 2, note *a*, p. 199; t. 5, p. 159, note *a*, p. 168 et s. — Chauveau, F. Hélie et Villey, *Théorie du Code pénal*, 1887-1888, 6e édit., 6 vol. in-8°, t. 5, n. 2066 et s.; t. 6, n. 2875 et s. — Crépon, *Du pourvoi en cassation en matière civile*, 1892, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 1019, 1632 et 1633; t. 3, n. 1739. — Curasson, *Traité de la compétence des juges de paix*, 1877-1879, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 661 et s. — Marc Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemins impraticables*. — Derouin et Worms, *Traité des autorisations de plaider nécessaires aux communes et aux établissements publics*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 262, 264 et s., 335. — Dufour, *Traité de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 3, n. 344, 345, 419. — Duvergier, *Manuel des juges d'instruction*, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, p. 184; t. 3, p. 210, 509, 535 et 536. — Fournel et Tardif, *Traité du voisinage*, 1834, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 279 et s. — Garbourleau, *Du domaine public*, 1859, 1 vol. in-8°, p. 251 et s. — Gaudry, *Traité du domaine*, 1862, 3 vol. in 8°, t. 1, p. 250, 437 et s. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1785, 17 vol. in-4°, v° *Chemin*. — Faustin Hélie, *Pratique criminelle des cours et tribunaux*, 1877, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 747, 748, 1040 et s. — Henrion de Pansey, *Compétence des juges de paix*, 1843, 1 vol. gr. in-8°, p. 181 et s. — Jay, *Dictionnaire général et raisonné des justices de paix*, 1859, 2e édit., 4 vol. in-8°, v° *Chemin*, § 4; — *Traité de la compétence générale des juges de paix*, 1864, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 191, 192, 321. — Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 426 et s. — Lalaure et Paillet, *Traité des servitudes réelles*, 1828, 2e édit., 1 vol. in-8°, passim. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 6, n. 28, 60, 61, 65; t. 7, n. 131 et s., 465; t. 8, n. 207 et s. — Lautour, *Code usuel d'audience*, 1887-1890, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, sur les art. 383 et 479-11° et 12°, C. pén. — Legraverend, *Traité de la législation criminelle en France*, 1830, 3e édit., 2 vol. in-4°, t. 2, p. 131 et s. — Malepeyre et Mesnard, *Des contraventions de petite voirie et de simple police prévues par le Code pénal*, 1891, 1 vol. in-8°, n. 94 et s., 164 et s., 479 et 480. — Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5e édit., 18 vol. in-4°, v^is *Chemin de souffrance, Chemin public, seigneurial ou vicinal*. — Morin, *Répertoire universel et raisonné de droit criminel*, 1851, 2 vol. in-4°, v° *Chemin*. — Neveu-Derotrie, *Commentaire des lois rurales de la France*, 1845, 1 vol. in-8°. — Pardessus, *Traité des servitudes ou services fonciers*, 1838, 8e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 13, 15, 83, 116 et s., 477 et s., 487 et s. — Perrin, Rendu et Sirey, *Dictionnaire des constructions et de la contiguïté*, 1892, 7e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemin*. — Proudhon, *Traité du domaine de propriété*, 1839, 3 vol. in-8°, t. 1, n. 2, 6, 8, 9, 10; t. 2, n. 542, 544; t. 3, n. 816 et s. — Proudhon et Dumay, *Traité du domaine public*, 1845, 2e édit., 4 vol. in-8°, t. 1 et t. 2, passim. — Rolland de Villargues, *Les Codes criminels*, 1877, 5e édit., 2 vol. gr. in-8°, t. 1, sur les art. 383 et 479-11° et 12°, C. pén.; — *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Chemin*. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale*, etc., 1885, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Action possessoire*, n. 40, 127, 128, 346, 393, 492, 572. — Sentupéry, *Manuel pratique d'administration*, 1887, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 247. — Solon, *Traité des servitudes*, 1837, 1 vol. in-8°, p. 106 et s., 280. — Vallet et Montagnon, *Manuel des magistrats du parquet*, 1890, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 1274, 1495. — De Valserres, *Manuel de droit rural et d'économie agricole*, 1846, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 596 et 597.

Brunfaut, *Etude sur les voies de transport en France*, gr. in-8°, 1876. — Féraud-Giraud, *Les voies publiques et privées modifiées, détruites ou créées par suite de l'exécution des chemins de fer*, 1878, 1 vol. in-8°, passim; — *Traité des voies rurales publiques et privées et servitudes de passage*, 1886, 3e édit., 2 vol. in-8°, passim. — Garnier, *Traité des chemins de toute espèce avec un supplément*, 1834-1855, 4e édit., 2 vol. in-8°. — Isambert, *Traité de la voirie*, 1829, 3 vol. in-18, t. 1, n. 246 et s. — Lucas, *Etude historique et statistique sur les voies de communication de la France*, gr. in-8°, 1873. — Petit, *Des chemins*, 1856, 1 vol. in-8°. — Prévost de Brébières, *Chemins publics*, in-8°, 1869.

*Gazons, pierres, tertres, enlèvement, chemins publics, lieux appartenant aux communes* : Corr. des just. de paix, année 1867, 2e série, t. 14, p. 281. — *Chemins publics. Dégradation. Usurpation. Compétence* (Delattre) : Corr. des just. de paix, année 1877, 2e série, t. 24, p. 6. — *Chemins communaux. Aliénation. Prescriptibilité. Police* (Chauveau) : J. de dr. admin., année 1855, 3e année, t. 3, p. 402. — *Les chemins communaux en Italie* (J. de Crisenoy) : Rev. gén. d'admin., 1884, t. 1, p. 385. — *Des subventions spéciales pour dégradations extraordinaires des chemins* (Ottenheimer) : Rev. gén. d'admin., année 1886, t. 3, p. 385; année 1887, t. 1, p. 36. — *Chemins. Préfet. Compétence* (Petit) : Rev. crit., t. 16, p. 445; t. 18, p. 496. — *Lorsqu'un chemin est impraticable, le passage peut-il s'exercer sur l'héritage voisin, et le propriétaire de cet héritage peut-il réclamer une indemnité?* Rev. Wolowski, t. 4, p. 238.

Index alphabétique.

DIVISION.



---

## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES. — CARACTÈRES DU CHEMIN PUBLIC.

**1.** — La dénomination de chemin est attribuée, d'une manière générale, à tout espace de terrain servant aux communications d'un lieu à un autre.

**2.** — Il existe des chemins publics et des chemins privés. Sans insister actuellement sur les caractères distinctifs de ces diverses voies de communication, nous nous bornerons à dire que les chemins publics sont ceux qui se trouvent placés sous la surveillance de l'autorité administrative. Au contraire, les chemins privés sont ceux qui existent, soit à titre de propriété, la portion de terrain consacrée à leur assiette appartenant à ceux qui jouissent du chemin, soit à titre de servitude sur l'héritage d'autrui.

**3.** — Un arrêt de cassation avait limité la qualification de chemins privés aux chemins fermés par des grillages ou des barrières. — Cass., 26 août 1825, Martin, [S. et P. chr.]

**4.** — Cette doctrine était manifestement excessive. En dehors, en effet, des raisons, pour ainsi dire, de pur bon sens, qui font exclure de toute domanialité publique les chemins ouverts sur des propriétés particulières, non accessibles aux passants bien qu'ils ne soient pas fermés par des clôtures apparentes, les termes de l'art. 33, L. 20 août 1881, relatif aux chemins d'exploitation, sont absolument formels.

**5.** — Nous n'avons pas d'ailleurs à insister ici sur cette question (V. *infrà*, v° *Chemin d'exploitation*). Nous nous bornerons à rappeler que diverses décisions judiciaires ne permettent pas de mettre en doute l'existence de chemins privés, dans des conditions plus larges que celles qu'indique l'arrêt précité.

**6.** — C'est ainsi qu'il a été jugé à plusieurs reprises que l'art. 1, L. 26 juill.-15 août 1790, qui porte que « le régime féodal et la justice seigneuriale étant abolis, nul ne pourra dorénavant, à l'un ou l'autre de ces titres, prétendre aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des villages, bourgs ou villes », n'a point eu pour effet d'attribuer aux communes la propriété de ces chemins, mais a seulement laissé cette propriété, affranchie de toute redevance féodale, à ceux auxquels elle appartenait antérieurement. — Cass., 16 juill. 1877, Choquet-Passelecq, [S. 77.1.353, P. 77.907, D. 78.1.75]; — 4 mai 1885, Commune de Donges, [S. 87.1.459, P. 87.1.1138, D. 85.1.295] — Trib. Sedan, 1er mars 1887, de Nacquant, [D. 89.3.127]

**7.** — Nous n'avons pas d'ailleurs, nous le répétons, à nous occuper ici des chemins privés autrement que pour faire connaître les caractères par lesquels ils se séparent des chemins publics.

**8.** — Les distinctions autrefois établies entre les diverses catégories de chemins publics ont été considérablement modifiées depuis la fin du siècle dernier. Les anciennes coutumes et les actes de l'autorité distinguaient : les *routes* qui conduisaient de Paris aux villes capitales des provinces; les *grands chemins* qui menaient des capitales à d'autres villes importantes possédant postes et messageries; les *chemins royaux* qui menaient des villes ordinaires à d'autres villes, *d'une bonne ville à une bonne ville* suivant l'expression de Loyseau; les *chemins publics* qui allaient d'un village à un autre. — Denisart, v° *Chemins*, n. 2, 3 et 4; Mémoire du 15 juill. 1738 (art. 14), imprimé par ordre du Conseil du Roi.

**9.** — En réalité, les différentes catégories de chemins étaient fréquemment confondues, au moins en ce qui concerne les voies de degré inférieur. C'est avec la nouvelle organisation administrative créée par la Constitution de l'an VIII que l'on voit apparaître progressivement certaines classes bien définies de chemins publics, dont la construction et l'entretien sont mises, suivant le caractère plus ou moins étendu des services rendus, à la charge de collectivités plus ou moins importantes, depuis la commune jusqu'à l'État.

**10.** — Actuellement, les voies publiques établies sur le territoire de la France sont réparties de la manière suivante :

1° Routes nationales;

2° Routes départementales;

3° Chemins vicinaux de grande communication (dans certains départements, ces chemins sont mêmes divisés en deux classes);

4° Chemins vicinaux d'intérêt commun;

5° Chemins vicinaux ordinaires;

6° Chemins ruraux;

7° Rues de ville ou de village.

**11.** — Nous n'avons pas à étudier ici le régime particulier à chacune de ces catégories de voies publiques. — V. à cet égard *infrà*, v^is *Chemins ruraux*, *Chemins vicinaux*, *Routes*, *Voirie*.

**12.** — Aucune difficulté ne peut s'élever sur le caractère des voies publiques classées. Pour les autres, c'est, à coup sûr, une des questions les plus délicates que celle de déterminer les caractères par lesquels les chemins publics se distinguent des chemins privés. Ce serait à tort qu'on chercherait d'ailleurs à établir un criterium unique permettant de trancher toutes les difficultés; la solution doit, au contraire, le plus souvent, se dégager des multiples éléments d'appréciation que présente l'espèce en cause.

**13.** — D'après Troplong (*Prescript.*, t. 1, n. 163), pour savoir si un chemin a ou non le caractère de chemin public, il ne faut s'attaquer qu'au passage habituel du public. Ainsi formulée en termes absolus, cette affirmation semble empreinte de quelqu'exagération. Il est nécessaire, comme nous l'allons voir, que d'autres circonstances interviennent, démontrant chez l'autorité l'intention, non pas, comme certains auteurs le prétendent, de posséder le terrain à titre de propriétaire, puisqu'il s'agit d'une dépendance du domaine public, mais bien l'intention de le consacrer à l'usage de tous et d'assurer le respect de cette destination. — Bourguignat, *Propriété des chemins ruraux*, n. 26.

**14.** — La question se pose, tout d'abord, de savoir si le caractère public du chemin peut se trouver établi par la prescription. Elle a donné lieu à de sérieuses controverses en doctrine, et la jurisprudence a également présenté sur ce point de nombreuses variations. Il a été jugé par divers arrêts qu'une commune peut acquérir par prescription la propriété d'un chemin public. — Cass., 14 févr. 1842, Commune de Saint-Jean-des-Vignes, [S. 42.1.363, P. 42.1.561]; — 2 déc. 1844, Commune de la Chapelle-Gauthier, [S. 45.1.24, D. 45.1.41]; — 16 juin 1858, Commune de la Rochenard, [S. 59.1.624, P. 59.1.173, D. 58.1.450]; — 9 avr. 1862, Dassier, [S. 62.1.465, P. 63.27, D. 62.1.290] — V. aussi Bourges, 30 janv. 1826, Chabin, [S. chr.] — Lyon, 17 févr. 1846, Moulin, [S. 46.2.485, D. 46.4.529] — Bordeaux, 11 nov. 1848, Bourgoin, [S. 49.2.349, D. 49.2.230] — *Sic*, Proudhon, *Domaine public*, t. 2, n. 631 et 632; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, § 336, note 2; Demolombe, *Servit.*, t. 2, n. 797-2°.

**15.** — Au contraire, il a été décidé que le passage exercé, même de temps immémorial, par les habitants d'une commune sur un terrain dépendant d'une propriété privée, ne suffit pas à lui seul pour faire acquérir à la commune, par la prescription, la propriété de ce chemin. — Cass., 15 févr. 1847, Commune de Courtry, [S. 47.1.456, P. 47.1.600, D. 47.1.108]; — 5 juin 1855, Commune du Mans, [S. 56.1.444, P. 57.600, D. 55.1.394] — Grenoble, 27 janv. 1843, Coppier, [S. 44.2.168, P. chr.] — Agen, 23 juill. 1845, Pezet, [S. 46.2.250, P. 45.2.739, D. 45.2.174] — Angers, 26 juill. 1854, Foulard, [S. 54.2.765, P. 57.600] — Rouen, 12 avr. 1856, Geffroy, [S. 57.2.347, P. 57.1091] — Paris, 11 mars 1861, Latxague, [S. 61.2.497, P. 61.959, D. 61.2.191]; — 23 août 1861, Boudin de Vesvres, [S. 61.2.497, P. 61.959] — V. aussi Dijon, 9 févr. 1870, sous Cass., 21 nov. 1871, Commune de Pont-la-Ville, [S. 72.1.20, P. 72.30], — Note sous Cass., 9 déc. 1874, Princesse de Craon, [S. 75.1.161, P. 75.380]; Pardessus, *Servitudes*, t. 1, n. 216; Demolombe, *Servitudes*, t. 2, n. 797; Garnier, *Chemins*, p. 291; Vazeille, *Prescription*, t. 1, n. 95.

**16.** — On a essayé d'expliquer l'antinomie que nous venons de signaler en prétendant que la prescription avait été admise en faveur de la commune, toutes les fois qu'il avait été reconnu que les habitants avaient usé, de tout temps, du chemin litigieux comme d'un chemin public.

**17.** — Cette explication est peu satisfaisante; elle paraît considérer comme une exception ce qui n'est en somme que le cas général. Toute personne qui circule, dûment ou non, sur un chemin, est présumée affirmer par là le caractère de publicité de ce chemin; elle ne cherche pas plus à restreindre à son profit les effets juridiques de ses fréquents passages sur ce chemin qu'à faire remonter à la collectivité le bénéfice de ces actes réitérés; elle circule parce que tel est son intérêt, voilà tout. A l'autorité de reconnaître si les faits de fréquentation sont assez nombreux, assez variés pour faire supposer une intention commune, une volonté manifeste de la part de tous de transformer le sentier privé en chemin public.

**18.** — On s'est demandé également si les arrêts qui n'ont pas reconnu un effet utile à la circulation ne doivent pas être consi-

dérés comme simplement motivés en fait; aucune autre valeur ne leur serait attribuée que de déclarer que les conditions indispensables pour fonder la prescription n'étaient pas remplies dans l'espèce. Cette opinion est évidemment fort sage; mais ne va-t-elle pas au delà des faits? Il faut bien le reconnaître, les arrêts en question se sont opposés aux prétentions des communes, *la possession fût-elle immémoriale*. Or toute possession peut conduire à la prescription si elle n'a été pratiquée ni secrètement ni avec violence, ni d'une façon précaire. Décider qu'une possession, d'aussi longue date qu'on voudra, n'est point suffisante, c'est reconnaître qu'elle est viciée dès son origine; c'est la déclarer incapable de toute puissance prescriptive.

**19.** — Il faut donc se résoudre à constater que les différents arrêts qui viennent d'être cités se contredisent et se rallier franchement à l'opinion qui refuse à la prescription le pouvoir de transformer en un chemin public un chemin ayant eu originairement le caractère de chemin privé, exiger, pour que la prescription puisse être invoquée, que d'autres circonstances viennent corroborer les faits de fréquentation. C'est d'ailleurs l'opinion que paraît avoir consacrée la loi du 20 août 1881, sur les chemins ruraux, dont l'art. 2 est ainsi conçu : « L'affectation à l'usage du public peut s'établir notamment par la destination du chemin, *jointe* soit au fait d'une circulation générale et continue, soit à des actes réitérés de surveillance et de voirie de l'autorité municipale. »

**20.** — Ainsi donc, trois conditions sont actuellement requises pour établir le caractère de publicité d'un chemin : fréquentation habituelle; actes de l'autorité; destination apparente. De plus, diverses autres circonstances accessoires peuvent être prises en sérieuse considération.

## Section I.

### Fréquentation habituelle.

**21.** — Pour concourir à la preuve de la publicité du chemin, la fréquentation doit indiquer, de la part du public, une possession non équivoque ni précaire. La circulation doit dès lors s'être toujours effectuée d'une manière incontestée, sans restriction ni interruption.

**22.** — Avant de reprendre en détail l'examen des diverses conditions ci-dessus définies, nous devons donc enregistrer ce principe, admis aujourd'hui par la jurisprudence et par la majeure partie des auteurs : le seul fait qu'un certain nombre de personnes a exercé pendant un temps plus ou moins long le passage sur un espace de terrain ne suffit pas pour faire décider que ce terrain est un chemin public. — Cass., 11 févr. 1857, Commune de Gyles-Nonnains, [D. 57.1.256]; — 16 juin 1858, Commune de la Rochénard, [D. 58.1.450]; — 2 févr. 1874, Commune de Saint-Blin, [D. 74.1.468]; — 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189]; — 23 juill. 1878, Andrieu et Pierre, [S. 79.1.471, P. 79.1.219]; — 10 mai 1881, Commune de Damvix, [S. 83.1.396, P. 83.1.1015, D. 83.1.245] — Paris, 11 mars 1861, précité. — Montpellier, 7 mai 1877, Andrieu et Pierre, [S. 79.1.471, P. 79.1219] — Orléans, 20 janv. 1883, Epoux Yvonneau, [D. 86.2.75]; — 13 avr. 1883, Commune de Pezou, [D. 86.2.75]; — 10 janv. 1884, Denis, [D. 86.2.75]; — 6 mai 1885, Cosson, [D. 88.2.12]; — 31 déc. 1886, Commune de Saint-Hilaire-les-Andrésis, [D. 88.2.12] — V. en ce sens, Pardessus, *Servit.*, n. 216; Demolombe, *Servit.*, n. 797; Féraud-Giraud, *Servit. de voirie*, t. 2, n. 611, p. 432; Bourguignat, *Propriété des chemins ruraux*, n. 21 et s. — *Contrà*, Proudhon, *Dom. publ.*, t. 2, p. 21, n. 76.

**23.** — Cette solution est empreinte d'une grande sagesse. Ainsi que le fait observer l'arrêt précité de Montpellier, tous les raccourcis se substitueraient avec le temps aux voies publiques au détriment des propriétés privées, qu'ils traversent le plus souvent, par l'effet d'une tolérance gracieuse; rien n'autorise à croire en effet que cette situation ne soit le résultat de l'indifférence du propriétaire fermant les yeux sur des actes dont, en fait, il ne résulte pour lui aucun dommage. Il faut donc qu'à la circulation viennent se joindre différents faits qui témoignent du caractère de l'occupation des lieux par le public. Une commune n'établit donc efficacement son droit de propriété sur un chemin qu'en prouvant qu'il est affecté à l'usage du public, et cette affectation ressort de sa destination, jointe à une circulation *générale et continue*. La circulation est générale lorsqu'elle est exercée à leur gré par la généralité des habitants, et l'on doit entendre par circulation continue la circulation non accidentelle ne permettant pas de supposer qu'elle soit le résultat d'une pure tolérance. — Besançon, 30 nov. 1892, [J. *Le Publicateur* (de Toulouse), du 26 décembre au 2 janvier 1893]

**24.** — Il faut, en outre, que la circulation se soit exercée sans contestation; on en conclut que l'on ne saurait attribuer un effet utile aux actes de passage qui n'ont jamais été effectués que contre le gré du particulier qui se prétend propriétaire du chemin. Celui-ci serait donc fondé, pour défendre ses droits, à invoquer les réclamations qu'il a formées soit par la voie contentieuse, soit même par la voie gracieuse; il pourrait également se prévaloir des obstacles matériels qu'il a apportés à la circulation : barrières cadenassées, haies, fossés, écriteaux interdisant le passage, etc. — Pau, 6 déc. 1886, Commune de Saint-Pierre-du-Mont, [D. 87.2.89] — Trib. Sedan, 1er mars 1887, de Wacquant, [D. 89.3.127]

..... A condition toutefois que ces obstacles aient été habituellement respectés. — Orléans, 6 mai 1885, précité.

**25.** — Et le principe ci-dessus exposé conduisant à exiger que la circulation ait été ininterrompue, on a pu décider à bon droit que le caractère de publicité n'avait pu être imprimé à un chemin qui, ayant à traverser deux bras de rivière, se trouve impraticable pendant plusieurs mois de l'année, non plus qu'à un sentier d'un accès difficile aux voitures. — Orléans, 20 janv. 1883, précité; — 13 avr. 1883, précité. — V. aussi Montpellier, 7 mai 1877, précité.

**26.** — Les faits de possession doivent être prouvés. S'il est vrai qu'aux termes de l'art. 3, L. 20 août 1881, « tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé », cette présomption, qui est de droit étroit, ne s'étend pas à la possession. — Cass., 30 juill. 1891, Moreau, [J. *la Loi*, 8 août 1891]

**27.** — Il en résulte que la commune doit être admise à faire la preuve des faits de circulation qu'elle a articulés. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'une commune, invoquant à l'appui d'une demande en revendication de la propriété d'un chemin public fondée sur la prescription, des faits tendant à prouver l'existence du chemin public par la constatation de l'état matériel des lieux et de l'usage public du chemin depuis les temps les plus reculés, ne peut être déboutée de son offre de preuve, sous prétexte de non pertinence ou d'inadmissibilité des faits par le motif que le passage continu ou accidentel des habitants ne saurait suffire pour faire acquérir par prescription, au profit de la commune, un droit de propriété ni même une servitude de passage. — Cass., 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189, D. 77.1.455]

**27 *bis*.** — Mais l'arrêt qui décide, d'après les circonstances de la cause, que la circulation sur un sentier dont le caractère est contesté, a été générale et continue, et qu'il en résulte pour la commune une présomption de propriété, se livre à une appréciation souveraine des faits qui échappe au contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 19 oct. 1892, Société des aciéries de Longwy, J. *le Droit* du 28 octobre — V. *infra*, n. 40.

## Section II.

### Actes de l'autorité.

**28.** — La publicité d'un chemin peut encore résulter de certains actes de l'autorité. Quels sont ces actes? On conçoit qu'il est impossible de donner à cet égard une énumération limitative et qu'il faut se décider suivant les circonstances particulières à chaque espèce.

**29.** — Au nombre des présomptions sur lesquelles on peut le plus sérieusement s'appuyer figure naturellement le classement de la voie litigieuse comme chemin public.

**30.** — Et précisément parce que l'arrêté de classement implique, de la part de la commune, la prétention de comprendre le sol du chemin dans le domaine public municipal et équivaut par suite à une prise de possession, il a pu être jugé qu'un tel acte est capable de faire naître, chez le propriétaire qui se prétend lésé, le droit d'invoquer la complainte. — Cass., 15 avr. 1890, Ve Duchesne-Fournet, [S. 91.1.125, P. 91.1.289, D. 90.1.442]

**31.** — Mais si le classement du chemin prend une large place dans le faisceau de preuves qu'on doit apporter pour attester la destination du chemin, il ne saurait à lui seul suffire pour

démontrer la publicité de la voie litigieuse. En effet, si le classement prononcé par l'autorité compétente, après l'accomplissement des formalités prescrites, peut donner l'existence à un chemin rural ou à une dépendance de la voirie municipale, ce n'est qu'à la condition de consacrer l'ancienneté de leur affectation à un usage public et de ne léser aucun droit privé. — Trib. Seine, 20 mai 1892, [J. *la Loi*, 11 juin 1892] — Si donc l'indication du chemin sur les états de classement peut être prise en sérieuse considération, c'est à la condition qu'elle se joigne à d'autres faits attestant la destination de ce chemin. — Cass., 16 avr. 1866, Tissier, [S. 66.1.321, P. 66.878, D. 66.1.311]; — 15 juin 1868, Pitois, [S. 69.1.29, P. 69.45, D. 68.1.433]; — 6 juill. 1875, Commune de Port-Saint-Père, [S. 77.1462, P. 77.1211, D. 77.1.297]; — 5 août 1880, Demeure et Leclercq, [S. 80.1.392, P. 81.1.926]; — 10 mai 1881, Commune de Damvix, [S. 83.1.396, P. 83.1.1015] — Besançon, 9 janv. 1863, Guibelin, [S. 63.2.79, P. 63.680, D. 63.2.35] — Amiens, 30 nov. 1868, Commune d'Etelfay, [S. 69.2.37, P. 69.210] — Bordeaux, 3 déc. 1874, Epoux Moulinier, [D. 77.2.187] — Rouen, 27 nov. 1877, Domont, [S. 79.2.244, P. 79.999, D. 78.2.149] — Orléans, 10 janv. 1884, Denis, [D. 86.2.75]; — 31 déc. 1886, Commune de Saint-Hilaire-les-Andrésis, [D. 88.2.12]; — 2 juin 1887, Dame Michel, [D. 88.2.12] — *Sic*, Bourguignat, *Propriété des chemins ruraux*, 2e éd., n. 24 et 45; Curasson, sur Proudhon, *Droit d'usage*, t. 8, n. 790.

**32.** — On doit attribuer la même portée à l'arrêt par lequel il a été jugé que la commune qui soutient qu'un chemin est public, bien qu'elle ne soit pas astreinte à prouver sa propriété par des titres formels et directs, doit tout au moins fournir la justification d'un ensemble de moyens propres à établir son droit. — Et un simple arrêté de classement devrait être déclaré insuffisant. — Cass., 3 mai 1881, Commune d'Aniche, [S. 83.1.51, P. 83.1.858, D. 82.1.68]

**33.** — *A fortiori* le classement intervenu *pendente lite* ne saurait-il à lui seul éteindre les revendications particulières; la commune se trouverait de la sorte se créer à elle-même un titre opposable aux tiers. Mais ce classement peut être utilement invoqué pour corroborer les présomptions résultant déjà de l'ouverture effective du chemin à la circulation, et donner aux faits de passage exercés par les habitants la valeur d'une possession légalement caractérisée. — Cass., 6 juill. 1875, précité; — 20 mai 1889, Etienne, [S. 91.1.511, P. 91.1.1257, D. 90.1.247] — V. dans le même sens, Cons. d'Et., 12 janv. 1870, Evain, [S. 71.2.126, P. adm. chr.]

**34.** — On ne peut non plus considérer comme un titre en faveur de la commune un état de reconnaissance des chemins ruraux dressé par le conseil municipal et approuvé par le préfet. Les arrêtés de reconnaissance pris par la commission départementale en exécution de l'art. 5, L. 20 août 1881, ne produisent d'autres effets que ceux que le droit commun attribue à un acte de possession : ils préviennent les usurpations et servent de point de départ à la prescription trentenaire, s'ils sont appuyés par une possession présentant les conditions voulues de généralité et de continuité. — V. Rapport au Sénat sur la loi du 20 août 1881. — Pau, 6 déc. 1886, précité. — V. aussi Cass., 27 avr. 1864, Ravet, [S. 64.1.212, P. 64.1252, D. 64.1.337]; — 15 juin 1868, précité; — 6 juill. 1875, précité. — V. *infrà*, v° *Chemin rural*.

**35.** — En un mot, l'arrêté de classement, sauf ce qui sera dit *infrà*, v° *Chemin rural*, ne saurait suffire pour transformer un chemin privé en chemin public. Il peut seulement attester que telle était la destination du chemin, mais sa force probante sera d'autant plus grande qu'il témoignera d'une destination publique plus ancienne et d'une circulation plus générale. Ainsi en serait-il d'un arrêté de classement qui n'aurait eu d'autre objet que d'augmenter la largeur du chemin si, en fait, cet élargissement a été exécuté sans protestation. — Orléans, 31 déc. 1886, précité.

**36.** — Si la commune peut invoquer en sa faveur un arrêté de classement produit à l'appui d'autres preuves, cet arrêté peut aussi, dans certains cas, faire preuve contre elle. Ainsi a été interprété contre la commune le fait qu'après avoir figuré quelque temps sur le tableau de classement, le chemin a cessé d'y être porté. — Orléans, 20 janv. 1883, époux Yvonneau, [D. 86.2.75]

**37.** — Mais si le classement du chemin ne peut à lui seul faire preuve de la destination de ce chemin et de son caractère, à l'inverse, le défaut de classement n'est pas un motif suffisant et juridique pour nier la publicité d'un chemin.

**38.** — En conséquence, le juge de police, saisi d'une contravention de dégradation d'un chemin public, ne pourrait, pour décider que le chemin n'est pas public, se fonder uniquement sur l'absence d'un classement administratif. — Cass., 5 août 1880, précité.

**39.** — Jugé, par application du même principe, que nonobstant tout arrêté de classement, le juge peut apprécier, au point de vue de la servitude, si un chemin n'a pas cessé d'être public. — Cass., 24 janv. 1883, Diboisne, [D. 84.1.456]

**40.** — En résumé, le caractère de publicité du chemin est, avant tout, une question de fait laissée à l'appréciation du juge. — Cass., 16 avr. 1866, précité; — 15 juin 1868, précité; — 28 mai 1873, Sarraillé, [S. 74.1.340, P. 74.870, D. 75.1.127] — Cette appréciation est souveraine et échappe à la censure de la Cour de cassation. — Cass., 12 août 1884, Belz, [S. 87.1.202, P. 87.1.494, D. 85.1.204]

**41.** — L'inscription au cadastre sous la mention « chemin communal » n'est pas plus décisive que le classement, encore qu'elle constitue un élément sérieux d'appréciation. — Amiens, 30 nov. 1868, Commune d'Etelfay, [S. 69.2.37, P. 69.210] — Dijon, 9 févr. 1870, sous Cass., 21 nov. 1871, Commune de Pont-la-Ville, [S. 72.1.20, P. 72.30] — Montpellier, 7 mai 1877, sous Cass., 23 juill. 1878, Andrieu et Pierre, [S. 79.1.471, P. 79.1219] — Trib. Sedan, 1er mars 1887, de Wacquant, [D. 89.3.127]

**42.** — Par contre, la non inscription au cadastre peut être interprétée dans un sens défavorable aux prétentions de la commune. — Bordeaux, 3 déc. 1874, Epoux Moulinier, [D. 77.2.187] — Orléans, 10 janv. 1884, Denis, [D. 86.2.75]; — 27 oct. 1886, de Rancourt, [D. 88.2.12]

**43.** — Il en est de même de cette circonstance que le plan cadastral ne porte le chemin litigieux qu'en tracé pointillé. — Dijon, 9 févr. 1870, sous Cass., 21 nov. 1871, précité. — Orléans, 13 avr. 1883, Commune de Pezou, [D. 86.2.75]

**43 *bis*.** — Le fait que le chemin litigieux n'a jamais été soumis à l'impôt foncier constitue évidemment une présomption sérieuse en faveur du caractère de publicité dudit chemin. Inversement, le particulier qui a toujours acquitté cet impôt pour le chemin dont il revendique la propriété peut invoquer cette circonstance à l'appui de ses prétentions. — Bordeaux, 3 déc. 1874, précité. — Orléans, 20 janv. 1883, précité; — 28 juill. 1886, précité.

**44.** — Mais on regarde comme constituant des actes de gestion et de surveillance susceptibles d'asseoir les droits de la commune, la poursuite et la répression des usurpations; la réglementation et la délivrance d'alignements individuels; l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration (pavage, nivellement, ébouage, balayage, et, dans les villes, éclairage, numérotage des maisons); le paiement exigé des droits de voirie; la prescription des mesures relatives à l'élagage des arbres. — Cass., 9 avr. 1862, Dassier, [S. 62.1.466, P. 63.27]; — 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189] — Dijon, 9 févr. 1870, sous Cass., 21 nov. 1871, précité. — V. note sous Cass., 9 déc. 1874, Princesse de Craon, [S. 75.1.161, P. 75.380] — Orléans, 31 déc. 1886, Commune de Saint-Hilaire-les-Andrésis, [D. 88.2.12] — V. aussi *infrà*, n. 61.

**45.** — Toutefois, il ne faut pas oublier que le fait de la circulation est inopérant s'il n'a été continu; d'où il suit que les actes de voirie accomplis par l'autorité municipale ont été reconnus inefficaces lorsqu'ils s'étaient produits à de rares intervalles, d'une manière accidentelle et qu'ils étaient d'ailleurs récents. — Orléans, 20 janv. 1883, précité.

**45 *bis*.** — L'expropriation du terrain sur lequel est établi le chemin ayant paru nécessaire, on peut s'appuyer, pour refuser à ce chemin le caractère de publicité, sur ce que les formalités ont été poursuivies à l'encontre, non pas de la commune, mais des particuliers qui se prétendent propriétaires du chemin.

### Section III.

#### Destination apparente.

**46.** — Il est assez difficile de déterminer *à priori* les conditions auxquelles se reconnaît la destination du chemin, troisième élément nécessaire pour établir le caractère de publicité de la voie. — V., à cet égard, Circ. min. Int., 27 août 1881, [S. *Lois annotées* de 1882, p. 270; P. *Lois, décr.*, etc., de 1882, p. 435] —

de Croos, *Code rural*, 2e édit., t. 1, n. 493 et s.; Naudier, *Tr. théor. et prat. des chemins ruraux*, n. 75 et s.

**47.** — On peut d'abord se demander si le fait de relier entre elles plusieurs voies publiques ne constitue pas une preuve du caractère public du chemin. Plusieurs arrêts ont décidé qu'un tel chemin devait être considéré comme établi pour l'usage exclusif de la propriété dont il assure ainsi la communication avec le réseau des voies publiques. — Riom, 7 mars 1844, Combes, [S. 44.2.404, D. 44.2.375] — Lyon, 5 janv. 1849, Godemard, [S. 50. 2.166, P. 50.1.549, D. 50.2.207] — Paris, 11 mars 1861, Latxague, [S. 61.2.497, P. 61.959, D. 61.2.191]

**48.** — On admet, au contraire, maintenant qu'il y a là présomption en faveur du caractère public du chemin litigieux. — Besançon, 3 juin 1874, Bannin, [D. 77.2.187, *à contrario*] — V. L. 20 août 1881 et Circ. min. int., 27 août 1881, précitée.

**49.** — Toutefois, cette présomption peut être combattue par la preuve contraire. Comme on l'a dit fort judicieusement, le propre d'un chemin public n'est pas exclusivement de rendre possible la communication d'un lieu public à un autre : le chemin privé est, lui aussi, destiné à permettre au propriétaire d'accéder aux voies de circulation générale, et ce serait une idée erronée de croire que tous les chemins privés doivent se perdre sans issue dans la campagne.

**50.** — Ce qui caractérise beaucoup mieux le chemin public, c'est la fréquentation même dont il est l'objet, la circulation usuelle, collective, anonyme, si l'on peut ainsi parler, qui s'exerce sur son emplacement; ce sont les commodités qu'il assure à tous en permettant d'accéder aux lieux servant aux usages journaliers de la vie : église, tribunal, école, marché, etc.

**51.** — C'est en ce sens que doivent être entendus les différents arrêts qui ont apprécié, en la discutant, la présomption de publicité résultant de ce que la voie litigieuse se relie à divers chemins publics. — Cass., 23 juill. 1878, précité. — Montpellier, 7 mai 1877, précité. — V. aussi Cass., 23 juin 1874, Commune de Cellefronin, [D. 75.1.124] — Rouen, 27 nov. 1877, Domont, [S. 79.2.204, P. 79.999, D. 78.2.149] — Douai, 15 juin 1880, sous Cass., 3 mai 1881, Commune d'Aniche, [S. 83.1.351, P. 83.1. 858, D. 82.1.68]

**52.** — Jugé, par exemple, que la présomption devenait sans valeur quand les relations entre les deux voies se trouvaient assurées, dans la zône considérée, par un autre chemin dont la publicité n'était pas contestée, et qui, plus large et plus uniforme que le chemin litigieux, n'offrait pas un parcours sensiblement plus long. — Orléans, 20 janv. 1883, Epoux Yvonneau: — 10 janv. 1884, Denis, [D. 86.2.75]; — 2 juin 1887, Dame Michel, [D. 88. 2.12] — C'est là une application du principe général qui déclare la possession insuffisante là où ne se révèle ni nécessité ni avantage sérieux. — V. note sous Cass., 9 déc. 1874, précité.

**53.** — La présomption de publicité disparaît encore si, à l'endroit où le chemin litigieux accède à la voie publique, celle-ci est impraticable aux voitures. — Orléans, 28 juill. 1886, Latouche père et fils, [D. 88.2.12]

**54.** — ... Ou s'il est reconnu qu'il n'existe aucun intérêt général ou public à relier à une autre voie publique, par le tronçon contesté, un chemin situé sur le faîte d'un coteau et ne desservant que quelques habitations. — Même arrêt.

**55.** — ... Ou même que quelques caves creusées dans le roc, s'exploitant par d'autres moyens que les chevaux et les voitures. — Même arrêt.

**56.** — Jugé encore que le sentier reliant une localité importante à une habitation isolée n'est pas un chemin public. — Bordeaux, 3 déc. 1874, Epoux Moulinier, [D. 77.2.187]

**57.** — ... Que ne présente aucun des caractères du chemin rural, le sentier qui, après avoir traversé les terrains appartenant au propriétaire revendiquant, ne se continue pas sur les héritages voisins, ne met en communication ni deux communes voisines, ni deux parties différentes d'une même commune, qui, enfin, ne peut avoir d'autre objet que de servir à la communication exclusive et à l'exploitation des héritages riverains. — Trib. Seine, 20 mai 1892, Desvaux, [J. *la Loi*, 18 juin 1892]

**58.** — ... Que n'a point le caractère de voie publique le chemin qui, ne figurant d'ailleurs dans aucun arrêté de classement, est entièrement distinct des rues du village, avec lesquelles il ne se confond point, n'ouvre aucune communication soit avec des chemins publics, soit avec des lieux où la généralité des habitants a intérêt à accéder, qui, enfin, aboutit par une de ses extrémités à une impasse, et ne peut avoir d'utilité que pour des propriétés et des intérêts privés. — Cass., 8 mars 1892, Béchade, [J. *la Loi*, 18 juin 1892]

**59.** — ... Que le propriétaire peut utilement arguer de ce que le chemin a été créé primitivement pour servir à l'exploitation d'une parcelle de terrain achetée et réunie par lui à son domaine. — Cass., 23 juill. 1878, Andrieu, [S. 79.1.471, P. 79.1219, D. 79.1.256]

**60.** — Lorsque le passage a été exercé sur un terrain qui, de toute évidence, ne pouvait être affecté à la circulation, la destination apparente fait certainement défaut. C'est là, croyons-nous, qu'il faut chercher la raison d'être de nombre d'arrêts, notamment d'un arrêt de la cour d'Angers, 26 juill. 1854, Foulard, [S. 54.2. 765, P. 57.600] qui a été rendu dans une espèce où le chemin litigieux avait été tracé sur les digues et chaussées d'un moulin. Telle nous paraîtrait, *à fortiori*, devoir être la solution à admettre au cas où il s'agirait d'une dépendance d'un domaine non affecté à la circulation des particuliers : portion du domaine militaire; chemin de fer, etc. Au surplus, la fréquentation n'ayant pu s'exercer, en pareil cas, d'une manière régulière, continue et paisible, la première des conditions dont nous avons parlé plus haut ferait également défaut.

**61.** — Mais il y a présomption en faveur du caractère de publicité d'un chemin, si ce chemin dessert des agglomérations et met en communication un certain nombre de hameaux. — Orléans, 13 avr. 1883, Commune de Pezou, [D. 86.2.75]

**62.** — Spécialement, une commune est à bon droit déclarée propriétaire d'un sentier litigieux, en conformité de l'art. 2, L. 20 août 1881, lorsqu'il résulte des constatations souveraines des juges du fond que, de temps immémorial, ce sentier, qui a toujours été l'objet d'une circulation générale et continue, sert aux communications des habitants de deux communes; que, sur un plan annexé à un acte de vente émané de l'auteur des adversaires de la commune, ce sentier est tracé et désigné comme reliant ces deux communes; que ce sentier a toujours été entretenu aux frais de la commune; qu'enfin, l'assiette du passage a été de tout temps respectée par les propriétaires riverains. — Cass., 18 févr. 1889, Colin, [S. et P. 92.1.359]

**63.** — De nombreuses difficultés se sont élevées au sujet du caractère plus ou moins probant que présente l'existence de clôtures sur le chemin litigieux. S'il s'agit de clôtures transversales, de barrières, la question revient à rechercher si, en fait, les obstacles opposés à la circulation ont rendu cette circulation précaire et équivoque au point d'empêcher toute possession utile de s'exercer. C'est là une question dont nous nous sommes déjà occupés.

**64.** — Quant aux clôtures latérales, elles sont sans grande influence dans un débat de semblable nature; elles peuvent, en effet, en l'absence de toute preuve contraire, être réputées avoir été établies par le maître du fonds traversé par le chemin et paraissent ainsi témoigner en faveur du caractère privé de ce chemin. On peut, d'autre part, soutenir, avec non moins de vraisemblance, que ces clôtures ont précisément pour objet de mettre les propriétés riveraines à l'abri des incursions des voyageurs circulant sur le chemin, considéré comme voie publique. L'existence de clôtures longitudinales ne peut donc être considérée que comme une circonstance propre à corroborer les présomptions qui se dégagent des autres faits de la cause. — V. Cass., 21 août 1871, Couty, [S. 71.1.241, P. 71.742] — Besançon, 3 juin 1874, Bannin, [D. 77.2.187] — Trib. Mamers, 4 août 1869, sous Cass., 26 déc. 1871, Gernot, [D. 71.1.299] — *Sic*, Bourguignat, *Propriété des chem. rur.*, 2e éd., n. 25.

## Section IV.

### Titres privés. — Prescription.

**65.** — Une des preuves les plus sérieuses qui puissent être invoquées par les particuliers à l'appui de leurs prétentions à la propriété d'un chemin est évidemment la production d'un titre d'acquisition portant sur les terrains qui ont servi à la confection du chemin. On doit apporter, néanmoins, une grande circonspection dans l'appréciation de cette preuve.

**66.** — Il est évident, en effet, qu'une convention privée n'est pas, de prime abord, opposable à l'autorité administrative (la commune, le plus souvent), qui n'y a pas été partie. Ainsi, il a été jugé que le titre d'acquisition qui confère au maître d'un fonds la propriété d'un chemin traversant ce fonds ne fait pas nécessairement foi contre la commune qui se prétend propriétaire

de ce chemin, et qui invoque différentes preuves à l'appui de ses prétentions, circulation générale, décisions antérieures, plans et enquêtes, livre terrier. — Cass., 28 mai 1873, Sarraillé, [S. 74.1.340, P. 74.870, D. 75.1.127]

**67.** — En tout cas, le propriétaire ne pourrait se prévaloir d'un titre d'acquisition postérieur en date aux faits de passage sur lesquels l'autorité administrative se fonde pour établir le caractère de publicité du chemin. — Orléans, 6 mai 1885, Cosson, [D. 88.2.12]

**68.** — A l'inverse, les titres privés peuvent eux-mêmes venir à l'appui des prétentions de la commune. Ainsi, par exemple, l'énonciation d'un titre portant que les parcelles de terrain vendues sont attenantes à un chemin rural fait présumer la publicité de ce chemin, alors d'ailleurs que ce titre ne contient aucune indication précise de nature à impliquer le caractère privé dudit chemin. — Orléans, 6 mai 1885, précité; — 31 déc. 1886, Commune de Saint-Hilaire-les-Andrésis, [D. 88.2.12]

**69.** — ... Et alors surtout que les abornements portés audit titre excluent l'idée d'une propriété privée. — Orléans, 31 déc. 1886, précité.

**70.** — De même, il a été jugé que l'expression « aisance laissée pour arriver aux maisons et au jardin », employée dans le titre pour désigner le chemin litigieux, ne permet pas d'induire que celui-ci dépend du fonds qu'il traverse. — Même arrêt. — On doit, d'autre part, ajouter que, dans l'espèce en cause, le chemin, dont la propriété n'était d'ailleurs revendiquée que pour partie, n'était pas uniquement une voie d'accès à une habitation et à un jardin, mais desservait d'autres fonds et se reliait à des voies publiques.

**71.** — Inversement, le caractère privé du chemin paraît établi par cette circonstance que, dans les titres de propriété des terres situées à droite et à gauche de la voie, ces parcelles sont désignées comme tenant les unes aux autres, sans qu'il soit fait aucune mention du chemin qui les sépare, quoique l'existence antérieure en ait été cependant reconnue. — Orléans, 10 janv. 1884, Denis, [D. 86.2.75] — Bordeaux, 3 déc. 1874, Epoux Moulinier, [D. 77.2.87]

**72.** — L'absence de mention du chemin dans les titres d'acquisition du fonds qu'il traverse fait d'ailleurs, d'une manière générale, présumer que ce chemin appartient au propriétaire de l'héritage. — Mêmes arrêts.

**73.** — D'autre part, la mention du chemin dans les titres d'acquisition ne pourrait être interprétée contre le propriétaire qu'autant que cette désignation impliquerait le caractère public de ladite voie. — Orléans, 13 avr. 1883, Commune de Pezou, [D. 86.2.75]; — 10 janv. 1884, précité.

**74.** — A l'appui de ses prétentions, le propriétaire riverain peut aussi invoquer la contenance des différentes parcelles de terres acquises par lui, en démontrant, à l'aide du calcul de ces contenances, que la superficie du chemin litigieux a été comprise dans l'acquisition. — Orléans, 6 mai 1885, précité.

**75.** — Il a été décidé, toutefois, que le propriétaire ne saurait arguer de ce qu'une partie du chemin dont la propriété n'est pas contestée lui a été vendue, pour soutenir, par voie d'analogie, que la partie litigieuse lui a été également cédée, alors, du moins, que les énonciations des titres relativement aux deux parties du chemin en question sont essentiellement différentes et que les aboutissants et la destination de ces deux tronçons le sont également. — Même arrêt.

**76.** — La mention, insérée dans un procès-verbal, du caractère public d'un chemin ne fait pas foi de cette publicité; c'est l'application du principe général d'après lequel si les procès-verbaux font foi, jusqu'à preuve contraire, des faits matériels dont les agents rédacteurs ont pu personnellement reconnaître l'existence, ils ne sauraient avoir le même caractère probant en ce qui concerne les simples appréciations qui y sont contenues. — Cass., 5 août 1880, Demeure et Leclercq, [S. 81.1.392, P. 81.1.926] — V. aussi Cass., 12 mai 1876, Procureur général de Bastia, [S. 76.1.286, P. 76.669]

**77.** — Parmi les présomptions que le riverain peut invoquer en sa faveur, il faut encore citer la prescription.

**78.** — Lorsque la prescription est invoquée par le riverain, celui-ci est tenu d'établir que, pendant plus de trente ans avant les faits du procès, il a exercé sur le chemin une jouissance non équivoque, paisible, non précaire ni interrompue. — Orléans, 6 mai 1885, précité.

**79.** — Cette jouissance ne saurait résulter de l'exécution de fossés ou de plantations d'arbres sur le chemin litigieux, ni de l'établissement d'obstacles, tels que barrières, chaînes, labours, alors qu'à la même époque les habitants de la commune exerçaient *ut universi* des actes de passage sur ledit chemin en dépit des obstacles, qui étaient par eux détruits, franchis ou supprimés. — Même arrêt.

**80.** — ... Ni de la construction d'un bâtiment qui avance sur le chemin en litige, ou du redressement partiel de l'extrémité de ce chemin, opérations effectuées par le riverain, alors que l'empiètement est insignifiant et que le redressement ayant amélioré la voie, la commune n'avait aucun intérêt à y mettre obstacle. — Orléans, 31 déc. 1886, Commune de Saint-Hilaire-les-Andrésis, [D. 88.2.12]

**81.** — Par contre, un chemin a été reconnu comme chemin privé en raison de ce fait que le propriétaire de l'héritage traversé avait toujours supporté les charges de l'entretien, qu'il avait modifié l'assiette dudit chemin à l'une de ses extrémités, et établi, à ses frais, un ponceau à l'autre extrémité. — Orléans, 13 avr. 1883, précité.

**82.** — En tout cas, la possession invoquée par un tiers pour établir qu'il a eu l'usage exclusif de ce chemin doit être une possession de bonne foi, nécessaire pour conduire à la prescription. — Cass., 19 oct. 1892, Société des aciéries de Longwy, [J. *Le Droit* du 28 octobre].

**83.** — De plus, pour que la possession prolongée du chemin par celui qui y prétend droit puisse être considérée comme exclusive de la publicité de ce chemin, il faut qu'elle ait été effective.

**84.** — Il ne suffirait pas que le propriétaire d'un fonds traversé par un chemin alléguât la présomption des art. 516 à 552, C. civ., pour faire considérer ce chemin comme l'accessoire nécessaire de ce fonds. La présomption qu'il invoquerait de ce chef pourrait être combattue par la preuve contraire, et notamment par la possession certaine que la commune aurait eue de la voie en tant que chemin public. — Cass., 11 avr. 1853, Abautret, [S. 53.1.732, P. 55.1.100]; — 29 nov. 1865, Cassagneau, [S. 68.1.215, P. 68.518, D. 67.1.263]; — 15 juin 1868, Pitois, [S. 69.1.29, P. 69.45, D. 68.1.433]; — 28 mai 1873, Sarraillé, [S. 74.1.340, P. 74.870, D. 75.1.127] — Dijon, 9 févr. 1870, sous Cass., 21 nov. 1871, commune de Pont-la-Ville, [S. 72.1.20, P. 72.30] — V. aussi Cass., 16 avr. 1866, Tissier, [S. 66.1.321, P. 66.878, D. 66.1.311]; — et notamment en matière de chemins d'exploitation : 20 févr. 1866, Porre, [S. 66.1.193, P. 66.510, D. 66.1.384]; — 5 janv. 1874, Commune de Maurem, [S. 75.1.27, P. 75.42]; — 5 janv. 1875, Savin, [S. 75.1.159, P. 75.377] — *Contrà*, Rouen, 27 nov. 1877, Domont, [S. 79.2.244, P. 79.999, D. 78.2.149]

**85.** — Quant aux terrains adjacents aux chemins et qui n'en font pas partie intégrante, ils sont susceptibles d'être acquis par prescription, suivant les règles habituelles. — Douai, 25 févr. 1828, Lansrivet, [S. et P. chr.]

### Section V.

#### Questions diverses.

**86.** — Pour résumer les observations qui précèdent, on peut dire qu'il n'existe aucune présomption légale qui puisse être invoquée, de part ni d'autre, dans les contestations auxquelles peut donner lieu le caractère de publicité des chemins.

**87.** — A l'égard de la commune, la fréquentation, le classement, la destination même, considérés isolément, ne peuvent suffire : il faut, pour ainsi dire, que ces différentes circonstances se trouvent groupées et forment un faisceau pour présenter une force probante efficace, conformément aux prescriptions de la loi du 20 août 1881.

**88.** — Lorsque le caractère de publicité d'un chemin n'est pas appuyé de preuves pertinentes, peut-on soutenir qu'il y a eu au moins établissement, au profit de la commune, d'une servitude de passage? La question a fait doute et l'on peut citer plusieurs arrêts qui l'ont résolue par l'affirmative. — Cass., 29 nov. 1814, Antoine, [S. et P. chr.] — Bourges, 30 janv. 1826, Chabin, [S. et P. chr.] — Mais l'opinion contraire paraît mieux fondée, par cette raison que les servitudes discontinues, comme celle de passage, ne peuvent s'acquérir par prescription (C. civ., art. 691). — Cass., 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189, D. 77.1.455] — V. aussi Cass., 5 juin 1855,

Commune du Mans, S. 56.1.444, P. 57.600, D. 55.1.394] — Paris, 23 août 1861, Boudin de Vesvres, [S. 61.2.497, P. 61. 959] — Angers, 26 juill. 1854, Foulard, [S. 54.2.765, P. 57.600] — *Sic*, Demolombe, *Servit.*, t. 2, n. 797.

**89.** — On ne pourrait considérer comme l'infirmant l'arrêt de Cass., du 7 juill. 1888, Sarrazin et Herbelin, [S. 89.1.396, P. 89. 1.954], qui prévoit l'existence d'une servitude de passage sur un chemin privé au profit d'une commune tout entière. Dans l'espèce, en effet, l'établissement de la servitude ne résultait pas de faits de possession, mais d'un acte d'échange intervenu entre la commune et le propriétaire.

**90.** — Lorsqu'un chemin public aboutit à une impasse, peut-il être considéré comme étant à l'état d'enclave et les terrains sur lesquels il est nécessaire de passer pour accéder au chemin doivent-ils être grevés de la servitude de passage aux termes de l'art. 682, C. civ.? Nous ne le croyons pas; les voies publiques ne sont pas établies pour créer des servitudes de passage sur les propriétés privées au profit des voyageurs, mais, au contraire, pour permettre au public et aux riverains de se rendre à destination sans porter atteinte aux droits de propriété. C'est aux lois de voirie qu'il faut demander les moyens à prendre pour rendre au passage sa liberté.

**91.** — On peut cependant invoquer contre cette opinion un arrêt de cassation du 11 avr. 1881, Lombard-Jacquard, [S. 83. 1.222, P. 83.1.531, D. 83.1.17] — Mais il convient de remarquer que l'arrêt d'appel déféré à la Cour suprême avait surtout statué en fait. Il s'agissait de réclamer le passage sur le pont d'un moulin appartenant à un particulier pour accéder à un chemin situé dans une île; or, ledit chemin desservait une propriété communale qui pouvait, elle, sans contestation, être réputée à l'état d'enclave.

**92.** — La loi du 24 mai 1842 prévoit l'hypothèse où une portion de route nationale doit être déclassée par suite d'un changement de tracé. Elle ouvre, en pareil cas, un droit de privilège aux départements et aux communes pour le classement du délaissé dans le réseau départemental ou dans la voirie vicinale. Au cas où ce classement n'est pas ordonné, ajoute la loi (art. 2), les terrains délaissés sont remis à l'administration des domaines qui est autorisée à les aliéner. Néanmoins il est réservé, s'il y a lieu, eu égard à la situation des propriétés riveraines et par arrêté en conseil de préfecture, un chemin d'exploitation dont la largeur ne peut excéder cinq mètres.

**93.** — La question se pose de savoir si le chemin qui vient d'être défini doit être considéré comme public ou privé. Il semble évident, *à priori*, que le refus même opposé par l'autorité départementale ou communale de procéder au classement du chemin indique que l'intérêt général n'est pas en cause et peut être interprété comme à une sorte d'abandon aux riverains de la propriété du délaissé.

**94.** — Nous croyons cependant qu'il ne faudrait pas s'exagérer l'importance d'une telle présomption. En refusant le classement du délaissé comme chemin *vicinal* (la loi de 1842 ne vise pas d'autre cas), la commune n'a pas forcément, en effet, entendu dire que ce délaissé ne pourrait pas être utilisé comme chemin *rural*. De ce que la commune ou le département n'a pas cru devoir demander le classement du délaissé dans le réseau de la voirie départementale ou vicinale, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'elle a entendu lui enlever tout caractère de publicité. Les riverains ne seront donc nullement admis à prétendre de prime abord à la propriété du chemin, puisqu'il est avéré que ce chemin (ou plutôt la route nationale dont il n'est que la transformation) a été établi exclusivement aux soins et par les frais de l'administration. Ce n'est qu'à la faveur de la prescription que les revendications particulières pourraient triompher; or ce moyen ferait défaut si la commune justifiait de la réunion des circonstances caractéristiques d'un chemin public : fréquentation, actes de voirie, destination.

**95.** — On sait que l'art. 119, C. for., prévoit l'établissement de chemins dont la direction est fixée au préalable par le propriétaire de la forêt et qui doivent servir au passage des usagers et de leurs bestiaux. Ces chemins constituent des accessoires de la forêt, dont ils suivent le sort au point de vue de la propriété; le propriétaire du bois pouvant à son gré en modifier l'assiette et la direction, ces chemins ont, pour ainsi dire, une origine et une existence précaires qui s'opposent à ce que les usagers puissent y acquérir des droits par la possession. Mais, d'autre part, on ne doit pas admettre *à priori* que tout chemin pratiqué dans une forêt soumise à des droits d'usage rentre forcément dans la catégorie des chemins privés définis par l'art. 119, C. for. Le caractère de publicité de semblables voies peut être établi par les moyens habituels : circulation, classement dans le réseau communal, actes de gestion, etc. — Cass., 9 déc. 1874, Princesse de Craon, [S. 75.1.161, P. 75.380, D. 75.1.225]

## CHAPITRE II.

### EFFETS DE LA PUBLICITÉ DU CHEMIN.

**96.** — Si variées que soient, en leur régime, les diverses catégories de voies publiques, il est un caractère qui leur est commun à toutes : nous voulons parler de leur affectation à la circulation de tous. Il n'y a pas de chemin, *iter*, là où tout citoyen ne peut aller et venir, *ire*, sans restriction autre que celles que comportent les lois de police. La liberté du passage du public est donc la caractéristique de tout chemin et le principal effet que produit la publicité de la voie : elle entraîne pour les particuliers les devoirs de s'abstenir, sous peine de contravention, d'une série d'actes de nature à porter atteinte à la conservation du chemin ou à la liberté de la circulation. Ces contraventions ne peuvent être réprimées que si elles sont commises sur une voie ayant un caractère public, mais elles sont réprimées, à l'inverse, sur toutes les voies de cette nature (V. *infrà*, n. 216 et s.). La liberté du passage entraîne, d'une façon corrélative, le droit et le devoir pour l'autorité administrative de veiller à ce qu'aucun trouble ne soit apporté à la faculté dont chacun est appelé à jouir, à ce qu'aucun empiètement ne vienne restreindre le champ dans lequel cette faculté peut s'exercer.

**97.** — On a été amené, dans cet ordre d'idées et par des scrupules que nous croyons excessifs, à se demander si l'administration n'excédait pas ses pouvoirs en interdisant certains genres de circulation sur une voie publique pendant un laps de temps déterminé. Bien entendu, la question ne peut prendre naissance quand l'interdiction n'a d'autre raison d'être que de préserver les citoyens contre les dangers qu'ils pourraient courir en quelque sorte à leur insu; personne ne peut mettre en doute la légalité des arrêtés pris pour prohiber ou restreindre la circulation sur un pont de solidité suspecte. — V. Cons. d'Et., 28 mars 1885, Vivarès, [S. 87.3.2, P. adm. chr.] — Mais l'autorité peut-elle, par exemple, décider que les voitures ne seront pas admises à passer sur un certain chemin les jours de foire et de marché? L'affirmative ne nous semble pas douteuse.

**98.** — Une telle mesure n'est, en effet, dictée que par la nécessité d'assurer la sécurité des piétons qui forment l'immense majorité de ceux qui fréquentent les voies publiques; il est juste, par suite, que, soucieuse avant tout d'éviter des désordres et des accidents, l'administration impose aux voitures l'obligation de ne pas troubler la circulation générale.

**99.** — A l'inverse, il nous paraît également admissible que l'autorité puisse, par mesure de prudence, empêcher les piétons de passer, à certains moments, sur des chemins où doit s'effectuer une importante circulation de voitures. L'ensemble de ces mesures ne nous semble d'ailleurs constituer que l'application des droits de police et de réglementation qui sont, pour ainsi dire, la raison d'être de l'administration.

**100.** — Pareillement, un chemin public remplit *toute* sa destination quand il sert à la circulation générale. Aucun droit exclusif de propriété, au sens habituel du mot, ne peut être prétendu par l'autorité chargée de la surveillance et de la conservation du chemin, si l'on en excepte toutefois le droit de vendre les accrues et objets mobiliers dont l'existence ne se rattache nullement à l'exercice de la circulation (herbes des talus, arbres dépéris, etc.). Pour mieux comprendre notre pensée, il suffira de remarquer que tous les chemins publics sont protégés par les privilèges de la domanialité publique : inaliénabilité, imprescriptibilité, qui constituent une sauvegarde contre les usurpations des tiers, et le cas échéant, contre les agissements irréfléchis de l'administration elle-même. Il s'ensuit que ces chemins ne sont pas possédés à titre de *propriété* par l'Etat, les départements ou les communes, mais seulement placés sous la surveillance de l'autorité à qui incombe le soin d'en assurer l'utilisation.

**101.** — Et dès lors, la transformation d'un chemin public en voie d'un ordre plus élevé peut s'effectuer sans qu'aucune réclamation soit à formuler par l'autorité administrative qui se trouve

ainsi dessaisie d'une partie de ses attributions. Le classement, par exemple, d'un chemin vicinal ou d'une route départementale dans le réseau des routes nationales, ne peut donner lieu à aucune action du département ou de la commune contre l'Etat, de même que l'établissement, sur une voie du réseau départemental ou communal, d'un tramway concédé par l'Etat dans les formes réglementaires, ne saurait être considéré comme portant atteinte aux droits domaniaux du département ou de la commune.

**102.** — Il en est de même du fait de l'établissement d'un chemin de fer coupant à niveau un chemin public. — Cons. d'Et., 14 août 1865, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 66.2.136, P. adm. chr.]

**103.** — Dans l'un et l'autre cas, l'acte de concession prend d'ailleurs toujours soin d'imposer au concessionnaire les mesures nécessaires pour empêcher toute entrave sérieuse à la circulation sur le chemin.

**104.** — La riveraineté d'un chemin public a d'importantes conséquences pour les propriétaires des fonds en bordure. Sans parler des droits *sui generis* auquel ces propriétaires peuvent prétendre, questions que nous étudions, *infrà*, v[is] *Chemin rural*, *Chemin vicinal*, nous signalerons ici les conséquences suivantes :

**105.** — Rappelons d'abord que les règles tracées par les art. 678 et 679, C. civ., relativement aux distances à observer pour les vues droites ou obliques sur l'héritage voisin cessent d'être obligatoires quand un chemin public, si peu important qu'il soit, sépare les deux héritages. — Cass., 1[er] mars 1848, Durand, [S. 48.1.622, P. 48.2.304, D. 48.1.157]; — 27 août 1849, David, [S. 49.1.609, et la note de M. Devilleneuve, D. 49.1.227]; — 1[er] juill. 1861, Fornari, [S. 62.2.81, P. 62.1197, D. 62.1.138] — Rouen, 9 déc. 1878, Brandebourger, [S. 79.2.147, P. 79.693] — V. Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 2, § 329, p. 417, texte et note 12; Demante, t. 2, n. 533 *bis*-II; Demolombe, t. 2, n 566; Aubry et Rau, t. 2, § 196, p. 207; Taulier, t. 2, p. 417; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Servitude*, sect. 2, § 6, n. 2; Laurent, *Princ. de dr. civ.*, t. 8, n. 47 et 48. — V. *infrà*, v[is] *Servitude*, *Vue*.

**106.** — En ce qui concerne la question de savoir quelle est la conséquence du voisinage d'un chemin public sur la propriété des alluvions qui se forment le long des cours d'eau, V. *suprà*, v° *Alluvion*, n. 173 et s.

**107.** — L'interposition d'un chemin rend inadmissible, de la part des riverains, le droit d'usage des eaux établi par l'art. 645, C. civ. Ce droit ne compète qu'aux riverains du cours d'eau. — Dijon, 23 janv. 1867, Commune de Decize, [S. 67.2.259, P. 67.929, D. 67.2.216] — Pau, 15 juin 1886, Brau, [D. 87.2.65]

**108.** — L'interposition d'un chemin public fait-elle obstacle à la servitude pour l'écoulement des eaux établie par l'art. 640, C. civ.? La négative a été décidée, dans un cas, du moins, où l'état du chemin pouvait, à raison de l'époque ancienne de l'établissement dudit chemin, être considéré comme constituant la situation naturelle des lieux. — Cass., 24 juin 1867, Cros, [S. 67.1.325, P. 67.870, D. 67.1.503]

**109.** — Cette restriction paraît sage; l'exécution d'un chemin nouveau pourrait avoir changé du tout au tout la situation respective des héritages limitrophes et toute base sérieuse manquerait alors au propriétaire du fonds supérieur pour imposer aux fonds inférieurs une servitude qui serait en contradiction avec la nature même des lieux. Il va de soi qu'en tous cas le particulier dont les terrains se trouveraient inondés aurait un recours en indemnité contre l'administration dont les travaux auraient entraîné la modification de l'état primitif. — Cons. d'Et., .. juill. 1892, de Balaccano. — V. *infrà*, v° *Travaux publics*.

**110.** — On sait que la loi du 29 avr. 1845 a créé, sur les fonds intermédiaires, une servitude de passage pour les eaux destinées aux irrigations. Tout chemin public échappe à cette servitude, incompatible avec le privilège d'indisponibilité dont jouissent les dépendances du domaine public. Aussi les tribunaux ne sauraient-ils établir une servitude d'aqueduc sous un semblable chemin. — Dijon, 4 juill. 1866, Commune de Plottes, [S. 67.2.52, P. 67.231, D. 66.2.158] — Limoges, 1[er] mai 1881, Ferron, [S. 81.2.84, P. 81.1.455, D. 83.2.192]

**111.** — L'arrêt précité de la cour de Limoges motive cependant une observation. La théorie émise par l'arrêt pourrait paraître excessive en ce qu'il n'est établi aucune différence entre les chemins des diverses catégories, tant que ces chemins n'ont pas été déclassés. Or, même depuis la loi du 20 août 1881 postérieure à l'arrêt qui nous occupe, il est reconnu que les chemins ruraux ne jouissent des privilèges de la domanialité publique qu'autant qu'ils ont fait l'objet d'arrêtés de reconnaissance (V. *infrà*, v° *Chemin rural*). Rien ne s'oppose [illegible] à ce que les chemins ruraux non reconnus soient grevés d'une servitude d'aqueduc au profit de particuliers.

**112.** — Nous croyons cependant que l'opinion formulée par la cour de Limoges doit être considérée comme ayant conservé toute sa valeur. En effet, les chemins publics — qu'ils soient ou non classés — sont protégés par l'art. 479 contre les entreprises des particuliers. L'autorité judiciaire qui permettrait l'exécution, sur ces chemins, de travaux commandés par le seul intérêt privé se heurterait évidemment à l'opposition des corps administratifs et aux décisions de la juridiction répressive qui auraient sanctionné l'observation des actes de l'administration. Un point seulement semble acquis : si les conduites existaient depuis un temps suffisant pour permettre aux particuliers d'invoquer la prescription, ce moyen ne pourrait être écarté *de plano* puisqu'il est avéré que les chemins non reconnus ne sont pas imprescriptibles.

**113.** — Ce que nous venons de dire de la servitude d'aqueduc s'applique à la servitude de drainage établie par la loi du 10 juin 1854. Voici comment s'exprime à cet égard la circulaire ministérielle du 20 janv. 1855 : « La servitude définie par l'art. 1 de la loi consiste dans le droit qui appartient à tout propriétaire de conduire les eaux du fonds qu'il veut assainir à travers les propriétés qui séparent ce fonds d'un cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement. Les chemins publics ne sont pas, en principe, astreints à cette servitude. Toutefois, il ne faut pas oublier que l'administration est seule maîtresse du sol affecté à la viabilité publique. Si elle doit consentir à l'écoulement des eaux dans les fossés ou sous le chemin, toutes les fois que la viabilité le permet, il est de son devoir, au contraire, de s'y opposer lorsqu'il en résulterait un dommage important et difficilement réparable. Dans tous les cas, il lui appartient de déterminer les conditions auxquelles l'aqueduc sera exécuté, de fixer le parcours des conduits, d'indiquer les travaux à faire et d'évaluer l'indemnité. »

**114.** — Pour bien apprécier la portée des instructions qui viennent d'être rappelées, on remarquera qu'elles s'appliquent à un cas où la servitude est imposée d'une manière absolue aux propriétaires riverains. La servitude d'aqueduc établie par la loi du 29 avr. 1845 (aussi bien que celle d'appui créée par la loi du 11 juill. 1847) n'existe pas de plein droit; elle est, au contraire, subordonnée à l'autorisation préalable du juge. Les principes énoncés dans la circulaire du 20 janv. 1855 doivent donc être considérés comme devant diriger l'administration lorsqu'il s'agit de faire application de la loi du 29 avr. 1845.

**115.** — Et l'autorité judiciaire serait sans droit pour autoriser l'établissement d'un aqueduc de drainage sous un chemin public. — Limoges, 1[er] mars 1881, précité.

**116.** — Les eaux tombant sur les chemins publics ont le caractère de *res nullius*. En conséquence, il a été décidé que les travaux de dérivation exécutés sur ledit chemin par l'un des riverains ne constituent pas des actes de nature à servir de base à la prescription. — Cass., 18 déc. 1866, Alric, [S. 68.1.28, P. 68.44, D. 67.1.382] — *Contrà*, Nancy, 19 déc. 1868, Georges, [S. 70.2.8, P. 70.90, D. 71.2.144]

**117.** — De même, pour que le propriétaire d'un fonds recevant les eaux d'un chemin public acquière un droit sur ces eaux, il faut qu'il ait pratiqué sur son héritage des travaux apparents. — Cass., 5 juin 1872, Durantel, [D. 74.1.86]

**118.** — Il est certains délits pour lesquels la pénalité s'aggrave quand ils ont été commis sur un chemin public. Ainsi, aux termes de l'art. 383, § 1, C. pén., les vols commis sur les chemins publics emportent la peine des travaux forcés à perpétuité, lorsqu'ils auront été commis avec certaines circonstances aggravantes énumérées par ledit article. — V. *infrà*, v° *Vol*.

**119.** — Ainsi qu'on le verra *infrà*, v[is] *Chemins ruraux*, *Chemins vicinaux*, *Domaine*, *Routes*, *Voirie*, on doit considérer comme constituant le chemin public, non seulement la plateforme, l'assiette du chemin, mais les accotements, les talus, les fossés, les ponceaux, les aqueducs et en général tous les ouvrages accessoires nécessaires à la conservation du chemin. Ces dépendances jouissent, comme la voie elle-même, de tous les privilèges de la domanialité publique. — V. notamment, Cass., 20 mars 1866, Delias, [S. 66.1.212]

**120.** — Ce principe ne doit point toutefois être étendu aux arbres et plantations existant sur le chemin; il a été jugé à diverses reprises que ces dépendances accessoires pouvaient

être prescrites indépendamment du sol du chemin et alors même que ce sol résiste à toute appropriation. — Cass., 3 févr. 1868, Rembault, [S. 68.1.55, P. 68.124, D. 68.1.121] — Douai, 28 nov. 1865, [S. 66.2.18, P. 66.725] — V. *suprà*, v° *Arbres*, n. 257.

## CHAPITRE III.

### IMPRATICABILITÉ DU CHEMIN. — DROIT DE PASSAGE.

**121.** — Le droit naturel qu'a tout particulier de circuler sur les chemins publics doit pouvoir s'exercer en toute liberté et sécurité. C'est dans ce principe qu'il faut chercher l'origine de la servitude légale de passage imposée aux fonds riverains d'un chemin public reconnu impraticable. Le droit romain admettait déjà, en pareil cas, le droit pour le voyageur d'obvier aux lacunes du chemin en passant à travers les héritages voisins. « *Quum via publica vel fluminis impetu vel ruinâ amissa est, vicinus proximus viam præstare debet* (L. 14, ff., *Quemadmodum servitutes amittuntur*).

**122.** — Dans le droit moderne, la même règle a été reprise par la loi des 28 sept.-6 oct. 1791 dont l'art. 41 est ainsi conçu : « Tout voyageur qui déclot un chemin pour se faire un passage dans sa route doit payer le dommage fait au propriétaire, et de plus une amende de trois journées de travail, à moins que le juge de paix du canton ne décide que le chemin était impraticable, et alors les dommages et frais de clôture seront à la charge de la communauté ». Par suite, il a été jugé que le fait de simple passage illicite sur l'héritage d'autrui n'étant qualifié délit de police par aucune loi ne saurait produire qu'une action purement civile. — Cass., 29 mess. an VIII, Duchâtel, [S. et P. chr.]

**123.** — Postérieurement, il est vrai, à la loi de 1791, l'art. 471, C. pén., a prévu et puni le fait de passage sur le terrain d'autrui préparé ou ensemencé. Aussi s'est-on demandé si, dans le silence du Code pénal, le principe posé par l'art. 41 de la loi de 1791 était encore en vigueur; mais les raisons d'utilité publique sur lesquelles ce principe s'appuie n'ont pas permis de croire à son abrogation. La doctrine et la jurisprudence sont aujourd'hui d'accord sur ce point. — Cass., 16 août 1828, Charpentier, [S. et P. chr.]; — 11 août 1835, Delpy, [S. 35.1.577, P. chr.]; — 17 févr. 1841, Lecamus, [S. 41.1.246, P. 41.1.258]; — 21 juin 1844, Prestat, [S. 44.1.793, P. 44 2.254]; — 27 juin 1845 (Int. de la loi), [S. 45.1.770, et les observations de M. le procureur général Dupin, P. 45.2.623, D. 45.1.280]; — 12 nov. 1847, Lunel, [S. 48.1 752, P. 49.491]; — 20 juin 1857, Bergeron, [S. 57.1.706, P. 58.265, D. 57.1.374]; — 1er juin 1866, Chambert, [S. 67.1. 91, P. 67.183, D. 66.5.127]; — 11 févr. 1879, Collier, [S. 79.1. 168, P. 79.408, D. 79.1.55]; — 10 mai 1881, Commune de Boulvé, [S. 82.1.59, P. 82.1.130, et le rapport de M. le conseiller Féraud-Giraud, D. 81.1.449] — Limoges, 28 juin 1869, Deluret, [S. 69.2.286, P. 69.1140, D. 70.2.93] — Montpellier, 1er déc. 1873, Viste, [S. 74.2.97, P. 74.459] — Rennes, 31 janv. 1880, Barbedor, [S. 81.2.62, P. 81.1.335, D. 80.2.205] — *Sic*, Prévost de Brebières, *Chemin public*, p. 211; Neveu-Derotrie, *Commentaire sur les lois rurales*, p. 86 et 87; Jousselin, *Servit. d'utilité publique*, t. 2, p. 426; Garnier, *Chemins*, p. 496; Bourguignat, *Droit rural appliqué*, n. 242; Féraud-Giraud, *Traité des voies rurales, publiques et privées*, t. 1, n. 130, 136 et 137; Foucart, *Droit public*, t. 3, n. 1356; Aubry et Rau, t. 3, § 243, p. 33.

**124.** — La question qui nous occupe a donné naissance à de nombreuses controverses. On a essayé d'abord de soutenir que la loi de 1791, donnant au voyageur le droit de *déclore* un champ pour s'y frayer passage, ne pouvait recevoir application dans le cas où le champ riverain n'était pas clos. Cette opinion ne peut être sérieusement discutée; si on a le droit de déclore un champ pour y passer, à plus forte raison doit-on admettre le droit de passer dans un champ non clos; on retiendra seulement de la généralité des termes de la loi que le droit de déclore s'applique à toutes les clôtures. — Garnier, *loc. cit.*

**125.** — Il est reconnu que le droit est ouvert à tous, la dénomination de voyageurs employée par la loi s'appliquant à tous ceux qui usent du chemin.

**126.** — Et la loi doit, par suite, recevoir son application non seulement lorsqu'il s'agit de faits accidentels de passage attribués à des personnes parcourant les chemins publics d'une commune dans laquelle elles n'ont pas leur domicile, mais encore à raison des faits même habituels de passage opérés par les habitants pour tous les besoins des exploitations rurales. — Cass., 10 janv. 1848, Coulon, [S. 48.1.303, P. 48.1.29, D. 48.1.36]; — 20 juin 1857, Bergeron, [S. 57.1.706, P. 58.265, D. 57.1.374]; — 1er juin 1866, Chambert, [S. 67.1.91, P. 67.183, D. 66.5.127] — *Sic*, Garnier, *loc. cit.;* Jousselin, *Servitudes d'utilité publique*, t. 2, p. 427; Bourguignat, *loc. cit.;* Féraud-Giraud, *loc. cit.;* Foucart, *loc. cit.;* Aubry et Rau, *loc. cit.;* Prevost de Brebières, *loc. cit.*

**127.** — La question s'est posée de savoir si l'on doit distinguer entre le cas où la voie publique qui se trouve interceptée est la seule qui puisse conduire le voyageur à sa destination et le cas où, pour s'y rendre, il peut user d'un autre chemin praticable sur tout son parcours. On a essayé de soutenir que la disposition exceptionnelle de la loi de 1791 n'avait d'autre objet que de permettre au voyageur de poursuivre sa route. Si donc il existe une voie de communication autre que le chemin impraticable, on retombe, dit-on, sous l'empire du droit commun et l'intérêt secondaire du voyageur, jaloux de s'épargner un détour, disparaît devant le respect de la propriété privée.

**128.** — Cette argumentation nous semble peu convaincante : elle a d'abord contre elle les termes très-généraux de la loi; elle rendrait, en second lieu, complètement illusoire la disposition de la loi de 1791. Tout chemin mène au but, et l'on peut toujours, au moyen d'un détour plus ou moins long, éviter un passage impraticable; il serait donc, dans tous les cas, possible de démontrer que la loi ne devait pas recevoir son application. Comment apprécier en outre, sans tomber dans l'arbitraire, les motifs qu'a le voyageur de choisir telle ou telle direction de préférence à toute autre ?

**129.** — La Cour de cassation s'est d'ailleurs prononcée d'une façon formelle dans le sens que nous venons d'indiquer; elle a par suite reconnu que l'art. 41, L. 28 sept.-6 oct. 1791, avait, au point de vue que nous venons d'indiquer, une portée absolument générale. — Cass., 9 déc. 1885, Belan, [S. 86.1.153, P. 86.1.366, D. 87.1.64] — V. aussi Toulouse, 25 juin 1879, Didier et autres, [D. 80.2.107] — Trib. Saint-Girons, 20 déc. 1877, Mêmes parties, [*Ibid.*]

**130.** — Il a été jugé pourtant que les habitants d'une commune n'ont pas le droit, pour se rendre dans une ville voisine, d'user d'un chemin établi sur des propriétés particulières, quand il existe un chemin public conduisant au même point, encore bien que ce dernier chemin soit, à raison de son état de dégradation, impraticable pendant une partie de l'année. — Riom, 11 juill. 1821, Bonfils, [P. chr.]

**131.** — Cette décision, qui remonte d'ailleurs à une époque où le maintien en vigueur des dispositions de la loi de 1791 était discuté, ne nous semble devoir être entendue qu'avec des restrictions; elle se borne, selon nous, à restreindre le droit de passage sur les propriétés privées au cas où le chemin est reconnu impraticable, sans admettre l'établissement d'une servitude perpétuelle que rien ne justifierait.

**132.** — On reconnait sans difficulté que le passage peut être pratiqué à pied, avec bêtes de somme et avec voitures; mais il nous semble que le droit ne saurait être étendu aux modes de locomotion qui ne sont autorisés qu'à titre exceptionnel, comme les locomotives routières. Cette conséquence nous paraît découler du principe même qui légitime la disposition de la loi de 1791.

**133.** — Les fonds riverains de la route sont tous assujettis à la servitude de passage, qu'ils appartiennent à des particuliers, ou qu'ils soient la propriété de l'Etat, du département et des communes. Une exception nous semble toutefois devoir être faite en faveur des dépendances du domaine public non affectées à la circulation, l'existence d'une servitude étant inconciliable avec le caractère de domanialité publique. Ainsi un terrain appartenant au domaine public militaire, riverain d'un chemin impraticable, ne pourrait être déclos pour livrer passage aux voyageurs.

**134.** — C'est dans le même esprit que nous interprétons la décision par laquelle le Conseil d'Etat a jugé que le voyageur qui, en passant sur une digue de canal interdite à la circulation, y a commis des dégradations doit être condamné à l'amende prévue par l'art. 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, bien qu'il ne s'y soit frayé un passage qu'à raison de l'état d'impraticabilité de la voie publique. — Cons. d'Et., 4 juin 1852, Rousseau, [P. adm. chr., D. 52.3.43]

**135.** — On s'est demandé si le principe de la loi de 1791 ne

disparaissait pas devant l'art. 147, C. for., qui édicte des peines contre ceux dont les voitures, bestiaux, animaux de charge ou de monture seront trouvés dans les forêts hors des routes et chemins ordinaires. Mais la Cour de cassation a proclamé, après quelques hésitations, que le principe en question est un principe de droit commun qui devait recevoir son application même en matière forestière. En conséquence, l'individu prévenu d'avoir contrevenu à l'art. 147, C. for., est admis à prouver que le chemin dont il s'est écarté était impraticable. — Cass., 16 août 1828, Charpentier, [S. et P. chr.]; — 5 déc. 1833, Prévaux et autres, [P. chr.] — Grenoble, 9 mai 1834, Carrot et Frénois, [S. 34.2. 488, P. chr.] — *Sic*, Jousselin, *op. cit.*, t. 2, p. 427. — *Contrà*, Metz, 28 juin 1824, Champagne, [S. et P. chr.

**136.** — Mais la faculté de passer sur les propriétés voisines n'est pas applicable au cas d'impraticabilité des chemins de *desserte* tracés dans les forêts pour l'exploitation des coupes. — Cass., 4 juill. 1839, Petit, [S. 40.1.420]

**137.** — Il est à noter, d'ailleurs, que les seuls dégâts tolérés sont ceux qui résultent naturellement de l'exercice du droit de passage et de l'enlèvement des barrières, s'il y a lieu; les dommages causés par les faits d'une autre nature (destruction d'arbres ou de moissons en dehors du passage, bris des clôtures sur des points où cela n'était pas nécessaire pour livrer passage) donneraient évidemment ouverture à une demande en indemnité.

**138.** — Mais dans les cas où l'exercice du droit de passage est licite, il n'y a pas à se préoccuper du point de savoir si les terrains sur lesquels le droit de passage a été exercé étaient ou non ensemencés et cultivés. — Cass., 21 juin 1844, Prestat, [S. 44.1.793, P. 44.2.254]; — 20 juin 1857, Bergeron, [P. 58.265] — *Sic*, Jousselin, *op. cit.*, t. 2, p. 426 et s.; Bourguignat, *op. et loc. cit.*

**139.** — Il est évident que le dommage causé aux propriétaires riverains devait être réparé. Aussi la loi de 1791 a-t-elle formellement déclaré qu'en pareil cas les frais et dommages devraient être mis à la charge de la commune coupable de négligence dans l'entretien du chemin.

**140.** — A peine est-il besoin de remarquer qu'il est indispensable, pour que le propriétaire puisse exercer son recours, qu'aucune faute, aucune négligence ne lui soit reprochable. Il ne serait donc pas recevable à agir en responsabilité si l'impraticabilité provenait de son fait ou de celui de ses auteurs. — Limoges, 28 juin 1869, Deluret, [S. 69.2.286, P. 69.1140, D. 70.2.93]

**141.** — La question la plus compliquée à laquelle puisse donner naissance l'application de la loi de 1791 se lie précisément au paiement de l'indemnité due au propriétaire du terrain traversé; elle a trait à l'étendue de la responsabilité imposée aux communes. Oui, a-t-on dit, la commune devra répondre du dommage causé par le passage sur la propriété riveraine d'un chemin reconnu, sous la loi de 1791, comme nécessaire à la communication des paroisses et, sous la loi de 1836, placé dans le régime *vicinal;* mais dans tout autre cas, les communes n'étant pas obligées d'entretenir leurs chemins communaux ne sont pas tenues de réparer le préjudice causé par le défaut d'entretien.

**142.** — Cette opinion paraît s'appuyer, à première vue, sur différents arrêts, et semble avoir été admise par un certain nombre d'auteurs. — Cass., 17 févr. 1841, Lecamus, [S. 41.1.246, P. 41.1.258] — Montpellier, 1er déc. 1873, Viste, [S. 74.2.97, P. 74.459] — Rennes, 31 janv. 1880, Barbedor, [S. 81.2.62, P. 81. 1.335, D. 80.2.205] — *Sic*, Proudhon et Dumay, *Dom. publ.*, t. 2, p. 815; Dumay, *Comm. de la loi de 1836*, t. 2, p. 805; Foucart, *Dr. public et administr.*, t. 3, n. 1347; Cabantous, *Répét. de dr. admin.*, 6e édit. par M. Liégeois, n. 60 *in fine;* Bost, *Code-formulaire des chem. vicinaux*, n. 30, 191; *Journ. des cons. municip.*, 1843, p. 365; *Journ. des communes*, t. 18, p. 158. — Elle n'en a pas moins été vigoureusement combattue par M. le conseiller Féraud-Giraud, dans l'affaire qui a donné naissance à l'arrêt de cassation du 10 mai 1881, Comm. de Boulvé, [S. 82.1.59, P. 82. 1.130, D. 81.1.449]. Elle avait également fait l'objet d'une réfutation solidement motivée de la part de M. Bourguignat, note sous l'arrêt précité de Montpellier, du 1er déc. 1873.

**143.** — Pour établir, disent en substance les deux éminents juristes, que les communes ne sont pas tenues d'entretenir indistinctement tous les chemins du réseau communal, on excipe d'abord d'une distinction qu'aurait faite la loi de 1791 entre les divers chemins de ce réseau. L'art. 41 de la loi établit, dit-on, le droit de passage sur les fonds riverains d'un chemin public impraticable; or, l'art. 2, sect. 6, tit. 1 de la même loi semble ne reconnaître le caractère de chemin public qu'aux seuls chemins nécessaires à la communication des paroisses. — Cette argumentation n'est que spécieuse. Si l'on veut trouver une interprétation exacte du mot *chemin public* inscrit dans l'art. 41 de la loi, ce n'est pas dans l'art. 2 d'un autre titre qu'il faut l'aller chercher. Que l'on considère, au contraire, les deux articles voisins du texte à interpréter et le doute n'est plus permis. Ces articles punissent différents faits délictueux commis sur les chemins publics; pourrait-on essayer de soutenir que les peines ne seront encourues que si la contravention est commise sur un chemin public allant d'une paroisse à une autre?

**144.** — D'ailleurs, aux termes de l'art. 3, tit. 11, L. 16 août 1790, les corps municipaux doivent veiller à tout ce qui intéresse la commodité et la sûreté du passage sur toutes les voies publiques *sans exception.* Trouve-t-on une infirmation de cette règle générale, une exception à ce principe dans les lois de 1826 et de 1836 constitutives du réseau vicinal? Nullement, ces lois se sont bornées à instituer un système spécial d'administration et de comptabilité pour les voies à circulation plus active du réseau vicinal; elles ont prescrit la création de ressources spéciales applicables à l'entretien de ce réseau; mais elles n'ont nullement entendu dégager les communes de l'obligation d'entretenir à l'aide des autres fonds dont elles disposent les chemins communaux non classés dans la vicinalité. Bien plus, la loi du 21 juill. 1870 a autorisé l'application, dans des cas déterminés, des prestations vicinales à l'entretien des chemins communaux. Et la loi du 20 août 1881, en créant deux catégories de chemins ruraux, les chemins classés et les chemins non classés, n'a apporté aucune modification aux obligations antérieures des communes.

On doit remarquer enfin que l'arrêt de cassation du 17 févr. 1841, invoqué à l'appui du système contraire, a été rendu dans des circonstances de fait qui en atténuent singulièrement la portée doctrinale.

**145.** — On objecte, il est vrai (Montpellier, 1er déc. 1873, précité), qu'une servitude ne doit jamais consister qu'à tolérer; elle n'entraîne pas pour le propriétaire du fonds servant l'obligation de faire; à ce titre, la commune, propriétaire d'un terrain grevé d'une servitude de passage, ne peut être tenue des charges de l'entretien; c'est à celui qui bénéficie de la servitude (art. 697, C. civ.) qu'il appartient de faire à cet égard tous les travaux nécessaires.

Mais il n'est pas difficile de démontrer que les articles du Code civil relatifs aux servitudes ne peuvent être invoqués ici. On ne peut, en effet, considérer comme sol grevé d'une servitude de passage les chemins publics, dont l'unique raison d'être est précisément d'assurer les relations sociales et dont tout autre usage serait un détournement de destination. — Bourguignat, note sous Montpellier, 1er déc. 1873, précité.

**146.** — La Cour de cassation s'étant définitivement prononcée dans le sens de la responsabilité des communes, dès là qu'il s'agit d'un chemin public de n'importe quelle catégorie du réseau communal, la question semble aujourd'hui définitivement vidée. — Cass., 10 mai 1881, Commune de Boulvé, [S. 82.1.59, P. 82.1. 130, D. 81.1.449] — V. aussi Cass., 1er juin 1866 (sol. impl.), Chambert, [S. 67.1.91, P. 67.183] — Limoges, 28 juin 1869, Deluret, [S. 69.2.286, P. 69.1140, D. 70.2.93] — V. parmi les arrêts antérieurs, Cass., 24 déc. 1839, Blandin et Radais, [S. 40. 1.559] — V., en ce sens, Jousselin, *Serv. d'utilité publ.*, t. 2, p. 428; Solon, *Chemins vicinaux*, p. 88; Prévost, *Chem. vicinaux*, p. 211; Aubry et Rau, 4e éd., t. 3, p. 33, § 244; Féraud-Giraud, *loc. cit.;* Bourguignat, *loc. cit.*

**147.** — Mais la responsabilité des communes est, de l'avis de tous, limitée aux chemins publics. — Besançon, 3 juin 1874, Bannin, [D. 77.2.187]

**148.** — Si la loi de 1791 a mis en cause la responsabilité des communes, c'est qu'elle a statué sur le *plerumque fit.* Il est bien évident que cette responsabilité incomberait à l'Etat ou au département si la voie impraticable faisait partie du réseau des routes départementales ou nationales. L'opinion d'après laquelle, quel que fût le caractère de la voie impraticable, la commune devait être déclarée responsable, ne rencontre plus aujourd'hui d'adhérents. — Cass., 11 août 1835, Delpy, [S. 35.1.577, P. chr.] — *Sic*, Toullier, t. 3, n. 557; Proudhon, t. 1, n. 264; Garnier, *op. cit.*, p. 15 et 495.

**149.** — C'est incontestablement à l'autorité judiciaire saisie de la demande en indemnité dirigée contre la commune, ou à la juridiction répressive devant laquelle plainte a été portée par le

propriétaire, qu'il appartiendra de reconnaître si le chemin devait être, ou non, réputé impraticable.

**150.** — Mais si la commune soutenait que le chemin est de la classe de ceux dont l'entretien est à la charge de l'État, cette allégation formerait une question préjudicielle qui devrait être décidée par l'autorité administrative avant que le tribunal pût statuer au fond. — Cass., 14 therm. an XIII, Commune de Saint-Hippolyte, [S. et P. chr.]

**151.** — L'impraticabilité doit-elle entraîner les mêmes effets, aussi bien quand elle résulte d'un cas de force majeure, inondation ou avalanche, que lorsqu'elle est la conséquence d'un défaut d'entretien? La généralité des termes de la loi paraît devoir faire décider l'affirmative, bien que la responsabilité édictée découle d'une présomption de négligence qui ne peut être invoquée en pareil cas contre l'autorité chargée de l'entretien du chemin.

**152.** — En dehors du cas spécial que nous venons d'examiner, doit-on admettre que le mauvais état d'entretien d'un chemin public puisse engager la responsabilité pécuniaire de l'administration à qui incombait le soin d'entretenir ledit chemin et l'oblige à réparer tous les dommages, autres que l'impraticabilité, que le défaut d'entretien a pu causer? A s'en tenir au principe qui affirme « comme un droit naturel, le droit de passer, comme une nécessité sociale, l'obligation de maintenir la libre circulation du public », on serait tenté de se prononcer pour l'affirmative. Une telle solution serait pourtant, croyons-nous, exagérée.

**153.** — Sans doute, l'autorité assume l'obligation d'entretenir les chemins en état de praticabilité, et nous avons vu quelle est la sanction de cette obligation; mais on ne peut exiger d'elle qu'elle consacre les ressources des contribuables à des dépenses, pour ainsi dire voluptuaires, en portant les frais d'entretien au delà de ce que réclament les besoins de la circulation. Tout en étant réputé praticable, un chemin peut donc être en mauvais état, présenter des déclivités excessives, une chaussée insuffisante par ses dimensions ou par l'épaisseur de ses matériaux : les difficultés que rencontrent les voyageurs, les lenteurs que subit le roulage, doivent être alors supportées comme des conséquences de l'état naturel des choses, n'ouvrant en quoi que ce soit droit à une indemnité.

**154.** — Différente serait notre conclusion s'il s'agissait non plus de l'état plus ou moins défectueux du chemin, mais d'un accident déterminé imputé aux vices d'entretien du chemin.

**155.** — En pareil cas, la jurisprudence du Conseil d'État, acceptée par la Cour de cassation et le Tribunal des conflits, admet aujourd'hui que les accidents causés par le défaut d'entretien d'un chemin ont le caractère d'un dommage imputable à l'ouvrage public. Suivant l'expression de M. Laferrière (*Traité de la juridiction administrative*, t. 2, p. 157), le fait relevé comme dommageable n'est pas le fait négatif d'inexécution du travail, mais le fait très-positif de mauvais état et de défectuosité de l'ouvrage; la partie lésée n'a pas à rechercher si ce mauvais état a pour cause un défaut d'entretien, la vétusté, etc.; il suffit qu'elle établisse le caractère nuisible de l'ouvrage et le dommage qu'il a causé. Il en résulte qu'une telle question rentre dans la compétence des conseils de préfecture. — Cass., 5 mai 1885, Ville d'Orléans, [S. 88.1.102, P. 88.1.251, D. 85.1.339] — Cons. d'Ét., 20 déc. 1863, [Leb. chr., p. 840]; — 30 mars 1867, Georges, [S. 68.2.128, P. adm. chr.]; — 15 mai 1869, [Leb. chr., p. 739]; — 5 août 1869, [Leb. chr. p. 739]; — 13 juin 1873, [Leb. chr., p. 552]; — 2 déc. 1881, Joullié, [S. 83.3.40, P. adm. chr.] — Trib. confl., 22 avr. 1882, Boubry et Merlin, [S. 84.3.25, P. adm. chr.]; — 17 avr. 1886, O'Carroll, [S. 88.3.10, P. adm. chr.] — *Sic*, Christophle, *Trav. publ.*, t. 2, n. 242; Perriquet, *Trav. publ.*, t. 2, n. 282. — *Contrà*, Cons. d'Ét, 12 janv. 1870, Drouard, [P. adm. chr.] — V. aussi Aucoc, *Confér.*, t. 2, p. 416.

**156.** — La question est un peu plus délicate quand le dommage peut être attribué à la fois au mauvais état du chemin et à la négligence de l'administration qui n'a pas pris soin d'employer les moyens propres à assurer la sûreté de la circulation. M. Laferrière, tout en reconnaissant que la solution doit dépendre des circonstances de l'affaire, incline vers la compétence du conseil de préfecture, dans tous les cas, bien entendu, où la négligence ne serait pas le fait exclusif et personnel d'un agent de l'administration. — Laferrière, *op. et loc. cit.* — Dans un autre système admis par le Conseil d'État, le ministre est seul compétent pour statuer, sauf recours au Conseil d'État. — Cons. d'Ét., 28 mars 1885, Vivarès, [S. 87.3.2, P. adm. chr.]

**157** — D'autre part, et conformément aux principes du droit commun, l'autorité chargée d'entretenir le chemin demeure responsable, en vertu de l'art. 1382, C. civ., des dégradations causées aux propriétés voisines par l'accumulation de vase et d'immondices dans lesdits chemins. — Ainsi jugé, à l'occasion de chemins communaux. — Cass., 30 nov. 1858, Montenol, [S. 59.1.251, P. 59.857, D. 59.1.20] — Limoges, 19 janv. 1860, Commune de Planzot, [S. 60.2.263, P. 61.58] — Besançon, 6 mars 1883, Commune d'Essertenne, [D 83.2.130]

**158.** — Et une commune ne saurait échapper à cette responsabilité, sous le prétexte qu'aucun règlement administratif n'a ordonné le curage du ruisseau qui traverse le chemin communal et y occasionne le dépôt des vases; un règlement administratif n'est nécessaire, en effet, que lorsqu'il y a lieu de régler les droits d'une généralité d'habitants à l'usage d'un cours d'eau, et non lorsque, comme au cas dont il s'agit, la contestation ne porte que sur un intérêt privé. — Cass., 30 nov. 1858, précité.

**159.** — Mais les tribunaux ne peuvent, sans empiéter sur les attributions du pouvoir administratif, autoriser les propriétaires lésés, au cas où la commune ne le ferait pas dans un délai déterminé, à exécuter eux-mêmes les travaux nécessaires pour arriver à la cessation du dommage dont ils se plaignent. — Limoges, 19 janv. 1860, précité.

## CHAPITRE IV.

### CONTESTATIONS.

### Section I.

#### Qualité pour agir.

**160.** — Les droits que donne au propriétaire riverain d'un chemin public la proximité de ce chemin habilitent ce propriétaire à agir en justice soit pour se faire allouer une indemnité en cas de dommage, soit pour obtenir la cessation des actes de nature à porter atteinte à ses droits, en réclamant, par exemple, la destruction d'une barrière indûment établie, la suppression d'un bâtiment faisant obstacle à la circulation, etc. — Cass., 5 janv. 1869, Simard, [S. 69.1.168, P. 69.408, D. 69.1.12]; — 30 juill. 1873, Beaumelon, [S. 75.1.308, P. 75.737, D. 75.1.133]; — 19 oct. 1887, Médard, [S. 87.1.414, P. 87.1.1032, D. 88.1.458]; — 22 mai 1889, Oliviers, [S. 90.1.249, P. 90.1.622, D. 89.1.467]; — 12 nov. 1889, Berthon, [S. 91.1.386, P. 91.1.958, D. 90.5.95] — Montpellier, 10 juill. 1866, sous Cass., 24 juin 1867, Cros, [S. 67.1.325, P. 67.870, D. 67.1.503] — Orléans, 18 juill. 1863, Raguin, [D. 63.2.136] — Besançon, 21 déc. 1888, Bidaine, [D. 90.2.52]

**161.** — Et l'on ne saurait admettre la distinction qui s'était établie autrefois à cet égard, et en vertu de laquelle un particulier ne pouvait argumenter du caractère de publicité du chemin que par voie d'exception et lorsqu'il y était conduit par son rôle de défendeur. — Colmar, 16 mars 1826, Dolphus, [S. et P. chr.] — V. aussi, en ce sens, Cass., 2 févr. 1820, Tarnier, [S. et P. chr.]; — 31 mai 1837, Petit, [S. 37.1.700, P. 37.2.211] — Besançon, 18 août 1812, Jacquinot, [S. et P. chr.] — Bourges, 22 mai 1826, Baudat, [S. et P. chr.] — V. cependant Paris, 18 juill. 1814, Andry, [S. et P. chr.]

**162.** — *A fortiori*, le droit du particulier d'agir directement ne saurait-il être contesté quand il a sollicité au préalable l'intervention de la commune et que cette autorisation a été refusée par le conseil municipal et le conseil de préfecture, qui ont néanmoins déclaré que le chemin était public. — Cass., 31 mai 1837, précité. — Bourges, 22 mai 1826, précité.

**163.** — L'action ne serait d'ailleurs recevable qu'autant que le propriétaire riverain éprouverait un véritable dommage. Ainsi ce propriétaire ne pourrait s'opposer à l'établissement de clôtures faites sur le chemin par un autre riverain, lorsque ces clôtures ne le privent pas entièrement des issues qu'il avait auparavant sur ce chemin. — Caen, 24 déc. 1825, Tourailles, [S. chr.] — Dans l'espèce, la commune avait d'ailleurs formellement refusé d'intervenir. — V. aussi Agen, 30 mars 1824, Talazac, [S. et P. chr.]

**164.** — On s'est demandé si l'action ainsi intentée peut être poursuivie par le particulier en son nom propre, ou bien si elle doit être suivie par lui au nom de la commune et précédée de

l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 123, L. 5 avr. 1884 (antérieurement par l'art. 49, L. 18 juill. 1837), c'est-à-dire autorisation du conseil de préfecture et mise en demeure de la commune. La règle générale qui dispense de ces formalités les actions exercées en vue de faire valoir des droits privatifs revendiqués à titre particulier, indépendamment de la qualité d'habitant de la commune (V. *suprà*, v° *Autorisation de plaider*, n. 845 et s.), nous semble devoir recevoir ici son application, d'autant plus que le droit réclamé n'est pas, à proprement parler, inhérent à la qualité de contribuable ou d'habitant de la commune; à ce titre, l'action peut même être exercée par une personne étrangère à la localité. — Cass., 12 août 1868, Leguen et autres, [D. 68.1.453]; — 11 déc. 1871, Davrens, [D. 71.1.273]; — 3 juin 1872, Ollivier, [S. 72.1.291, P. 72.714, D. 72.1.236]; — 30 juill. 1873, Beaumelon, [S. 75.1.308, P. 75.737, D. 75.1.133]; — 12 juin 1880, Pariset, [S. 82.1.140, P. 82.1.296, D. 81.1.95]; — 24 mars 1885, Dutemple, [S. 85.1.448, P. 85.1.1075, D. 86.1.21]

**165.** — Mais il n'en serait plus de même si la publicité du chemin était contestée et si le litige devait avoir pour résultat de faire décider une question de propriété communale. En pareil cas, le demandeur ne pourrait agir qu'au nom de la commune et son action ne serait pas recevable s'il n'avait pas rempli les formalités prescrites par l'article précité de la loi du 5 avril 1884. — Besançon, 21 déc. 1888, Bidaine, [D. 90.2.52] — V. *suprà*, v° *Autorisation de plaider*, n. 151.

**166.** — C'est en ce sens qu'il faut aussi interpréter l'arrêt par lequel la Cour de cassation a décidé que si le maire peut seul intenter les actions relatives à la propriété d'un chemin public, il en est autrement de la contestation qui n'a trait qu'à des faits d'usage et de jouissance du chemin, la question de propriété étant écartée. — Montpellier, 10 juill. 1866, sous Cass., 24 juin 1867, précité.

**167.** — Et, conformément au principe de la chose jugée, l'action ne serait plus recevable si une pareille action avait déjà été intentée par un autre habitant et tranchée par une décision judiciaire définitive. — Même arrêt.

**168.** — Par contre, la décision intervenue à la suite d'une action régulièrement intentée, est considérée comme rendue au profit de la commune et peut être invoquée par tous les habitants, même contre celui qui l'a provoquée. — Cass., 18 déc. 1866, Alric, [S. 68.1.28, P. 68.44, D. 67.1.382]

**169.** — Sur la question de savoir à qui il appartient de décider si le demandeur a agi en son nom personnel et dans la mesure de son intérêt particulier ou si sa demande avait en réalité pour base un droit communal, V. *suprà*, v° *Autorisation de plaider*, n. 848 et s.

**170.** — Il est certain, d'ailleurs, qu'on serait tenu d'observer les formalités de l'art. 123 de la loi municipale, s'il résultait des actes introductifs d'instance et des conclusions du demandeur qu'il a bien entendu agir au nom de la commune. Tel serait le cas, notamment, où le demandeur aurait conclu : 1° à la maintenue et garde de la commune dans la possession et jouissance du chemin et de ses abords; 2° à la restitution à la commune du terrain usurpé. — Cass,, 14 mai 1877, Thivellier, [S. 78.1.451, P. 78.1187, D. 78.1.15]; — 20 févr. 1877, Rigaud et autres, [S. 78.1.451, P. 78.1186, D. 77.1.477]

**171.** — Et, en pareil cas, les formalités imposées par la loi municipale doivent être observées alors même qu'il ne s'agit que d'une action possessoire. — Cass., 20 mars 1878, Sabathier, [S. 78.1.207, P. 78.520, P. 79.1.335] — V. *suprà*, v° *Autorisation de plaider*, n. 150.

**172.** — Mais, en règle générale, nous le répétons, et sauf les erreurs de procédure qui pourraient faire dévier l'action de cette voie normale, on doit admettre pour tout particulier, qu'il soit ou non riverain du chemin, qu'il soit ou non propriétaire et contribuable dans la commune, le droit de revendiquer la liberté du passage et d'exiger la suppression des obstacles indûment apportés à la circulation. — V. le rapport de M. le conseiller Lepelletier, sous Cass., 24 mars 1885, Dutemple, [D. 86.1.21]

## Section II.

### Compétence.

**173.** — On peut naturellement concevoir deux ordres différents de questions pour le contentieux des chemins publics : ou bien il s'agit de savoir si l'on se trouve en présence d'un chemin affecté à l'usage de tous ou, au contraire, d'un sentier privé; dans ce cas, les intérêts particuliers se trouvent en conflit avec l'intérêt général; ou bien il s'agit de réprimer, au nom de tous, les entreprises et les usurpations commises par des individus au détriment de la collectivité intéressée à la conservation des chemins publics, et on est, dans ce cas, en face d'une question d'ordre répressif.

**174.** — Nous aurons donc à étudier successivement le contentieux relatif :

1° Aux contestations entre les particuliers et l'administration ;
2° A la répression des contraventions.

**175.** — Les questions contentieuses relatives aux chemins privés, étant d'ordre purement civil, sont soumises aux principes du droit commun.

### § 1. *Compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire.*

**176.** — En thèse générale, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont juges des questions de propriété; aussi les revendications formulées par un particulier contre une commune qui prétend qu'un chemin fait partie du domaine public municipal rentrent-elles dans les attributions de la juridiction civile. — Cass., 26 août 1825, Martin, [S. et P. chr.]; — 7 mars 1837, Besnard, [S. 37.1.999, P. 37.2.588]; — 13 nov. 1849, Bernard, [S. 49.1.758]; — 28 mai 1873, Sarraillé, [S. 74.1.340, P. 74.870]; — 6 mars 1883, Commune de Saint-Servan, [S. 84.1.124, P. 84.1.272, D. 83.1.265] — Cons. d'Et., 11 avr. 1810, Comballot, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 mai 1811, Milhiet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 août 1812, Colonge, [P. adm. chr.]; — 17 juin 1881, Gaildraud, [S. 82.3.97, P. adm. chr., D. 82.3.113] — V. Cormenin, *Questions de dr. administrat.*, v° *Chemins vicinaux*, § 10.

**177.** — Ce principe a d'ailleurs reçu la consécration de la jurisprudence, que la contestation porte sur l'ensemble ou sur une partie seulement du chemin. — Cons. d'Et., 24 mars 1809, Prousteau, [S. chr., P. adm. chr.]

**178.** — ... Qu'il s'agisse de l'existence ou de la suppression du chemin. — Cons. d'Et., 29 nov. 1808, Comballot, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 juin 1809, Guyot et Releu, [P. adm. chr.]

**179.** — ... Ou même simplement de l'existence d'une servitude de passage réclamée au profit des habitants d'une commune. — Cass., 21 févr. 1811, Lecaron, [S. chr.]; — 31 mai 1837, Petit, [S. 37.1.700, P. 37.2.211] — Cons. d'Et., 21 nov. 1808, Chassaigne, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 août 1811, Robin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 27 mai 1816, Lantin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 déc. 1817, Guérin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 juin 1819, Réville, [S. chr., P. adm. chr.]

**180.** — Jugé, dans ce dernier sens, que l'action par laquelle un habitant d'une commune réclame l'exercice d'un droit de passage par une rue ou un chemin public est de la compétence de l'autorité judiciaire, pourvu que le fond du droit de la commune sur le chemin ne soit pas mis en question et qu'il ne s'agisse que de son usage. — Cass., 12 févr. 1834, Folliet, [S. 34.1.190, P. chr.] — Besançon, 18 août 1812, Jacquinot, [S. et P. chr.] — Agen, 15 déc. 1836, Manenc, [S. 37.2.142, P. 37.1.357] — *Sic*, Henrion de Pansey, *Des biens comm.*, 1re part., ch. 32; Pardessus, *Servit.*, n. 336; Proudhon, *Dr. d'usage*, t. 8, n. 781; Cormenin, *Quest. de dr. adm.*, v° *Communes*, n. 44; Garnier, *Des chemins*, p. 328.

**181.** — ... Que le juge de paix saisi d'une action en dommages-intérêts pour faits de passage sur un terrain que le défendeur soutient faire partie d'un chemin public peut, sans excéder sa compétence, décider que le terrain dont il s'agit ne dépend pas de ce chemin et appartient au demandeur. — Cass., 9 déc. 1857, Commune de Doullens, [S. 58.1.541, P. 58.1134, D. 58.1.28]; — 8 févr. 1858 (2 espèces), Salle et Guillot, [S. 59.1.944, P. 59.894]

**182.** — Appelés à trancher la question de propriété, les tribunaux civils sont juges de la force probante des documents sur lesquels les parties fondent leurs prétentions. — Cass., 7 déc. 1892, Ve Michel.

**183.** — Dans le conflit des prétentions, c'est donc aux juges ordinaires qu'il appartient d'apprécier le mérite respectif des preuves produites de part et d'autre à l'effet de décider quel est réellement le propriétaire du chemin. — Cass., 28 mai 1873, Sarraillé, [S. 74.1.340, P. 74.870]

**184.** — Le juge peut donc déclarer si les faits de possession

allégués par la commune ont une efficacité légale; il motive suffisamment sa décision s'il examine l'assiette, la direction et l'utilité du chemin et constate que la commune n'a jamais manifesté par aucun acte d'entretien ou par tout autre fait quelconque l'intention d'avoir la jouissance du chemin. — Cass., 5 août 1880, Demeure et Leclercq, [S. 81.1.392, P. 81.926]

**185.** — Pour éclairer sa religion, le tribunal est parfaitement en droit de se reporter, non seulement aux contrats du droit civil, aux jugements, aux actes de reconnaissance émanés des parties en cause, mais encore aux documents administratifs. En effet, il est de règle générale que si le juge civil ne peut se livrer à l'interprétation des actes administratifs, il est autorisé à faire application des dispositions de ceux de ces actes qui ne contiennent ni obscurité ni ambiguïté. — V. Cass., 8 nov. 1876, Lagrandville, [S. 77.1.101, P. 77.248, D. 77.1.73] — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 112 et s.

**186.** — A plus forte raison, le tribunal ne doit-il pas ordonner le renvoi devant la juridiction administrative lorsqu'il déclare que l'acte administratif invoqué ne lui paraît pas de nature à déterminer la solution du litige. — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 126 et s.

**187.** — Et c'est ainsi qu'il a été jugé qu'un tribunal, bien qu'en principe il ne lui appartienne pas d'interpréter un plan d'alignement, pouvait relever diverses indications matérielles de ce plan, en déclarant qu'elles n'étaient point de nature à combattre les justifications produites par la partie adverse. — Cass., 6 mars 1883, Commune de Saint-Servan, [S. 84.1.124, P. 84.1.272, D. 83.1.265]

**188.** — C'est en se fondant sur ce principe et en ayant égard à ce que les actes produits ne présentaient aucune ambiguïté que la Cour de cassation a décidé qu'un tribunal avait pu valablement attribuer à un particulier la propriété d'un chemin, bien que ce chemin figurât dans un plan d'alignement produit par la commune. La Cour de cassation a reconnu en même temps que du moment où il ne contestait ni n'interprétait les indications matérielles du plan, et se bornait à le repousser comme titre que la commune s'était délivré à elle-même, l'arrêt échappait à tout reproche de confusion des pouvoirs. — Cass., 6 mars 1883, précité, et le rapport de M. le conseiller Féraud-Giraud.

**189.** — Les juges, compétents pour statuer sur le mérite des prétentions respectives des parties au sujet de la nature d'une voie litigieuse doit, par là même, sous peine de cassation, répondre à chacun des griefs soulevés par les parties. Mais l'arrêt qui décide, par application des actes administratifs produits au procès, que l'assiette d'un chemin vicinal est établie sur le terrain litigieux, motive implicitement, mais suffisamment, le rejet des conclusions subsidiaires par lesquelles une des parties offre de prouver qu'il n'a jamais existé de chemin public sur ce terrain. — Cass., 19 avr. 1887, Epoux Jaugeac, [D. 87.1.420]

§ 2. *Compétence des tribunaux de l'ordre administratif.*

**190.** — Nous venons de rechercher quelle est la sphère d'action du pouvoir judiciaire; examinons maintenant quelle est celle de l'autorité administrative. On a souvent prétendu que l'autorité administrative était seule compétente pour décider si un chemin litigieux était privé ou public; certains arrêts ont paru affirmer ce principe. — Cons. d'Ét., 7 oct. 1807, Matte, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 nov. 1807, Roger, [S. chr., P. adm. chr.]; — 17 août 1836, Taitot, [S. 37.2.58, P. adm. chr.]

**191.** — Ainsi formulée, la proposition ne serait pas exacte, les questions de propriété ressortissant toutes aux tribunaux civils. Ce qui est incontestablement de la compétence de l'autorité administrative, c'est de reconnaître si le chemin a été, ou non, classé et, au cas où le classement serait contesté, de se prononcer sur la légalité du classement. — Cons. d'Ét., 24 mars 1868, Merchot, [S. 69.2.94, P. adm. chr.]

**192.** — Mais, ainsi que nous l'avons vu, le classement ne suffit pas pour déterminer le caractère de publicité du chemin. Aussi la déclaration de l'autorité administrative sur ce point n'entraînerait-elle pas nécessairement la publicité du chemin, puisque la présomption résultant d'un classement, même régulièrement constaté, peut être combattue par la preuve contraire (V. *suprà*, n. 31 et s.). En fait, cependant, elle aura, dans la plupart des cas, une influence capitale en permettant d'écarter, par l'exception d'imprescriptibilité tirée de la domanialité publique du chemin classé, les prétentions particulières fondées sur la prescription.

**193.** — Et c'est en ce sens que doivent être interprétés les différents arrêts (V. *infrà*, v^is^ *Chemins ruraux* et *Chemins vicinaux*), qui ont déclaré en substance que les arrêtés de classement pris par les préfets ne font pas obstacle à la compétence des juges civils pour prononcer sur la propriété ou la possession d'un chemin réclamée exclusivement par un particulier. — Cass., 13 déc. 1864, Aubier, [S. 65.1.19, D. 65.1.16]; — 27 févr. 1862, Massé, [S. 65.1.125, P. adm. chr.]; — 24 janv. 1865, Kiggen, [S. 68.1.123, P. 65.275, D. 65.1.310]; — 23 nov. 1865, Vivenot, [P. adm. chr., D. 66.3.85] — Cons. d'Ét., 1er févr. 1866, Baudry, [P. adm. chr., [S. 67.2.93]; — 12 janv. 1870, Evain, [S. 71.2.126, P. adm. chr.]

**194.** — D'autre part, les différents actes par lesquels l'administration prescrit ou refuse de prescrire des modifications dans l'état d'un chemin public (élargissement, redressement, etc.), sont des actes d'administration pure, non susceptibles de recours contentieux, les particuliers qui se prétendent lésés restant d'ailleurs libres de réclamer une indemnité devant les tribunaux compétents. — Cons. d'Ét., 25 mars 1852, Mathieu, [S. 52.2.374, P. adm. chr.]

**195.** — Lorsque la question n'est pas de savoir si le chemin est ou non public, mais qu'il s'agit seulement de déterminer la consistance de ce chemin reconnu public de l'avis de tous, la compétence de l'autorité administrative, seule chargée d'assurer l'intégrité du domaine public, ne peut être mise en doute. On se trouve là sous l'empire des principes généraux qui dominent la matière des délimitations, et dont l'affirmation se trouve dans les arrêts du tribunal des conflits des 11 janv. 1873 et 1er mars 1873. Les déclarations de l'autorité administrative doivent être considérées comme ne pouvant être contredites ou infirmées par les décisions du pouvoir judiciaire, et dès là qu'elles n'encourent pas la censure du Conseil d'État comme entachées d'excès de pouvoir, elles doivent être respectées. Mais les tribunaux civils, seuls fondés à connaître des questions de propriété, ont le droit d'apprécier si les prétentions des riverains sont justifiées et de leur faire allouer une indemnité, au cas où ils sont reconnus avoir été dépossédés de leurs biens. — Trib. confl., 11 janv. 1873, de Pâris-Labrosse, [S. 73.2.25, P. adm. chr., D. 73.3.65]; — 1er mars 1873, Guillié, [S. 74.2.61, P. adm. chr., D. 73.3.65-70] — Ajoutons qu'en matière de chemins vicinaux, la loi du 21 mai 1836 a reconnu aux actes de l'autorité administrative un effet *attributif* et non pas seulement *recognitif*.

**196.** — Jugé, en ce sens, que l'arrêt qui, en ordonnant la restitution à une commune du sol d'une voie publique usurpé par un voisin, fixe à deux mètres la largeur du terrain restituable, n'a pour effet que de déterminer l'étendue de la propriété litigieuse et non, en empiétant sur les attributions de l'autorité administrative, de déterminer la largeur du chemin. — Cass., 9 avr. 1862, Dassier, [S. 62.1.465, P. 63.27, D. 62.1.290] — Dans le même sens, Cass., 23 juill. 1839, de Chazournes, [S. 39.1.858, P. 39.2.411]

**197.** — Mais si les tribunaux ordinaires ne peuvent opérer d'eux-mêmes la délimitation d'une voie publique communale, rien ne les empêche, conformément au principe ci-dessus rappelé, de faire découler cette délimitation d'actes administratifs clairs, non ambigus et dont l'application ne nécessite pas une interprétation préalable. — Cass., 8 nov. 1876, Lagrandville, [S. 77.1.100, P. 77.248]

**198.** — Quant aux règles de la délimitation des chemins publics, V. *suprà*, v° *Alignement*, et *infrà*, v^is^ *Chemin rural*, *Chemin vicinal*, *Domaine*, *Route*.

**199.** — Les tribunaux ordinaires sont tout à fait incompétents pour ordonner, d'une part, la suppression d'ouvrages publics; d'autre part, l'exécution de travaux publics, alors même que l'une ou l'autre de ces mesures serait reconnue nécessaire pour la sauvegarde de la propriété privée. — Limoges, 19 janv. 1860, Commune de Planzat, [S. 60.2.263, P. 61.58]

**200.** — Jugé, dans le même sens, que les tribunaux sont incompétents pour ordonner la suspension des opérations auxquelles se livre un géomètre délégué par l'administration, dans le but de fixer l'emplacement d'un chemin public dans une commune. — Cons. d'Ét., 19 oct. 1825, Berthelot, [S. chr., P. adm. chr.]

§ 3. *Actions possessoires.*

**201.** — Dans les débats auxquels peut donner lieu la propriété d'un chemin revendiqué par une commune et par un particulier,

à quelle autorité appartient le pouvoir de statuer sur le maintien en possession? Depuis longtemps la jurisprudence avait admis que, lorsqu'un passage ou chemin public vient à être contesté aux habitants d'une commune, l'autorité administrative a le droit de conserver à ceux-ci la jouissance provisoire jusqu'à décision des tribunaux sur la question de propriété.

**202.** — Et l'on peut citer à l'appui de cette manière de voir non seulement de nombreux arrêts, mais l'opinion de plusieurs auteurs. — Cons. d'Et., 24 mars 1809, Prousteau, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 avr. 1810, Dupuis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 mai 1810, Guyaut, [S. chr., P. adm. chr.]; — 29 sept. 1810, Duchaume, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 mai 1811, Milhet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 août 1811, Robin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 13 janv. 1813, de Beau-Fleury, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 juill. 1821, Peterinck, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 févr. 1825, Presson, [P. adm. chr.] — *Sic*, Delaleau, *Exprop. pour util. publ.*, t. 1, n. 170 et 171; Garnier, *Act. possess.*, n. 273; Proudhon, *Dom. publ.*, t. 2, n. 564; Serrigny, *Comp. adm.*, t. 2, n. 694 et 724.

**203.** — Il avait été décidé, dans le même ordre d'idées, qu'en présence d'un arrêté préfectoral maintenant provisoirement le public en possession d'un passage contesté, jusqu'à décision des tribunaux sur la question de propriété, le juge de paix devait s'abstenir de prononcer sur le possessoire et renvoyer les parties à se pourvoir devant l'autorité administrative contre l'arrêté du prefet. — Cons. d'Et., 18 juill. 1821, précité.

**204.** — Quelques doutes furent pourtant émis sur la portée des droits de l'autorité administrative. Bien que la jurisprudence semblât l'admettre (Cons. d'Et., 11 avr. 1810, précité), on se demandait si le droit d'accorder le maintien provisoire était bien justifié quand le débat n'avait lieu qu'entre particuliers, la commune n'intervenant pas dans l'affaire. On s'était ensuite trouvé amené à examiner si, même quand l'intérêt général était en cause, il n'y avait pas à tenir compte des circonstances de fait, du plus ou moins d'utilité du chemin réclamé, du dommage plus ou moins grand, de la bonne foi des parties. — Cons. d'Et., 27 mai 1816, Lantin, [S. chr., P. adm. chr.]

**205.** — La question reçoit aujourd'hui une solution plus facile. D'une part, il est admis que les communes exercent leur possession sur les choses à l'usage de tous par les actes de jouissance qu'y pratiquent les individus, lorsque ces actes sont conformes à la destination publique des choses ainsi possédées; il s'ensuit que les communes peuvent obtenir le bénéfice des actions possessoires. — Cass., 20 mai 1889, Etienne, [S. 91.1.511, P. 91.1.1257, D. 90.1.247]

**206.** — D'autre part, l'action possessoire est également ouverte au particulier à l'effet d'être maintenu dans la jouissance d'un chemin revendiqué comme chemin public par la commune.

**207.** — Le classement du chemin litigieux parmi les chemins vicinaux s'opposerait, il est vrai, à ce que le tribunal accueillît l'action possessoire qui tendrait en définitive à priver la collectivité d'une voie officiellement affectée à l'usage de tous. — Cass., 29 déc. 1879, Roux, [S. 80.1.461, P. 80.1155, D. 80.1.376] — Mais, en dehors de tout classement, la simple allégation qu'un chemin est public, ne suffirait pas pour déterminer le dessaisissement de la juridiction civile, ou même le sursis. Il se peut, en effet, qu'en l'absence de tout acte administratif appuyant cette allégation, la question préjudicielle soit tranchée sans qu'il en résulte un conflit entre l'autorité judiciaire et l'autorité administrative. — Cass., 26 mars 1872, Commune de Saint-Lager, [S. 72.1.372, P. 72.993, D. 72.1.402]; — 10 nov. 1875, Commune de Saint-Lager, [S. 76.1.78, P. 76.162]

**208.** — C'est donc à bon droit que la Cour de cassation a déclaré qu'il n'y avait pas lieu à sursis pour le tribunal saisi d'une complainte formée par un particulier à l'effet d'être maintenu dans la possession exclusive d'un chemin, nonobstant l'existence d'un arrêté municipal prescrivant l'enlèvement des barrières établies par lui sur ce chemin, et encore bien que la commune alléguât que ce chemin était vicinal. — Cass., 26 juill. 1881, Gaildraud, [S. 82.1.153, P. 82.1.366, D. 81.2.452]

**209.** — Vainement arguait-on de ce que le trouble apporté à la jouissance du particulier n'était que l'exécution d'un acte de l'autorité municipale; cette circonstance n'avait pu modifier le caractère du chemin et enlever au particulier le bénéfice de la possession utile qu'il avait exercée. — Même arrêt. — V. aussi Cass., 4 nov. 1846, Commune de Porbrail, [S. 48.1.309, P. 48.1.507, D. 48.1.54]; — 7 juin 1848, Commune de Gorges, [S. 48.1.569, P. 48.2.601, D. 48.1.121]

**210.** — Dans tous les cas, il est nécessaire que la réclamation suscite un débat sur la possession; autrement, l'action possessoire ne serait pas recevable. C'est ce qui a été jugé dans un cas où on avait allégué un dommage causé par l'exécution de travaux sur un chemin public. — Cass., 2 juill. 1877, Delhomel, [S. 78.1.37, P. 78.58, D. 77.1.485] — V., dans le même sens, Cass., 29 mars 1858, Trouille, [P. 58.572, D. 58.1.217]; — 1er févr. 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 64.1.353, P. 64.571, D. 64.1.91]

**211.** — Jugé, au contraire, que le fait de clôturer arbitrairement un chemin par une barrière donne ouverture à l'action possessoire. — Cass., 14 mars 1876, Jacquemin, [S. 76.1.266, P. 76.635, D. 78.1.68]

**212.** — Mais il n'en serait pas de même d'un empiètement pratiqué sur un autre fonds que celui du plaignant. Ainsi jugé au cas où le chemin avait été détruit et clôturé à l'extrémité opposée de la propriété du plaignant, sur le fonds de celui à qui le trouble était reproché. — Cass., 5 mars 1828, Robart, [S. et P. chr.]; — 28 oct. 1885, Bernardi, [S. 86.1.199, P. 86.1.492, D. 86.1.309] — V. aussi Cass., 6 déc. 1854, Seller, [S. 56.1.208, P. 56.1.447, D. 55.1.23] — Aubry et Rau, *Droit civil*, 4e édit., t. 2, § 189, p. 166 et 167, texte et notes; Pardessus, *Servit.*, t. 2, n. 328.

**213.** — Nous avons déjà vu (*suprà*, n. 34) que, sous l'empire de la loi du 20 août 1881, les arrêtés de reconnaissance pris à l'égard des chemins ruraux par la commission départementale doivent être considérés comme un trouble apporté à la jouissance du particulier qui revendique la propriété du chemin litigieux; l'action possessoire est donc, en pareil cas, ouverte au propriétaire. — Cass., 15 avr. 1890, Duchesne-Fournet, [S. 91.1.125, P. 91.1.289, D. 90.1.442]

**214.** — La décision au possessoire qui déclare un particulier en possession de fossés bordant un chemin public ne fait pas obstacle à ce que la commune contre laquelle la décision a été rendue se fonde, pour établir au pétitoire que les mêmes fossés sont sa propriété, sur ce qu'ils sont les accessoires du chemin public dont ils dépendent. La preuve de la propriété doit être alors considérée comme faite à l'aide d'un véritable titre et non pas d'une simple présomption. — Cass., 22 août 1866, Arrosants d'Orgon, [S. 67.1.167, P. 67.390, D. 67.1.346]

**215.** — On n'hésite pas à reconnaître que le riverain peut, lorsqu'il est troublé dans sa possession, intenter individuellement l'action en complainte, sans être tenu d'emprunter l'action de la commune dans les termes de l'art. 123, L. 5 avr. 1884. Ce principe doit toutefois être entendu avec les tempéraments qui ont été indiqués plus haut (*suprà*, n. 164 et s.). — Cass., 5 janv. 1869, Simard, [S. 69.1.168, P. 69.408, D. 69.1.12]

## CHAPITRE V.

### RÉPRESSION DES CONTRAVENTIONS.

**216.** — A quelle juridiction sont déférées les infractions aux lois et règlements relatifs à la police et à la conservation des chemins publics, seules infractions dont nous ayons à nous occuper ici? Une distinction doit être faite à cet égard.

**217.** — S'agit-il à la fois de chemins dépendant de la grande voirie et d'actes de nature à porter atteinte à la liberté de la circulation et à l'intégrité du domaine public, le conseil de préfecture est seul compétent. C'est donc à ce tribunal administratif que doivent être déférées toutes les contraventions dont la nature a été ci-dessus définie et qui sont commises sur les routes nationales et sur les routes départementales; nous ajouterons sur les chemins de halage. Les textes applicables varient suivant les cas; on peut citer notamment les arrêts du conseil du 3 mai 1720 sur la largeur et la plantation des routes, du 17 juin 1721 sur les alignements, du 4 août 1731 sur la conservation du pavage et des matériaux des routes, de 1759 défendant le pacage des bestiaux, la loi du 29 flor. an X, etc. — V. à ce sujet, *suprà*, v° *Alignement*, et *infrà*, vis *Chemin de halage*, *Routes*.

**218.** — Sur les autres chemins publics, les contraventions sont réprimées par application de l'art. 479, §§ 4, 11, 12, C. pén., qui vise les trois cas suivants : obstruction du chemin public; dégradation du chemin; enlèvement de terres.

**219.** — Ces faits, qui constituaient autrefois des délits justiciables du tribunal correctionnel, ont été rangés par la loi du 28 avr. 1832 parmi les contraventions de simple police; c'est donc au juge de paix qu'il appartient maintenant d'en connaître.

**220.** — On s'est demandé tout d'abord s'il y avait lieu, au point de vue répressif, de distinguer les *chemins publics* qui conduisent d'une localité à une autre des *voies publiques* qui s'entendent plus particulièrement des rues, places et carrefours des villes et villages. Au point de vue spécial de l'application de l'art. 479, C. pén., la jurisprudence, après quelques hésitations (qui se sont manifestées antérieurement à la loi du 28 avr. 1832), a décidé que l'art. 479 visait aussi bien les voies intérieures des communes que les voies de communication des communes entre elles. — Cass., 17 nov. 1838, Beaussier, [P. 39.1.323]; — 26 avr. 1867, Andrieu, [S. 68.1.90, P. 68.183, D. 67.1.410]; — 18 janv. 1890, Le Guen et autres, [D. 90.1.287] — *Contrà*, Cass., 11 brum. an VIII, Lecat, [S. et P. chr.]; — 3 frim. an XIII, Brûlé, [S. et P. chr.]; — 20 juill. 1809, Mercier, [S. et P. chr.]; — 2 mai 1811, Cluzel, [S. et P. chr.]; — 7 mars 1822, Haudard, [S. et P. chr.]; — 15 févr. 1828, d'Aoust, [S. et P. chr.]; — 2 août 1828, Durand, [S. et P. chr.] — Bioche, *Dictionn. des juges de paix*, v° *Enlèvement de gazon*, n. 2.

**221.** — Par contre, on ne saurait considérer comme un chemin, au sens de l'art. 479, C. pén., une voie de communication dont l'assiette et les dépendances n'appartiennent pas au domaine public communal et sur laquelle existe simplement une servitude de passage au profit des habitants de la commune. — En d'autres termes, ne doit être entendu, au point de vue qui nous occupe, comme chemin public que celui qui, livré au public, appartient à la commune, et non tout chemin sur lequel circule le public. — Cass., 7 juill. 1888, Sarrazin et Herbelin, [S. 89.1.396, P. 89.1.954, et les observations de M. le conseiller rapporteur de Larouverade] — *Sic*, Pardessus, *Servit.*, t. 2, n. 216; Foucart, *Dr. adm.*, t. 3, n. 1345.

**222.** — C'est une opinion consacrée par la doctrine et la jurisprudence qu'en l'absence de tout document administratif attribuant un caractère public à la voie sur laquelle une contravention a été commise, il appartient au juge de police de rechercher et de déclarer en fait si la voie est publique ou privée. — Cass., 4 déc. 1857, Collier, [S. 58.1.322, P. 58.943, D. 58.1.94]; — 5 août 1880, Demeure et Leclercq, [S. 81.1.392, P. 81.926]; — 18 janv. 1890, précité; — 30 juill. 1891, [J. *La Loi*, 8 avr. 1891]

**223.** — Et il en est ainsi, *à fortiori*, dans tous les cas où la publicité du chemin est constitutive de la contravention commise. — Cass., 15 oct. 1852, Tourneyre, [S. 53.1.317, P. 53.2.150] — V. dans le même sens, Cass., 4 janv. 1828, Rémond, [S. et P. chr.]

**224.** — Toutefois, la compétence du juge de police ne s'étend pas aux constatations qui ont pour objet de reconnaître le caractère que présentait la voie litigieuse dans le passé. C'est ce qui a été décidé dans un cas où il était simplement prétendu que la voie avait cessé d'être publique au jour de la contravention poursuivie. — Cass., 27 déc. 1856, Maillart, [S. 57.1.311, P. 58.128, D. 57.1.96]

**225.** — Elle ne va pas non plus jusqu'à permettre au juge de police d'interpréter un acte administratif. Ainsi, celui-ci, saisi d'une contravention à un arrêté du maire qui ordonnait à un particulier d'enlever des tuyaux de conduite placés par lui sous un ancien chemin vicinal, doit surseoir à statuer, lorsque le prévenu dénie la publicité du chemin en excipant d'un arrêté de déclassement, et que le ministère public soutient, au contraire, que le déclassement ne faisait pas obstacle au maintien de ce chemin comme chemin rural. — Cass., 6 août 1892, Jacquot, [S. et P. 92.1.480]

**226.** — En présence de la contestation sérieuse élevée sur le sens et la portée de l'arrêté de déclassement, le juge de police ne peut, interprétant cet arrêté, décider que ledit arrêté a eu pour effet d'enlever au chemin d'une manière absolue son caractère public, déclarer, par suite, l'arrêté du maire illégal, et renvoyer en conséquence le prévenu de la poursuite; en se livrant à l'interprétation de l'arrêté de déclassement, au lieu de surseoir jusqu'à ce qu'elle ait été faite par l'autorité administrative, le juge de répression méconnaît le principe de la séparation des pouvoirs. — Même arrêt.

**227.** — Mais le juge de police est compétent pour décider si le terrain sur lequel la contravention a été commise fait, ou non, partie du chemin. — Cass., 3 janv. 1879, Thureau, [S. 79.1.486, P. 79.1244]

**228.** — Et le prévenu est, à bon droit, relaxé de la poursuite lorsqu'il est reconnu et déclaré par le juge de police, après enquête, que le terrain en question ne faisait pas partie du chemin. — Même arrêt.

**229.** — Quant à la question de savoir dans quelle catégorie des chemins publics doit être rangée la voie litigieuse, il appartient au juge de police de le décider, d'après les plans et autres documents qui lui sont soumis, étant admis, bien entendu, conformément aux principes généraux, que le prononcé de la sentence ne nécessite que l'application, et non l'interprétation des actes administratifs.

**230.** — Ainsi, la compétence du juge de paix ayant été déclinée par un prévenu sous prétexte que le terrain sur lequel les constructions incriminées avaient été élevées faisait partie d'une route nationale et que par suite le conseil de préfecture était seul compétent, la Cour de cassation annula, comme insuffisamment motivée, la décision du juge de paix qui condamnait le prévenu en se bornant à déclarer que celui-ci n'avait pas prouvé que le terrain fît partie d'une route nationale. — Cass., 17 juin 1881, Estrade, [S. 83.1.440, P. 83.1.1089]

**231.** — Que doit-on décider dans le cas où le prévenu, se retranchant derrière la maxime *Feci, sed jure feci*, soulève une question préjudicielle en se prétendant propriétaire du chemin? Il faut distinguer. Si l'exception n'est pas basée sur un titre ou sur des faits de possession de nature à enlever à l'objet de la poursuite le caractère de contravention, la jurisprudence reconnaît que le juge de police n'est pas obligé de surseoir à statuer jusqu'à ce que la question de propriété ait été tranchée.

**232.** — C'est ainsi qu'il a été reconnu que le fait d'opérer la clôture d'un chemin ou d'une impasse ouverte à la circulation publique, constitue une contravention punissable, alors même que le prévenu prétendrait à la propriété de ce chemin ou impasse. La répression de cette contravention étant indépendante de la question de propriété, il n'y a pas lieu pour le tribunal de police à surseoir jusqu'au jugement de la question. — Cass., 25 févr. 1858, Fidelin, [S. 58.1.324, P. 58.944]

**233.** — Et nous croyons que le juge de police peut également prescrire, si cela est nécessaire, le rétablissement des lieux en l'état primitif. — Carnot, *Dr. pén.*, t. 1, p. 76, obs. 22. — *Contrà*, Cass., 19 févr. 1808, Lefèvre, [S. et P. chr.]

**234.** — L'exception préjudicielle de propriété concernant un sentier d'exploitation peut, au contraire, être à bon droit soulevée devant le juge de police et doit entraîner le sursis à toute condamnation, sans qu'il appartienne au juge de paix de résoudre cette question, lorsqu'elle paraît fondée et est de nature à relever le prétendu contrevenant de toute condamnation. — Cass., 19 févr. 1808, précité; — 30 juill. 1891, Moreau, [J. *La Loi*, 8 août 91] — *Sic*, Naudier, n. 150. — V. aussi Cass., 7 déc. 1892, Ve Michel.

**235.** — Lorsque, pour se soustraire à l'application des dispositions de l'art. 479, § 11, C. pén., un particulier, prévenu d'usurpation sur un chemin public, excipe de son droit de propriété sur ledit chemin, l'intervention de la commune au procès ne dispense nullement le particulier de l'obligation de fournir la preuve du droit par lui prétendu. — Cass., 22 juill. 1882, Fourcroy, [D. 83.1.182]

**236.** — On retrouve ici les règles générales applicables en matière de contravention. Ainsi le contrevenant ne peut exciper de sa bonne foi ni de l'usage, l'existence du fait incriminé suffisant à constituer la contravention. — Cass., 3 août 1849, Lourdelle, [P. 51.2.168, D. 49.5.108]; — 2 août 1862, Esseline, [S. 64.1.102, P. 64.593, D. 63.1.387]; — 17 août 1865, Lallemand, [S. 66.1.183, P. 66.447, D. 66.1.43]; — 27 juill. 1878, Lansalot, [S. 79.1.287, P. 79.687, D. 78.1.441]

**237.** — ... Ni du caractère plus ou moins inoffensif du fait reproché. — Cass., 17 janv. 1845, Roche, [P. 48.2.317, D. 45.4.546]; — 18 mars 1848, Barreau, [P. 48.2.368, D. 48.5.777]; — 10 nov. 1870, Thiron, [S. 72.1.90, P. 72.182, D. 71.1.128]; — 27 juill. 1878, précité. — *Sic*, Chauveau et Hélie, *Théorie du Code pénal*, t. 6, n. 2583.

**238.** — Sur un cours d'eau navigable, l'administration se trouverait armée par les dispositions de l'arrêt du conseil de 1776. C'est ainsi qu'il a été jugé que l'enlèvement ne doit pas nécessairement être frauduleux pour être punissable; il suffit qu'il

soit manifeste; ainsi jugé dans le cas où l'enlèvement avait porté sur des terres provenant de la râclure des accotements d'un chemin et mises en tas par le cantonnier. — Cass., 10 janv. 1863, Laporte, [S. 63.1.406, P. 63.1090, D. 63.1.269]

**239.** — Et la contravention est punissable, alors même qu'il serait allégué que l'enlèvement de gazons ou de terres a plutôt amélioré que dégradé la voie publique.

**240.** — ... Ou que la terre enlevée aurait été remplacée par des pierres à l'avantage de la viabilité. — Cass., 17 août 1865, précité.

**241.** — On ne pourrait assimiler à l'enlèvement puni par l'art. 479, § 12, le simple déplacement de terres dont aucune parcelle n'aurait été distraite par le contrevenant et qui auraient été simplement transportées d'un point du chemin à l'autre.

**242.** — Mais il en serait différemment si le déplacement des terres avait occasionné des excavations dans le sol du chemin. — Cass., 26 avr. 1867, précité.

**243.** — Si l'excuse tirée de la bonne foi ne saurait effacer la contravention, l'excuse tirée de la force majeure nous paraît, au contraire, devoir être admise, et il en serait ainsi, selon nous, si l'enlèvement de terres avait eu pour but de dégager l'entrée obstruée d'une propriété. — Cass., 26 avr. 1867, Andrieu, [S. 68.1.90, P. 68.183, D. 67.1.410]

**244.** — Dans un ordre d'idées analogue, il a été décidé que le fait, par un propriétaire enclavé, d'avoir établi sur les terrains communaux un chemin lui permettant d'accéder à la route, ne peut être considéré comme une contravention analogue à la destruction ou à la dégradation de chemins publics. — Cass., 21 janv. 1882, Salvino, [D. 83.1.154] — *Sic*, Blanche, *Etudes sur le Code pénal*, t. 7, n. 504.

**245.** — D'autre part, la matérialité même du fait délictueux est indispensable; la volonté de commettre ce fait ne saurait suffire pour créer la contravention. Est nul, par suite, le jugement qui, sans constater aucun fait matériel à la charge d'un particulier, le déclare néanmoins coupable de la contravention d'anticipation en se fondant exclusivement sur la réclamation qu'il avait fondée au possessoire et dans laquelle il avait été déclaré mal fondé. — Cass., 24 déc. 1880, Fontaine, [S. 82.1.487, P. 82.1.1198, D. 81.1.280]

**246.** — A peine est-il besoin de faire remarquer qu'il est indispensable que la contravention ait été commise sur un chemin proprement dit, c'est-à-dire sur un terrain affecté à la circulation.

**247.** — Ainsi, les peines que la loi prononce contre ceux qui dégradent les voies publiques ne sont pas applicables aux dégradations commises sur un terrain communal.

**248.** — De même, le lit d'un cours d'eau ne pouvant être considéré comme chemin public, les constructions élevées sur les bords d'un ruisseau ne constituent pas une usurpation de la voie publique tombant sous l'application de l'art. 479, C. pén. — Cass., 3 avr. 1856, Huberson, [S. 56.1.556, P. 56.2.384, D. 56.1.222]

**249.** — Ont été considérées comme des contraventions tombant sous l'application des dispositions pénales de l'art. 479, § 11, C. pén., le fait d'avoir creusé plus profondément une excavation existant sur un chemin rural et d'avoir ensuite disposé tout autour, en forme de talus, les terres retirées afin de conserver de l'eau dans le bassin pour abreuver le bétail. — Cass., 27 juill. 1878, Lansalot, [S. 79.1.287, P. 79.687, D. 78.1.441]

**250.** — ... La construction d'un aqueduc souterrain. — Cass., 17 janv. 1845, Roche, [P. 48.2.317, D. 45.4.546]; — 10 nov. 1870, Thiron, [S. 72.1.90, P. 72.182, D. 71.1.128]

... Alors même que le contrevenant se prétendait en possession du droit de recevoir sur son fonds les eaux courantes traversant le chemin. — Cass., 10 nov. 1870, précité. — V. aussi Cass., 5 juin 1856, Delort, [S. 56.1.921, P. 57.539, D. 56.1.309] — *Sic*, Chauveau et Hélie, *Théorie du Code pénal*, t. 6, n. 2583.

**251.** — Le fait d'avoir laissé des arbres étendre leurs branches sur la voie publique ne constitue aucune contravention, sauf le cas où la liberté du passage en serait gênée et où l'extension de ces branches pourrait être considérée comme une usurpation sur sa largeur. — Cass., 24 oct. 1823, Piquot, [S. et P. chr.]

**252.** — Mais il pourrait y avoir lieu à poursuite s'il avait été pris un arrêté municipal prescrivant l'élagage des arbres. — V. *infrà*, v° *Elagage*.

## CHAPITRE VI.

### CESSATION DE LA PUBLICITÉ DU CHEMIN.

**253.** — La perte du caractère de publicité est, dans la grande majorité des cas, la conséquence du déclassement du chemin. Ce déclassement est opéré, le cas échéant, suivant les principes généraux, par les mêmes autorités et dans les mêmes formes que le classement. On s'est demandé cependant s'il est nécessaire que le déclassement soit officiellement prononcé et s'il ne peut s'induire d'un ensemble de faits, indépendamment de toute mesure administrative. Bien que cette question doive être examinée plus en détail *infrà*, v° *Chemin vicinal*, nous croyons devoir rappeler que les auteurs et la jurisprudence admettent que le déclassement peut résulter d'un ensemble de faits établissant d'une façon manifeste et pertinente l'intention dans laquelle l'administration était de se désintéresser du chemin.

**254.** — Cette intention devra toutefois ressortir avec une grande netteté des circonstances invoquées; l'imprescriptibilité du domaine public permettrait d'écarter toute revendication particulière uniquement fondée sur la prescription. — Cass., 24 avr. 1855, Gorsse, [S. 56.1.443, P. 57.186, D. 55.1.206] — *Sic*, Proudhon, *Dom. publ*, t. 1, n. 218, 227 et s.; Duranton, t. 21, n. 176; Troplong, *Prescript*, t. 1, n. 163; Garnier, *Des chemins*, p. 22; Vazeille, *Prescript.*, t. 1, n. 89 et s. — V. toutefois, Cormenin, *Dr. adm.*, 5e édit., t. 1, p. 288; Robin, *Chemins vicinaux*, p. 46; Hennequin, *Journ. des cons. mun.*, t. 2, p. 68; Marcadé, sur l'art. 2226, n. 4; Isambert, *Voirie*, n. 74.

**255.** — Et l'appréciation de ces circonstances appartient exclusivement aux juges du fond. — Même arrêt.

**256.** — Dès qu'ils cessent d'être publics, les chemins publics deviennent prescriptibles. — Même arrêt. — V. aussi Cass., 25 janv. 1843, Commune de Bois-Guillaume, [S. 43.1.244, P. 43.1.524, D. 43.1.55]; — 18 mars 1845, Commune de Valdahon, [S. 45.1.572, P. 45.298, D. 45.1.243]

**257.** — Mais, nous le répétons, il faut que l'abandon résulte de faits nombreux, persévérants, attestant une abstention prolongée. — Cass., 24 avr. 1855, précité (motifs).

**258.** — En exigeant que les faits soient persévérants, la jurisprudence résumée par l'arrêt du 24 avr. 1855 nous paraît indiquer que l'abandon du chemin par le public doit s'être prolongé pendant un certain temps, dépendant des circonstances, avant que la prescription puisse commencer à courir. — Troplong, *Prescript.*, t. 1, n. 163. — *Contrà*, Garnier, *Des chemins*, p. 325; Vazeille, *Prescript.*, n. 92; Marcadé, sur les art. 2226-2227 (ce dernier auteur exige, toutefois, pour que la prescription puisse commencer à courir, le déclassement préalable du chemin).

**259.** — La règle précédente est d'ailleurs applicable aux terrains abandonnés sur une portion de la longueur ou de la largeur des chemins aussi bien qu'aux chemins abandonnés tout entiers. — Cass., 27 nov. 1861, Fraix, [S. 62.1.170, P. 62.463, D. 62.1.34]

**260.** — C'est en s'appuyant sur le même principe qu'il a été jugé que les chemins, non classés comme vicinaux depuis la promulgation de la loi de 1836, avaient cessé d'être publics et étaient devenus susceptibles de prescription. — Cass., 24 juin 1856, Commune de Brie-Comte-Robert, [P. 58.613, D. 57.1.91]

**261.** — Mais cet arrêt est critiquable en ce qu'il fait dépendre la publicité du chemin du classement ce qui, nous l'avons vu, n'est pas une raison déterminante. — V. *suprà*, n. 31.

**262.** — Examinons maintenant la situation faite aux particuliers par la suppression du chemin public le long duquel leurs propriétés étaient établies. C'est un principe aujourd'hui incontesté que le riverain d'un chemin tire de sa situation certains droits dont il ne peut être privé sans indemnité. Il y a, disent les auteurs, une sorte de quasi-contrat qui s'est établi entre les riverains et l'administration; non pas, il est vrai, une servitude, le domaine public auquel appartiennent la majeure partie des chemins ne pouvant souffrir de semblables démembrements, mais un droit *sui generis* sur la foi duquel les riverains se sont établis en bordure de la voie publique.

**263.** — Il en résulte que les droits d'accès et de vue dont jouissent les riverains d'un chemin public ne pourraient être supprimés sans indemnité. — Orléans, 5 mars 1869, Ricoïs, [S. 69.2.255, P. 69.1011, D. 69.2.217]

**264.** — Mais il n'en serait ainsi que s'il s'agissait d'un changement tel qu'il était présumable, d'après la commune intention des parties, que l'administration n'avait pas pris l'engagement de s'en abstenir et que, dès lors, les propriétaires riverains n'avaient pu s'y attendre. — Orléans, 30 juill. 1861, Saran, [S. 62.2.28, P. 62.482]

**265.** — Ainsi, il a été reconnu que l'administration pouvait, sans devoir de ce chef une indemnité aux riverains, modifier la largeur des chemins, les complanter, en augmenter les déclivités, modifier les conditions de circulation, par exemple en bouchant une des extrémités, l'autre issue restant d'ailleurs ouverte. — Cons. d'Et., 28 déc. 1849, [Leb. chr., 722]; — 2 mai 1866, [Leb. chr., 426]; — 4 juill. 1872, [Leb. chr., 429]; — 13 juin 1873, [Leb. chr., 559]; — 19 janv. 1883, [Leb. chr., 78] — V. aussi Cons. d'Et., 4 mai 1870, Hébert, [S. 72.2.87, P. adm. chr.]; — 23 juill. 1875, [Leb. chr., 742]; — 3 août 1877, [Leb. chr., 820]; — 14 mars 1879, [Leb. chr., 227]; — 9 août 1880, [Leb. chr., 789] — V. *infrà*, v° *Travaux publics*.

**266.** — L'autorité pourrait, d'ailleurs, se libérer envers les riverains en mettant à leur disposition une nouvelle voie répondant exactement aux besoins que l'ancienne était appelée à desservir. — Cass., 3 mai 1858, précité. — Cons. d'Et., 14 déc. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.2.305, P. adm. chr.] — V. *infrà*, v° *Domaine public*.

**267.** — D'autre part, l'indemnité, dont on trouve la justification dans la résiliation du quasi-contrat, représente la seule satisfaction que le particulier soit en droit de réclamer, et, sous réserve de la compensation ainsi donnée aux intérêts privés, l'autorité compétente peut, agissant dans les limites de ses attributions administratives et dès lors sans recours contentieux possible, supprimer un chemin public. — Cass., 5 juill. 1836, Aribert, [S. 36.1.600]; — 3 mai 1858, Jolliot, [S. 58.1.751, P. 59.683] — Bourges, 6 avr. 1829, Brière, [S. et P. chr.] — Cons. d'Et., 25 nov. 1852, Lherminez et autres, [S. 53.2.359] — V. en ce sens Demolombe, *Servitudes*, t. 2, n. 699; Toullier, t. 3, n. 480 et s.; Proudhon, *Domaine public*, t. 2, n. 369 et s.; Solon, *Servitudes*, n. 416 et 426; Coulon, *Quest. de droit*, t. 3, p. 56; Dufour, *Droit admin. appliqué*, t. 7, n. 312.

**268.** — Si le droit d'accès est reconnu aux riverains d'un chemin public par les art. 682 et 683, C. civ., si le droit de vue n'est pas, en pareil cas, soumis aux prescriptions des art. 678 et 679, le droit d'égout trouve une consécration explicite dans l'art. 681, C. civ., aux termes duquel tout propriétaire doit établir des toits de manière que les eaux s'écoulent sur son terrain ou *sur la voie publique*. Il n'y a point, d'ailleurs, à s'occuper de savoir si les eaux seraient amenées sur le chemin public par leur propre pente; l'administration ne peut, sans indemnité, soustraire le chemin à l'écoulement des eaux. — Cass., 30 nov. 1834, [D. 35.1.9] — Garnier, *Rég. des eaux*, t. 3, p. 680; Daviel, *Cours d'eau*, t. 3, p. 763; Demolombe, *Servit.*, t. 1, p. 21; Pardessus, *Servit.*, t. 1, n. 42.

**269.** — L'écoulement des eaux reste, néanmoins, soumis aux mesures de police que l'administration croit devoir prendre dans l'intérêt de la salubrité et de la viabilité (Circ. min. Trav. publ., 20 sept. 1858).

**270.** — Jugé, par application des mêmes principes, qu'en cas de constructions élevées par un particulier sur la limite du nouveau tracé d'un chemin public, en vertu de l'alignement régulier délivré par l'administration, les riverains qui se prétendent lésés par ces travaux ne peuvent en demander la suppression et sont seulement autorisés à réclamer une indemnité. — Cass., 16 mai 1877, Delaby, [S. 78.1.27, P. 78.43, D. 77.1.431]

**271.** — Nous ne faisons ici qu'indiquer ces questions, qui auront un commentaire plus étendu *infrà*, v[is] *Chemin vicinal*, *Routes*, *Travaux publics*, *Voirie*, etc.

## CHEMIN D'EXPLOITATION. — V. Chemin. — Chemin rural.

### Législation.

L. 20 août 1881, *relative au Code rural* (chemins et sentiers d'exploitation).

### Bibliographie.

V. *suprà*, v° *Chemin* et *infrà*, v° *Chemin rural*

V. aussi : Archambault et Senly, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chemin d'exploitation*. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chemin d'exploitation*. — Bost, *Encyclopédie des justices de paix et des tribunaux de simple police*, 1854, 2e édit., 2 vol. in-8°, v° *Chemin privé*. — Marc Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemin privé ou de desserte*.

*Le fait par le copropriétaire d'un chemin privé de se servir de ce chemin pour l'exploitation d'un champ que ce chemin n'était pas appelé d'abord à desservir, peut-il faire l'objet d'une action possessoire de la part d'un autre copropriétaire de ce chemin?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 158. — *Les habitants peuvent-ils, en l'absence de titres, et seulement par une possession immémoriale ou de trente ans, prescrire le droit de passer sur un sentier traversant une propriété particulière?* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 38. — *Lorsqu'un fossé rempli d'eau borde un sentier d'exploitation commun à plusieurs propriétaires, le maître de ce fossé peut-il empêcher les bestiaux des autres d'aller s'y abreuver? — D'un autre côté, ces derniers propriétaires ont-ils le droit de contraindre leur voisin à clore son fossé du côté du sentier afin de prévenir les accidents?* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 301. — *Un chemin d'exploitation étant impraticable, la personne qui passe avec chevaux et voitures sur une terre réparée ou ensemencée longeant ce chemin, commet-elle une contravention réprimée par l'art. 475, n. 10, C. pén., ou bien, dans ce cas, le tribunal de police doit-il relaxer le prévenu?* Corr. des just. de paix, année 1879, 2e série, t. 26, p. 268. — *Droit des riverains sur les chemins de desserte ou d'exploitation de leurs fonds* (Domenget) : Rev. prat., t. 38, p. 345.

### Index alphabétique.

DIVISION.



---

## Section I.

### Régime des chemins d'exploitation.

**1.** — Les chemins d'exploitation sont, aux termes de la loi du 20 août 1881, ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers héritages, ou à leur exploitation.

**2.** — Ces chemins portent également le nom de sentiers ou sentes d'exploitation, de chemins de culture ou de desserte, de chemins de contrées. Dans les départements formés de l'ancienne Provence, on les appelle chemins voisinaux ou de quartier; dans l'ancienne Normandie, sentes pour le voisiné.

**3.** — Une règle générale a été, de longue date, affirmée par la jurisprudence. Cette règle, d'ailleurs en parfaite harmonie avec la doctrine et dans la grande majorité des cas avec la réalité des faits, a reçu une consécration définitive dans la loi du 20 août 1881 (art. 33). Nous voulons parler de la présomption qui fait supposer le chemin établi par une convention tacite des riverains, au moyen de l'abandon fait d'une parcelle de terrain par chaque propriétaire, dans un mutuel intérêt, pour le service de leurs fonds respectifs. — Cass., 12 déc. 1853, Pierron, [S. 55.1.742, P. 55.2.91, D. 54.1.346]; — 20 févr. 1866, Porre, [S. 66.1.193, P. 66.510, D. 66.1.384]; — 21 nov. 1866, Vuillemenot, [S. 68.1.216, P. 68.519, D. 67.1.263]; — 26 déc. 1871, Garnot, [S. 72.1.115, P. 72 271, D. 71.1.299]; — 5 janv. 1874, Commune de Maurem, [S. 75.1.27, P. 75.42, D. 74.1 391]; — 5 janv. 1875, Savin, [S. 75.1.159, P. 75.377, D. 77.1.483]; — 3 déc. 1878, Grillot, [D. 79.1.23]; — 18 août 1879, Pattier, [S. 80.1.464, P. 80.1160, D. 80.1 383]; — 2 mai 1888, Passaguay, [S. 88.1.381, P. 88.1.929, D. 88.1.275]; — 6 nov. 1888, Bournat, [S. 89.1.309, P. 89.1.756, D. 89.1.230] — Lyon, 5 janv. 1849, Godemard, [S. 50.2.166, P. 50.1 549, D. 50.2.207] — Agen, 4 mai 1853, Duffau, [S. 53.2.304, P 53.2.536, D. 54.2.694] — Poitiers, 15 mai 1856, Bitaudeau, [S. 56.2.517, P. 56.2.184, D. 56.5.426] — Bordeaux, 21 avr. 1873, Lemoine, [S. 73.2.204, P. 73.864] — Limoges, 20 mai 1885, Lepeytre, [D. 85.2.267]

**4.** — Formulée dans les termes restreints qui viennent d'être employés, cette présomption peut conduire à deux systèmes différents : on peut se demander, en effet, si c'est à titre de copropriété ou seulement de servitude réciproque que le droit de passage peut être revendiqué ou exercé par chacun des cointéressés. La jurisprudence a éprouvé, à cet égard, certaines hésitations. Tout d'abord, elle s'est prononcée en faveur de la seconde solution, d'après laquelle chaque riverain est présumé avoir conservé la propriété du terrain contigu à son fonds, sauf concession du droit de passage aux autres riverains, sous la condition d'un droit réciproque sur les portions du chemin qui ne le joignent pas. — Lyon, 5 janv. 1849, précité. — Bordeaux, 6 août 1873, Bonnet et Chaignon, [S. 74.2.51, P. 74.321, D. 74.2.234]

**5.** — Plus tard, un revirement s'est opéré et l'on a considéré le droit de copropriété des riverains comme mieux justifié. C'est dans ce sens qu'ont, jusqu'en 1881, été rendus presque tous les arrêts. — Cass., 12 déc 1853, précité; — 20 févr. 1866, précité; — 21 nov. 1866, précité; — 26 déc. 1871, précité; — 5 janv. 1874, précité; — 5 janv. 1875, précité; — 18 août 1879, précité. — Agen, 4 mai 1853, précité. — Poitiers, 15 mai 1856, précité. — Bordeaux, 21 avr. 1873, précité

**6.** — Mais la loi du 20 août 1881 est venue apporter au régime ainsi consacré d'importantes modifications. Aux termes de l'art. 33 de ladite loi, les chemins et sentiers d'exploitation sont, en l'absence de titres, présumés appartenir aux propriétaires riverains, chacun en droit soi; mais l'usage en est commun à tous les intéressés; ce qui revient à dire que chaque parcelle du chemin est simplement assujettie en faveur des fonds des autres riverains à un droit de passage. Et la jurisprudence a dû, par suite, en revenir au premier des deux systèmes ci-dessus exposés.

**7.** — Il a été jugé, en ce sens, que lorsqu'un chemin d'exploitation traverse une parcelle de terre, le propriétaire de cette parcelle est présumé, jusqu'à preuve contraire, propriétaire du sol du chemin dans la portion qui traverse son héritage et les autres riverains n'ont sur cette partie du chemin qu'un droit d'usage, qui constitue un simple droit de servitude réelle. — Cass., 2 mai 1888, Passaguay, [S. 88.1.381, P. 88.1.929] — Chambéry, 15 juill. 1890, Boëx, [S. et P. 92.2.218]

**8.** — De ce qu'il n'est dû par le propriétaire riverain qu'une servitude réelle, il suit que chacun des propriétaires peut se prévaloir de la disposition de l'art. 701, C. civ., qui permet au maître d'un fonds grevé de servitude de changer l'assignation primitive, s'il ne doit en résulter aucune aggravation pour les bénéficiaires de la servitude. Cette question, résolue par la négative au temps où la jurisprudence se prononçait en faveur de la copropriété des riverains (Cass., 15 févr. 1858, Letartre, [S. 58.1.347, P. 58.959, D. 58.1.125]; — 2 mai 1888, précité. — Paris, 15 mars 1856, Boucher, [S. 57.2.61, P. 56.2.426, D. 57.2.11]), doit être aujourd'hui tranchée dans le sens que nous indiquons. — V. également Lyon, 5 janv. 1849, précité. — Chambéry, 15 juill. 1890, précité. — *Sic*, Pardessus, *Servit*, t. 2, n. 217; Garnier, *Chemins*, p. 477; Curasson, *Compétence des juges de paix*, t. 2, p. 189.

**9.** — Le propriétaire peut même établir au-dessus du passage un hangar servant de fenil, pourvu que cette construction ne s'appuie pas sur le terrain affecté au passage, et qu'elle soit suffisamment élevée pour que la circulation n'en soit affectée en rien. — Chambéry, 15 juill. 1890, précité.

**10.** — Une seconde conséquence du principe posé est que l'usage du chemin d'exploitation étant considéré comme l'exercice d'une servitude, et cette servitude ayant un caractère discontinu, le droit de passage ne saurait être pour les ayants-droit la base d'une prescription acquisitive, qui ne serait valablement constituée que par titre.

**11.** — L'opinion contraire était naturellement suivie quand la jurisprudence admettait que les riverains exerçaient leur droit à titre de copropriétaires du sol du chemin et l'on décidait alors que les règles sur les servitudes discontinues n'étaient pas applicables aux chemins d'exploitation, sur lesquels on pouvait acquérir par prescription le droit de passage. — Cass., 12 déc. 1853, précité; — 20 févr. 1866, précité; — 21 nov. 1866, précité; — 26 déc. 1871, précité; — 5 janv. 1875, précité. — *A contrario*, 7 févr. 1883, Roullier, [S. 84.1.320, P. 84.1.795, D. 84.1.128] — Poitiers, 15 mai 1856, précité.

**12.** — Remarquons d'ailleurs que les conséquences du revirement opéré dans la jurisprudence par la loi du 20 août 1881 ne sont pas aussi graves, au point de vue qui nous occupe, que l'on pourrait le supposer. D'une part, en effet, la loi de 1881 n'établit, au profit du propriétaire riverain, qu'une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. D'autre part, rien n'empêche d'acquérir par prescription, non pas évidemment le droit de passage à titre de servitude, ce qui serait en effet contraire aux règles du droit civil, mais la propriété ou la copropriété du chemin. — Cass., 6 nov. 1888, Bournat, [S. 89.1.309, P. 89.1.756, D. 89.1.230]

**13.** — Et il a été jugé, en ce sens, que lorsqu'il était constaté en fait qu'une allée, séparant deux propriétés contiguës avait été fournie pour moitié par chacun des propriétaires voisins, qu'elle était nécessaire à l'exploitation et qu'elle existait depuis un temps immémorial, il pouvait être valablement décidé qu'elle serait maintenue pour l'exploitation des deux propriétés. — Cass., 7 févr. 1883, précité.

**14.** — Mais la présomption de l'art. 33, L. 20 août 1881, ne peut céder que devant une preuve contraire suffisante pour la faire tomber. Si donc l'un des propriétaires riverains revendique, pour échapper à une contravention de voirie, non plus la propriété de la portion du chemin située vis-à-vis son héritage, mais la propriété exclusive du chemin, il doit fournir la preuve de ses prétentions. — Cass., 7 déc. 1892, V<sup>e</sup> Michel.

**15.** — Le trouble apporté à la possession du chemin peut-il légitimer une action en complainte? L'affirmative s'imposait dans l'ancien système. — Cass., 29 nov. 1814, Antoine, [S. et P. chr.];

— 11 déc. 1827, Pagès, [S. et P. chr.]; — 19 nov. 1828, Moutier, [S. et P. chr.]; — 12 déc. 1853, précité. — Poitiers, 15 mai 1856, précité. — Encore fallait-il toutefois, conformément aux règles habituelles, que l'action tendît à la maintenue dans la possession du sol même et non pas seulement dans le droit de passer sur le chemin (C. civ., art. 691, 2229 et 2232; C. proc. civ., art. 23). — Cass., 25 juin 1860, Lhermet, [S. 60.1.728, P. 61.559, D. 60.1.284]; — 19 mars 1861, Nivet, [S. 61.1.447, P. 61.559]; — 2 juill. 1862, Gayraud, [S. 62.1.1040, P. 63.308, D. 62.1.355]; — 25 mars 1863, Lajeunie, [S. 63.1.315, P. 64.646, D. 63.1.415]

**16.** — Et il avait été jugé que le demandeur ayant allégué qu'il jouissait du chemin depuis une année au moins, et le défendeur, loin de contester ce fait, l'ayant implicitement reconnu en se bornant à soutenir que cette jouissance constituait seulement l'exercice d'une servitude de passage, le défendeur n'était plus fondé à se faire un moyen de cassation de ce que le jugement avait prononcé la maintenue sans s'expliquer sur le caractère annal de la possession. — Cass., 5 janv. 1874, Commune de Maurem, [S. 75.1.27, P. 75.42, D. 74.1.391]

**17.** — La même solution est-elle encore admissible sous le régime créé par la loi du 20 août 1881? La question n'est pas douteuse en ce qui concerne le trouble apporté à la possession de chacun des riverains sur le terrain situé au droit de son héritage puisqu'il en est présumé propriétaire, et nous verrons qu'elle est tranchée affirmativement même pour le propriétaire du fonds *terminus*. — V. *infrà*, n. 38.

**18.** — La présomption dont nous venons de parler n'est évidemment pas une présomption *juris et de jure;* aussi avons-nous reconnu que la preuve contraire peut lui être opposée. — Cass., 5 janv. 1874, précité; — 5 janv. 1875, Savin, [S. 75.1.159, P. 75.377, D. 77.1.483]; — 18 août 1879, Pattier, [S. 80.1.464, P. 80.1160, D. 80.1.883]; — 6 nov. 1889, Guiotat, [S. 90.1.413, P. 90.1.988, D. 91.1.389] — *Sic*, Féraud-Giraud, *Voies rurales*, t. 2, n. 596, p. 216. — Déjà, dans l'état de choses antérieur à la loi de 1881, ce principe avait été reconnu et affirmé à plusieurs reprises. — V. notamment Trib. La Rochelle, 21 août 1873, sous Cass., 9 déc. 1874, Princesse de Craon, [S. 75.1.161, P. 75.380] — Il en est encore de même aujourd'hui (Cass., 6 nov. 1889, précité) : il est évident, en effet, que les intérêts en cause ne sont pas tels que la loi doive dénier aux réclamants l'action en justice.

**19.** — C'est ainsi qu'il avait été décidé, avant la loi de 1881, que la présomption de copropriété, fondée sur l'existence d'un intérêt commun, ne pouvait être invoquée par ceux des riverains pour lesquels le chemin, loin de présenter des avantages, était, au contraire, une occasion de charges. — Bordeaux, 21 avr. 1873, Lemoine, [S. 73.2.204, P. 73.864, D. 76.5.87]

**20.** — ... Qu'elle ne s'appliquait qu'à l'héritage riverain du chemin et non aux autres fonds que le même propriétaire pouvait posséder en dehors de cet héritage. — Bordeaux, 6 août 1873, Bonnet et Paignon, [S. 74.2.51, P. 74.321, D. 74.2.234]

**21.** — Aujourd'hui encore, le bénéfice de la présomption n'est concédé qu'aux seuls propriétaires riverains des chemins d'exploitation; il en résulte que seuls ils ont droit à l'usage commun de ces chemins. — Cass., 25 mars 1891 (motifs), Millet, [S. 91.1.245, P. 91.1.599]

**22.** — Il avait été décidé, au temps où était en vigueur le système qui présumait chez tous les riverains un droit de copropriété sur l'ensemble du chemin, que l'usage de ce chemin ne pouvait être étendu aux fonds acquis postérieurement par l'un des propriétaires qu'à la charge par lui de payer une indemnité à ses communistes.

**23.** — La question nous semble aujourd'hui comporter une autre solution. Si le propriétaire dont il s'agit avait déjà d'autres fonds en bordure du chemin, il jouissait d'un droit de passage sur toute l'étendue du chemin, car rien dans les termes de la loi du 20 août 1881 (art. 33) n'autorise à formuler ici une restriction, contraire d'ailleurs au bon sens, puisque la propriété doit être accessible par quelque extrémité du chemin qu'on se présente.

**24.** — Le même droit peut évidemment être réclamé, et pour des motifs identiques, alors même que ce serait seulement du fait de sa nouvelle acquisition que le propriétaire se trouverait appelé à se servir du chemin. Dans aucun des cas, on ne voit donc pour ce propriétaire d'autres obligations que celles résultant de la participation aux dépenses d'entretien (L. 20 août 1881, art. 34).

**25.** — L'état des lieux pourrait aussi fournir des arguments en faveur de celui qui se prétendrait propriétaire unique du chemin. On ne peut donc considérer que comme motivé par les faits de la cause l'arrêt de la cour d'Agen en date du 4 mai 1853, Duffau, [S. 53.2.304, P. 53.2.536, D. 54.5.694], qui a jugé insuffisante la double circonstance de l'existence de haies et de bornes séparant le chemin des héritages auxquels le bénéfice de la présomption était contesté, ces héritages se trouvant en outre placés en contre-bas du chemin.

**26.** — D'autre part, on pourrait arguer, pour corroborer la présomption, de ce qu'autrefois le chemin existait et se développait exclusivement dans l'étendue d'un seul domaine. Le chemin paraîtrait alors le résultat d'une sorte de destination du père de famille; les moyens de communication et d'exploitation, rendus encore plus nécessaires par le morcellement du domaine, doivent être supposés exister dans l'intérêt de tous les propriétaires entre lesquels a été partagé le domaine. — V. Cass., 20 févr. 1866, Porre, [S. 66.1.193, P. 66.510, D. 66.1.384]

**27.** — C'est ainsi qu'il a été décidé qu'au cas d'héritages contigus, originairement de même nature, divisés entre plusieurs propriétaires, on doit supposer qu'il y a eu, de la part des propriétaires, convention de se livrer réciproquement passage pour l'exploitation de leurs héritages. — Cass., 27 déc. 1830, Bernard, [S. 31.1.165]

**28.** — Enfin, la présomption céderait évidemment, s'il était reconnu que le chemin litigieux présente, d'une manière incontestable, les caractères distinctifs d'un chemin public (V. *suprà*, v° *Chemin* et Cass., 20 févr. 1866, précité); mais, nous le répétons, les chemins de desserte ou d'exploitation doivent être, à moins de preuve contraire, réputés voies privées et non chemins publics. — Cass., 13 déc. 1853, Pierron, [S. 55.1.742, P. 55.2.91, D. 54.1.346]; — 20 févr. 1866, précité; — 21 nov. 1866, Vuillemenot, [S. 68.1.216, P. 68.519, D. 67.1.263]; — 5 mai 1868, Ponsot, [S. 68.1.247, P. 68.619] — Poitiers, 15 mai 1856, Bitaedeau, [S. 56.2.517, P. 56.2.184, D. 56.5.426]

**29.** — Tant qu'elle n'a pas été victorieusement combattue, la présomption profite aux riverains, et notamment elle s'oppose à ce qu'ils soient dépossédés autrement que par cession amiable ou expropriation régulière. — Cass., 2 mai 1888, Passaguay, [S. 88.1.381, P. 88.1.929, D. 88.1.275] — Montpellier, 13 déc. 1890, Jeanne Belot, [D. 91.2.374]

**30.** — *Quid* des plantations? Actuellement, elles suivront, comme accessoires, le sort du principal et devront être présumées appartenir aux riverains chacun en droit soi.

**31.** — Il avait été jugé, autrefois, que le copropriétaire d'un chemin d'exploitation ne pouvait, même à l'aide d'une possession trentenaire, acquérir le droit individuel de planter sur le sol du chemin, vis-à-vis de la propriété du communiste. — Douai, 9 janv. 1845, [*Jur. de la Cour de Douai*, t. III, p. 69] — Cette solution paraît devoir être maintenue actuellement.

**32.** — Antérieurement à la loi de 1881, la jurisprudence décidait que le propriétaire du fonds *terminus*, c'est-à-dire du fonds auquel le chemin aboutit, devait être présumé l'un des propriétaires indivis du chemin pris dans sa totalité. La présomption légale était alors, en effet, que le chemin avait été établi par tous les propriétaires *attenants* à ce chemin, que ces propriétaires eussent, ou non, leurs héritages en bordure, que les héritages eussent, ou non, d'autres moyens de desserte, et on décidait avec raison que le propriétaire *terminus* avait un fonds attenant au chemin. On pouvait en outre invoquer la destination du père de famille qui avait, dans bien des cas, été la cause de la création du chemin.

**33.** — La situation est-elle la même sous l'empire de la loi de 1881? Pour soutenir la négative, on a fait remarquer que l'art. 33 de cette loi fractionne en quelque sorte la propriété du chemin en tronçons attribués *aux riverains chacun en droit soi*.

**34.** — C'est, croyons-nous, donner à une question de texte, une importance excessive et nous estimons que la loi a entendu statuer sur le *plerumque fit*. Comment supposer, en effet, que la propriété *terminus*, dont l'exploitation a peut-être été la cause première des passages et donné naissance au chemin puisse se trouver précisément exclue des avantages accordés aux propriétaires qui n'ont souvent apporté que plus tard leur participation à l'œuvre commune. Comment admettre, d'autre part, que la loi ait entendu placer en dehors de la catégorie des chemins d'exploitation tous les chemins qui ne touchent point par leurs deux extrémités à une voie publique et qui par un côté aboutissent à un héritage?

**35.** — Au surplus, on remarquera que l'art. 33 déclare l'usage du chemin commun à tous les *intéressés* et que l'art. 34 met les travaux d'entretien de ces chemins à la charge de *tous les propriétaires dont ils desservent l'héritage*. En outre, les art. 35 et 37, traitant, le premier, de la suppression des chemins, le second du rachat des charges imposées pour leur entretien, parlent des intéressés et paraissent admettre l'existence de droits d'*usage* indépendants du droit de propriété dont la présomption légale a été établie par l'art. 33. La jurisprudence s'est prononcée nettement en ce sens, et a décidé que le propriétaire du fonds auquel aboutit et finit un chemin d'exploitation qui traverse auparavant d'autres héritages, doit être considéré comme étant au nombre de ceux qui ont droit à l'usage en commun de ce chemin. — Cass., 14 avr. 1891, Boutelet, [S. 91.1.242, P. 91.1.595, D. 91.1.179]; — 7 déc. 1892, Frappier et Félim. — Limoges, 10 déc. 1888, Monneyrat, [D. 90.2.46] — Poitiers, 13 mars 1889, Fallon, [D. 90.2.109] — V. également, *à contrario*, Cass., 29 mai 1876, Daunon, [D. 77.1.438]; — 3 août 1887, Philibert, [S. 90.1.341, P. 90.1.809, D. 88.1.273] — *Contrà*, Limoges, 20 mai 1885, Lepeytre, [D. 85.2.267]

**36.** — Mais, conformément au principe posé *suprà*, n. 19, ce n'est là qu'une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. Ainsi le propriétaire *terminus* n'a pas droit au co-usage du chemin lorsqu'il est constaté en fait que les titres anciens ne mentionnent pas cette voie, que le fonds se desservait et peut se desservir par d'autres voies, et que si, depuis et pendant un certain temps, il s'est desservi par le chemin dont il s'agit, c'est uniquement à la faveur de la réunion accidentelle et momentanée, par un bail, des deux domaines dans les mêmes mains. — Cass., 3 août 1887, précité.

**37.** — On doit, au surplus, remarquer que le propriétaire du fonds *terminus* ne jouit pas de l'intégralité des droits attribués aux riverains. En effet, depuis que la loi du 20 août 1881 a substitué à la copropriété indivise des intéressés sur la totalité du chemin la propriété particulière, morcelée, de chaque tronçon du chemin attribué au riverain, il est évident que le maître du fonds *terminus* ne peut plus être admis à revendiquer l'ancien droit de copropriété qui lui était reconnu comme aux autres riverains. Il doit donc simplement être considéré comme intéressé dans le droit indivis et collectif à la jouissance du chemin, comme co-usager, en un mot.

**38.** — Et il importe de noter que comme co-usager, le propriétaire du fonds *terminus* conserve le bénéfice de l'action possessoire. Il s'agit, en effet, ici d'une servitude fondée sur un titre légal et l'on sait qu'en pareil cas, l'action possessoire doit être considérée comme ouverte. — V. *suprà*, v° *Action possessoire*, n. 611 et 612.

**39.** — La situation serait cependant différente si le propriétaire *terminus*, reconnaissant que le chemin a été construit en dehors de son intervention ou de celle de ses auteurs, réclamait simplement le passage pour la desserte de son fonds enclavé. Les art. 682 et s., C. civ., seraient alors seuls applicables, et régulièrement le passage devrait être pris du côté où le trajet est le plus court pour accéder à la voie publique.

**40.** — Les chemins d'exploitation ne constituant que des voies privées, il est à peine besoin de dire qu'ils ne sauraient bénéficier des dispositions protectrices spécialement édictées en faveur des voies publiques. Par suite, les dégradations et usurpations commises sur ces chemins doivent être déférées aux tribunaux ordinaires. — Cass., 19 niv. an X, Chartier, [S. et P. chr.]; — 10 nov. 1875, Aubry, [S. 77.1.317, P. 77.801, D. 76.1.328] — Cons. d'Et., 13 oct. 1809, Jousselin, [S. et P. chr.]; — 13 mai 1818, Molé, [S. et P. chr.]; — 12 août 1818, Gauzens, [S. chr.]

**41.** — Et celui qui poursuit, dans son propre intérêt, l'entreprise commise sur un tel chemin, n'exerçant pas une action communale, n'a pas besoin d'autorisation pour intenter son action. — Cass., 10 nov. 1875, précité.

**42.** — L'intérêt que présente la conservation des chemins publics a motivé l'interdiction de toute exploitation de carrière, dans un rayon de dix mètres (Règl.-type des carrières, art. 9). La même solution est-elle applicable aux chemins et sentiers d'exploitation? Nous penchons vers l'affirmative. La circulation peut bien, il est vrai, être interdite, par les intéressés, sur les chemins d'exploitation (art. 33, L. 20 août 1881); ces chemins n'en restent pas moins fréquentés par un public, restreint, spécial, si l'on veut, mais dont la fréquentation leur conserve le caractère de voie de communication qui a fait édicter la disposition de l'art. 9 du règlement-type des carrières.

**43.** — Par contre, le mauvais état dans lequel les co-usagers laisseraient un chemin d'exploitation ne pourrait évidemment donner lieu à une réclamation de la part du public admis à utiliser le chemin à titre de tolérance. Nous ne saurions partager l'opinion qui a été émise en sens contraire par Proudhon (t. 2, n. 634).

**44.** — Sur les règles de compétence à observer lorsque le débat porte sur le point de savoir si le chemin litigieux est un chemin privé ou un chemin rural, V. *infrà*, v° *Chemin rural* et *suprà*, v° *Chemin*.

**45.** — Lors, d'ailleurs, qu'il est reconnu par les parties en cause que le chemin est une simple voie privée, toutes les contestations qui peuvent s'élever au sujet de sa largeur et de ses limites entre les intéressés, sont du ressort de l'autorité judiciaire. — Cass., 13 juin 1837, Rathier de Lapeyrade, [S. 37.1.1035, P. chr.]

**46.** — C'est donc avec raison qu'a été annulé un arrêté préfectoral qui avait ordonné la suppression d'un chemin établi et le paiement d'honoraires à un architecte commis par le préfet pour procéder à la visite et au rétablissement de l'ancien état de choses. — Cons. d'Et., 22 févr. 1813, Théobald, [P. adm. chr.]

**47.** — L'art. 33, L. 20 août 1881, porte que la circulation peut être interdite au public sur les chemins d'exploitation; il en résulte que ces chemins doivent être entretenus aux frais exclusifs de ceux qui sont appelés à bénéficier de leur usage. A moins de les considérer comme des chemins ruraux non reconnus, dont elle ne cherche pas à revendiquer la propriété, la commune n'interviendra donc pas dans les dépenses qu'ils peuvent occasionner. La loi du 20 août 1881 a réglementé comme suit la participation des divers intéressés.

**48.** — Tous les propriétaires dont les chemins desservent les héritages sont tenus les uns envers les autres de contribuer, dans la proportion de leur intérêt, aux travaux nécessaires à leur entretien et à leur mise en état de viabilité (L. 20 août 1881, art. 34).

**49.** — Le projet de loi primitif employait au lieu de « mise en état de viabilité » l'expression de « réparation ». La substitution a eu pour but d'indiquer qu'il n'était pas nécessaire que les travaux eussent pour objet de rétablir un état déterminé de viabilité antérieure dont le demandeur devrait établir la preuve. Cet état de viabilité antérieure doit être présumé par cela même que la destination du chemin est de servir aux communications. L'importance de ces communications varie suivant l'affectation des propriétés desservies, et par suite les conditions de la mise en état de viabilité peuvent se trouver modifiées.

**50.** — La part contributive dont chaque propriétaire est tenu est proportionnelle à son intérêt. Les circonstances qui peuvent servir à apprécier cet intérêt sont l'étendue de l'exploitation, la longueur du parcours utilisé, enfin tout ce qui constitue l'importance de l'usage (L. 20 août 1881; Rapport de M. Labiche au Sénat).

**51.** — L'art. 34 de la loi de 1881 s'applique sans distinction à tous les chemins servant à l'exploitation des héritages. En conséquence, il a été jugé que les propriétaires de deux forêts séparées par un chemin commun servant à l'exploitation desdites forêts sont tenus de contribuer aux travaux nécessaires à l'entretien et à la mise en état de viabilité de ce chemin proportionnellement à leur intérêt. — Cass., 10 juin 1890, Hémart, [S. 91.1.253, P. 91.1.614, D. 91.1.480]

**52.** — Vainement on objecterait que, pour les chemins de vidange, il est d'usage que l'entretien et la mise en état de viabilité aient lieu en comblant seulement les ornières et en nivelant le sol au moyen de matériaux pris dans la propriété même. — Même arrêt.

**53.** — La loi ne distingue pas, et quelle que soit la nature du chemin, le jugement qui déclare par une appréciation souveraine des faits que les travaux réclamés sont nécessaires à la mise en état de viabilité du chemin justifie suffisamment l'application de l'article précité de la loi de 1881. — Même arrêt.

**54.** — Les chemins et sentiers d'exploitation ne peuvent être supprimés que du consentement de tous les propriétaires qui ont le droit de s'en servir (L. 20 août 1881, art. 35).

**55.** — Le juge de paix statue, sauf appel s'il y a lieu, sur toutes les difficultés relatives aux travaux prévus par l'art. 34 (L. 20 août 1881, art. 36).

**56.** — Dans les cas prévus par le même art. 34, les intéressés

peuvent toujours s'affranchir de toute contribution en renonçant à leurs droits, soit d'usage, soit de propriété, sur les chemins d'exploitation (L. 20 août 1881, art. 37).

**57.** — Toutes les contestations relatives à la propriété et à la suppression de ces chemins et sentiers sont jugées par les tribunaux ordinaires.

### Section II.

#### Constitution d'associations syndicales.

**58.** — Aux prescriptions de la loi du 20 août 1881, il convient d'ajouter les dispositions de la loi du 22 déc. 1888 modificative de celle du 21 juin 1865 sur les associations syndicales. La loi du 22 déc. 1888 complète celle du 20 août 1881, mais ne se substitue à elle, *parte in quâ*, que dans les cas où une association syndicale s'est constituée; le droit commun découle donc encore actuellement de la loi du 20 août 1881 et régit tous les chemins d'exploitation, lorsqu'il n'y a pas d'association établie.

**59.** — Et cette remarque présente une certaine importance, au point de vue, notamment, de la compétence en matière de réclamations. La juridiction civile, compétente en principe (L. 20 août 1881, art. 36), cède la place au conseil de préfecture, lorsqu'il existe une association syndicale.

**60.** — Aux différentes entreprises qui peuvent faire l'objet d'une association syndicale, la loi du 22 déc. 1888, reproduisant, d'ailleurs, le texte de la loi de 1865, comprend « l'exécution et l'entretien de travaux de chemins d'exploitation ». Ces travaux ne rentrent cependant que dans la catégorie des améliorations, et l'on sait qu'en pareil cas le législateur exige l'observation de conditions plus rigoureuses qu'en matière d'entreprises de défense.

**61.** — Bien entendu, rien ne s'oppose à ce que l'association se constitue sous la forme d'association syndicale libre par le consentement unanime et écrit de tous les intéressés.

**62.** — Mais l'association syndicale ayant pour objet la construction ou l'entretien de chemins d'exploitation ne pourrait être transformée en association autorisée que si les travaux avaient été reconnus d'utilité publique par un décret rendu en Conseil d'Etat.

**63.** — En outre, aucun travail de la nature de ceux qui nous occupent ne pourra être entrepris que sur l'autorisation du préfet. Cette autorisation ne peut être donnée qu'après paiement préalable des indemnités de délaissement et d'expropriation et que sous cette condition les membres de l'association syndicale autorisée auront garanti le paiement des travaux, des fournitures et des indemnités pour dommages au moyen de sûretés acceptées par les parties intéressées ou déterminées, en cas de désaccord, par le tribunal civil (L. 22 déc. 1888, art. 3).

**64.** — Le préfet ne peut autoriser l'association qu'au cas d'adhésion des trois quarts des intéressés représentant plus des deux tiers de la superficie et payant plus des deux tiers de l'impôt foncier afférent aux immeubles, ou des deux tiers des intéressés représentant plus des trois quarts de la superficie et payant plus des trois quarts de l'impôt foncier afférent aux immeubles.

**65.** — Un extrait de l'acte d'association et l'arrêté du préfet, en cas d'autorisation, et, en cas de refus, les arrêtés du préfet sont affichés dans les communes de la situation des lieux et insérés dans le *Recueil des actes de la préfecture* (L. 22 déc. 1888, art. 5).

**66.** — Par une disposition analogue à celle de l'art. 37, L. 20 août 1881, les propriétaires qui n'ont pas adhéré au projet d'association peuvent, dans le délai d'un mois à partir de l'affichage de l'arrêté d'autorisation, déclarer à la préfecture qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. Il est donné récépissé de la déclaration. L'indemnité est fixée conformément à l'art. 16, L. 21 mai 1836 (*Ibid.*, art. 6).

**67.** — Si la commune croit devoir accorder une subvention à l'association, elle est autorisée par l'art. 8, L. 22 déc. 1888, à faire désigner par le conseil municipal un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention représente dans l'ensemble de l'entreprise.

### Section III.

#### Enregistrement et timbre.

**68.** — Ainsi que nous l'avons établi *suprà*, n. 40, les chemins d'exploitation sont de véritables propriétés privées, grevées seulement d'une servitude d'usage. Il en résulte qu'au point de vue de l'impôt, ils sont soumis au droit commun. Nous ne pouvons donc que nous référer aux règles qui seront exposées *infrà*, v^is^ *Enregistrement*, *Mitoyenneté*, *Servitudes*.

## CHEMIN DE FER.

### Législation.

C. comm., art. 96 et s.

Ord. 28 févr. 1831 (*portant que toute proposition de travaux publics concernant les routes et canaux devra être l'objet d'une enquête préalable*); — Ord. 18 févr. 1834 (*portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics*); — Ord. 23 déc. 1838 (*concernant le service des ponts et chaussées*), art. 5; — L. 9 août 1839 (*sur les modifications à apporter dans les cahiers de charges annexés aux concessions de chemins de fer*); — L. 3 mai 1841 (*sur l'expropriation pour cause d'utilité publique*); — L. 11 juin 1842 (*relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer*); — Ord. 22 juin 1842 (*portant que le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sera divisé en cinq inspections*); — Ord. 22 juin 1842 (*qui prescrit la formation d'une commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques sur les chemins de fer*); — L. 15 juill. 1845 (*sur la police des chemins de fer*); — L. 19 juill. 1845 (*qui abroge une disposition de l'art. 3, L. 11 juin 1842, sur les chemins de fer*); — Ord. 15 nov. 1846 (*portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*); — L. 6 juin 1847 (*relative à la restitution des cautionnements des compagnies de chemin de fer*); — Ord. 29 juill. 1848 (*portant création d'une commission centrale des chemins de fer en remplacement de la commission générale instituée par l'ordonnance du 6 avr. 1847*); — Arr. 29 juill. 1848 (*portant suppression des commissaires de police et agents préposés à la surveillance des chemins de fer*); — L. 27 nov.-5 déc. 1849 et 27 févr. 1850 (*relative aux commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer*); — Décr. 27 mars 1851 (*concernant les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer*); — Décr. 27 mars 1852 (*qui soumet à la surveillance de l'administration publique le personnel actif employé par les compagnies de chemins de fer*); — Décr. 26 juill. 1852 (*concernant les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer*); — L. 10 juin 1853 (*qui approuve les art. 4 et 6 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, et contient des dispositions applicables à tous les chemins de fer*); — Décr. 17 juin 1854 (*qui institue des inspecteurs généraux pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des compagnies de chemin de fer*); — Décr. 22 févr. 1855 (*qui crée un service spécial de surveillance des chemins de fer*); — Décr. 28 mars 1855 (*qui crée, à Paris, un commissariat central de police des chemins de fer*); — L. 14 juill. 1855 (*qui autorise l'établissement de divers impôts*), art. 3 et 4; — L. 11 juin 1859 (*portant ratification des conventions passées avec les grandes compagnies*); — Décr. 26 avr. 1862 (*relatif au transport, par chemin de fer, des marchandises de transit et d'exportation*); — Décr. 14 juill. 1862 (*qui rend exécutoire en Algérie la loi du 15 juill. 1845 sur la police des chemins de fer*); — Décr. 27 juill. 1862 (*qui rend exécutoire en Algérie l'ordonnance du 15 nov. 1846, la loi du 27 févr. 1850 et les décrets des 26 juill. 1852 et 22 févr. 1855 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*); — Décr. 1^er^ sept. 1862 (*relatif au service de surveillance des chemins de fer*); — Décr. 11 août 1862, 11 juin et 6 juill. 1863 (*qui approuvent les conventions passées avec les grandes compagnies de chemins de fer*); — Décr. 15 avr. 1863 (*concernant le service de la police des chemins de fer dans les localités où il n'existe pas de commissaire spécial*); — L. 13 mai 1863 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes ordinaires de l'exercice 1864*), art. 10; — Décr. 22 juin 1863 (*concernant : 1° les inspecteurs généraux des chemins de fer; 2° les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, les inspecteurs particuliers et les commissaires de surveillance administrative*); — Décr. 1^er^ août 1864 (*qui modifie celui du 26 avr. 1862 relatif au transport, par chemins de fer, des marchandises de transit et d'exportation*); — L. 12 juill. 1865 (*relative aux chemins de fer d'intérêt local*); — Décr. 21 nov. 1866 (*sur la mise à la retraite des inspecteurs gé-*

*néraux, des inspecteurs principaux, des inspecteurs particuliers et des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer*); — Décr. 15 févr. 1868 (*qui place le service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines*); — Décr. 12 mars 1869 (*qui modifie l'art. 42 du cahier des charges des compagnies*); — Décr. 19 mai 1869 (*portant modification du tarif du 12 juin 1867, sur les frais de route des militaires isolés*); — L. 27 juill. 1870 (*concernant les grands travaux publics*); — L. 16 sept. 1871 (*portant rectification à la loi de finances pour 1871*), art. 12; — L. 30 mars 1872 (*concernant : 1° l'élévation du droit de timbre des récépissés des expéditions faites par chemins de fer en petite vitesse; 2° la perception du droit de timbre des récépissés des expéditions faites par tous autres modes de transport; 3° la perception du droit de timbre des connaissements*), art. 1 et 2; — L. 24 juill. 1873 (*relative à l'organisation générale de l'armée*), art. 26; — Décr. 14 sept. 1873 (*concernant les compagnies de chemins de fer qui abaisseront leurs tarifs pour le transport des céréales*); — L. 21 mars 1874 (*relative à des augmentations d'impôts et à l'établissement d'impôts nouveaux*), art. 4, 5, 6; — Décr. 2 avr. 1874 (*sur le mode d'intervention du ministre de la Guerre dans la question de création des chemins de fer en dehors de la zône frontière*); — Décr. 22 mai 1874 (*qui détermine les conditions d'exemption prononcées par l'art. 6, L. 21 mars 1874, en ce qui concerne la taxe de 5 p. 0/0 sur les transports effectués à petite vitesse par les chemins de fer*); — Décr. 1er juill. 1874 (*portant règlement général sur les transports militaires par chemins de fer*); — Décr. 6 mars 1875 (*qui crée des inspecteurs de police auxiliaires spécialement attachés au service de la surveillance des chemins de fer*); — L. 13 mars 1875 (*relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale*), art. 22 à 27; — L. 3 juill. 1877 (*relative aux réquisitions militaires*), tit. VI; — Décr. 2 août 1871 (*portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 3 juill. 1877, relative aux réquisitions militaires*); — Décr. 2 janv. 1878 (*relatif à l'institution de commissions régionales en vue de compléter le réseau des chemins de fer d'intérêt général*); — Décr. 31 janv. 1878 (*qui institue un comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 31 janv. 1878 (*portant création d'un conseil supérieur des voies de communication*); — Décr. 8 mars 1878 (*qui : 1° crée parmi les services spéciaux du Trésor un compte intitulé* : séquestre administratif des chemins de fer, *etc.*; — L. 26 mars 1878 (*portant fixation du budget des recettes de l'exercice 1878*), art. 2 et 3; — Décr. 25 mai 1878 (*portant organisation administrative des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'Etat*); — Décr. 25 mai 1878 (*portant organisation du service financier des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'Etat*); — Décr. 11 juin 1878 (*relatif aux indemnités à allouer aux administrations des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 2 août 1878 (*sur le classement des chemins de fer d'intérêt général*); — Décr. 8 sept. 1878 (*portant règlement d'administration publique sur la délimitation de la zône frontière et la réglementation des travaux mixtes*); — Arr. 25 janv. 1879 (*instituant un comité de l'exploitation technique des chemins de fer*); — Arr. 31 mars 1879 (*fixant les bases d'un comité technique des voies et matériel des chemins de fer, conformément aux dispositions adoptées par la conférence internationale de Berne*); — Décr. 1er avr. 1879 (*relatif à l'affectation des cautionnements des préposés des chemins de fer de l'Etat et à l'inscription de ces cautionnements*); — Décr. 21 mai 1879 (*plaçant dans les attributions des inspecteurs généraux appartenant soit au corps des ponts et chaussées, soit au corps des mines, l'inspection du service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer en exploitation*); — Arr. 12 juin 1879 (*fixant la composition des commissions de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer*); — Décr. 20 juin 1879 (*concernant les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines chargés de l'inspection des services du contrôle et de la surveillance des chemins de fer en exploitation*); — L. 11 juill. 1879 (*qui modifie l'impôt sur les voitures de terre et d'eau en service régulier et sur les chemins de fer*); — L. 18 juill. 1879 (*portant classement d'un certain nombre de lignes de chemins de fer en Algérie*); — Décr. 30 avr. 1880 (*sur les générateurs à vapeur*); — Décr. 20 mai 1880 (*concernant la mise en circulation à titre d'essai, sur les chemins de fer de l'Etat, de voitures à vapeur portant leurs moteurs et de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures sans interposition de fourgon*); — L. 11 juin 1880 (*relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways*); — L. 27 juill. 1880 (*relative à l'exploitation provisoire de divers chemins de fer construits par l'Etat et non concédés*); — L. 27 juill. 1880 (*sur les chemins de fer miniers*); — L. 29 juill. 1880 (*autorisant le ministre des Travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure des chemins de fer déclarés d'utilité publique construits par l'Etat*); — Décr. 24 nov. 1880 (*qui reconstitue le comité consultatif des chemins de fer*); — L. 27 déc. 1880 (*qui autorise, en ce qui concerne les clôtures et les barrières, une dérogation à l'art. 4, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer*); — L. 7 janv. 1881 (*relative à l'exploitation de divers chemins de fer construits par l'Etat et non concédés*); — Décr. 18 mai 1881 (*portant règlement d'administration publique pour l'exécution des art. 3 et 29, L. 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways*); — Décr. 21 mai 1881 (*relatif à la perception de l'impôt établi sur les entreprises de transport par chemin de fer par les art. 3 et 5, L. 14 juill. 1855 et par l'art. 12, L. 16 sept. 1871*); — Décr. 6 août 1881 (*portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'art. 38, L. 11 juin 1880, relativement à la construction, l'entretien, l'exploitation, la police et la surveillance des voies ferrées sur le sol des voies publiques*); — Décr. 6 août 1881 (*qui approuve le cahier des charges-type pour la concession de chemins de fer d'intérêt local*); — Décr. 6 août 1881 (*contenant un cahier des charges-type pour la concession de tramways*); — Décr. 9 août 1881 (*relatif à l'établissement et à l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques*); — L. 22 août 1881 (*relative à l'exploitation provisoire de divers chemins de fer construits par l'Etat et non concédés*); — Arr. 12 sept. 1881 (*réglant les conditions à remplir pour obtenir l'autorisation de se servir de la mine dans le voisinage des chemins de fer*); — Décr. 24 déc. 1881 (*qui rend exécutoire à la Réunion l'ordonnance du 25 nov. 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*); — Décr. 29 déc. 1881 (*portant suppression de la direction générale des chemins de fer et en conférant les attributions à un sous-secrétaire d'Etat*); — Décr. 24 janv. 1882 (*qui augmente le nombre des membres du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 7 févr. 1882 (*portant rétablissement d'une direction unique des chemins de fer au ministère des Travaux publics*); — Arr. 13 févr. 1882 (*qui modifie les art. 2 et 4, Arr. 25 janv. 1879*); — Décr. 18 févr. 1882 (*relatif à la composition du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 20 mars 1882 (*portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways*); — Décr. 20 mars 1882 (*qui modifie celui du 24 nov. 1880 portant organisation du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 28 mars 1882 (*qui substitue aux commissions mixtes nommées par chaque compagnie une commission unique de contrôle pour toutes au point de vue de la garantie d'intérêt*); — L. 22 juin 1882 (*relative à l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'Etat et non concédées*); — Décr. 24 août 1882 (*sur le contrôle financier des chemins de fer de l'Est algérien*); — Décr. 7 oct. 1882 (*portant création d'une commission pour résoudre les questions se rapportant au régime des chemins de fer*); — Décr. 8 déc. 1882 (*qui affranchit du droit d'octroi les matières destinées à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et des lignes télégraphiques*); — Décr. 13 janv. 1883 (*portant institution d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 28 mars 1883 (*qui remplace par une commission unique les diverses commissions instituées pour la vérification des comptes des compagnies de chemins de fer*); — Décr. 28 avr. 1883 (*relatif à la composition du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat*); — L. 17 juill. 1883 (*qui rend exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways*); — Décr. 11 août 1883 (*qui modifie l'ordonnance du 15 nov. 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*); — L. 20 nov. 1883 (*portant approbation d'un certain nombre de conventions passées avec les grandes compagnies*); — Décr. 31 déc. 1883 (*constituant une direction unique des chemins de fer*); — Décr. 7 juin 1884 (*qui institue des commissaires généraux chargés de surveiller, dans l'intérêt de l'Etat, tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer*); — Décr. 26 juin 1884 (*qui fixe le traitement des commissaires généraux des chemins de fer*); — Décr. 26 juin 1884 (*concernant les inspecteurs des finances nommés commissaires généraux des chemins de fer*); — Décr. 7 juill. 1884 (*créant une*

*direction générale des chemins de fer et des étapes*); — Décr. 30 juill. 1884 (*relatif à l'organisation d'un service de surveillance médicale dans les gares de chemins de fer*); — Décr. 29 oct. 1884 (*portant reglement général sur les transports militaires par chemins de fer*); — Décr. 21 févr. 1885 (*portant que le ministère du commerce aura deux représentants dans le comité consultatif de chemins de fer*); — Décr. 25 mars 1885 (*portant abrogation du décret du 20 déc. 1878 instituant un cadre auxiliaire d'ingénieurs, de chefs et de sous-chefs de travaux de l'Etat*); — L. 14 avr. 1885 (*portant approbation des conventions provisoires passées pour régler les conditions financières relatives à l'établissement de secondes voies sur les réseaux de l'Orléans et de l'Ouest*); — Décr. 7 juill. 1885 (*relatif au paiement des frais généraux et de l'intérêt des avances de fonds des compagnies*); — Décr. 23 déc. 1885 (*modifiant l'art. 8, Décr. 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways*); — Décr. 10 févr. 1886 (*portant que le comité consultatif des chemins de fer aura deux vice-présidents*); — Décr. 10 févr. 1886 (*portant que les fonctionnaires des diverses administrations appelées à faire partie du comité consultatif des chemins de fer cesseront d'appartenir à ce comité lors de leur admission à la retraite*); — Décr. 28 mars 1886 (*portant que le directeur général des domaines fera partie de droit du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 30 mars 1886 (*réorganisant la commission militaire supérieure des chemins de fer*); — Décr. 16 août 1886 (*qui étend à diverses lignes de chemins de fer les attributions des commissaires généraux telles qu'elles ont été définies par le décret du 7 juin 1884*); — Décr. 28 oct. 1886 (*portant que le directeur général des douanes fera partie de droit du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 29 janv. 1887 (*répartissant en trois services distincts les approvisionnements de l'administration des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 7 sept. 1887 (*portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 19 sept. 1887 (*qui modifie l'art. 2, Décr. 20 mai 1880, relatif à la mise en circulation, pour le service des voyageurs, de voitures portant leur moteur avec elles ou de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon*); — Décr. 29 oct. 1887 (*qui modifie celui du 7 sept. 1887, portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 4 janv. 1888 (*relatif à la composition du comité consultatif des chemins de fer*); — L. 11 avr. 1888 (*qui modifie les art. 105 et 108, C. comm.*); — Décr. 9 juill. 1888 (*qui modifie le reglement relatif à l'institution d'une caisse des retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 14 août 1888 (*portant augmentation du nombre des membres du comité consultatif des chemins de fer*); — L. 28 déc. 1888 (*modifiant les art. 22 à 27, L. 13 mars 1875, relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale*); — Décr 23 janv. 1889 (*qui modifie l'art. 10, Ord. 15 nov. 1846, portant réglementation sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*); — Décr. 5 févr. 1889 (*organisant le service militaire des chemins de fer*); — Décr. 5 févr. 1889 (*portant organisation des sections des chemins de fer de campagne*); — Décr. 5 févr. 1889 (*réglant la composition et les attributions de la commission supérieure militaire des chemins de fer*); — Décr. 9 mars 1889 (*qui autorise la mise en circulation de trains dits* légers); — L. 11 juill. 1889 (*relative à la création d'un 5e régiment du génie dit* régiment de sapeurs de chemins de fer); — Décr. 10 oct. 1889 (*sur l'organisation et le fonctionnement du service des chemins de fer*); — Décr. 19 déc. 1889 (*portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer*); — L. 7 févr. 1890 (*portant approbation de conventions passées avec la compagnie du chemin de fer du Nord*); — L. 10 févr. 1890 (*réglant la composition de la commission mixte des travaux publics*); — Décr. 18 juill. 1890 (*relatif aux mesures générales à prendre pour le transport des matières dangereuses*); — L. 2 juill. 1890 (*relative à la convocation, en temps de paix, des hommes de la réserve de l'armée territoriale affectés à la garde des voies de communication*); — Décr. 5 juill. 1890 (*organisant la garde des voies de communication*); — L. 27 déc. 1890 (*sur le contrat de louage et sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies*); — Décr. 11 juin 1891 (*qui modifie l'art. 2 du règlement annexé au décret du 13 janv. 1883, portant création d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés des chemins de fer de l'Etat*); — Décr. 17 oct. 1891 (*portant réorganisation du comité de l'exploitation technique des chemins de fer*); — L. 26 janv. 1892 (*portant fixation du budget des dépenses et des recettes de l'exercice 1892*), art. 26, 27 et 28; — Décr. 12 avr. 1892 (*concernant le service des colis postaux*); — L. 10 mars 1892 (*qui porte à cinq le nombre des membres de droit du comité consultatif des chemins de fer*); — Décr. 27 juin 1892 (*portant exécution des lois des 12 et 13 avr. 1892 concernant les colis postaux*); — Décr. 25 nov. 1892 (*qui prescrit la promulgation de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer signée, le 14 oct. 1890, entre la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse*); — L. 27 déc. 1892 (*concernant l'assimilation aux récépissés de chemins de fer des lettres de voiture internationales créées en vertu de la convention signée à Berne le 14 oct. 1890 pour le transport des marchandises par chemins de fer*).

### Bibliographie.

Addenet, *Les Codes annotés des circulaires*, 1859, 1 vol. in-8°, p. 263 et s. — Alauzet, *Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale*, 1879, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 3, n. 1109 et s. — Allard, *Personnalité civile du département*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 175 et s. — Archambault et Senly, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Arnauld de Praneuf, *Traité des juridictions administratives*, 1868, 1 vol. in-8°, p. 81, 239. — Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 38, § 169; t. 3, p. 5, § 239. — Aucher, *Code du contentieux des contributions directes*, 1864, Le Mans, 1 vol. in-8°, n. 816, 817, 987, 1041, 1042. — Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, 1885-1886, 2e édit., 3 vol. in-8° parus, t. 1, n. 31, 77, 292, 313, 315; t. 2, n. 452; t. 3, n. 1205 et s. — Barbier, *Traité du budget départemental*, 1873, 1 vol. in-8°, p. 163, 169, 232, 578. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 1, p. 128; t. 5, n. 378 et s.; t. 6, n. 55 et s. — Beaugé, *Manuel de législation, d'administration et de comptabilité militaires*, 1891, 8e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 399 et s. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), vis *Chemin de fer d'intérêt général*, *Chemin de fer d'intérêt local*, *Chemin de fer de l'Etat*, *Chemins de fer industriels*, *Chemins de fer internationaux*, *Chemin de fer métropolitain*, *Chemin de fer transsaharien*, *Chemin de fer transcaspien*, *Chemin de fer transsibérien*. — Bioche, *Dictionnaire des justices de paix et de simple police*, 1866-1867, 2e édit., 3 vol. in-8°, v° *Chemin de fer* (supplément); — *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1867, 5e édit., 6 vol. in-8°, vis *Compétence des tribunaux de commerce*, n. 19, 48, 184, 312, *Compétence des tribunaux de paix*, n. 110 et s., 430, 449, *Expropriation* (utilité publique), n. 11, 17, 140 et s., 410, 419. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, 1878, 2e édit., 2 vol. gr. in-8°, avec 2 suppl., 1884-1889, v° *Chemin de fer*. — Blanche et Dutruc, *Etudes sur le Code pénal*, 1888-1891, 2e édit., 7 vol. in-8°, t. 5, n. 533. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. gr. in-8°, vis *Chemins de fer*, *Voitures publiques*, n. 61 et s. — Bost, *Encyclopédie des justices de paix et des tribunaux de simple police*, 1854, 2e édit., 2 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Brayer, *Procédure administrative des bureaux de police*, 1866, 1 vol. in-8°, p. 463 et s. — Carré, *Compétence judiciaire des juges de paix en matière civile et pénale*, 1888, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 1198 et s. — Cauwès, *Cours d'économie politique*, 1893, 3e édit., 3 vol. in-8° parus, t. 1, n. 380 et s. — De Champagny, *Traité de la police municipale*, 1844-1863, 4 vol. in-8°, t. 4, n. 229 et s. — Chauveau, F. Hélie et Villey, *Théorie du Code pénal*, 1887-1888, 6e édit., 6 vol. in-8°, t. 4, n. 1424. — Christophle et Auger, *Traité théorique et pratique des travaux publics*, 1889-1890, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 34, 67, 74 et s., 126 et s., 154 et s., 199 et s., 284 et s., 431, 1409; t. 2, n. 1466, 1467, 1474 et s., 1530, 1547 et s., 1714, 1730 et s., 1821 et s., 1925, 1976 et s., 2120, 2123, 2182, 2378 et s. — Clamageran, *Du louage d'industrie, du mandat et de la commission*, 1856, 1 vol. in-8°, n. 238 et s. — Cochet de Savigny, Perrève, Kerchiner et Ruffet, *Dictionnaire de la gendarmerie*, 1885, 3e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, 1862, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 4, p. 2 et s. — Crépon, *Code annoté de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1885, 1 vol. in-8°, p. 396; — *Du*

*pourvoi en cassation en matière civile*, 1892, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 1018, 1634; t. 3, n. 1740 et s. — Daffry de la Monnoye, *Théorie et pratique de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1879, 2 édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 11, 130; t. 2, p. 209, 364. — Derouin et Worms, *Traité des autorisations de plaider nécessaires aux communes et aux établissements publics*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 263, 335. — Devilleneuve, Massé et Dutruc, *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel*, 1875, 6e édit., 2 vol. gr. in-8°, vis *Chemin de fer, Lettre de voiture*, n. 38 et s. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 341; t. 2, n. 814, 920, 945 et s., 1223, 1249, 1343, 1344, 1399. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 3, n. 212 et s.; t. 4, n. 156, 193, 194; t. 8, n. 391, al. 2, note. — Durand, *Des conseils généraux des départements*, 1871, 1 vol. in-8°, p. 86 et s. — Dutruc, *Mémorial du ministère public*, 1871, 2 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*; — *Supplément aux lois de la procédure civile et commerciale*, 1888, 2e édit., 4 vol. in-8°, vis *Ajournement*, n. 57 et s., 351, 352, 361; *Saisie immobilière*, n. 126 et s., *Tribunal de commerce*, n. 75, 83, 85, 116, 118, 121, 146. — Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 520. — Garbourleau, *Du domaine public*, 1859, 1 vol. in-8°, p. 279 et s. — Garraud, *Traité théorique et pratique du droit pénal français* (en cours de publication), t. 4, n. 429. — Gaudry, *Traité du domaine*, 1862, 3 vol. in-8°, t. 1, p. 570 et s.; t. 2, p. 598 et s. — Gautier, *Précis des matières administratives dans leurs rapports avec les matières civiles et judiciaires*, 1879, 1 vol. in-8°, p. 245 et s. — Guillouard, *Traité du contrat de louage*, 1891, 3 édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 723, 725, 734, 736 et s., 903. — Husson, *Traité de la législation des travaux publics et de la voirie*, 1851, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 560 et s., 588, 1006 et s. — Jay, *Dictionnaire général et raisonné des justices de paix*, 1859, 2 édit., 4 vol. in-8°, v° *Chemins de fer*; — *Traité de la compétence générale des juges de paix*, 1864, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 60, 61, 72. — Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 373 et s. — Laferrière, *Traité de la juridiction administrative et des recours contentieux*, 1887-1888, 2 vol. gr. in-8°, t. 1, p. 639; t. 2, p. 120, 125, 179. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Chemin de fer*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 5, n. 410; t. 6, n. 34; t. 7, n. 467; t. 20, n. 390, 597, 598; t. 25, n. 535 et s.; — *Le droit civil international*, 1880-1882, 8 vol. in-8°, t. 8, n. 171 et s. — Lautour, *Code usuel d'audience*, 1887-1890, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, v° *Chemin de fer*. — Leloir, *Code des parquets*, 1889, 2 vol. in-18, t. 1, n. 197, 198; t. 2, n. 6, 19, 20, 27, 33, 66, 68. — Le Poittevin, *Dictionnaire formulaire des parquets*, 1884-1886, 3 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 939 et s.; — *Traité de droit commercial*, 1888-1891, 2 édit., 3 vol. in-8° parus, t. 1, p. 191, note 1; t. 3, n. 720 et s., 838, 842 et s. — Malapert, *Histoire de la législation des travaux publics*, 1880, 1 vol. in-8°, p. 270, 271, 312, 342, 343, 360, 370, 418, 430, 434, 436, 467 et s. — Marc Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Marie, *Des conseils généraux*, 1882, 1 vol. in-8°, p. 151 et s. — Massé, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, 1874, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 2, n. 1376, 1385; t. 3, n. 1549. — Morin, *Répertoire universel et raisonné de droit criminel*, 1851, 2 vol. in-4°, v° *Chemin de fer*. — Olibo, *Code des contributions indirectes et des octrois*, 3 vol. in-8°, passim. — Orillard, *Code des conseils de préfecture et des conseils généraux de département*, 1871, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 167, 187 et s. — Périer, *Traité de l'organisation et de la compétence des conseils de préfecture*, 1884, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 75, 81, 101, 141, 169, 186, 262, 276, 305 et s., 320, 326, 339, 346; t. 2, n. 392 et s., 398 et s. — Perrin, Rendu et Sirey, *Dictionnaire des constructions et de la contiguïté*, 1892, 7e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Perriquet, *Traité théorique et pratique des travaux publics*, 1883, 2 vol. in-8°. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, 1872, 4 vol. in-8°, t. 4, n. 726 et s.; — *Transport par eau et par terre*, 1859, 2 vol. in-8°, t. 2, n. 238 et s. — Ravon et Collet-Corbinière, *Dictionnaire juridique et pratique de la propriété bâtie*, 1885-1891, 3 vol. gr. in-8°, v° *Chemin de fer*. — Rivière, *Répétitions écrites sur le Code de commerce*, 1882, 8e édit., 1 vol. in-8°, p. 305 et s. — Rolland de Villargues, *Les Codes criminels*, 1877, 5e édit., 2 vol. gr. in-8°, t. 2, v° *Chemin de fer*. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale, etc.*, 1885, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Action possessoire*, n. 54, 284, 423, 453, 458, 476, 573. — Ruben de Couder, Goujet et Merger, *Dictionnaire de droit commercial*, 1877-1881, 3 édit., 6 vol. in-8°, vis *Chemin de fer, Tramway*. — Sanlaville, *De l'occupation des terrains sans expropriation*, 1890, 1 vol. in-8°, p. 26 et s., 32, 34, 42 et s., 67, 81, 150, 154 et s., 182. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), v° *Chemin de fer*. — Santapéry, *Manuel pratique d'administration*, 1887, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 732 et s., 838; t. 2, n. 2807, 3695 et s., 3717. — Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 1884, 1 vol. in-8°, n. 1117 et s. — Teissier et Chapsal, *Traité de la procédure devant les conseils de préfecture*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 91, 93, 95, 96, 103, note 1. — Trescaze, *Dictionnaire général des contributions indirectes*, 1884, Poitiers, 3e édit. avec suppl., 1 vol. in-4°, vis *Chemin de fer, Responsabilité civile*, n. 36 et s., *Voitures publiques*, n. 511 et s. — Vallet et Montagnon, *Manuel des magistrats du parquet*, 1890, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 111 et s., 148, 218, 219, 393; t. 2, n. 1246. — Villey, *Du rôle de l'Etat dans l'ordre économique*, 1882, 1 vol. in-8°, p. 266 et s.

Andelle, *Considérations sur l'essor à donner en France aux chemins de fer, les avantages qu'ils présentent*, etc., 1832, in-4°. — Anizon, *Etude sur les transports par chemins de fer*, 1874, 1 vol. in-8°. — *Annuaire officiel des chemins de fer* (parait annuellement depuis 1847), in-12. — Ch. Assolant, *De la nécessité et des avantages du rachat des chemins de fer français par l'Etat*, 1881-1882, in-8°. — L. Aucoc, *Des moyens employés pour constituer le réseau des chemins de fer français et en particulier des conventions relatives à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices*, 1875, in-8°; — *L'inauguration des chemins de fer en France*, 1887, broch. in-4°. — Audiganne, *Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples*, 1858, 2 vol. in-8°. — Averous, *Les tarifs des chemins de fer en France et à l'étranger*, 1881, 3e édit., in-8°. — A. Bacqua de Labaille, *Code annoté des chemins de fer*, 1847, in-8°. — Bacqua, *Législation des chemins de fer*, 1847, in-8°. — F. Bartholoni, *Du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics en France et notamment des grandes lignes de chemins de fer*, 1839, 2e édit., in-8°; — *Résultats économiques des chemins de fer*, 1844, broch. in-8°. — Batailler, *Notes sur les chemins de fer économiques*, Périgueux, 1879, in-8°. — Ch. Baum, *Etude sur les chemins de fer d'intérêt local*, 1878, in-8°; — *Les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer concédés à des compagnies privées*, 1877, in-8°; — *Etude économique sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer français*, 1877, in-8°; — *Le relèvement des tarifs de chemins de fer*, 1877, in-8°. — *Mémoire sur le prix de revient des transports par chemin de fer*, 1876, in-8°; — *Résultat de l'exploitation des chemins de fer français*, 1877, in-8°. — D. Bazaine, *Chemins de fer. De l'impôt sur le prix des places et des prix de péage et de transport qui composent les tarifs*, 1850, 1 broch. in-4°. — Bédarride et Rivière, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, 1891, 3e édit., 3 vol. in-8°. — Bertrand, *Organisation militaire des chemins de fer*, 1875, in-8°. — Bert, *Loi du 11 avr. 1888 concernant les transports de marchandises par chemin de fer. Responsabilité des compagnies*, etc., 1888, in-8°. — Berthault-Ducreux, *Exposé des faits et des principes sur lesquels repose la solution des principales questions que soulèvent les chemins de fer*, 1845, in-8°. — Besson, *Accidents de chemins de fer*, 1865, in-8°. — L. Beuf, *Etude sur les chemins de fer d'intérêt local*, 1885, in-8°. — Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, 1861, 1 vol. in-8°; — *Des transports par chemins de fer et de la responsabilité des compagnies*, 1866, 2 vol. in-8°. — Michel Body, *Les chemins de fer dans leurs applications militaires*, 1868, in-8°. — Boinvilliers, *Des transports à prix réduit sur les chemins de fer*, 1859, 1 vol. in-8°; — *Les chemins de fer désastreux*, 1880, in-12. — Boistel, *Commentaire des lois du 11 avr. 1888 et du 4 mars 1889 sur les transports et la liquidation judiciaire*, 1 vol. in-8°. — P. Boiteau, *Le régime des chemins de fer français, Principe et application*, 1875, in-8°. — J. Bornecque, *Les locomotives routières considérées au point de vue militaire*, 1878, in-8°. — P. Boubec, *Des chemins de fer économiques*, 1870, in-8°. — R. Boudon, *La vérité sur les chemins de fer en France*, 1866, in-8°. — Bouet, *Etude sur les chemins de fer départementaux économiques à voie étroite*, 1878, in-8°. — Bouffet, *Etude*

*sur les chemins de fer d'intérêt local et la loi du 12 juill. 1865*, Carcassonne, 1874, in-8°. — Boulan, *Les chemins de fer d'intérêt local*, 1879, in-8°. — De Boureuille, Dufaure et Lechatellier, *Rapport sur l'application des tarifs différentiels*, 1850, 1 cah. in 4°. — Bourgeois, *Essai d'analyse des dépenses d'exploitation de chemin de fer de l'Etat*, 1869, in-8°; — *Les chemins de fer à voie étroite*, 1878, in-8°. — Boutillier, *Traité pratique des attributions des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer*, 1865, in-8°. — Braërt, *Les accidents de chemins de fer*, 1883, 1 vol. in-8°. — A. Brière, *Quelques notions sur les tarifs de chemin de fer*, 1881, in-8°. — Buffeteau, *Le voyageur et ses bagages*, 1885, 2ᵉ édit., 1 vol. in-8°. — *Bulletin des chemins de fer*. — De Calonne, *Les chemins de fer de l'Etat*, 1882, in-12. — Cambier, *Guide pratique sur les études, les expropriations et la construction d'un chemin de fer*, 1879, in-8°. — Carré, *Etudes sur les accidents de chemin de fer*, 1857, in-8°. — A. Cazeneuve, *Le réseau d'intérêt local et les chemins de fer sur route*, 1880, in-8°; — *Les chemins de fer français*, 1877, in-8°. — Cerclet, *Code des chemins de fer*, 1843, 1 vol. in-8°. — E. Chabrier, *Les chemins de fer d'intérêt local sur les routes*, 1879, in-8°; — *Les chemins de fer ruraux*, 1875, in-8°. — Chaix, *Répertoire de la législation des chemins de fer*, 1855, 1 vol. in-12. — Challot, *Tramways et chemins de fer sur routes; Historique, jurisprudence, réglementation*, 1878, 2ᵉ édit., in-18. — Charié-Marsaines, *Mémoire sur les chemins de fer considérés au point de vue militaire*, 1862, 1 broch. in-8°. — Chaugaison, *Guide pratique et raisonné en matière de transports par chemin de fer*, 1886, 1 vol. in-8°. — Chauveau des Roches, *Voies de communication intérieures. Législation nouvelle. Chemins de fer d'intérêt local*, 1869, in-8°. — Chauvet, *Traité sur les transports par chemin de fer, par terre et par eau*, Reims, 1870, 1 vol. in-8°. — O. Chemin, *Collection de documents sur les tramways*, 1878-1879, 1 dossier, in-4°. — *Chemins de fer de l'Etat. Conseil d'administration. Recueil des conventions, sentences arbitrales, lois de rachat, décrets d'organisation, arrêtés ministériels et cahiers de charges relatifs aux chemins de fer de l'Etat, lois de finances réglant le rachat de ces chemins*, etc., 1889. — A. Chérot, *De la concurrence en matière de chemins de fer et nos grands ports de commerce*, 1878, in-8°; — *Les grandes compagnies de chemins de fer en 1877*, 1877, in-8°; — *Les grandes voies de communication internationales*, 1875, in-8°; — *Du rachat général des chemins de fer et d'une organisation régionale du réseau français*, 1878, in-8°. — Chérot, de Labry et Garnier, *Discussion sur un plan de réorganisation des chemins de fer français*, 1880, in-8°. — M. Chevallier, *Enquête sur l'exploitation et la construction des chemins de fer*, 1863, gr. in-4°. — Choppard, *Des chemins de fer industriels*, 1880, 1 vol. in-8°; — *Du régime légal des chemins de fer*, 1878, 1 vol. in-8°. — Choron, *Etude sur le régime général des chemins de fer*, 1881, 1 vol. in-8°. — A Christophle, *Ordre général concernant le transport des matières dangereuses sur les voies ferrées*, 1876, in-4°. — Ch. Collignon, *Du concours des canaux et des chemins de fer au point de vue de l'utilité publique*, 1845, in-8°. — Conseil d'Etat. *Enquête sur l'application des tarifs des chemins de fer*, 1850, 1 vol. in-4°. — Raymond de Coynan, *Note sur les conditions générales des transports de troupes par les chemins de fer*, 1856, in-8°. — Cordier, *Considérations sur les chemins de fer*, 1830, in-8°. — Cotelle, *Législation française des chemins de fer et de la télégraphie électrique*, 1867, 2ᵉ édit., 2 vol. in-8°. — Ch. Couche, *Des mesures propres à prévenir les accidents sur les chemins de fer*, 1853, in-8°. — Cousy de Fageolles, *Dictionnaire des chemins de fer*, 1861, in-12. — Cramer, *De la responsabilité des chemins de fer*, 1877, 1 vol. in-8°. — Cronier, *Précis sur les chemins de fer de la France. Moyens financiers d'achever sans retard l'établissement du réseau*, 1847, in-8°. — Dagail, *Des chemins de fer d'intérêt local ou chemins à faible trafic. Chemins à voie étroite*, 1871, in-8°. — Daru, *Des chemins de fer et de l'application de la loi du 11 juin 1842*, 1843, in-8° — P. David, *Le transport des marchandises par chemin de fer remis à l'industrie privée*, 1871, in-8°. — Delambre, *Emploi militaire des chemins de fer*, 1872, in-12; — *Etude sur les chemins de fer au point de vue militaire*, 1854, in-12; — *Petites et grandes compagnies de chemins de fer*, 1878, in-8°. — L. Delattre, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, 1858, in-12. — Delaunay, *Revue des questions les plus importantes sur l'établissement des chemins de fer en France*, 1835, 1 vol. in-4°. — Deslignières, *Petit code du voyageur en chemin de fer*, 1869, 1 vol. in-18. — Demeur, *Les chemins de fer français en 1860*, 1860, in-12. — Deniol, *De la construction et de l'exploitation des chemins de fer en France*, 1845, in-8°. — Dordan, *Questions litigieuses concernant les transports par chemins de fer. De la lettre d'avis*, 1883, 1 vol. in-8°. — F. Dubus, *Les chemins de fer devant les pouvoirs publics*, 1877, gr. in-8°; — *Les conventions de l'Etat avec les six grandes compagnies de chemin de fer*, 1883, in-8°. — Dulin et Fousset, *Etat actuel des chemins de fer. Construction et exploitation économiques des nouvelles lignes complémentaires*, 1874, 1 broch. in-12. — Dumay, *Les concessions de chemins de fer*, 1878, 1 vol. in-8°. — Dunoyer, *Esprit et méthodes comparées de l'Angleterre et de la France dans les entreprises de travaux publics et en particulier de chemins de fer*, 1840, in-8°. — Duparcq, *Loi du 11 avr. 1888 portant modification des art. 105 et 108, C. comm.*, 1888, 1 vol. gr. in-8°. — Duplay, *Note sur l'emploi des recettes provenant des frais de magasinage dans les gares de chemins de fer*, Lille, 1878, in-8°. — Duverdy, *Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemins de fer*, 1874, 2ᵉ édit., 1 vol. in-18; — *Traité pratique et juridique de l'application des tarifs des chemins de fer*, 1866, 1 vol. in-8°. — Duverger, *Le régime des chemins de fer français devant le Parlement* (1871-1886). — E..., *Etude sur les chemins de fer et les télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire*, 1874, 2 vol. in-8°. — W. Eddy, *L'employé de chemin de fer. Sa condition en France et en Angleterre*, 1883, in-8°. — Eger, *Le contrat de transport considéré spécialement au point de vue des transports par chemins de fer*, 1879-1883; — Emion, *Manuel pratique ou traité de l'exploitation des chemins de fer*, 1864-1865, 1 vol, in-18. — H. Entz, *Les chemins de fer et les transports militaires*, 1881, in-8°. — Eon, *Législation des transports (étude sur les projets de réforme des art. 105 et 108, C. comm.)*, 1882, 1 vol. in-12. — A. Fabiant, *Les chemins de fer de la Corse*, 1875, in-32. — J. Fabre, *Manuel à l'usage des candidats aux fonctions de commissaire de police ou d'inspecteur spécial de la police des chemins de fer*, 1889, 1 vol. in-8°. — V. Fabre, *Notions économiques. Application aux tarifs et à la gestion des chemins de fer*, 1862, in-8°. — Fairlie, *Aurons nous des chemins de fer ou n'en aurons-nous pas?* 1872, in-12. — A. Faliès, *Le nouveau projet de loi des chemins de fer d'intérêt local*, 1879, in-8°; — *Etude théorique et pratique sur les chemins de fer à traction de locomotives sur route*, 1878, in-8°. — Féolde, *Des transports par chemin de fer; voyageurs et marchandises*, 1890, 1 vol. in-8°. — Féraud-Giraud, *Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer*, 1889, 2ᵉ édit., 3 vol. in-18; — *Législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines*, 1853, 1 vol. in-8°; — *Les voies publiques et privées modifiées, détruites ou créées par suite de l'exécution des chemins de fer*, 1878, 1 vol. in-8°. — M. Fernandez de Castro, *Description et examen de tous les systèmes proposés pour éviter les accidents sur les chemins de fer au moyen de l'électricité*, 1859, 2 vol. in-16. — Ficquet, *Question des transports. Note sur les inconvénients que présentent les tarifs actuels des chemins de fer et sur les moyens de remédier à ces inconvénients*, Le Hâvre, 1878, in-18. — Fisquet, *Histoire générale des chemins de fer*, 1882, 1 vol. in-4°. — E. Flachat, *Les chemins de fer, les charbonnages, les prix différentiels de transport et les prix différentiels de vente*, 1859, 1 broch. in-8°; — *La batellerie, les charbonnages français, les chemins de fer*, 1858, 1 broch. in-8°; — *Les chemins de fer en 1862-1863*, 1863, in-8°. — Flamache et Hubert, *Traité d'exploitation des chemins de fer*, 1892, in-8°. — De Foville, *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, 1880, in-8°. — Galopin, *Des voituriers par terre, par eau et par chemin de fer, ou Traité théorique et pratique des transports*, 1866, 1 vol. in-8°. — N. Gand, *Traité de la police et de la voirie des chemins de fer et de la législation des locomotives qui les desservent*, 1846, in-8°. — Gastineau, *Histoire des chemins de fer*, 1863, 1 broch, in-12. — Gavey, *Questions du jour entre les compagnies de chemins de fer et le commerce; responsabilité; magasinage*, 1875, 1 vol. in-8°. — Gillieron, *De la responsabilité des compagnies de chemins de fer*, 1875, 1 vol. in-8°. — Girard, *Considérations générales sur les chemins de fer et l'esprit d'association*, 1832, in-4°. — Gisclard, *Code des chemins de fer d'intérêt local*, 1882, 1 vol. in-18. — Ch. Goschler, *Les chemins de fer nécessaires*, 1873, in-8°; — *Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer*, 1871, 2ᵉ édit., 4 vol. in-8°. — Goudin, *La vigie des transports par chemins de fer*, 1886, 1 vol. in-8°. — J. de la Gournerie, *Etude économique sur l'exploitation des chemins de fer*, 1880, in-8°; — *Le produit*

*brut dans les concessions de chemins de fer*, 1878, in-8°; — *Note sur les chemins de fer rachetés*, 1878, in-8°. — Grandvallet, *Les chemins de fer français au point de vue de la guerre*, 1889, in-8°. — Grandvaux, *Législation des transports par terre et par eau*, 1855, 2e édit., 1 vol. in-8°. — Granger-Fabre, *Manuel du commissaire de surveillance administrative des chemins de fer*, 1882, 1 vol. in-18. — G. Graux, *Les conventions avec les grandes compagnies*, 1883, in-8°. — Guezan et Cambuzat, *Etude sommaire de la législation usuelle des octrois relative aux chemins de fer*, 1870, 1 vol. in-8°. — Guillaume, *De la législation des rails, routes et chemins de fer en Angleterre et en France*, 1838, 1 vol. in-8°. — Guillemain, *Des transports successifs; répartition des droits, obligations et responsabilités*, 1886, 1 vol. in-8°. — A. Guillemin, *Les chemins de fer*, 1884, in-12. — Guimbert, *De la sécurité des voyageurs sur les chemins de fer*, 1879, in-8°. — Hadley, *Le transport par les chemins de fer* (trad. par Raffalowich), 1887, 1 vol. in-8°. — Hilpert, *Le messagiste ou Traité théorique, pratique et législatif de la messagerie*, 1849, 1 vol. in-8°; — *Manuel du voyageur et de l'expéditeur en France et à l'étranger*. — Max Hoffmann, *Le trafic des chemins de fer*, 1869, in-8°. — Hoffmann, *Les tarifs des chemins de fer*, 1889, 1 vol. in-8°. — Hoslin, *Les limites de l'intérêt public dans l'établissement des chemins de fer*, Marseille, 1878, in-8°. — Hubert, *Traité de comptabilité du matériel des chemins de fer*, 1854, 1 vol. in-12. — Huet, *Des moyens d'éviter les accidents de chemins de fer*, 1885, 2 vol. in-8° et un atlas. — Humbert, *Traité complet des chemins de fer*, 1892, 3 vol. in-8°. — Hymans, *Les chemins de fer*, 1847, in-12. — D'Ingremard, *Les concessionnaires de chemins de fer et la propriété*, 1860, 1 vol. in-18. — F. Jacqmin, *De l'exploitation des chemins de fer. Leçons faites en 1867 à l'école des ponts et chaussées*, 1867, 2 vol. in-8°; — *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Leçons faites en 1872 à l'école des ponts et chaussées*, 1874, 2e édit., in-12; — *Etude sur l'exploitation des chemins de fer par l'Etat*, 1878, 1 broch. in-8°; — *Des obligations et de la responsabilité des chemins de fer en matière de transports*, 1880, 1 vol. in-8°. — L. Jourdan, *Critiques sur l'exploitation des chemins de fer*, 1869, in-12. — *Le Journal des transports*, passim. — Kerchner, *Loi sur la police des chemins de fer du 15 juill. 1845*, 1881, 5e édit., 1 vol. in-8°. — Kowalski, *Etat actuel des chemins de fer en Algérie*, 1880, broch. in-4°. — Krantz, *Observations au sujet des prix de transport, de tarifs et de rachat des chemins de fer*, 1882, in-8°; — *Observations au sujet des chemins de fer d'intérêt général et local et des lois des 10 juill. 1865 et 12 août 1871*, 1875, in-8°; — *Observations sur les chemins de fer économiques à voie normale et à voie réduite*, 1875, in-8°. — P. Labrouche, *D'une réforme du matériel roulant*, 1869, in-16. — De Labry, *Rapport financier des chemins de fer*, 1875, in-8°; — *Surveillance par l'Etat de la gestion financière des chemins de fer en France*, 1876, in-8°. — J. Ladame, *Les compagnies secondaires de chemin de fer devant le Parlement*, 1877, in-8°. — Lafargue, *Nouveau Code voiturin*, 1827, 1 vol. in-8°. — Lamane, *La question des chemins de fer (le rachat)*, 1880, in-8°. — Lamé et Clapeyron, *Mémoire sur les chemins de fer considérés sous le point de vue de la défense des territoires*, 1832, in-8°. — Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation* (recueil périodique paraissant annuellement depuis 1868); — *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, 1872, 3e édit., 1 vol. gr. in-8°; — *Recueil méthodique et chronologique des lois, décrets, etc., concernant le service du contrôle des chemins de fer en exploitation*, 1858, in-8°. — J. Lan, *Les chemins de fer français devant leurs juges naturels. Traité de la jurisprudence des chemins de fer mis à la portée des gens du monde*, 1867, in-12. — A. Laplaiche, *Manuel du candidat au commissariat de surveillance administrative des chemins de fer*, 1886, in-12. — Laurens, *Le rachat des chemins de fer par l'Etat et les transports à bon marché*, 1880, in-8°. — Lavollée, *Les chemins de fer en France. Constitution du réseau; exploitation; résultat*, 1866, in-8°; — *Le dimanche et les chemins de fer*, 1889; — *Les chemins de fer et l'enquête parlementaire*, 1872, in-8°. — E. de Laveleye, *La crise économique et les chemins de fer vicinaux*, 1879, in-8°; — *Notes pour servir à l'histoire financière des chemins de fer*, 1850, 1 broch. in-4°; — *Histoire financière des chemins de fer français*, 1860, in-4°. — Lazerges, *Chemins de fer exécutés par l'Etat. Guide pratique des expropriations*, 1882, in-8°. — Le Clercq, *Etude sur le rachat des chemins de fer*, 1879, in-8°. — Le Cordier, *Chemins de fer d'intérêt local*, 1871, in-8°. — J. le Courtois, *Le remboursement anticipé des obligations des compagnies de chemins de fer et la loi du 3 sept. 1807*, 1880, in-8°. — Lecat, *Code du voyageur en chemin de fer*, Saint-Etienne, 1867, 1 vol. in-16. — *La législation des chemins de fer d'intérêt local*, 1875, 1 vol. in-8°. — Legoyt, *Le livre des chemins de fer construits... ou Statistique générale de ces voies de communication en France*, 1845, in-12. — Ch. Lejeune, *La question des chemins de fer devant le Parlement*, 1882, gr. in-8°. — Leris, *Essai administratif sur l'exploitation pratique des chemins de fer français*, 1848, 1 vol. in-12. — Leroy, *Cours pratique des chemins de fer*, 1881, in-12. — *Lettre des compagnies de chemins de fer à M. le ministre des Travaux publics au sujet du projet de règlement sur la police des chemins de fer*, 1850, 1 vol. in-4°. — F. Levacher, *Les chemins de fer agricoles ou populaires*, 1864, in-8°. — E. Level, *De la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local*, 1870, in-8°; — *Les chemins de fer devant le Parlement. L'exploitation par l'Etat et par l'industrie privée*, 1880, in-8°; — *Les chemins de fer devant le Parlement. Les grands classements*, 1880, in-8°; — *De l'association des grandes compagnies et des sociétés locales*, etc., 1875, in-8°. — Ch. Limousin, *Le commerce et les chemins de fer*, 1883, in-12; — *L'organisation générale des chemins de fer français*, 1886, 1 vol. in-8°; — *La théorie commerciale des tarifs de chemins de fer*, 1886. — Du Lin et Fousset, *Etat actuel des chemins de fer*, 1874, in-8°. — Lobet, *Des chemins de fer en France et des différents principes appliqués à leur tracé, à leur construction et à leur exploitation*, 1846, 1 vol. in-12. — *Loi sur la police des chemins de fer du 15 nov. 1845, suivie du rapport au Roi et de l'ordonnance du Roi du 15 nov. 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*, 1852, 1 vol. in-8°. — Loisel, *Chemins de fer de l'Etat; droits et obligations des voyageurs, expéditeurs, destinataires*, 1885, 1 vol. in-8°; — Lombard, *La question du Dimanche et les employés de chemin de fer*, 1875, in-8°. — Loubat, *Construction économique des chemins de fer d'intérêt local*, 1866, in-8°. — Mahault, *Etude sur les tarifs de transport en général*, Roanne, 1879, in-8°. — Malo, *La sécurité dans les chemins de fer*, 1883, 2e édit., 1 vol. in-18; — *Le rachat des chemins de fer, ses dangers pour les intérêts publics*, Lyon, 1880, in-8°. — J. Malou, *Chemins de fer. Tarifs des voyageurs. Etude statistique*, 1869, in-8°. — Amédée Marc, *Recueil de jurisprudence sur les tarifs différentiels appliqués aux transports de chemins de fer*, 1872, 1 vol. in-8°. — Marcille, *Etude sur l'emploi des chemins de fer avant et pendant la guerre*, 1874, in-12. — V. Marchand, *Les chemins de fer. Historique, rachat, exploitation par l'Etat*, 1878, in-8°. — E. Marche, *Le poids mort dans les transports sur chemin de fer et son influence sur le prix de revient des transports*, 1871, in-8°. — Mareschal, *Des fusions et des grandes compagnies de chemins de fer*, 1855, 1 broch. in-8°. — G. Marqfoy, *De l'abaissement des tarifs de chemin de fer*, 1863, in-8°; — *De l'exécution des chemins de fer départementaux par l'Etat*, 1859, in-8°; — *La réforme des tarifs de chemins de fer*, 1864, in-8°. — L. Marsigny, *Les chemins de fer en temps de guerre considérés au point de vue de leur destruction et de leur rétablissement*, 1883, in-12. — Marteau, *Le rachat des grands réseaux de chemins de fer*, Hâvre, 1880, 1 broch. in-12. — Mathieu, *Manuel du commissaire de surveillance administrative des chemins de fer*, 1884, 1 vol. in-8°. — Mayer, *Les chemins de fer*, 1 vol. in-32. — Mermod, *Législation des chemins de fer d'intérêt local*, 1877, in-8°. — Du Mesnil, *Rapport sur la réglementation des transports des matières infectes*, 1886, 1 vol. in-8°. — Michel, *Les chemins de fer d'intérêt local*, 1866, in-8°. — Minard, *Des conséquences du voisinage des chemins de fer et des voies navigables*, 1844, in-8°. — Miquel, *De la responsabilité des compagnies de chemins de fer dans le transport des marchandises*, 1880, 1 vol. in-8°. — Molinos et Cronnier, *Etude sur l'utilisation des routes pour l'établissement de chemins de fer économiques*, 1861, in-8°. — Morandière, *Observations sur les chemins de fer à bon marché*, 1868, broch. in-4°; — *Note sur les dépenses de construction et sur les résultats économiques à attendre des chemins de fer à construire dans des conditions faciles*, 1870, broch. in-4°. — A. Moreau, *Les chemins de fer d'intérêt local. Avantages de la voie étroite*, 1885, in-8°. — Motet, *Chemins de fer et canaux. Etude sur le prix de revient des transports par voie ferrée et par voie navigable*, 1888, in-8°. — Nadault de Buffon, *Considérations élémentaires sur les trois systèmes de communication intérieure au moyen des routes, des chemins de fer et des canaux*, 1840, in-4°. — Nancy, *Législation et police des chemins de fer*, 1854, 1 vol. in-8°. — A. Neymarck, *Les chemins de*

*fer devant le Parlement*, 1880, in-8°. — O. Noël, *L'achèvement du réseau et les conventions avec les grandes compagnies*, 1883, in-8°; — *Les chemins de fer en France et à l'étranger. Etude financière et statistique*, 1888; — *Les chemins de fer d'intérêt local*, 1884, in-8°; — *Les chemins de fer seront ruineux pour la France*, 1842, in-8°; — *Conséquences financières et économiques des conventions de 1859*, 1882, in-8°; — *Les nouvelles conventions avec l'Etat et les grandes compagnies*, 1883, in-8°; — *La question sociale et le rachat des chemins de fer*, 1881; — *La question des tarifs de chemin de fer*, 1884, in-8°; — *Le réseau de l'Etat et le budget*, 1884, in-8°; — *Le réseau de l'Etat et le déficit*, 1884, in-8°. — Nogent Saint-Laurens, *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, 1841, 1 vol. in-8°. — Nouette-Delorme, *La question des chemins de fer*, 1872, broch. in-8°. — Oppermann, *Traité complet des chemins de fer économiques et d'intérêt local, départementaux, vicinaux, industriels*, 1873, gr. in-8°. — Paignon, *Traité juridique de la construction, de l'exploitation et de la police des chemins de fer*, 1853, 1 vol. in-12. — G. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, 1887, 3e édit., 2 vol. in-8°. — Paquerée, *Des accidents sur les chemins de fer et les moyens de les prévenir*, Bordeaux, 1856, in-4°. — L. Partiot, *Instruction pour la préparation des projets et la surveillance des travaux de construction de la plate-forme des chemins de fer*, 1884, in-4°. — C. Pecqueur, *De la législation et du mode d'exploitation des chemins de fer*, 1840, 2 vol. in-8°. — Léon Pillore, *Les chemins de fer économiques*, 1871, in-8°. — Pendrié, *Nos chemins de fer et leur réforme radicale. Les abus des grandes compagnies. Suppression de leur monopole. Rachat et nouvelle division des réseaux.* — A. Perdonnet, *Les chemins de fer*, 1867, in-18; — *Des chemins de fer vicinaux à bon marché*, 1868, in-8°; — *Notions générales sur les chemins de fer*, 1859, in-8°; — *Traité élémentaire des chemins de fer*, 3e édit., 4 vol. in-8°. — Pereire, *La question des chemins de fer*, 1879, in-8°. — Petit de Coupray, *Manuel des transports sur les chemins de fer*, 1861, 1 vol. in-18. — Peut, *Des chemins de fer et des tarifs différentiels*, 1858, 1 broch. in-8°. — Picard, *Les chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau*, 1886, 6 vol. in-8°; — *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droits, études comparées sur les chemins de fer étrangers*, 1887, 4 vol. in-8°. — Pichon, *Les chemins de fer et l'art. 105 du Code de commerce*, Bayonne, 1879, in-18. — Pinel, *Jurisprudence des chemins de fer*, 1868, 1 vol. in-12. — Pommier, *Des litiges en matière de transport par les chemins de fer*, 1860, 1 vol. in-18. — Porten de la Morandière, *Des chemins de fer en France, de l'administration des grandes compagnies et de leurs rapports avec les actionnaires*, Rennes, in-8°. — Poulle, *Commentaire théorique et pratique de la loi du 11 avr. 1888*, 1891, 1 broch. in-8°. — De Pontzen, *Note sur l'application des chemins de fer économiques à l'achèvement du réseau des chemins de fer français*, 1883, in-8°. — Poujard'hieu, *Les chemins de fer et le crédit en France*, 1862, in-12; — *Les chemins de fer d'intérêt local et les petites compagnies. Abaissement des tarifs*, 1866, in-8°; — *Solution de la question des chemins de fer. De l'extension des réseaux et des nouvelles conventions*, 1859, in-8°. — Protat, *Litiges et réclamations en matière de transports. Commentaire pratique de la loi du 11 avr. 1888 modifiant les art. 105 et 108, C. comm.*, 1889, 1 vol. in-8°. — Proudhon, *De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables*, 1845, broch. in-8°; — *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer*, 1855, in-12. — Raffalowich, *Le transport par les chemins de fer; histoire, législation.* — Rebel et Juge, *Traité théorique et pratique de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, 1847, 1 vol. in-8°. — *Recueil général des tarifs des chemins de fer*, in-4°. — *Règlement pour le service de l'exploitation des chemins de fer*, Lille, 1877, 1 broch. in-12. — *Répertoire méthodique de la législation des chemins de fer*, 1871, 1873, 1879, 1883, 4 vol. in-4°. — *Revue générale des chemins de fer* (depuis juillet 1878). — Reyre, *Chemins de fer. Tarifs différentiels*, Lyon, 1858, 1 broch. in-8°. — Richard, *Législation des chemins de fer d'intérêt local*, 1875, in-8°. — Ch. Ropiquet, *Les conventions de 1868*, 1868, in-8°; — *Les tarifs de chemins de fer devant l'opinion publique*, 1870, 1 vol. in-8°; — *Les chemins de fer d'intérêt local et l'épargne publique*, 1870, in-8°. — Rovel, *Etude sur les chemins de fer au point de vue militaire*, 1874, in-8°. — Roy, *Les chemins de fer d'intérêt local*, 1878, in-12. — Ruelle, *Les chemins de fer vicinaux ou d'intérêt local au point de vue de leur exécution*, 1865, gr. in-8°; — *Note relative aux chemins de fer à bon marché et d'intérêt local*, 1868, in-8°. — Ch. Sainctelette, *De la responsabilité et de la garantie; accidents de transport et de travail*, 1884. — Saint-Léon, *Manuel pratique des chemins de fer*, 1845, 1 vol. in-18. — Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer*, 1874, 1 vol. in-8°. — Sartiaux, *Les chemins de fer au point de vue civil et militaire*, Senlis, 1874, 1 broch. in-12; — *Les chemins de fer d'intérêt local*, 1876, in-8°. — Savidan, *Etude sur le contrat de transport, spécialement sur le transport par chemins de fer*, 1881. — Schaffhauser, Labori et Gompertz, *Commentaire de la loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies*, 1891, 1 broch. in-8°. — Schillings, *Traité pratique du service de l'exploitation des chemins de fer*, 1848, in-8°. — Schœndœrffer, *De l'utilité des chemins de fer au point de vue de l'économie des frais de transport*, Vesoul, 1878, in-8°. — F. de Sérafon, *Etude sur les chemins de fer, les tramways et les moyens de transport en commun à Paris et à Londres, suivie d'une notice sur la construction et l'exploitation des tramways*, 1872, in-8°. — L. Siebecker, *Physiologie des chemins de fer*, 1867, in-12. — Técheney, *Le guide du voyageur en chemin de fer*, 1886, 1 vol. in-12. — Teisserenc, *Etudes sur les voies de communications perfectionnées et sur les lois économiques de la production du transport*, 1847, 2 vol. in-8°; — *De la politique des chemins de fer*, 1842, in-8°. — *Des principes généraux qui doivent présider au choix des tracés de chemins de fer*, 1843, 1 broch. in-4°; — *Examen critique du mode de concession des chemins de fer*, 1844, 1 broch. in-8°; — *De la perception des tarifs sur les chemins de fer*, 1859, in-12. — Ch. Tellier, *Les chemins de fer départementaux ou d'intérêt local à bon marché*, 1867, in-8°. — H. Tellier, *La question des chemins de fer d'après l'enquête parlementaire*, 1883, in-8°. — Thérion, *Des chemins de fer d'intérêt local. Recueil de documents législatifs et administratifs*, 1872, 1 vol. gr. in-8°. — Thélard, *Du progrès dans les chemins de fer ou de l'abaissement des tarifs sans préjudice pour les compagnies*, 1860, in-8°. — Thirion et Bertera, *Observations sur le projet de loi relatif aux chemins de fer départementaux*, 1865, in-4°. — Thoviste, *Etude sur les conventions financières conclues entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer*, 1886, 1 vol. in-8°. — Tomyar, *Aperçu de l'organisation militaire des chemins de fer en France et à l'étranger*, 1881, in-12; — *L'Etat et les chemins de fer. L'Etat doit-il racheter les chemins de fer dans un intérêt purement militaire?* 1882, in-8°. — Tourrette, *Tracé des chemins de fer, routes et canaux. Solutions théoriques et pratiques de toutes les opérations du tracé*, 1858, in-8°. — Tourneux, *Chemins de fer. Du concours de l'Etat*, 1840, 1 vol. in-8°; — *Encyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur*, 1844, 1 vol. in-12. — L. de Tromenec, *Etude sur le réseau des chemins de fer français considérés comme moyen stratégique*, 1873, in-8°. — Vallée, *Les impôts et les chemins de fer*, 1880, 1 vol. in-8°; — *Les départements et les chemins de fer*, 1874, in-8°; — *Notions pratiques sur les opérations de tracé d'un avant-projet de chemin de fer*, 1877, in-8°. Vallette, *Les transports à bon marché. Lettres sur l'exploitation des chemins de fer*, 1869, in-8°. — Van de Velde, *Etude sur la défense des Etats et sur l'emploi des chemins de fer à la guerre*, 1858, in-8°. — Vanhuffel, *Manuel des maîtres de poste et entrepreneurs de voitures publiques*, 1839, 1 vol. in-8°. — Vatimesnil, *Opinion sur les tarifs d'abonnement proposés par les compagnies de chemins de fer*, Rouen, 1857, 1 broch. in-8°. — Vauthier, *Base d'un projet de loi sur la réorganisation des chemins de fer*, 1878, in-8°; — *Le programme de M. de Freycinet. Projet de réorganisation des chemins de fer français*, 1879, in-8°; — *Projet de loi de rachat et de réorganisation des chemins de fer français*, 1879, in-8°. — Vibert, *Etude médico-légale sur les blessures produites par les accidents de chemin de fer*, 1 vol. in-8°. — Vidard, *L'Etat et les compagnies de chemin de fer*, 1868, in-8°. — Vigouroux, *Législation et jurisprudence des chemins de fer et des tramways*, 1885, 1 vol. in-8°. — E. Villevert, *Achèvement de nos chemins de fer. Défense du pays*, 1878, in-8°; — *Les chemins de fer économiques à voie étroite et sur route*, 1878, in-8°. — Wehrenpfennig, *Conventions techniques de l'union des administrations des chemins de fer*, 1872, in-8°. — E. With, *Les accidents sur les chemins de fer; leurs causes, les règles à suivre pour les éviter*, 1854, in-12. — L. Wolowski, *Histoire financière des chemins de fer français et étrangers dont les actions se négocient à la Bourse de Paris*, 1869, in-8°; — *Tableaux synoptiques des chemins de fer du globe et des principales sociétés par actions*,

1858, in-8°. — Wood, *Traité pratique des chemins de fer* (trad. de Franqueville), 1859, in-4°. — X..., *Les chemins de fer au point de vue militaire* (trad. de l'allemand par le capitaine Costa de Serda), 1868, in-8°. — X..., *Les chemins de fer stratégiques*, 1883, in-12. — X..., *Considérations sur le rachat des chemins de fer*, 1882, in-8°. — X..., *De l'emploi des chemins de fer en temps de guerre* (trad. de l'allemand), 1868, in-8°. — X..., *La question des chemins de fer et des travaux publics*, 1876, in-8°. — X..., *Résultats à attendre de l'exploitation des nouveaux chemins de fer*, 1869, in-8°. — X..., *De la mesure de l'utilité des chemins de fer*, 1879, in-8°. — X..., *Les tarifs des chemins de fer et l'intérêt public*, 1859, in-8°; — X..., *La question des nouveaux chemins de fer et des travaux publics*, 1876, in-8°. — X..., *Le repos du dimanche et les compagnies de chemins de fer. Fermeture des gares aux marchandises de petite vitesse*, 1875, in-12.

ANNALES DE DROIT COMMERCIAL. — *Les nouveaux art. 105 et 108, C. comm.* (Péronne) : t. 2, p. 125.

ANNALES DES MINES. — *Rapport fait au nom de la commission spéciale chargée de rechercher les mesures de sûreté applicables aux chemins de fer* (de Boureuille) : 4e série, t. 8, p. 531. — 7e série. *Note sur le chauffage des voitures de toutes classes sur les chemins de fer* (Clérault) : t. 11, p. 129. — *Note sur l'emploi des électro-sémaphores de MM. Lartigue, Tesse et Prudhomme pour la réalisation du block-system (protection des trains de chemin de fer par la distance)* (Clérault) : t. 12, p. 165. — *Note sur la modification apportée aux électro-sémaphores de MM. Lartigue et Tesse dans le type adopté par la compagnie d'Orléans* (Zeiller) : t. 12, p. 225. — *Note sur le signal avertisseur, système Moreaux, employé sur les chemins de fer* (Moreaux) : t. 14, p. 5. — *Rapport sur les divers systèmes de signaux en usage sur les chemins de fer et l'application des appareils d'enclanchement pour la protection des bifurcations* (Heurteau) : t. 18, p. 59. — *Note sur les signaux électriques des chemins de fer désignés sous le nom de* cloches autrichiennes (de Castelnau) : t. 18, p. 509.

ANNALES DES PONTS ET CHAUSSÉES. — 1re série. *Mouvements commerciaux* (Emmery) : t. 2, p. 230. — *Canaux et chemins de fer* (Huerne) : t. 7, p. 364. — *Rapport des chemins de fer avec la population en différents pays* : t. 16, p. 320. — *Comment les chemins de fer augmentent la richesse publique* : t. 17, p. 244. — *Exemple de l'évaluation de l'utilité d'un chemin de fer* : t. 19, p. 32.

2e série. *Des accidents sur les chemins de fer, de leurs causes, et des moyens de les prévenir* (Locart) : t. 5, p. 274, 339. — *Comparaison des voies de communication entre elles* : t. 6, p. 259; t. 10, p. 181; t. 13, p. 329; t. 14, p. 189. — *Du prix des transports* (Jullien) : t. 8, p. 168. — *De la concurrence des canaux et des chemins de fer* : t. 9, p. 73, 163. — *Sur les dépenses qu'a nécessitées ou que nécessitera la construction des chemins de fer en Angleterre, en Belgique et en France* (Jullien) : t. 9, p. 147, 166. — *Des tarifs adoptés et des recettes brutes opérées en Angleterre, en Belgique et en France* (Jullien) : t. 9, p. 157, 166. — *Des produits nets de quelques chemins de fer existants et des bases à admettre pour évaluer approximativement le produit futur ou les recettes nettes probables d'un chemin de fer à ouvrir* (Jullien) : t. 9, p. 200. — *Etablissement de lignes parallèles de chemins de fer* : t. 10, p. 258. — *Extrait d'un rapport de M. Doyat sur le projet d'un chemin de fer allant de Rouen à Dieppe en ce qui concerne la base à adopter pour les tarifs de tous les chemins de fer* : t. 11, p. 129. — *Des chemins de fer dont l'exécution peut être confiée à des compagnies de travaux publics* : t. 11, p. 132. — *Mesures de sûreté applicables aux chemins de fer; rapport d'une commission spéciale* : t. 12, p. 261. — *De la concurrence d'un canal et d'un chemin de fer appartenant à la même compagnie* : t. 12, p. 328. — *Note pour servir à l'examen de la question de la concurrence des chemins de fer et des voies navigables* (Lambrecht) : t. 12, p. 328, 358. — *Avantages que présentent les chemins de fer pour la fortune publique* : t. 17, p. 244.— *De la tendance à relier entre elles les voies de fer et les voies maritimes* : t. 17, p. 257. — *Un chemin de fer peut être exploité concurremment par plusieurs compagnies* : t. 18, p. 121. — *Des compagnies de chemins de fer. Utilité du contrôle de l'Etat* : t. 18, p. 126. — *De l'exécution des travaux publics par les compagnies* : t. 19, p. 86. — *Des concessions perpétuelles ou temporaires* : t. 19, p. 89 et s. — *Concurrence des routes et des chemins de fer* : t. 19, p. 102. — *Note sur les clôtures des chemins de fer* (Bazaine) : t. 19, p. 357.

3e série. *Chemins de fer. Routes nationales* (Vallès) : t. 1, p. 51. — *Concurrence des chemins de fer et des voies navigables* : t. 1, p. 374; t. 5, p. 184; t. 8, p. 341, 350, 355, 361.

4e série. *Les chemins de fer au point de vue militaire* (Charié Marsaines) : t. 4, p. 1. — *Les chemins de fer et l'agriculture* (Jacqmin) : t. 10, p. 324. — *Sur le trafic probable des chemins de fer d'intérêt local* (Michel Jules) : t. 15, p. 145. — *Des chemins de fer à bon marché et d'intérêt local* (Ruelle) : t. 16, p. 66. — *Note sur l'avantage de l'exécution des chemins de fer par l'Etat suivant la loi du 11 juin 1842* (Surelle) : t. 16, p. 58. — *Résultats économiques à attendre des chemins de fer à construire dans des conditions faciles* : t. 20, p. 218.

5e série. *Rapports annuels de MM. les inspecteurs généraux du contrôle de l'exploitation des chemins de fer* (Mamil) : t. 3, p. 1. — *Chemins de fer d'intérêt local et voies de terre. Observations présentées au conseil général de la Manche* (Dufresne) : t. 3, p. 329. — *Résultats à attendre de l'exploitation d'une partie des nouveaux chemins de fer* : t. 5, p. 243. — *Chemins de fer d'intérêt général. Le nouveau réseau des six principales compagnies françaises* : t. 5, p. 499. — *Contrôle de l'exploitation des chemins de fer* (X...) : t. 5, p. 388. — *Chemins de fer. Etude financière* (de Labry) : t. 10, p. 56, 299. — *Rapports financiers établis pour la construction de chemins de fer entre l'Etat et les compagnies* : t. 10, p. 56. — *Prix des transports par chemins de fer* (Ch. Baum) : t. 10, p. 422. — *Note sur les sommes déversées par les six grandes compagnies de chemins de fer au profit du nouveau réseau de 1864 à 1875* (Aucoc) : t. 11, p. 109. — *Les gares de triage pour le classement des wagons de marchandises* (Jules Michel) : t. 12, p. 531. — *Chemins de fer français. Recettes de l'exploitation* (X...) : t. 12, p. 596. — *Situation financière des chemins de fer français* (X...) : t. 14, p. 122. — *Etablissement des chemins de fer à petit trafic* (Lechalas) : t. 14, p. 602. — *Recettes de l'exploitation des chemins de fer français* : t. 16, p. 96. — *Nouveaux documents à consulter pour l'évaluation d'un trafic probable de chemins de fer* (Michel) : t. 17, p. 53. — *De l'influence des rampes sur les prix de transport par chemins de fer* (Menche de Loisne) : t. 17, p. 283.

6e série. *Tableaux graphiques des marchés de fournitures* (Debray) : t. 4, p. 591. — *Décision de la conférence de Berne sur l'unité technique des chemins de fer* (Baum) : t. 5, p. 71. — *Recettes des chemins de fer français en 1881-1882* (X...) : t. 5, p. 664; t. 6, p. 76. — *Notice sur la répartition du trafic des chemins de fer français et sur les prix de revient des transports* (Ricour) : t. 7, p. 43. — *Note sur l'organisation des mouvements de trains* (Radin) : t. 7, p. 389. — *Le prix de revient sur les chemins de fer et la répartition du trafic* (Noblemaire) : t. 7, p. 682. — *La garantie d'intérêt et son application en France à l'exécution des travaux publics* (Colson) : t. 8, p. 601. — *Note sur les chemins de fer départementaux* (Noblemaire) : t. 9, p. 655. — *Rectification à la note sur les chemins de fer départementaux par M. Noblemaire* (Etienne) : t. 10, p. 438.

BULLETIN DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — *Note sur la définition des diverses natures de tarifs de chemins de fer* : 1880, 2e sem., p. 129. — *Modification à la législation des transports par voie ferrée* : 1880, 2e sem., p. 374. — *Rembourrage des banquettes des wagons de 3e classe* : 1880, 2e sem., p. 410. — *Transport à prix réduit des indigents* : 1881, 2e sem., p. 330. — *Les transports militaires par voie ferrée* : 1884, 1er sem., p. 155. — *La mise en culture des dépendances des chemins de fer* : 1884, 1er sem., p. 496. — *Valeur du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes secondaires* : 1884, 2e sem., p. 296. — *Le développement actuel des tramways* : 1885, 2e sem., p. 487. — *Les premiers chemins de fer français* : 1886, 1er sem., p. 548. — *Historique des petits paquets et des colis postaux* : 1887, 2e sem., p. 573.

CORRESPONDANT DES JUSTICES DE PAIX. — *Pour que les entrepreneurs de voitures publiques, et spécialement les compagnies de*

*chemins de fer, soient responsables de la perte des caisses, paquets et ballots ou effets, faut-il qu'au préalable les objets aient été présentés au bureau et enregistrés?* 1853, p. 131. — *Obligations et responsabilité des compagnies, en matière de transport de voyageurs et de marchandises :* 1853, p. 243. — *L'action en responsabilité pour perte ou avarie d'objets accompagnant un voyageur sur un chemin de fer est-elle de la compétence du juge de paix à l'exclusion du tribunal de commerce?* 1855, p. 284. — *Lorsqu'il s'agit non d'effets accompagnant les voyageurs, mais de colis expédiés par la voie d'un chemin de fer, et qu'ils ont été avariés ou perdus, l'action en remise ou en indemnité doit-elle être exercée devant le tribunal de commerce du lieu où devait se faire la délivrance des marchandises, ou devant le tribunal de commerce du domicile social de la compagnie?* 1855, p. 286. — *Un chef de gare est-il personnellement responsable de toute immixtion dans le transport des lettres dans la partie du service dont il est chef?* 1856, p. 36. — *Quelles sont, en matière de dégâts commis sur une propriété particulière, pour étude de chemin de fer et de règlement des indemnités y afférentes, les limites de la compétence des juges de paix?* 1858, p. 222. — *Une compagnie de chemin de fer qui a perdu, détérioré ou bien est en retard de livrer les effets d'un voyageur, doit-elle être assignée en remise de ces effets, ou en paiement de leur valeur, ou en dommages-intérêts, devant le juge de paix du domicile social de cette compagnie, ou devant le juge de paix du lieu de l'arrivée du voyageur?* 1859, p. 220. — *1° Chaque voyageur doit être placé. 2° Droit des membres d'une même famille à se faire placer dans un même compartiment. 3° Des voisinages incommodes :* 1859, p. 361. — *Les juges de paix sont-ils compétents pour connaître d'un dommage aux champs qui est la conséquence directe d'un remblai construit par une compagnie de chemin de fer?* 1859, p. 289. — *Bagages égarés. Bagages avariés. Pesage des bagages. Groupage des bagages. Bagages perdus* (Galletier) : 1860, p. 9. — *Les voyageurs ont-ils le droit de faire transporter dans leurs bagages des objets soumis au tarif des marchandises?* 1860, p. 126. — *L'art. 2, L. 25 mai 1838, attribue-t-il compétence aux juges de paix, à l'exclusion des tribunaux de commerce, pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée contre une compagnie de chemin de fer, pour retards, frais de route, perte ou avarie d'effets accompagnant le voyageur?* (Deschamps) : 1871, p. 50. — *Les compagnies de chemins de fer sont-elles obligées de fournir, dans un seul et même compartiment, le nombre de places nécessaires à plusieurs personnes voyageant ensemble?* (Nœuvéglise) : 1877, p. 237.

L'Économiste français. — 1873. *Etude sur le régime des voies ferrées : les tarifs différentiels* (Leroy-Beaulieu), p. 113. — *Les tarifs et les délais*, p. 141. — *Lettre des membres de la chambre de commerce de Bordeaux sur le transport des marchandises par voie ferrée*, p. 238. — *Les chemins de fer et le système de la garantie d'intérêt* (Leroy-Beaulieu), p. 253. — *De la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local* (Letort), p. 451. — *Le chemin de fer sous la Manche* (Michel Chevalier), p. 479. — *Lettre de la chambre de commerce de Honfleur sur les chemins de fer*, p. 492. — *La construction de nouveaux chemins de fer* (Leroy-Beaulieu), p. 505. — *Les chemins de fer d'intérêt local* (Leroy-Beaulieu), p. 533. — *Les chemins de fer d'intérêt local dans le nord de la France* (Dubac), p. 565. — *La question des chemins de fer* (Michel Chevalier), p. 599. — *Du transport des marchandises par voie ferrée. Les tarifs français et les tarifs appliqués en Alsace-Lorraine depuis 1871*, p. 849. — *Le bénéfice que l'Etat retire des chemins de fer* (Leroy-Beaulieu), p. 941. — *Les tarifs de chemins de fer français* (Max Hoffmann), p. 990. — *Le régime des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et des chemins de fer français* (Dietz Monnin), p. 1019.

1874, 1er sem. *Les lois sur la construction des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 113. — *La situation financière respective des chemins de fer et l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 169. — *Les nouveaux projets de lois du gouvernement pour la construction des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 225. — *L'industrie des Vosges et les tarifs de chemins de fer*, p. 266. — *Une complication imprévue dans l'application de l'impôt sur la petite vitesse*, p. 281. — *Les tarifs des compagnies de chemins de fer et le transit par l'Alsace-Lorraine*, p. 411. — *L'exemption d'impôt sur la petite vitesse pour les marchandises en transit*, p. 620. — *Les chemins de fer d'intérêt local* (P. Leroy-Beaulieu), p. 605, 637. — *Prorogation des tarifs temporaires pour le transport des céréales*, p. 646.

1874, 2e sem. *La prorogation du tarif commun temporaire appliqué au transport des céréales par chemins de fer*, p. 7. — *Des caisses de retraites instituées par les compagnies de chemins de fer*, p. 11. — *De la valeur économique des chemins de fer d'intérêt local*, p. 13. — *L'enquête sur les chemins de fer : les tarifs de transport* (Charles Letort), p. 32, 61, 119. — *Le Trésor et les chemins de fer d'intérêt local* (P. Leroy-Beaulieu), p. 85. — *Une solution du problème des chemins de fer d'intérêt local* (Blaise), p. 124. — *Des frais d'exploitation des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 405, 437. — *Les tarifs de chemins de fer : la commission de permanence*, p. 614. — *La longueur des lignes de chemins de fer français*, p. 645. — *Les frais accessoires sur les chemins de fer*, p. 665. — *Les augmentations des tarifs de chemins de fer et les chambres de commerce*, p. 674. — *La question des chemins de fer* (Delahante), p. 676. — *La chambre de commerce de Limoges et l'augmentation des tarifs de transport sur les chemins de fer*, p. 738. — *La chambre de commerce du Hâvre et l'augmentation des tarifs des frais accessoires de chemins de fer*, p. 739. — *La chambre de commerce de Nevers et la question du magasinage dans les gares de chemins de fer*, p. 739. — *L'augmentation des tarifs de chemins de fer*, p. 771. — *La chambre de commerce de Douai et le projet d'élévation sur les droits accessoires perçus par les compagnies de chemins de fer*, p. 771. — *La chambre de commerce de Rouen et l'augmentation des tarifs de chemins de fer*, p. 772.

1875, 1er sem. *Les chemins de fers anglais et les chemins de fer français. Service des marchandises. Concurrence et monopole*, p. 3, 67. — *Les chemins de fer français en 1873-1874*, p. 197. — *Les chemins de fer d'intérêt local et les sociétés commerciales. Réformes des lois de 1865 et 1867*, p. 457. — *La commission extraparlementaire des chemins de fer*, p. 461. — *Les chemins de fer français et les chemins de fer anglais à propos d'un livre de M. de Franqueville*, p. 515. — *Les conseils généraux et les nouveaux chemins de fer*, p. 625. — *La question des chemins de fer au point de vue économique et au point de vue financier* (P. Leroy-Beaulieu), p. 641, 673. — *La question des chemins de fer*, p. 658. — *Le conseil général de l'Indre et les chemins de fer d'intérêt local*, p. 689. — *La discussion sur le régime des chemins de fer à l'Assemblée nationale*, p. 707. — *Des moyens de diminuer le monopole des chemins de fer* (A. Mangin), p. 745. — *La question des chemins de fer*, p. 809.

1875, 2e sem. *Nécessité d'une enquête sur les chemins de fer*, p. 3. — *La question des chemins de fer en France* (A. Marteau), p. 35. — *De l'utilité d'une enquête sur les chemins de fer*, p. 42. — *Les chemins de fer en Algérie* (M. Letort), p. 203. — *Le ministère des travaux publics et la question des chemins de fer*, p. 420. — *La crise des chemins de fer d'intéret local*, p. 515, 547. — *La sidérurgie et les chemins de fer*, p. 655. — *L'enquête sur l'exploitation des chemins de fer*, p. 687. — *Réformes libérales dans l'exploitation des chemins de fer*, p. 690. — *Les chemins de fer d'intérêt local*, p. 721. — *L'exploitation des chemins de fer en France et en Angleterre*, p. 748. — *L'admission des voyageurs de toutes classes dans les express*, p. 803, 812.

1876, 1er sem. *La lettre de voiture selon la loi* (Couthon), p. 8. — *Les rapports entre compagnies de chemins de fer : les gares communes et la réciprocité du droit de circulation*, p. 15. — *De la pénalité à appliquer dans les cas d'infractions, par les compagnies de chemins de fer, aux lois et reglements*, p. 68. — *Observations sur les chemins de fer économiques à voie normale et à voie étroite*, p. 242. — *Les travaux de la société des ingénieurs civils : les gares de marchandises, les chemins de fer à voie étroite*, p. 333. — *Le commerce du Hâvre et les tarifs de chemins de fer*, p. 566. — *Les produits des chemins de fer d'intérêt local*, p. 629. — *Le chauffage des wagons sur les lignes de l'Ouest*, p. 630.

1876, 2e sem. *Les chemins de fer d'intérêt local et les conseils généraux*, p. 6. — *Le chemin de fer métropolitain à l'intérieur de Paris*, p. 207. — *Le chemin de fer métropolitain à Londres et à Paris*, p. 239, 335. — *Les subventions des départements aux chemins de fer*, p. 281. — *Les nouvelles voies de transport intérieur*, p. 287. — *La mort de M. de Franqueville et le système des chemins de fer*,

p. 367. — *Les transports par chemins de fer*, p. 473. — *Les compagnies de chemins de fer et leurs réformes*, p. 559. — *Les tarifs de chemins de fer et les familles*, p. 602. — *Les fusions des grandes et des petites compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 621, 653. — *Les variations des prix en France depuis un demi-siècle : le prix des voyages, les tarifs des chemins de fer* (de Foville), p. 624, 753. — *Le chemin de fer de Grande-Ceinture*, p. 638. — *Les fusions des grandes et des petites compagnies*, p. 666. — *Le ministère des travaux publics et les chemins de fer*, p. 668. — *Les discussions parlementaires sur la construction des nouveaux chemins de fer*, p. 751. — *Le régime des chemins de fer* (A. Mangin), p. 756. — *Du stationnement des marchandises dans les gares de chemins de fer*, p 783. — *Les grandes et les petites compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 813, 845. — *Le rachat des petites compagnies par l'Etat*, p. 857.

1877, 1er sem. *Le futur chemin de fer métropolitain*, p. 82. — *La vraie solution de la question des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 193. — *Compagnies fermières pour les chemins de fer*, p. 299, 330. — *La question des chemins de fer : le systeme du déversoir, le rôle des grandes et des petites lignes. Le rachat par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 353. — *Les délais de transport par petite vitesse*, p. 371. — *La situation des chauffeurs et des mécaniciens et les compagnies de chemins de fer*, p. 372. — *L'exploitation des chemins de fer*, p. 387. — *Le questionnaire de la commission d'enquête sur les chemins de fer*, p. 496. — *La houille et les chemins de fer* (Toussaint Loua), p. 583. — *Les tarifs de transport par les voies d'eau et les voies ferrées*, p. 626. — *La chambre de commerce de Limoges et le régime des chemins de fer*, p. 752. — *Le rachat des chemins de fer par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 769. — *Les faillites des petites lignes de chemins de fer*, p. 803.

1877, 2e sem. *L'Etat et le personnel des grandes compagnies de chemins de fer*, p. 72. — *Le régime des chemins de fer et les intérêts industriels*, p 240. — *La commission centrale des chemins de fer*, p. 273. — *Un moyen d'éviter les accidents de chemins de fer*, p. 338. — *La question des chemins de fer*, p. 401. — *L'éclairage des voitures sur les chemins de fer* (Delahodde), p. 464. — *Les chemins de fer d'intérêt local : leur coût d'établissement et leur productivité* (P. Leroy-Beaulieu), p. 673. — *Les conditions d'existence des chemins de fer d'intérêt local* (A. Mangin), p. 805.

1878, 1er sem. *L'achèvement de notre réseau de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 182. — *La chambre de commerce de Lyon et le délai de déchargement des wagons de marchandises*, p. 112. — *Du rachat et de l'exploitation des petites lignes de chemins de fer par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 193. — *L'impôt sur la grande vitesse et le commerce des denrées alimentaires* (Omer Decugis), p. 207, 797. — *L'achèvement du réseau algérien*, p. 211. — *Le rachat des petites compagnies de chemins de fer*, p. 234. — *Des effets économiques de l'achevement du réseau de chemins de fer* (Francis Laur), p. 262. — *Les compagnies de chemins de fer et le public*, p. 302. — *La commission des chemins de fer*, p. 370. — *Quelques mots sur les chemins de fer*, p. 397. — *Le timbre des récépissés de chemins de fer*, p. 402. — *L'emmagasinage dans les gares*, p. 434. — *Les chemins de fer d'intérêt local*, p. 434. — *Le projet ministériel sur les chemins de fer d'intérêt local* (P. Leroy-Beaulieu), p. 449. — *La question des chemins de fer* (A. Mangin), p. 588. — *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat* (Limousin), p. 630. — *Les voies ferrées sur les routes et les chemins d'intérêt local*, p. 631. — *Les lignes secondaires et l'exploitation par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 681. — *De la productivité du réseau tertiaire de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 713. — *Les travaux du conseil supérieur des voies de communication : le service des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 740. — *Le rachat des chemins de fer et le 3 p. 0/0 amortissable*, p. 765.

1878, 2e sem. *L'épargne française et les chemins de fer romains*, p. 13. — *Une conférence sur les chemins de fer*, p. 50. — *Les recettes des chemins de fer d'intérêt local*, p. 78, 785. — *Un projet d'organisation rationnelle des chemins de fer* (A. Mercier), p. 106. — *La question des chemins de fer* (A. Mangin), p. 111. — *Les chemins de fer et le Trésor public* (Toussaint Loua), p. 204. — *De l'exploitation des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu, p. 289. — *Les frais accessoires des compagnies de chemins de fer*, p. 590. — *Les projets de convention avec les grandes compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 737. — *Les lenteurs de la poste et les chemins de fer*, p. 752.

1879, 1er sem. *Les accidents de chemins de fer*, p. 174. — *La question des chemins de fer*, p. 236. — *La question des chemins de fer*, p. 639. — *Les tarifs des chemins de fer*, p. 733.

1879, 2e sem. *Le rachat des chemins de fer par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 125. — *Le projet d'un chemin de fer transsaharien*, p. 102. — *Les accidents de chemins de fer en France*, p. 294. — *Le délai de livraison à domicile des marchandises expédiées par chemin de fer en grande vitesse* (Omer Decugis), p. 571. — *La situation des chemins de fer français*, p. 573. — *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat* (E. de Laveleye), p. 726. — *L'acquisition des chemins de fer privés par l'Etat* (Maurice Block), p. 749. — *Le chemin de fer transsaharien*, p. 761.

1880, 1er sem. *Le chauffage des wagons de chemins de fer*, p. 15. — *Le projet de rachat de la compagnie des chemins de fer d'Orléans* (P. Leroy-Beaulieu), p. 185, 217, 249. — *La situation des chemins de fer déclarés d'utilité publique et non livrés à l'exploitation*, p. 200. — *La convention entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer d'Orléans*, p. 231. — *La construction et l'exploitation des chemins de fer en France et à l'étranger*, p. 321. — *Les chemins de fer d'Etat*, p. 387. — *Le rachat du réseau d'Orléans*, p. 390. — *Quelques nouveaux arguments contre le rachat des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 405. — *Des rapports financiers de l'Etat et des compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 433. — *La question du rachat des chemins de fer*, p. 666, 697. — *Les nouveaux tarifs des chemins de fer de l'Etat*, p. 668. — *La réforme des chemins de fer*, p. 723. — *Le chemin de fer transsaharien*, p. 728. — *La chambre syndicale du commerce d'exportation et l'exploitation des chemins de fer*, p. 728.

1880, 1er sem. *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat et la chambre de commerce de Nancy*, p. 75. — *Les chemins de fer industriels* (P. Robiquet), p. 158. — *La question du rachat des chemins de fer devant les chambres de commerce*, p. 198, 231. — *Les tarifs de chemins de fer et la responsabilité des compagnies* (Max Hoffmann), p. 201. — *Le rachat des chemins de fer, la question des tarifs* (A. Mangin), p. 286. — *Le régime de la garantie d'intérêt et les prochains remboursements* (P. Leroy-Beaulieu), p. 341. — *Les tarifs de chemins de fer*, p. 358. — *Le chemin de fer transsaharien*, p. 442. — *L'album de statistique graphique du ministère des Travaux publics* (P. Leroy-Beaulieu), p. 569. — *Le rapport de M. Richard Waddington sur le régime des chemins de fer* (H. Lamane), p. 691. — *L'encombrement des voies ferrées*, p. 735.

1881, 1er sem. *Le trafic des voyageurs sur les chemins de fer français*, p. 45. — *Les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés* (A. Mangin), p. 219, 285. — *Les cartes d'abonnements aux chemins de fer*, p. 233. — *Le chemin de fer transsaharien et le rôle de la France en Afrique* (A. Duponchel), p. 609.

1881, 2e sem. *Le personnel des chemins de fer* (Toussaint Loua), p. 3. — *Le nouveau chemin de fer de l'Etat*, p. 17. — *Les accidents de chemin de fer*, p. 360, 548. — *La question des chemins de fer : la réapparition des projets de rachat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 437. — *Les anomalies du régime des chemins de fer français* (A. Bonnet), p. 449. — *Les chemins de fer français depuis 1841* (Toussaint Loua), p. 595. — *Le ministère des travaux publics et le régime des chemins de fer* (A. Bonnet), p. 604. — *Le tarif général commun des grandes compagnies de chemins de fer*, p. 606. — *Le programme du nouveau ministère : le projet de rachat des chemins de fer ou de révision des tarifs* (P. Leroy-Beaulieu), p. 625, 657. — *De la valeur des différentes actions de chemins de fer en cas de rachat*, p. 632. — *Les mesures préventives contre les accidents de chemins de fer*, p. 639. — *L'unité de tarif et le tarif général commun des chemins de fer*, p. 670. — *Les tarifs de chemins de fer, l'uniformité et la diversité* (P. Leroy-Beaulieu), p. 689. — *Les tarifs de chemins de fer de gare en gare* (Max Hoffmann), p. 730. — *Le personnel des chemins de fer en France et en Allemagne*, p. 752.

1882, 1er sem. *Le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat*, p. 140, 232. — *Le rendement des chemins de fer d'intérêt*

*local* (P. Leroy-Beaulieu), p. 204. — *Les travaux de construction des chemins de fer d'intérêt général*, p. 235. — *Les projets de nouvelles conventions entre l'Etat et les grandes compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 253. — *La convention entre le gouvernement et la compagnie d'Orléans*, p. 265, 644. — *Les lenteurs administratives et les chemins de fer de l'Etat*, p. 982. — *Les conventions des compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 313. — *L'encombrement des gares*, p. 326. — *Les recettes des chemins de fer algériens*, p. 329. — *Le régime des chemins de fer en France et à l'étranger* (A. Mangin), p. 379, 407. — *Les tramways et chemins de fer urbains et le conseil municipal de Paris*, p. 512. — *Les nouveaux projets relatifs aux voies ferrées : la convention entre l'Etat et la compagnie d'Orléans* (P. Leroy-Beaulieu), p. 629.

1882, 2e sem. *Le protectionnisme et les chemins de fer* (Louis Pauleau), p. 12. — *Les méthodes de tarification pour les transports par chemins de fer* (Max Jacob), p. 14. — *Les tarifs de chemins de fer*, p. 126. — *Le tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre* (Simonin), p. 165. — *Du rachat et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat* (P. Leroy-Beaulieu), p. 477, 509. — *La nouvelle commission des chemins de fer et les chemins de fer de l'Etat*, p. 489. — *La mission Flatters et le chemin de fer transsaharien*, p. 548, 648. — *Les tarifs pour marchandises sur les chemins de fer en France et en Angleterre* (Max Hoffmann), p. 742. — *Les tarifs des chemins de fer de l'Etat* (Max Hoffmann), p. 768. — *Les chemins de fer concédés et projetés en France*, p. 777. — *Le socialisme parlementaire; les projets de loi sur les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés* (A. Mangin), p. 827. — *L'exploitation des chemins de fer de l'Etat* (G. Michel), p. 834.

1883, 1er sem. *Le chemin de fer métropolitain à Paris* (E. Brelay), p. 12. — *L'administration des chemins de fer de l'Etat et ses agents commissionnés* (Dufrénoy), p. 67. — *Les tarifs des chemins de fer de l'Etat* (Max Hoffmann), p. 109. — *La situation générale du réseau des chemins de fer français et algériens au 31 déc. 1882* (P. Leroy-Beaulieu), p. 129. — *Le chemin de fer métropolitain*, p. 174. — *Le budget extraordinaire et les conventions avec les compagnies de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 301. — *Le tunnel sous-marin et l'opinion publique en Angleterre* (P. Leroy-Beaulieu), p. 437. — *Le chemin de fer du Sénégal au Soudan* (de Fontpertuis), p. 510. — *Les négociations avec les compagnies de chemins de fer*, p. 549. — *La condition des employés de chemins de fer en France et en Angleterre* (A. Mangin), p. 604. — *Les transports par chemins de fer* (Max Hoffmann), p. 672. — *Le matériel roulant des grandes compagnies de chemins de fer*, p. 673. — *De l'influence que peuvent exercer sur le commerce français les grands percements réalisés ou projetés, comme ceux de l'Arlberg, du Saint-Gothard, du Simplon, du Mont-Cenis et du Mont-Blanc*, p. 694. — *Les conventions avec les compagnies de chemins de fer : l'Etat et les actionnaires* (P. Leroy-Beaulieu), p. 721. — *Des chemins de fer d'intérêt local et des chemins de fer à voie étroite* (H. Vergé), p. 729.

1883, 2e sem. *Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français*, p. 324. — *Les chemins de fer français, progression de leurs recettes depuis vingt ans*, p. 405, 437. — *Les chemins de fer ne constituent-ils pas un monopole naturel et n'y a-t-il pas lieu de déroger à leur égard à la loi économique?* p. 568.

1884, 1er sem. *Les commandes de matériel de chemins de fer*, p. 14. — *Les conventions avec les compagnies de chemins de fer*, p. 14. — *Les tarifs de chemins de fer devant le Sénat* (Max Hoffmann), p. 106. — *Les tarifs de chemins de fer en Allemagne et en France* (Max Hoffmann), p. 230. — *La colonisation française et les voies ferrées dans le nord de l'Afrique* (P. Leroy-Beaulieu), p. 281. — *Les tarifs de chemins de fer devant la commission d'enquête* (Max Hoffmann), p. 578. — *Le commerce de marée et les tarifs des chemins de fer* (Max Hoffmann), p. 769.

1884, 2e sem. *Les dépenses pour les nouvelles constructions de chemins de fer*, p. 80. — *Les projets de chemins de fer nouveaux à travers les Pyrénées* (P. Leroy-Beaulieu), p. 129.

1885, 1er sem. *Le réseau de l'Etat* (G. Michel), p. 195. — *L'autonomie du chemin de fer métropolitain à Paris*, p. 204. — *Des gages spéciaux pour les obligations de chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 449. — *Les obligations de chemins de fer et les hypothèques spéciales* (J. Gauthier), p. 495. — *Les chemins de fer français d'intérêt général en 1884*, p. 591.

1885, 2e sem. *Les nouveaux tarifs de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, p. 639. — *Les frais de construction des lignes secondaires de chemins de fer en France*, p. 732.

1886, 1er sem. *Les chemins de fer algériens*, p. 12. — *Les discussions sur les tarifs des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 253. — *Les tarifs de transport de coke sur les lignes du Nord et de l'Est*, p. 516.

1886, 2e sem. *Le chemin de fer métropolitain de Paris*, p. 169. — *Le chemin de fer métropolitain*, p. 438. — *Les chemins de fer algériens*, p. 477. — *Le métropolitain* (E. Brelay), p. 531.

1887, 1er sem. *La concurrence de la navigation intérieure et le trafic des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu), p. 33. — *L'exploitation et le rendement des chemins de fer de l'Etat*, p. 141. — *La construction des chemins de fer et la situation budgétaire*, p. 143. — *Le cinquantenaire des chemins de fer français*, p. 144. — *L'inauguration de chemins de fer en France, sa véritable date*, p. 235. — *Les chemins de fer de l'Etat et le budget* (M. Vergé), p. 375. — *De la nécessité de modifier et de ralentir les travaux de chemins de fer* (G. Michel), p. 501.

1887, 2e sem. *Nouveau vote du conseil municipal de Paris favorable au métropolitain*, p. 9. — *La crise des transports et les économies des compagnies de chemins de fer* (Ch. Gomel), p. 40. — *La concurrence des chemins de fer de l'Etat et les compagnies privées*, p. 206. — *Les lignes ferrées algériennes*, p. 207. — *Des différentes concurrences faites aux chemins de fer* (G. Michel), p. 258. *Les projets de chemins de fer au Tonkin*, p. 325. — *Le prix de revient, les produits et la valeur des chemins de fer de l'Etat* (Ch. Gomel), p. 591. — *La compagnie de chemins de fer de Bône à Guelma et la colonisation*, p. 817.

1888, 1er sem. *Les compagnies de chemins de fer pendant la crise commerciale* (M. Vergé), p. 77. — *Les chemins de fer fixes et portatifs*, p. 303. — *Le développement des chemins de fer à voie étroite et l'achèvement du réseau français* (Ch. Gomel), p. 359.

1888, 2e sem. *Expérience de chemin de fer métropolitain*, p. 11. — *Le chemin de fer du Médoc et la concurrence abusive de l'Etat*, p. 14. — *Un chemin de fer souterrain tubulaire et électrique et le conseil municipal de Paris*, p. 106. — *Le chemin de fer aérien et le conseil municipal de Paris*, p. 166. — *Le rendement des nouvelles lignes des chemins de fer et la diminution possible des nouvelles lignes de l'Etat* (Ch. Gomel), p. 187. — *La concurrence des lignes de l'Etat*, p. 229. — *La division du capital-actions des chemins de fer*, p. 381. — *Le trafic des chemins de fer du canal de Panama*, p. 411. — *L'expérience des chemins de fer d'Etat prouve-t-elle que l'Etat soit capable d'être industriel*, p. 438. — *Les houilles françaises et étrangères, la batellerie et les chemins de fer*, p. 510. — *Le régime des chemins de fer et les conventions de 1883* (Duvergier), p. 764.

1889, 1er sem. *Le tunnel sous la Manche*, p. 10. — *La compagnie du Médoc et le réseau de l'Etat*, p. 15. — *Les chemins de fer d'Europe*, p. 654.

1889, 2e sem. *Le métropolitain de Paris*, p. 50. — *Les méthodes de classification pour les transports des voyageurs* (P. Leroy-Beaulieu), p. 105. — *L'amélioration des recettes des chemins de fer et le compte d'exploitation partielle* (Ch. Gomel), p. 139. — *Nouveau projet de chemin de fer métropolitain à Paris*, p. 234. — *Les chemins de fer à petite voie et sur route*, p. 609. — *Les chemins de fer à voie étroite*, p. 642. — *L'île de la Réunion : le chemin de fer et le port*, p. 805.

1890, 1er sem. *La pénétration et le développement des voies ferrées dans Paris*, p. 8. — *Le commerce français et les chemins de fer turques et bulgares* (Romuald Coste), p. 12. — *Les profits procurés à l'Etat par les chemins de fer*, p. 335. — *La statistique des accidents de chemins de fer en 1889*, p. 718. — *La coloni-*

*sation française-africaine et le transsaharien* (P. Leroy-Beaulieu), p. 737. — *Les compagnies de chemins de fer et la garantie d'intérêt*, p. 749. — *Les voies de communication de la France de 1837 à 1887*, p. 818.

1890, 2ᵉ sem. *Les tarifs des chemins de fer et l'initiative parlementaire* (Ch. Gomel), p. 103. — *Le transsaharien*, p. 240. — *L'exploitation et la construction des chemins de fer français en 1889* (Ch. Gomel), p. 291. — *Le chemin de fer transsaharien*, p. 490, 494. — *Le métropolitain à Paris*, p. 520. — *Les économies dans l'exploitation des chemins de fer*, p. 781.

1891, 1ᵉʳ sem. *Le trafic du transsaharien* (G. Rolland), p. 3, 39, 78. — *Les chemins de fer économiques* (H. Vergé), p. 107. — *Les chemins de fer, la garantie d'intérêt, les insuffisances d'exploitation et les dividendes* (P. Leroy-Beaulieu), p. 129. — *Le budget de 1892, les garanties aux chemins de fer, le dégrèvement de la grande vitesse, l'amortissement* (P. Leroy-Beaulieu), p. 257. — *La réduction du prix des transports des marchandises en grande vitesse*, p. 333. — *De la nomination par le gouvernement ou par les municipalités des administrateurs de toutes les sociétés subventionnées ou concessionnaires de services publics, chemins de fer, etc.* (P. Leroy-Beaulieu), p. 641. — *Les concessions des chemins de fer en 1890*, p. 654. — *Le trafic et les tarifs du transsaharien* (G. Rolland), p. 683, 746.

1891, 2ᵉ sem. *Les recettes, les dépenses et les charges des chemins de fer français en 1890* (Ch. Gomel), p. 67. — *La distribution des titres d'actions et d'obligations des chemins de fer français*, p. 78. — *La loi sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies* (Hubert Valleroux), p. 195. — *Les accidents de chemins de fer* (D. Bellet), p. 323. — *La construction des lignes de chemins de fer et de tramways en France et dans le prochain avenir* (P. Leroy-Beaulieu), p. 353. — *Le transsaharien au congrès pour l'avancement des sciences à Marseille*, p. 461. — *Le chemin de fer métropolitain à Paris* (E. Brelay), p. 486, 521. — *L'abaissement des taxes sur les transports par grande vitesse* (G. Michel), p. 550.

France judiciaire. — *Le remboursement anticipé des obligations des compagnies de chemins de fer* (Le Courtois) : 4ᵉ année, p. 225, 441 ; 5ᵉ année, p. 361, 569. — *Les tarifs spéciaux des chemins de fer et la chambre de commerce de Paris* (Baron Ernouf) : 6ᵉ année, p. 53. — *Du rachat des chemins de fer* (Baron Ernouf) : 6ᵉ année, p. 141. — *De la réforme des tarifs de chemins de fer :* 8ᵉ année, p. 408. — *Les compagnies de chemins de fer et les conventions de 1883* (Baron Ernouf) : 10ᵉ année, p. 114.

Gazette du Palais. — *Le transport en commun des voyageurs et la liberté commerciale* (Neubourg) : 22 juin 1889.

Journal de droit administratif. — *Etudes des projets de chemins de fer; — Obligations des propriétaires* (Batbie) : t. 1, p. 207. — *Transport des voyageurs indigents* (Champrosé) : t. 34, p. 316.

Journal du droit criminel. — *De la responsabilité de l'expéditeur de fonds ou billets de banque par chemin de fer* (Morin) : 1872, p. 225.

Journal du droit international privé. — *Des transports internationaux par chemin de fer* (Poinsard) : 1892, p. 33.

Journal le Droit. — *Considération sur la législation industrielle. Questions sur les chemins de fer* (de Vatimesnil) : 4 déc. 1835. — *Chemins de fer. Réponse à la lettre de M. Teste* (Baud) : 2 avr. 1836. — *Des six projets de loi relatifs à l'établissement des chemins de fer* (J.-F.) : 18 mai, 4 et 5 juill. 1837. — *Les postes. Les chemins de fer. Indemnité :* 13 mai 1847. — *Des transports par chemins de fer* (F. Malapert) : 17 nov. 1880. — *Une difficulté pénale de la législation des chemins de fer* (E. Lamé-Fleury) : 21 févr. 1883. — *Les compagnies de chemin de fer et la défense du territoire* (F. Malapert) : 29 juin 1884. — *Chemins de fer. Transport de personnes. Accident. Responsabilité. Preuve* (Observ. de P. Benon, sous Trib. Bordeaux, 16 déc. 1885) : 3-4 mai 1886. — *De la nomination des administrateurs des compagnies de chemins de fer* (A. Vavasseur) : 4 juin 1891.

Journal des économistes. — 1ʳᵉ série. *Les chemins de fer en France, au 1ᵉʳ décembre 1841* (H. Dussard), t. 1, p. 67. — *Les chemins de fer devant la Chambre des pairs*, t. 6, p. 91. — *Du système de la garantie d'un minimum d'intérêt*, t. 7, p. 99. — *Du rachat des chemins de fer par l'Etat*, t. 7, p. 99. — *Abaissement des tarifs*, t. 7, p. 310. — *Police et concession des tarifs* (A. Blaise), t. 7, p. 349. — *Etat de la question des tarifs en France, en Belgique, en Angleterre* (A. Blaise), t. 8, p. 153. — *Accidents sur les chemins de fer*, t. 8, p. 191. — *Procès intenté à la compagnie par les concessionnaires de roulage de Rouen*, t. 8, p. 98. — *Nombre, classement, dépenses de concession et capital demandé en 1843*, t. 9, p. 382. — *Comment se procurera-t-on le fer nécessaire à l'exécution des nouvelles lignes concédées*, t. 12, p. 260. — *Accidents survenus sur les chemins de fer pendant leur exploitation depuis 1841 jusqu'à 1845*, t. 14, p. 182. — *Détails historiques sur les chemins de fer*, t. 12, p. 446. — *Concurrence des voies navigables et des chemins de fer* (J. Proudhon), t. 11, p. 157. — *Premier symptôme de la crise financière en 1845*, t. 12, p. 265. — *Nouveau système de chemins de fer*, t. 12, p. 247. — *Les chemins de fer et le crédit public* (Léon Faucher), t. 14, p. 10. — *Le progrès des chemins de fer paralysé par le monopole des fers*, t. 14, p. 314. — *Faux principes desquels on est parti en France pour multiplier les chemins de fer et les faire construire aux frais de l'Etat*, t. 23, p. 217. — *Le congrès agricole veut imposer l'obligation de transporter à bas prix les engrais et les amendements*, t. 26, p. 55. — *La crise de 1850-1851, son origine ses conséquences; le remède qu'il convient de lui appliquer* (Teisserenc), t. 28, p. 225, 237. — *Recherches statistiques sur les chemins de fer de France pendant l'année 1850* (Hentsch), t. 31, p. 50. — *Réflexions sur les concessions faites du 2 déc. 1851 au 29 mars 1852* (Courtois), t. 31, p. 452. — *Les chemins de fer français en 1852* (A. Dumont), t. 34, p. 20, 309. — *Caractères économiques des chemins de fer* (Binat), t. 34, p. 203. — *Les chemins de fer sont un fléau selon un archevêque cardinal*, t. 34, p. 319. — *Accidents arrivés sur les chemins de fer du 1ᵉʳ juillet au 31 déc. 1851 et longueur des chemins exploités*, t. 35, p. 139. — *Discussions à la société d'économie politique sur le monopole des chemins de fer*, t. 35, p. 148. — *Du contrôle et de la surveillance des chemins de fer* (Binat), t. 35, p. 161. — *Quelques réflexions sur les tarifs des chemins de fer* (E. Thomas), t. 37, p. 187.

2ᵉ série. *Impôt sur les chemins de fer*, t. 7, p. 156. — *De la perception des tarifs sur les chemins de fer* (Ed. Teisserenc), t. 12, p. 5. — *De la fusion générale des chemins de fer* (F. de Conink), t. 17, p. 306. — *Des accidents sur les chemins de fer* (M. Block), t. 17, p. 445. — *De la batellerie et des chemins de fer*, t. 20, p. 471. — *Des nouvelles conventions de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer* (E. Horn), t. 23, p. 330. — *Les compagnies de chemins de fer et les voyageurs sans bagages* (Lamé-Fleury), t. 34, p. 92. — *De l'organisation financière du réseau des chemins de fer français* (Lamé-Fleury), t. 24, p. 161 ; t. 25, p. 180. — *Les traités particuliers et les traités spéciaux des compagnies de chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 34, p. 237. — *De l'influence des compagnies de chemins de fer sur l'accroissement de la valeur des propriétés rurales et de leur rôle dans l'approvisionnement des grandes capitales* (A. Lasseau), t. 35, p. 19. — *Des conditions réglementaires du transit de l'exportation par chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 35, p. 55. — *Les tarifs proportionnels et les tarifs différentiels des compagnies de chemins de fer* (E. Lamé-Fleury), t. 37, p. 412. — *Lettre de M. Blaise des Vosges sur les chemins de fer de l'Etat*, t. 38, p. 289. — *Le commerce et les chemins de fer* (V. Emion), t. 38, p. 302. — *Enquête sur les chemins de fer* (P. Boiteau), t. 38, p. 274.

3ᵉ série. *Délais de transport des marchandises par les chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 3, p. 92. — *Les chemins de fer français et l'épargne* (Coq), t. 7, p. 62. — *Les compagnies de chemins de fer hors de chez elles* (Lamé-Fleury), t. 8, p. 244. — *Du tarif temporaire spécial commun aux compagnies de chemins de fer pour le transport des céréales* (Lamé-Fleury), t. 10, p. 117. — *Les chemins de fer au Corps législatif en juin 1868* (Lamé-Fleury), t. 11, p. 63. — *Les chemins de fer et les opérations militaires* (Lamé-Fleury), t. 20, p. 59. — *Influence des chemins de fer d'après les leçons de M. Jacqmin* (Boiteau), t. 21, p. 66. — *La ceinture de Paris* (Boinay), t. 14, p. 420. — *La question des chemins de fer au congrès de Lille* (Renaud et Demongin), t. 37, p. 422; t. 38, p. 119. — *Le monopole et les fusions en 1852* (Bartholony et Clapier), t. 38,

p. 142. — *Le régime français et le régime anglais en matière de chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 38, p. 193. — *De quelques erreurs ayant cours en matière de chemins de fer. Rachat, monopole, multiplication des lignes, tarifs* (Lamé-Fleury), t. 42, p. 5. — *Les chemins de fer d'intérêt local* (Sartiaux), t. 42, p. 199. — *Surveillance par l'Etat de la gestion financière des chemins de fer en France* (de Labry), t. 42, p. 250. — *Les grandes compagnies de chemins de fer contraires à la division du travail et à la libre concurrence* (Chérot), t. 44, p. 68. — *L'art. 26 de la loi de finances et les chemins de fer* (Chérot), t. 44, p. 267. — *Les grandes compagnies de chemins de fer et les compagnies régionales secondaires* (Chérot), t. 45, p. 50. — *La situation des chemins de fer d'intérêt local* (E. Petit), t. 45, p. 120. — *Les grandes compagnies en 1877* (Chérot), t. 45, p. 382; t. 47, p. 73. — *Solution de la question des chemins de fer par le compte de liquidation* (P. Leroy-Beaulieu), t. 45, p. 439. — *Résumé de la discussion sur la question des chemins de fer à la Chambre des députés* (J. Clément), t. 46, p. 211. — *Résultats des chemins de fer de l'Etat et des compagnies* (Ch. Baum), t. 47, p. 259. — *Le relèvement des tarifs de chemins de fer* (Ch. Baum), t. 47, p. 382.

4e série. *La concurrence en matière de chemins de fer et l'intérêt des ports* (A. Chérot), t. 1, p. 248. — *Concours de l'Etat et des compagnies pour le troisième réseau de chemins de fer français* (E. Brame), t. 1, p. 260. — *Dialogue avec un législateur sur la réorganisation des chemins de fer* (Chérot), t. 1, p. 346. — *Les bons de chemins de fer* (de Girardin), t. 1, p. 437. — *A propos du rachat et de la réorganisation des grandes lignes de chemins de fer* (Blaise), t. 2, p. 127. — *Les chemins de fer de l'Etat* (Jacqmin), t. 2, p. 130. — *Réponse de A. Chérot*, t. 2, p. 261. — *Le produit brut dans les concessions de chemins de fer* (J. de la Gournerie), t. 3, p. 29. — *Contrôle de l'Etat sur les tarifs de chemins de fer. Monopole et concurrence* (Paixhans), t. 7, p. 201. — *Les chemins de fer exceptionnels* (Boissay), t. 8, p. 90; t. 12, p. 226. — *De la mesure de l'utilité des chemins de fer* (M. S.), t. 8, p. 231. — *Les compagnies de chemins de fer et l'Etat* (Paixhans), t. 11, p. 188. — *Garantie d'intérêt due aux chemins de fer*, t. 12, p. 3. — *Progrès à obtenir dans l'exploitation des chemins de fer en France* (Michel Chevalier), t. 12, p. 157. — *Le rachat des chemins de fer* (L. Say), t. 16, p. 329. — *Les prix de transport* (P. Muller), t. 30, p. 90. — *De la réforme de l'administration des chemins de fer de l'Etat* (Duverger), t. 31, p. 184, 349. — *Un deuxième pas dans la voie d'une révision des tarifs des chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 32, p. 21. — *Le chemin de fer métropolitain de Paris* (H. de Beaumont), t. 36, p. 400. — *Les chemins de fer et les voies navigables* (Muller], t. 42, p. 63. — *Considérations économiques sur les tarifs de chemins de fer* (A. Rousseau), t. 42, p. 161. — *Les taxes, surtaxes et détaxes dans l'industrie des chemins de fer* (Lamé-Fleury), t. 45, p. 346.

5e série. *La garantie d'intérêt des chemins de fer algériens* (J. Courau), t. 6, p. 396. — *Tarifs de chemins de fer. Un projet de loi, une solution pratique* (Duverger), t. 8, p. 340.

Journal la Loi. — *Les compagnies de chemins de fer sont-elles tenues d'accepter comme bagage tout objet qu'il plaît à un voyageur de transporter avec lui, ou bien sont-elles en droit de se limiter à la prise en charge des colis affectés à l'usage personnel des voyageurs?* 29 déc. 1882. — *Impôt sur la grande vitesse* : 8-9 sept. 1890.

Le Monde économique. — *La législation comparée et l'autorité de l'Etat sur les tarifs de chemins de fer* (L. Aucoc) : 1891, 1er sem., p. 269. — *La rapidité des transports et le régime économique* (J. Noirot) : 1891, 1er sem., p. 413. — *Les sociétés anonymes et les propositions de MM. Trouillot et Maurice Faure* (J. Noirot) : 1891, 1er sem., p. 483. — *Les tarifs de chemin de fer. Le dégrèvement des transports à grande vitesse* (A. Liesse) : 1891, 2e sem., p. 595.

Recueil de l'académie de législation de Toulouse. — *Sur la lettre d'avis des compagnies de chemins de fer* (Diffre) : 1882-1883, p. 220.

Recueil périodique de procédure. — *Compétence. Chemins de fer de l'Etat. Colis perdus, action en paiement de la valeur, préfet, tribunal civil* (Rousseau et Laisney) : 1881, p. 8.

Revue critique. — *Si les chemins de fer ou canaux concédés sont assujettis à raison du sol et dépendances à la taxe représentative des droits de transmission créés par la loi du 20 févr. 1849* : t. 1, p. 477. — *Examen doctrinal de la jurisprudence. Faillite. Déchéance du bénéfice du terme. Suspension à l'égard de la masse du cours des intérêts. Application aux obligations des compagnies de chemins de fer* (Ch. Roland) : t. 24, p. 193. — *Des procédés employés pour constituer le réseau des chemins de fer français* (Aucoc) : 1873-1874, p. 738, 797. — *De la condition des employés dans les chemins de fer* (Lespinasse) : 1879, p. 81. — *Observations sur un arrêt de la chambre des requêtes* (Planiol) : 1883, p. 670.

Revue des Deux-Mondes. — *Les chemins de fer comparés aux voies navigables* (Michel Chevalier) : 15 mars 1838. — *Du réseau des chemins de fer tel qu'il pourrait être établi en France* (Michel Chevalier) : 15 avr. 1838. — *Les chemins de fer, l'Etat et les compagnies* (Charlier) : 1er janv. 1839. — *D'un réseau complet de chemins de fer pour la France* (Morandière) : 1er févr. 1842. — *Les projets de loi sur les chemins de fer* (Léon Faucher) : 1er mai 1843. — *De la crise des chemins de fer* (Cochut) : 1er juin 1847. (De L'espce) : 13-15 août 1849. — *De l'achèvement des chemins de fer et des canaux* (Collignon) : 1er déc. 1849. — *Les voyages et les voyageurs en chemin de fer* (Lamé-Fleury) : 1er oct. 1858. — *La question des tarifs de chemins de fer* (Lamé-Fleury) : 1er févr. 1860. — *De la transformation des chemins de fer. Le régime actuel et le renouvellement du matériel* (Gaudry) : 15 juill. 1863. — *Les chemins de fer en Europe et en Amérique* (Audiganne) : 15 janv., 15 févr., 15 mai 1855, 15 août 1856, 15 sept. 1862, 15 août, 1er déc. 1863. — *Les chemins de fer et les canaux* (Coquelin) : 15 juill. et 15 sept. 1865. — *Les chemins de fer français en 1866* (Lavollée) : 1er janv. 1866. — *Les chemins de fer vicinaux* (Blerzy) : 15 janv. 1866. — *Du crédit des chemins de fer et des moyens d'achever le réseau* (Bonnet) : 1er avr. 1866. — *De la sécurité dans l'exploitation* (Gaudry) : 15 juin 1866. — *La guerre, les télégraphes et les chemins de fer* (Grégory) : 1er sept. 1866. — *Du rachat des chemins de fer par l'Etat* (Poujard'hieu) : 15 oct. 1866. — *Le patronage dans les compagnies de chemins de fer* (Bailleux de Marisy) : 1er oct. 1867. — *Les chemins de fer à Paris* (Maxime Ducamp) : 1er mai 1868. — *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870* (Lavollée) : 15 oct. 1871. — *Les chemins de fer depuis la guerre et l'enquête parlementaire* (Lavollée) : 15 févr. 1872. — *La statistique des chemins de fer français* (Lavollée) : 15 juin 1872. — *Les transports militaires et les voies ferrées* (Blerzy) : 1er déc. 1872. — *La question des chemins de fer en 1875* (Lavollée) : 15 juill. 1875. — *L'avenir des chemins de fer français* (Laugel) : 1er août 1875. — *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat et les grandes compagnies* (Jacqmin) : 15 mars 1878. — *Le chemin de fer transsaharien* (Blerzy) : 1er mai 1879. — *Les tarifs des chemins de fer* (Brière) : 1er mars et 1er avr. 1880. — *Le chemin de fer du Sénégal au Niger* (P. Bourde) : 1er déc. 1880. — *Le chemin de fer transsaharien* (P. Bourde) : 1er févr. 1881. — *La question des chemins de fer en 1882* (Ch. Lavollée) : 1er mars 1882. — *Les chemins de fer et le budget* (Ch. Lavollée) : 15 févr. 1883. — *Les chemins de fer du Soudan* (Valbert) : 1er oct. 1883. — *Les chemins de fer et l'Etat. Les conventions* (Ch. Lavollée) : 15 nov. 1883.

Revue Fœlix. — *Examen des phases diverses de la législation française relative aux chemins de fer. Des unions et coalitions de capitalistes et de compagnies financières ayant pour but de soumissionner l'exploitation de ces chemins* (Duplan) : t. 13, p. 1, 81.

Revue générale. — *Concessions de chemins de fer* (Vigouroux) : t. 9, p. 28. — *Conditions des contrats de transports* (Vigouroux) : 1886.

Revue générale d'administration. — *Les rachats de chemins de fer et l'exploitation par l'Etat* (Octave Noël) : 1878, t. 1, p. 378. — *Conclusions d'un mémoire de MM. Beral et de Basire sur les chemins de fer d'intérêt local* : 1878, t. 3, p. 109. — *Observations sur les dispositions financières du projet de loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local* (Jacqmin) : 1879, t. 3, p. 114. — *Résumé du rapport de l'enquête faite sur les moyens de prévenir les accidents de chemin de fer* : 1880, t. 3, p. 107. — *Des réformes de la législation sur les pensions civiles et de leur application au personnel de l'administration des chemins de fer de*

l'Etat (Lebour) : 1883, t. 3, p. 129. — *Statistique des chemins de fer d'intérêt général* : 1885, t. 3, p. 112. — *Les chemins de fer économiques et les tramways à vapeur* : 1887, t. 2, p. 367.

Revue de législation des mines. — *Commentaire de la loi du 27 déc. 1890, sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies* (E. Delacroix) : septembre-octobre 1891.

Revue pratique. — *Des actions en détaxe contre les compagnies de chemins de fer* (Pascaud) : t. 53, p. 59. — *Les tarifs spéciaux et la jurisprudence* (Rambaud) : t. 55, p. 173.

Revue Wolowski. — *L'art. 439, C. pén., s'applique-t-il à l'industrie des transports?* t. 10, p. 387.

Enregistrement et timbre. — Castillon, *Manuel formulaire de l'enregistrement, des domaines et du timbre*, 1892, 3e éd., 1 vol. in-8°, p. 148. — Dujardin, *Des droits d'enregistrement, de timbre et de greffe*, 1881, 1 vol. in-8°, p. 218. — Fessard, *Dictionnaire de l'enregistrement et des domaines*, 1844, 2 vol. in-4°, v° *Chemin de fer*. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèque*, 1874-1885, 6 vol. in-4°, v° *Chemin de fer*. — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 1879, 6e éd., 5 vol. in-4°, v° *Chemin de fer*. — Masson-Delongpré, *Code annoté de l'enregistrement*, 1858, 4e éd., 2 vol. in-8°, n. 2408, 3668, 7743, 7859. — *Doivent être visés pour timbre et enregistrés gratis, les actes portant autorisation pour une compagnie de chemin de fer, d'occuper des terrains, temporairement et moyennant indemnité* (Bioche) : J. de proc. civ. et comm., 1848, t. 14, p. 317.

## Législation comparée.

De Bourgoing, *Tableau de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne et du continent européen comparé avec ce qui existe et ce qui se prépare en France à cet égard*, 1842, in-8°. — Hauchecorne, *Tableaux statistiques des chemins de fer de l'Allemagne, de la Suisse, de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de la Russie en exploitation pendant l'exercice 1862*, in-4°, 1864. — Hochsteyer, *Les chemins de fer de l'Europe en exploitation*, 1876, in-8°. — Max Jacob, *Le rachat et les tarifs de chemins de fer en France et à l'étranger*, 1882, in-8°. — Jardot, *Des chemins de fer de l'Europe considérés comme lignes stratégiques*, 1842, in-8°. — Jouhaud, *Les chemins de fer et les postes dans leurs rapports comparés de progrès et de conservation en France et à l'étranger*, 1841, in-8°. — W. de Nordling, *Le prix de revient des transports par chemins de fer et la question des voies navigables en France, en Prusse et en Autriche*, 1887; — *Le prix de revient des transports par chemin de fer et la question des voies navigables. Réplique aux observations présentées sur son mémoire par l'auteur*, 1887. — Smith, *Lois européennes et américaines sur les chemins de fer*, Saint-Etienne, 1837, in-4°.

Annales des ponts et chaussées. — *Des rapports financiers de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer dans différents Etats* : 2e série, t. 10, p. 262, 279, 314, 321, 356, 367, 383, 393 et s., 401, 418, 425. — *Chemins de fer du globe : données diverses* : 5e série, t. 15, p. 250.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer en France, en Angleterre et en Allemagne* : 1873, p. 573. — *La diminution du trafic sur les chemins de fer étrangers* : 1874, 1er sem., p. 662. — *La statistique des chemins de fer en Europe pendant les années 1867 et 1868*, 1874, 2e sem., p. 468. — *Les chemins de fer en Amérique et dans le reste du monde*, 1876, 2e sem., p. 736. — *L'exploitation des chemins de fer dans les principaux Etats* (Toussaint-Loua), 1877, 1er sem., p. 424. — *De quelques leçons de chemins de fer étrangers* (P. Leroy-Beaulieu), 1877, 1er sem., p. 649. — *Les chemins de fer du monde entier*, 1877, 2e sem., p. 753. — *Les chemins de fer et leur état de développement dans les Deux Mondes* (de Fontpertuis), 1879, 2e sem., p. 660. — *Les tarifs de chemins de fer en Europe* : 1880, 1er sem., p. 233. — *Le réseau ferré des différents pays du globe*, 1880, 2e sem., p. 577. — *Le cinquantenaire des chemins de fer anglais : le développement kilométrique des voies ferrées en Europe et aux Etats-Unis, leurs progrès spéciaux dans le Far-West et leur situation financière*, 1880, 2e sem., p. 730. — *Les chemins de fer en Europe*, 1882, 2e sem., p. 365. — *Une conférence des compagnies de chemins de fer à Prague* : 1883, 1er sem., p. 80. — *Les chemins de fer en Europe* : 1883, 2e sem., p. 518. — *La responsabilité du transporteur dans les différents pays* (Max Hoffmann) : 1884, 2e sem., p. 168. — *Le développement des chemins de fer dans le monde entier de 1879 à 1883* (P. Leroy-Beaulieu) : 1885, 1er sem., p. [illegible]. — *De la situation des divers pays civilisés au point de vue du réseau des chemins de fer* (P. Leroy-Beaulieu) : 1885, 1er sem., p. 97. — *Les chemins de fer à voie étroite dans les différents pays du monde* (P. Leroy-Beaulieu), 1885, 1er sem., p. 673. — *Les résultats comparés de l'exploitation des chemins de fer dans les principaux pays*, 1885, 1er sem., p. 437, 469. — *Des taxes de transport sur les chemins de fer français et étrangers* (G. Michel) : 1887, 1er sem., p. 290. — *Les réseaux des chemins de fer d'Europe et les constructions récentes* (P. Leroy-Beaulieu), 1887, 2e sem., p. 7. — *Les chemins de fer en Europe; leur situation au 30 déc. 1886*, 1888, 1er sem., p. 46. — *Les chemins de fer d'Europe*, 1889, 1er sem., p. 654.

Journal des Economistes. — *Réunion d'une commission mixte des transports internationaux en France, Belgique, Prusse, pour faciliter le transit par les chemins de fer* : 1re série, t. 26, p. 216. — *Importance et situation des chemins de fer en Europe* (A. Dumont) : 1re série, t. 35, p. 344. — *Les chemins de fer de l'Europe; recettes comparatives des années 1861 et 1862* (Lamé-Fleury) : 2e série, t. 43, p. 442. — *Les chemins de fer européens*, 3e série, t. 44, p. 470. — *Les chemins de fer du globe* (Kerilles) : 3e série, t. 44, p. 5, 275. — *Les chemins de fer de l'Etat. Solution dans divers pays* (Jacqmin) : 3e série, t. 46, p. 297. — *Le prix des transports par chemins de fer en Europe* : 4e série, t. 47, p. 94.

## Allemagne.

*Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten*, Berlin, 1881-1882, in-8°. — Ch. Baum, *La question des chemins de fer en Allemagne*, 1878, in-8°. — *Les systèmes de tarifs de chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie*, 1878, Lille, in-8°. — *Commission d'enquête sur les chemins de fer. Rapport de la mission en Angleterre et de la mission en Allemagne*, 1862, in-4°. — *Conventions techniques de l'Union des administrations des chemins de fer allemands rédigées depuis les résolutions de l'Assemblée tenue à Breslau en 1876, à Graz en 1882*, 1877 à 1883, in-8°. — G. Eger, *Das Reichs-Haftpflichtgesetz betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz...*, 1879, Breslau, 2e édit., 1 vol. in-8°. — *Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und der Schweiz*, Strasbourg, 1879, 1 vol. in-8°. — C. Heuser, *Canäle und Eisenbahnen in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung*, 1880, Berlin, 1 broch. in-8°. — W. Koch, *Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr*, 1882, Berlin, 2 vol. in-8°. — Lechatelier, *Chemins de fer d'Allemagne*, 1845, in-8°. — *Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnisse zum Staat*, Leipzig, 1837. — Edouard Engel, *Der Zonentarif*, 1891, Iéna, 1 broch. in-8°. — J. Lehr, *Eisenbahntarifwesen und Eisenbahn-Monopol*, 1882, Berlin, 1 vol. in-8°. — Meili, *Internationale Eisenbahnverträge und speciell die Berner Convention über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht*, Hambourg, 1887. — Michaeles, *Deutschlands Eisenbahnen*. — De Reden, *Législation des chemins de fer en Allemagne* (traduit de l'allemand par P. Tourneux), 1845, in-8°. — W.-R. Rowan, *Zur Frage über Bau, Anlage, sowie Betriebsmittel von secundären Strassenbahnen*, etc., Berlin, 1877, in-8°. — *Sammlung von Eisenbahn-Verordnungen für das deutsche Reich*, Berlin, 1878, in-12. — W.-F. Carl Schmeidler, *Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens*, 1871, Leipzig, 1 vol. in-8°; — *Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens*, 1875, Breslau, 1 vol. in-8°. — A. Schubler, *Ueber Eisenbahnen von localem Interesse, insbesondere Vizinal-und Industribahnen*, Stuttgart, 1872, in-8°. — Ulrich, *Traité général des tarifs de chemins de fer*. — Weber, *Das Telegraphen und Signalwesen der Eisenbahnen*, Weimar, 1867, in-8°.

Annales des ponts et chaussées. — *Note sur l'état des chemins de fer allemands* (Baumgarten) : 2e série, t. 10, p. 257. — *De la garantie d'intérêt dans les chemins de fer allemands* : 2e série, t. 10, p. 262, 314, 356, 367, 383, 393, 396, 400, 401, 426, 434, 437. — *Réponses faites en 1870 au questionnaire de l'Union des*

*chemins de fer d'Allemagne :* 5e série, t. 3, p. 206. — *La question des transports en Allemagne* (Krafft) : 5e série, t. 3, p. 476. — *L'Union des chemins de fer allemands :* 5e série, t. 17, p. 132. — *Note sur la concurrence entre la navigation fluviale et les chemins de fer en Allemagne* (Baum) : 6e série, t. 3, p. 79. — *Les tarifs de chemins de fer de l'Etat en Allemagne* (Baum) : 6e série, t. 7, p. 45.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 13 juin 1873 sur les prestations de guerre* (réquisition des chemins de fer, tit. 6), annotée par M. Demarest : 1874, p. 116. — *Loi du 27 juin 1873 instituant une direction des chemins de fer de l'Empire* (annotée par M. Demarest) : 1874, p. 118.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Le régiment des chemins de fer :* 1880, 2e sem., p. 380. — *Le rachat des chemins de fer de Hanovre à Altenbeken :* 1881, 1er sem., p. 399. — *Délais accordés aux destinataires pour déchargement des marchandises sur les chemins de fer allemands :* 1882, 2e sem., p. 85. — *Les tarifs de chemins de fer :* 1882, 2e sem., p. 308. — *La direction du* « Verein » *des chemins de fer allemands :* 1884, 2e sem., p. 94. — *Loi relative à la reprise des chemins de fer par l'Etat :* 1885, 1er sem., p. 285. — *Reglement sur la police des chemins de fer du 30 nov. 1885 :* 1886, 1er sem., p. 327. — *Reglement du 30 nov. 1885 sur les signaux :* 1886, 1er sem., p. 352. — *Réglement du 30 nov. 1885 pour la construction et l'armement des chemins de fer :* 1886, 1er sem., p. 362. — *Réglement du 12 juin 1878 sur les chemins de fer d'intérêt local :* 1886, 2e sem., p. 251. — *Loi du 3 mai 1886 ayant pour objet d'affranchir de la saisie le matériel roulant des chemins de fer :* 1886, 2e sem., p. 439, et Ann. de lég. étr. de la soc. de lég. comp., 1887, p. 109. — *Note sur l'organisation militaire des chemins de fer allemands :* 1887, 1er sem., p. 92. — *Arrêté du 4 juill. 1883 (Hambourg) relatif au transport des matières explosibles :* 1887, 1er sem., p. 359. — *Réglement du 25 mars 1888 relatif aux conditions à appliquer pour les soumissions de travaux ou de fournitures pour le compte de l'administration générale des constructions des chemins de fer de l'Etat :* 1888, 1er sem., p. 15. — *Résumé de la situation générale de chacun des chemins de fer allemands :* 1892, 1er sem., p. 51, 167, 222, 303. — *Tarifs d'exportation du charbon allemand :* 1892, 1er sem., p. 131.

Chrislichsociale Blaetter. — *Zur Reform des Eisenbahn-Personen-Tarifs :* année 1891, p. 49 et s.

L'Economiste français. — *Les nouveaux tarifs de chemins de fer en Allemagne* (Max Hoffmann), 1874, 1er sem., p. 320. — *Les chemins de fer allemands et le projet d'élévation des tarifs*, 1874, 1er sem., p. 652. — *La situation des chemins de fer de l'Allemagne en 1873*, 1874, 2e sem., p. 478. — *La chambre de commerce de Brême et l'élévation des tarifs des chemins de fer allemands*, 1874, 2e sem., p. 512. — *Le nouveau projet de loi des chemins de fer allemands et sa portée*, 1875, 1er sem., p. 771. — *Les chemins de fer en Allemagne et les tarifs de transit*, 1875, 2e sem., p. 771. — *Le rachat des chemins de fer allemands*, 1876, 1er sem., p. 171. — *Statistique des chemins de fer allemands*, 1876, 1er sem., p. 337. — *Le rachat des chemins de fer allemands* (M. Block), 1876, 1er sem., p. 420, 452, 487, 522. — *Les chemins de fer de l'empire d'Allemagne*, 1876, 1er sem., p. 599. — *Le mouvement des chemins de fer allemands*, 1876, 2e sem., p. 607. — *La vente des billets de chemin de fer dans l'intérieur des villes en Allemagne*, 1877, 1er sem., p. 307. — *Le nouveau tarif des chemins de fer en Allemagne* (M. Block), 1877, 1er sem., p. 358. — *Les canaux et les chemins de fer en Allemagne*, 1877, 2e sem., p. 357. — *Le mouvement financier et économique en Allemagne* (M. Block), 1878, 1er sem., p. 485. — *Les tarifs des chemins de fer de l'Allemagne et la chambre de commerce de Mulhouse* (Dietz-Monnin), 1878, 1er sem., p. 832. — *Les projets de loi sur le rachat des chemins de fer en Allemagne*, 1879, 2e sem., p. 591. — *Les vicissitudes du tarif des chemins de fer allemands*, 1879, 2e sem., p. 563. — *Les résultats du rachat des chemins de fer en Allemagne* (G. Michel), 1881, 2e sem., p. 790. — *L'unification du tarif sur les chemins de fer allemands et les tarifs des chemins de fer entre l'Italie, la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne* (Max Jacob), 1882, 2e sem., p. 331, 362. — *Le tarif uniforme des chemins de fer en Allemagne pour le transport des voyageurs et ses conséquences*, 1882, 2e sem., p. 351. — *Les chemins de fer allemands*, 1883, 1er sem., p. 112. — *Les résultats de l'exploitation du réseau des chemins de fer allemands en 1886-1887*, 1888, 1er sem., p. 655. — *Les passeports allemands et les communications ferrées internationales*, 1888, 1er sem., p. 673. — *Résultat général d'exploitation des chemins de fer allemands pour l'exercice 1887-1888*, 1889, 1er sem., p. 683. — *La réforme des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer en Allemagne et en Hongrie* (A. Raffalowich), 1889, 1er sem., p. 41. — *Une réforme des tarifs de chemins de fer en Allemagne*, 1891, 1er sem., p. 4.

Eisenbahn Verordnungs Blatt : 1880, p. 29.

Gesetz Sammlung : 1887, p. 21.

Jahrbücher für Nationaloekonomie und Statistik. — *Die fortschreitende Ermaessigung der Eisenbahngütertarife* (Ulrich) : 1891, 3e série, t. 1, 1er fasc., p. 53 et s. — *Gleiche oder verschiedene Tariefierung von Getreide und Mehl im deutschen Eisenbahnverkehr* (Hampke) : 3e série, t. 4, p. 784 et s.

Journal des Economistes. — *La question des chemins de fer en Allemagne* (Ch. Baum) : 4e série, t. 2, p. 29. — *Les tarifs actuels des chemins de fer en Allemagne et leur origine* (Ch. Baum) : 4e série, t. 10, p. 376. — *Les chemins de fer de l'Allemagne* (P. Muller) : 4e série, t. 22, p. 405.

Dr Perrot's Monatschrift. — *Ein Reichs-Verkehrs-Amt an Stelle des Reichs Eisenbahnamtes* (Dr Perrot) : janv. 1891.

Unsere Zeit. — *Die Verbilligung der Eisenbahnfahrt und ihre Folgen* (J. Supra) : 1891, 4e fasc., p. 343 et s.

Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. — *Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens* (Gustave Colin) : 1891, 47e année, p. 655 et s.

Revue des Deux-Mondes. — *Le rachat des chemins de fer en Allemagne* (Valbert) : 1er avr. 1876.

Revue générale d'administration. — *Les chemins de fer de l'Etat prussien :* 1885, t. 1, p. 452. — *Le transport des cadavres par la voie ferrée :* 1888, t. 2, p. 232.

Alsace-Lorraine.

L'Economiste français. — V. *suprà*, *Partie française :* 1873, p. 849 ; 1874, 1er sem., p. 411. — *Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et leur exploitation* (Charles Grad) : 1874, 2e sem., p. 727. — *Les voies de communication de l'Alsace et leur influence économique* (Charles Grad) : 1875, 1er sem., p. 422. — *Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine en 1880*, 1883, 2e sem., p. 546. — *Les chemins de fer routiers en Alsace-Lorraine* (Paul Muller) : 1887, 1er sem., p. 67. — *Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, 1890, 1er sem., p. 717.

Journal des Economistes. — *Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine* (P. Muller) : 4e série, t. 25, p. 260.

Bade (Grand-Duché de).

*Nachweisungen über den Betrieb der grossh.-badischen Staats-Eisenbahnen* : 1886-1887, 15 vol. in-8°.

Bavière.

*Le service des chemins de fer dans l'armée bavaroise :* Ann. des ponts et chauss., 5e sér., t. 5, p. 329.

Hanovre.

Funk et Debo, *Die Eisenbahnen im Königreich Hannover mit Einschluss der unter Hannover'scher*, etc., Vienne, 1852, in-4°.

Hesse (Grand-Duché de).

*Loi du 29 mai 1884 sur les chemins de fer accessoires*, analysée par Paul Baillière : Ann. de lég. étr. de la soc. de lég.

comp., 1885, p. 246, et Bull. du min. des Trav. publ., 1886, 2 sem., p. 549. — *Règlement du 13 juin 1885 concernant le contrôle et l'exploitation des chemins de fer accessoires* : Bull. du min. des Trav. publ., 1888, 1er sem., p. 239, et Ann. de lég. étr. de la soc. de lég. comp., 1886, p. 159.

### Prusse.

Ch. Baum, *Un chemin de fer militaire en Prusse*, 1877, in-8°. — Heper, *Die preussische Eisenbahnfinanz Gesetzgebung*. — H. Kosub, *Die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen...*, Berlin, 1881, 2e édit., 1 vol. in-8°. — J.-A. Schrutter, *Das preussische Eisenbahnrecht*, 1883, Berlin, 1 vol. in-8°. — *Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen*, Berlin, 1855-1879, 28 vol. in-4°. — *Die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen durch die Provinzen*, Leipzig, 1880, 1 broch. in-18.

Annales des ponts et chaussées. — *Impôt sur les chemins de fer prussiens* : 2e série, t. 10, p. 260, 323, 326, 364. — *Note sur le prix de revient des transports sur les chemins de fer en Prusse* (Baum) : 6e série, t. 3, p. 543.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 4 juin 1876 concernant la transmission à l'empire d'Allemagne de la propriété et des autres droits de l'Etat sur les chemins de fer* (annotée par M. Louis Thévenet) : 1877, p. 211.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Emploi du produit net des chemins de fer de l'Etat prussiens* : 1882, 2e sem., p. 305. — *Lois de rachat des chemins de fer en 1882* : 1884, 1er sem., p. 375. — *Les conseils de district et le conseil central des chemins de fer de l'Etat* : 1884, 1er sem., p. 376. — *Loi du 7 mai 1885 relative à l'extension du réseau d'Etat* : 1885, 2e sem., p. 71. — *Les adjudicataires pour les chemins de fer de l'Etat en Prusse* : 1885, 2e sem., p. 224. — *Les chemins de fer de l'Etat prussiens au point de vue financier* : 1885, 2e sem., p. 326. — *Les nouveaux tarifs prussiens pour 1891* : 1891, 1er sem., p. 287. — *Statistique du personnel de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en 1891* : 1892, 1er sem., p. 120.

L'Économiste français. — *La discussion sur les chemins de fer au Parlement prussien* (Block) : 1878, 2e sem., p. 285, 315, 348. — *L'organisation des chemins de fer d'Etat prussiens* : 1879, 2e sem., p. 202. — *Les tarifs des chemins de fer en Prusse* : 1881, 2e sem., p. 517. — *La discussion sur les chemins de fer au Parlement prussien* (Block) : 1883, 1er sem., p. 351. — *Les chemins de fer de l'Etat prussien pendant l'exercice 1882-1883* (Block) : 1884, 1er sem., p. 187. — *Les chemins de fer à la Chambre haute en Prusse* : 1884, 1er sem., p. 450. — *Les tarifs des chemins de fer en Prusse* (Max Hoffmann) : 1884, 2e sem., p. 315. — *Les chemins de fer prussiens en 1886-1887* (Block) : 1888, 1er sem., p. 227. — *Le budget et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en Prusse* (A. Raffalowich) : 1888, 1er sem., p. 365, 721. — *Les doléances contre l'administration des chemins de fer de l'Etat en Prusse* (A. Raffalowich) : 1889, 1er sem., p. 450. — *Les chemins de fer et l'Etat prussien* : 1890, 1er sem., p. 142. — *La réforme du tarif des voyageurs en Prusse* : 1891, 1er sem., p. 238.

Journal des Economistes. — *Le rachat des chemins de fer en Prusse* : 4e série, t. 17, p. 133. — *Les chemins de fer du royaume de Prusse* (Muller) : 4e série, t. 36, p. 423.

Revue Fœlix. — *Législation des chemins de fer en Prusse et en Autriche* (Fœlix) : t. 6, p. 532, 572. — *Ordonnance du roi de Prusse sur la police des chemins de fer* (1840) : t. 8, p. 350.

### Saxe.

*Geschichte der Königlich-sächsischen Staatseisenbahnen*, Dresde, 1889, 1 vol. pet. in-8°. — *Statistischer Bericht uber den Betrieb der unter königlichsächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und-Privat-Eisenbahnen*, 1877-1890, 14 vol. pet. in-4°.

*Ordonnance du 9 janv. 1881 sur le conseil des chemins de fer* : Bull. du min. des Trav. publ., 1884, 1er sem., p. 377.

### Argentine (République).

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les chemins de fer concédés dans la République Argentine en 1887* : 1888, 2 sem., p. 702. — *Les chemins de fer de la République Argentine* : 1889, 1er sem., p. 350.

L'Économiste français. — *Les tramways à la Plata* : 1874, 1er sem., p. 400.

### Autriche-Hongrie.

Ch. Baum, *Les systemes des tarifs de chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie*, 1878, in-8°. — *Beitrag zur Beleuchtung der allgemeinen Verhältnisse der osterreichischen Eisenbahnen*, Vienne, 1879, in-4°. — E. Collignon, *Etude sur les chemins de fer de l'Autriche*, 1865, in-8°. — Etzel, *Œsterreichische Eisenbahnen entworfen und ausgefuhrt in den Jahren 1857 bis 1867*, 2 vol. in-4°. — Jantzen et Kastner, *Handbuch fur den gesammten Eisenbahn Dampfschiffahrt und Telegraphen-Dienst im Kaiserthum Œsterreich*, Vienne, 1853, 1 vol. in-4°. — J. Kaserer, *Œsterreichische Gesetze mit Materialien*, Vienne, 44 fasc., t. 31. — Pontzen, *Vorschläge zur Förderung des Eisenbahnbanes*, Vienne, 1874, in-12. — *Reglement pour les transports militaires par chemins de fer dans l'empire austro-hongrois*, 1874, 1 vol. in-8°. — *Statistische Nachrichten von den österreichisch- ungarischen Eisenbahnen*, Vienne, 1872-1876, 2 vol. in-8°. — *Taschenausgabe der œsterreichischen Gesetze*, 1870-1876, Vienne, 19 vol. in-18, t. 17 (Lois sur les chemins de fer). — Winkler, *Vorträge über Eisenbahnbau*, Prague, 1869, in-4°.

Annales des ponts et chaussées. — *Détails historiques et statistiques sur quelques chemins de fer d'Autriche et de Bavière* (Ducros) : 2e série, t. 9, p. 273, 358. — *Concessions de chemins de fer aux compagnies : clauses et conditions auxquelles elles sont faites en Autriche, en Prusse, en Bavière, en Danemark, à Cracovie* : 2e série, t. 10, p. 258 et s.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 19 mai 1874 sur la création de registres fonciers de chemins de fer, ainsi que sur l'effet des hypothèques constituées sur un chemin de fer et sur la garantie hypothécaire des créances des possesseurs d'obligations de priorité de chemins de fer* (annotée par M. L. Lyon-Caen) : 1875, p. 286. — *Loi du 14 déc. 1877 sur les chemins de fer garantis* (annotée par M. L. Lyon-Caen) : 1878, p. 221. — *Loi du 18 févr. 1878 sur l'expropriation pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer* (annotée par M. Jules Challamel) : 1879, p. 228. — *Loi du 17 juin 1887 relative à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local* (annotée par M. Ch. Lyon-Caen) : 1888, p. 428 et Bull. du min. des Trav. publ., 1888, 1er sem., p. 547.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *La politique des chemins de fer en Autriche* (de Neumann Spallart) : 1880, 1er sem., p. 150. — *Les chemins de fer en Autriche-Hongrie* : 1880, 2e sem., p. 72. — *Loi du 25 mai 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local en Autriche* : 1882, 1er sem., p. 400. — *Les trains secondaires à personnel restreint en Autriche* : 1882, 2e sem., p. 86. — *Régime des chemins de fer de campagne en Autriche* : 1882, 2e sem., p. 493. — *Loi du 25 mai 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local* : 1884, 1er sem., p. 278. — *La nouvelle organisation des chemins de fer de l'Etat* : 1884, 2e sem., p. 377. — *Décret impérial du 19 sept. 1886 ayant pour objet d'affranchir de la saisie le matériel roulant des chemins de fer étrangers* : 1886, 2e sem., p. 442. — *Union d'assurance mutuelle des chemins de fer hongrois et autrichiens* : 1887, 1er sem., p. 286. — *Les chemins de fer vicinaux de l'Autriche-Hongrie* : 1887, 2e sem., p. 326. — *Abonnements à prix réduits proportionnels à la distance* : 1888, 1er sem., p. 127. — *Loi du 13 juin 1880 complétée par celle du 24 févr. 1888 sur les chemins de fer vicinaux et d'intérêt local* : 1888, 2e sem., p. 545.

L'Economiste français. — *La question des chemins de fer en Autriche* : 1874, 2e sem., p. 709. — *Les chemins de fer autrichiens* : 1874, 2e sem., p. 594. — *Recettes des chemins de fer austro-hongrois* : 1876, 1er sem., p. 822. — *Les chemins de fer en*

*Autriche et l'Etat* (de Neumann Spallart) : 1877, 1er sem., p. 489. — *Le système des chemins de fer de l'Etat en Autriche* : 1877, 1er sem., p. 808. — *Lettres d'Autriche* (de Neumann Spallart) : 1878, 1er sem., p. 326. — *Les chemins de fer en Autriche* (de Neumann Spallart) : 1880, 1er sem., p. 66. — *Lettres d'Autriche : le système des chemins de fer de l'Etat* (de Neumann Spollart) : 1880, 1er sem., p. 166. — *Les chemins de fer en Autriche-Hongrie* : 1881, 1er sem., p. 506. — *Les chemins de fer en Autriche et la garantie d'intérêt* : 1881, 2e sem., p. 672. — *Le produit du réseau de l'Etat autrichien* : 1885, 1er sem., p. 197. — *La construction des chemins de fer en Autriche pendant l'année 1885* : 1886, 1er sem., p. 329. — *Les accidents de chemins de fer en Autriche-Hongrie* : 1886, 2e sem., p. 384. — *Le réseau d'Etat en Autriche* : 1886, 2e sem., p. 568. — *Les chemins de fer autrichiens* : 1889, 2e sem., p. 15. — *Le nouveau tarif par zône en Autriche* : 1889, 2e sem., p. 428, 618. — *Les nouveaux tarifs de chemins de fer par zône en Autriche* (P. Leroy-Beaulieu) : 1889, 2e sem., p. 641, 673. — *Le rachat des chemins de fer en Autriche* : 1891, 1er sem., p. 41.

Journal des Economistes. — *Les chemins de fer autrichiens* (Ch. Vogel), 2e série, t. 6, p. 134.

Le Monde économique. — *Le tarif par zône sur les chemins de fer austro-hongrois* : 1891, 1er sem., p. 270.

Œsterreichische Œkonomist. — *Das localbahnwesen in Œsterreich* : 25 déc. 1892.

Revue des Deux-Mondes. — *Les chemins de fer autrichiens* (Cochut) : 1er mars 1855. — *Les chemins de fer de l'Etat en Autriche* (Bailleux de Marisy) : 1er avr. 1879.

Revue de dr. internat. et de législat. comp. — *Loi du 5 mars 1869 concernant la responsabilité des compagnies de chemins de fer du chef des accidents ayant causé des blessures ou la mort à des voyageurs* : 1870, p. 493. — *Responsabilité. Loi du 5 mars 1869* : 1871, p. 77.

Revue générale d'administration. — *Les chemins de fer en Autriche* : 1883, t. 3, p. 406. — *Statistique comparée des chemins de fer allemands et austro-hongrois* : 1884, t. 3, p. 92. — *Les tarifs de transports uniformes sur les voies ferrées* : 1889, t. 2, p. 484; 1890, t. 1, p. 227.

Hongrie.

*Uzlet- Szabályzat érvényes a Magyar korona területen levó osszeg vasutakra*, Buda-Pesth, 1874, 1 broch. in-8°. — *Vasuti okmánytar*, Budan, 1871, 4 vol. in-8°.

Annales des ponts et chaussées. — *Prix de revient et construction des chemins de fer hongrois* (Fournier) : 5e série, t. 11, p. 603.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi LXI modificative et complémentaire de la loi I de 1868, sur les registres fonciers spéciaux des chemins de fer et canaux* (analysée par Nagy) : 1882, p. 369.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les grands travaux publics en Hongrie* : 1880, 2e sem., p. 71. — *Loi du 14 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local en Hongrie* : 1882, 1er sem., p. 400. — *Barème des prix de transport en Hongrie* : 1892, 1er sem., p. 133.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer hongrois* : 1877, 2e sem., p. 10; 1878, 1er sem., p. 493, 561. — *Les chemins de fer en Hongrie et en Roumanie* : 1878, 2e sem., p. 396; 1879, 1er sem., p. 730; 1879, 2e sem., p. 40. — *Les chemins de fer de l'Etat en Hongrie* (Hégedin) : 1880, 1er sem., p. 105; 1881, 1er sem., p. 574. — *Les chemins de fer en Hongrie* : 1882, 1er sem., p. 603. — *Le revirement dans le régime des chemins de fer de l'Etat en Hongrie* : 1886, 1er s., p. 315. — *Le tarif des chemins de fer par zône en Hongrie* : 1889, 1er sem., p. 109. — *Les nouveaux tarifs hongrois* : 1889, 2e sem., p. 239. — *Les tarifs des chemins de fer hongrois* : 1889, 2e sem., p. 303.

Journal des Economistes. — *Les tarifs par zône pour le transport des voyageurs sur le réseau des chemins de fer en Hongrie* (Ch. Baum) : 2e série, t. 1, p. 178.

Revue d'Economie politique. — *La politique de la Hongrie par rapport aux chemins de fer* (A. Néméniyi) : 1891, p. 569.

Moravie.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 9 août 1887 relative à la participation aux frais d'acquisition et d'entretien des chemins de fer* : 1890, 1er sem., p. 182.

Belgique.

Aulagnier, *Recherches sur l'administration des chemins de fer belges, suivies de comparaisons pratiques sur l'économie des transports par le chemin de fer et par la voie navigable*, 1851, Bruxelles et Paris, 1 vol. gr. in-4°. — Belpaire, *Traité des dépenses d'exploitation des chemins de fer belges*, 1847, Bruxelles, in-8°. — A. de Formanoir, *Conférences militaires belges. Les chemins de fer en temps de guerre*, 1872, Bruxelles, in-18. — Gendebien, *Législation et jurisprudence des chemins de fer de la Belgique*, 1878, 1 vol. in-8°. — J. L'Hoest, *Législation de police des chemins de fer belges, des postes et des télégraphes*, 1873, Liège, 1 vol. in-8°. — Jullien, *Du prix des transports sur les chemins de fer de la Belgique en 1842 et en 1843*, 1844, 1 vol. in-8°. — J.-B. Lanckmann, *Traité des transports par chemin de fer en Belgique*, 1876, 1 vol. in-8°. — A. de Laveleye, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*, 1862, in-8°. — L'Hoest, *Du régime légal des plantations de chemins de fer*. — Loisel, *Annuaire spécial des chemins de fer belges, jurisprudence, législation, statistique* (1 vol. par an depuis 1867); — *Législation et jurisprudence des chemins de fer belges*, 1 vol. in-8°. — J. Malou, *Quinze lettres sur les chemins de fer de l'Etat belge*, 1867, Bruxelles, 2 broch. in-8°. — Minard, *Des voyageurs internationaux sur les chemins de fer entre la Belgique et la Prusse*, 1846, in-8°. — L. Molinos, *Les chemins de fer de l'Etat en Belgique. Lettre*, 1880, 1 broch. in-8°. — Perrot, *Des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1844, in-4°. — *Recueil spécial des instructions concernant le ministère des chemins de fer* (périodique). — *Royaume de Belgique. Chemins de fer, postes, télégraphes, marine. Compte rendu des opérations*, 1867-1889, 10 vol. in-4°. — Picard et d'Hoffschmidt, *Pandectes belges* (en cours de publication), vis *Chef de station, Chemin de fer, Chemin de fer concédé, Chemin de fer de l'Etat, Chemin de fer industriel, Chemin de fer vicinal, Chemins de fer* (police des).

Annales des ponts et chaussées. — *Les chemins de fer en Belgique en 1877* : 5e série, t. 18, p. 134. — *Les tarifs de petite vitesse des chemins de fer de l'Etat belge* (Baum) : 6e série, t. 3, p. 243.

Belgique judiciaire. — *Etude sur le cahier des charges des chemins de fer concédés* (Gendebien) : 1863, p. 1494. — *Législation de police des chemins de fer* (L'Hoest) : 1876, p. 1281. — *Du contrat de transport* (Ch. Sainctelette) : 1883-1884. — *Etudes sur les concessions de chemins de fer* (Slosse) : 1881, p. 721.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Rachat du chemin de fer d'Ostende à la frontière* : 1880, 1er sem., p. 146. — *Arrêté du 25 oct. 1880 réglant la construction et l'exploitation des embranchements aux stations des chemins de fer de l'Etat* : 1881, 1er sem., p. 74. — *Analyse du projet de loi sur les chemins de fer vicinaux* : 1882, 2e sem., p. 43. — *Le déficit du budget et les chemins de fer* : 1882, 2e sem., p. 158. — *Désinfection des wagons affectés en Belgique au transport des bestiaux* : 1882, 2e sem., p. 247. — *Emploi des femmes dans les chemins de fer* : 1882, 2e sem., p. 401. — *Tarifs d'abonnement pour les voyageurs sur les chemins de fer de l'Etat* : 1882, 2e sem., p. 461. — *Les tracés de tramways* : 1883, 1er sem., p. 531. — *Loi du 24 mai 1882 sur les dérogations au cahier des charges des chemins de fer.* — *Loi du 28 mai 1884 approuvant les statuts de la société nationale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux* : 1884, 1er sem., p. 539. — *Loi du 25 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux révisée et amendée* : 1885, 2e sem., p. 185. — *Le Congrès du cinquante-*

*naire des chemins de fer belges* : 1885, 2e sem., p. 426. — *Règlement de police du 30 avr. 1886 sur l'exploitation des chemins de fer vicinaux concédés ou à concéder par le gouvernement* : 1886, 2e sem., p. 552. — *L'organisation de trains légers en Belgique* : 1887, 1er sem., p. 385. — *Cahier général des charges de la société nationale des chemins de fer vicinaux* : 1887, 1er sem., p. 467. — *Arrêté royal du 13 avr. 1887 organisant le service des transports par chemins de fer et le service des postes et des télégraphes à l'armée en campagne* : 1887, 2e sem., p. 65. — *Règlement du 3 août 1887 concernant les mesures à observer pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de l'Etat belge* : 1887, 2e sem., p. 301. — *Loi du 15 oct. 1881 sur les dépôts, débits et transports de la poudre à tirer, de la dynamite et de toutes autres substances explosibles* : 1889, 1er sem., p. 189. — *Arrêté royal du 26 oct. 1881 portant règlement sur les dépôts, le débit et le transport des substances explosibles* : 1889, 1er sem., p. 190. — *Loi du 22 mai 1888 portant révision de la loi du 15 oct. 1881 sur les matières explosibles* : 1889, 1er sem., p. 196. — *Arrêté royal du 20 oct. 1888 modifiant l'art. 19 de l'arrêté du 26 oct. 1881* : 1889, 1er sem., p. 197. — *Loi du 25 juill. 1891 révisant celle du 15 août 1843 sur la police des chemins de fer* : 1891, 1er sem., p. 355. — *Loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transports* : 1891, 1er sem., p. 360.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer belges et allemands et l'augmentation du prix d'exploitation* : 1874, 1er sem., p. 400. — *Des chemins de fer de l'Etat en Belgique* : 1878, 1er sem., p. 179. — *Les chemins de fer en Belgique* : 1878, 2e sem., p. 423. — *Les chemins de fer en Belgique et leur exploitation* (Henri Maréchal) : 1879, 1er sem., p. 660. — *Les chemins de fer en Belgique* : 1880, 1er sem., p. 225. — *Les chemins de fer de la Belgique en 1880* (Henri Maréchal) : 1881, 2e sem., p. 753. — *Les chemins de fer d'Etat en Belgique* : 1882, 2e sem., p. 430. — *Les rachats de chemins de fer en Belgique* (Henri Maréchal) : 1883, 1er sem., p. 166. — *Le tarif des chemins de fer belges* (Max Hoffmann) : 1883, 1er sem., p. 764. — *Les chemins de fer belges* : 1883, 2e sem., p. 699. — *L'exploitation des chemins de fer en Belgique* : 1887, 1er sem., p. 664. — *Les chemins de fer vicinaux belges en 1887* : 1888, 2e sem., p. 640. — *Les chemins de fer de l'Etat en Belgique pendant l'année 1888* : 1889, 1er sem., p. 241.

Journal des Economistes. — *Résultats de l'exploitation des chemins de fer belges pendant l'année 1844 et 1845* : 1re série, t. 2, p. 432; t. 14, p. 189. — *Loi sur la fixation du prix des transports en Belgique* : 1re série, t. 29, p. 71. — *Expérience des chemins de fer de l'Etat en Belgique* (De Beaulieu) : 4e série, t. 11, p. 125. — *Chemins de fer de l'Etat belge* (Véron Duvergier) : 4e série, t. 34, p. 31, 191, 247.

Revue générale d'administration. — *Résumé de la situation financière des chemins de fer belges* : 1880, t. 2, p. 93. — *Les chemins de fer belges et le budget* : 1882, t. 2, p. 229; 1883, t. 2, p. 350; 1885, t. 1, p. 102; 1889, t. 1, p. 353. — *Dispositions prises à l'égard des électeurs* : 1884, t. 3, p. 92.

### Brésil.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les tarifs des chemins de fer au Brésil* : 1883, 1er sem., p. 80; 2e sem., p. 168. — *Note sur la législation des chemins de fer au Brésil* : 1886, 2e sem., p. 572. — *Situation des chemins de fer brésiliens au 31 déc. 1886* : 1887, 2e sem., p. 327. — *Le développement des chemins de fer au Brésil* : 1888, 2e sem., p. 574. — *Concessions de chemins de fer au Brésil* : 1891, 1er sem., p. 568.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer brésiliens* : 1888, 1er sem., p. 177. — *Le développement des chemins de fer au Brésil* : 1889, 1er sem., p. 143.

### Canada.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Acte de 1879 contenant la législation coordonnée des chemins de fer* (annoté par A. Duverger) : 1880, p. 896. — *Acte modifiant de nouveau l'acte refondu des chemins de fer de 1879 et les actes qui le modifient* (analysé par Christian Daguin) : 1885, p. 803. — *Acte du 22 mai 1888 concernant les chemins de fer* (annoté par Christian Daguin) : 1889, p. 956.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 24 juill. 1880 concernant le régime de concession des chemins de fer dans la province de Québec* : 1882, 1er sem., p. 230. — *Acte modifiant l'acte refondu des chemins de fer de 1879 et déclarant que certaines lignes de chemins de fer sont des travaux à l'avantage général du Canada (25 mai 1883)* : 1886, 1er sem., p. 267, et Ann. de lég. étr. de la soc. de lég. comp., 1884, p. 852. — *Acte du 19 avr. 1884 modifiant l'acte refondu des chemins de fer de 1879* : 1887, 1er sem., p. 165.

L'Economiste français. — *Le Canada et ses voies ferrées* (De Fontpertuis) : 1878, 2e sem., p. 493. — *Les voies ferrées au Dominion* : 1881, 1er sem., p. 669. — *L'agriculture, le bétail et les chemins de fer du Canada* : 1881, 1er sem., p. 169. — *Les chemins de fer canadiens en 1879-1880* : 1881, 2e sem., p. 143. — *Les canaux et chemins de fer au Canada* : 1882, 2e sem., p. 138, 674. — *Les chemins de fer du Nord-Ouest. Le Pacifique canadien* : 1883, 1er sem., p. 227; 1885, 1er sem., p. 362, 745. — *Les chemins de fer au Canada* : 1884, 1er sem., p. 703. — *Les finances et les chemins de fer canadiens* : 1884, 1er sem., p. 75. — *Le premier parcours total du grand Pacifique canadien* : 1886, 1er sem., p. 104. — *Les chemins de fer du Pacifique canadien et son parcours* : 1887, 2e sem., p. 8. — *Les nouveaux territoires et les chemins de fer au Canada* : 1888, 1er sem., p. 167. — *Les Anglais et les chemins de fer canadiens* : 1888, 1er sem., p. 564. — *Les chemins de fer du Pacifique canadien : historique, construction, exploitation* (G. Kohn) : 1889, 1er sem., p. 701, 767.

### Chili.

*Lei sobre ferro carriles*, Valparaiso, 1862, 1 broch. in-12.

### Chine.

Correspondant. — *Les chemins de fer chinois* (A. Perquer) : du 25 mai 1890.

### Danemark.

*Les chemins de fer de Danemark en 1886* : Bull. du min. des Trav. publ., 1887, 1er sem., p. 584.

### Egypte.

Delorme-Nouette, *Etude sur les chemins de fer égyptiens*, 1871, in-8°.

L'Economiste français. — *La situation économique de l'Egypte* (De Fontpertuis) : 1875, 2e sem., p. 78. — *Les chemins de fer* : 1877, 1er sem., p. 238. — *Les chemins de fer égyptiens* (Laffon) : 1877, 2e sem., p. 466. — *Les chemins de fer égyptiens* : 1886, 1er sem., p. 143.

### Espagne.

Arnao, *Memoria sobre los medios de reducir de los gastos de primer establecimiento de los ferro carriles secundarios*, 1869, Madrid, in-4°. — E. Barrault, *Le chemin de fer du Nord en Espagne*, 1858, in-8°. — *Legislacion de caminos de hierro*, 1859, Madrid, 2e éd., 1 vol. in-8°. — *Memoria presentada al Gobierno por la comision especial encargada de proponer el plan general de ferro-carriles*, 1867, Madrid, in-4°. — J. Perez, *Les chemins de fer espagnols et la garantie d'intérêt*, 1865, in-8°. — José Rogi y Dinars, *Considérations sur l'importance et l'utilité des chemins de fer au point de vue de la défense des nations particulièrement dans la péninsule espagnole* (trad. Franquet), 1866, in-8°.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 30 nov. 1877 sur les chemins de fer* (annotée par M. Castonnet-Desfosses) : 1878, p. 471.

Bulletin du ministère des travaux publics. — *Loi du 21 nov. 1881 relative au chemin de fer transpyrénéen de Huesca à la frontière française* (Lanfranc) : 1882, 1er sem., p. 227. — *Profits et économies réalisés par l'Etat espagnol en échange de la subvention aux compagnies de chemins de fer concédés. Les chemins de*

*fer espagnols et la révision des tarifs* : 1883, 1er sem., p. 271. — *Ordre royal du 1er févr. 1887 relatif à la tarification des chemins de fer* : 1887, 2e sem., p. 173. — *Projet de loi sur les chemins de fer secondaires* : 1889, 2e sem., p. 424.

L'Economiste français. — *Les progrès et économies réalisés par l'Etat espagnol en échange de ses subventions aux compagnies de chemins de fer concédés* : 1882, 2e sem., p. 841.

Journal des Economistes. — *La viabilité et les chemins de fer en Espagne* : 1re série, t. 35, p. 68. — *Les chemins de fer et la question politique en Espagne* : 1re série, t. 35, p. 317.

Revue des Deux-Mondes. — *Les chemins de fer et les finances en Espagne* (Bailleux de Marisy) : 15 avr. 1857. — *Les chemins de fer espagnols et la traversée des Pyrénées* (Valentin de Mazade) : 1er juin 1861. — *Les finances de l'Espagne et les chemins de fer espagnols* (Bailleux de Marisy) : 1er mai 1875.

Etats-Unis.

Ch. F. Adam, *The Railroad Problem*, New-York, 1875, in-8°. — *American railroad journal and advocate of internal improvement* : New-York, 1833-1839, 1854-1867, 1 vol. in-4° par an. — H. Bartels, *Betriebs-Einrichtungen auf amerikanischen Eisenbahnen* : Berlin, 1879, in-8°. — D.-C. Callum, *United States Military Railroad. Report of bol. brig. gen. D. C. M. Callum, Director and General Manager, from 1886 to 1866*, Washington, 1866, 1 broch. in-8°. — A. Fink, *Cost of Railroad Transportation, Railroad accounts and Governemental Regulation of Railroad Tariffs*, Louisville, 1875, in-8°. — Flint, *The Railroalds of the United States* : *History and Statistics*, Philadelphia, 1868, in-12. — *Foreign railways of the world* (en cours de publication), Saint-Louis, 1884. — E. Frignet, *Essai sur l'organisation des chemins de fer du Pacifique*, 1869, 1 broch. in-8°; — *Etudes financières sur les chemins de fer américains*, 1873, 1 broch. in-8°. — Holley, *American and European Railway Practice in the economical generation of steam*, New-York, 1867, in-f°. — Kirkman, *Railway service. Trains and Stations*, New-York, 1878, in-12. — Lavoinne et Pontzen, *Les chemins de fer en Amérique*, 1880-1882, 2 vol. in-8° et 2 atlas. — Edw.-L. Pierce, *A treatise on the law of railroads*, 1881, Boston, 1 vol. in-8°. — H.-V. Poor, *Manual of the railroads of the United States*, New-York, 1880, 1 vol. in-8°. — Poussin, *Chemins de fer américains. Historique de leur construction; prix de revient et produit, mode d'administration adopté*, etc., 1836, in-4°. — *The Railroad Gazette. A Journal of Transportation, Engineering and Railroad News*, Philadelphie, 1876, 1 vol. in-f° par an. — Edwin Seligman, *Railway tariffs and the interstate commerce law*, New-York. — Wellington, *The economic theory of the location of Railways*, New-York, 1877, in-12.

Annales des ponts et chaussées. — *Concurrence des chemins de fer et des canaux pour le transport de la houille. Un exemple emprunté aux Etats-Unis d'Amérique* (Note par E. Pontzen) : 5e série, t. 12, p. 213. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 5e série, t. 17, p. 135. — *Note sur les chemins de fer d'Amérique* (Le Rond) : 6e série, t. 8, p. 581.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Proposition de loi sur les tarifs de chemins de fer* (analysée par R. Nicolas) : 1886, p. 593. — *Loi sur les concessions de terres publiques aux compagnies de chemins de fer* (analysée par R. Nicolas) : 1888, p. 837. — *Loi prescrivant la nomination de trois commissaires chargés d'une enquête sur les agissements financiers des compagnies* (R. Nicolas) : 1888, p. 840. — *Loi sur les tarifs des chemins de fer* (R. Nicolas) : 1888, p. 847.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Tendances des chemins de fer des Etats-Unis à augmenter la capacité de chargement de leurs wagons de marchandises* : 1883, 1er sem., p. 176. — *Admission des voyageurs dans les wagons de marchandises* : 1883, 1er sem., p. 367. — *La commission des chemins de fer de New-York et les tarifs* : 1885, 1er sem., p. 304. — *Les travaux publics, les subventions des Etats et les concessions des terres aux Etats-Unis* : 1885, 2e sem., p. 91. — *Mesures législatives en matière de chemins de fer* : 1885, 2e sem., p. 515. — *Mesures législatives adoptées aux Etats-Unis pendant la session de 1884-1885* : 1886, 1er sem., p. 551. — *Interstate Commerce Bill portant réglementation de l'industrie des transports. Loi sur le transport du bétail aux Etats-Unis* (sect. 4386 et s.) : 1886, 1er sem., p. 262. — *Les chemins de fer et les constitutions des Etats* : 1888, 1er sem., p. 345. — *L'Interstate Commerce Railway Association* : 1889, 1er sem., p. 223. — *Lois du 6 mai et du 10 juill. 1886 relatives aux terres publiques* : 1889, 1er sem., p. 525. — *Rapport de la commission fédérale du contrôle des chemins de fer* : 1889, 1er sem., p. 638. — *Loi du 25 mai 1887 réglementant les heures de travail dans les chemins de fer et tramways* : 1890, 1er sem., p. 637. — *Loi du 24 mars 1887 sur la limitation des heures de travail des conducteurs, cochers et autres employés de railways à traction de chevaux, de câble et électricité* : 1890, 2e sem., p. 384.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* (Clément Juglar) : 1873, p. 903. — *Statistique des chemins de fer américains* : 1874, 2e sem., p. 133. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis. L'exploitation* : 1875, 1er sem., p. 259, 323, 367, 451. — *Faillite de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1875, 1er sem., p. 338. — *La situation des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1875, 1er sem., p. 713. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis en 1874* : 1875, 2e sem., p. 77. — *Les chemins de fer en faillite aux Etats-Unis* : 1876, 1er sem., p. 238; 1871, 1er sem., p. 367. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1877, 1er sem., p. 202. — *La grève des chemins de fer aux Etats-Unis* (L. Mangin) : 1877, 2e sem., p. 114, 138, 168, 206. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1877, 2e sem., p. 301. — *Les chemins de fer et la question ouvrière aux Etats-Unis* (A. Mangin) : 1877, 2e sem., p. 425. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1877, 2e sem., p. 465. — *La construction des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1878, 1er sem., p. 338. — *Les chemins de fer américains* : 1878, 2e sem., p. 368. — *L'agriculture et les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1879, 1er sem., p. 672. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1879, 2e sem., p. 31. — *Les nouveaux chemins de fer aux Etats-Unis* : 1879, 2e sem., p. 105. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis, leur développement, leurs ressources, leurs recettes* : 1879, 2e sem., p. 222. — *Le commerce intérieur et les voies ferrées aux Etats-Unis* : 1880, 1er sem., p. 67. — *Les nouvelles constructions de voies ferrées aux Etats-Unis* : 1880, 1er sem., p. 192. — *Les chemins de fer et l'entassement des céréales à Chicago* : 1880, 1er sem., p. 192. — *Le régime des chemins de fer aux Etats-Unis, les syndicats de compagnies et le partage du trafic* (De Fontpertuis) : 1880, 1er sem., p. 289. — *Le droit sur les rails et les directeurs de voies ferrées. Le bill pour la réglementation des transports d'Etat à Etat : les concessions domaniales de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1880, 1er sem., p. 350. — *Les chemins de fer de M. Jay Gould aux Etats-Unis* : 1880, 1er sem., p. 471. — *Les recettes des chemins de fer américains et les nouvelles constructions* : 1880, 1er sem., p. 535. — *Les dotations territoriales et les voies ferrées aux Etats-Unis* : 1880, 2e sem., p. 226. — *Les chemins de fer américains* : 1880, 2e sem., p. 250. — *Un second chemin de fer transcontinental aux Etats-Unis* : 1881, 1er sem., p. 669. — *Les chemins de fer en Amérique* : 1881, 2e sem., p. 669. — *Les nouveaux chemins de fer aux Etats-Unis et au Mexique* : 1881, 2e sem., p. 226. — *Le développement des chemins de fer américains* : 1881, 2e sem., p. 762. — *La construction des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1882, 1er sem., p. 206. — *Le réseau ferré américain et ses développements annuels* : 1882, 1er sem., p. 163. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* (L. Simonin) : 1882, 2e sem., p. 546, 765. — *La première statistique officielle des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1883, 1er sem., p. 310. — *Les chemins de fer en 1883 aux Etats-Unis à l'exposition de Chicago et le projet d'un hospice général pour les blessés et les invalides du service des voies ferrées* : 1883, 1er sem., p. 601. — *Le tarif des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1883, 1er sem., p. 697. — *Les chemins de fer anglais et les chemins de fer américains* : 1884, 1er sem., p. 221. — *La dernière campagne des voies ferrées américaines* : 1884, 1er sem., p. 226. — *Les voies ferrées devant le Congrès aux Etats-Unis* : 1884, 1er sem., p. 639. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis et les émissions italiennes* : 1884, 1er sem., p. 703. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1884, 1er sem., p. 415. — *Un nouveau chemin de fer aux Etats-Unis* : 1884, 1er sem., p. 476. — *M. Marshall Kirkmann et la question des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1885, 1er sem., p. 681. — *L'enquête sur le régime des voies ferrées aux Etats-Unis. La largeur des voies ferrées aux Etats-Unis* : 1885, 2e sem.,

p. 268, 292. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis, leur organisation, leur fonctionnement et leur rendement* : 1885, 2 sem., p. 789. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis pendant l'année 1885* : 1886, 1er sem., p. 230. — *Les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis en 1885* : 1886, 1er sem., p. 293. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1886, 1er sem., p. 418. — *Les premiers chemins de fer construits aux Etats-Unis* : 1886, 1er sem., p. 473. — *La construction des chemins de fer aux Etats-Unis en 1886* : 1887, 1er sem., p. 134. — *La loi sur les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1887, 1er sem., p. 260. — *La loi sur les chemins de fer aux Etats-Unis et la commission chargée d'en assurer l'exécution. Les chemins de fer américains* : 1887, 1er sem., p. 733. — *Le régime des chemins de fer et la législation récente aux Etats-Unis* : 1887, 2e sem., p. 7. — *L'Economiste londonais et les chemins de fer américains* : 1887, 2e sem., p. 355. — *Les chemins de fer anglais et les chemins de fer américains* : 1887, 2e sem., p. 536. — *La concurrence entre lignes rivales de chemins de fer, le réseau américain*, etc., 1887, 2e sem., p. 817. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis pendant l'année 1887* : 1888, 1er sem., p. 104. — *Forme de tarifs de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1888, 1er sem., p. 364. — *Une décision de l'Interstate commerce act : les sociétés industrielles propriétaires du matériel roulant et les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1888, 1er sem., p. 424. — *Une proposition de loi aux Etats-Unis sur l'expropriation des administrations des chemins de fer en cas de grève* : 1888, 1er sem., p. 806. — *Statistique sommaire des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1888, 2e sem., p. 97. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis : classification et tarif unique* : 1888, 2e sem., p. 696. — *Le moyen de prévenir les grèves de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 1er sem., p. 679. — *Les chemins de fer transcontinentaux et les canaux devant l'Inter State common law commission aux Etats-Unis* : 1889, 1er sem., p. 107. — *Le développement des chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 1er sem., p. 218. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 1er sem., p. 450. — *Importance des capitaux employés, comparaison avec les résultats, les tarifs américains et la concurrence canadienne* : 1889, 1er sem., p. 595. — *Liquidation forcée de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 2e sem., p. 230. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 2e sem., p. 239. — *La dépopulation des campagnes et les chemins de fer aux Etats-Unis* : 1889, 3e sem., p. 359. — *Les tarifs moyens sur les chemins de fer américains* : 1889, 2e sem., p. 818. — *Les grandes compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1890, 1er sem., p. 38. — *Une décision de l'Interstate commerce commission aux Etats-Unis* : 1890, 1er sem., p. 106. — *La grève sur le New-York central* : 1890, 1er sem., p. 293. — *Le transport des marchandises par les chemins de fer en Angleterre et aux Etats-Unis* : 1890, 1er sem., p. 779. — *Les augmentations de salaires promis, la situation des compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis* : 1890, 2e sem., p. 103. — *L'attitude des employés de chemins de fer en présence des lois dirigées contre les compagnies aux Etats-Unis* : 1890, 2e sem., p. 424. — *L'intervention de l'Etat en matière de tarifs de chemins de fer aux Etats-Unis* (Ch. Gomel) : 1890, 2e sem., p. 579. — *Une nouvelle méthode des compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis dans l'apport des capitaux* : 1890, 2e sem., p. 805. — *La hausse sur les chemins de fer américains* : 1891, 1er sem., p. 305.

Journal des Economistes. — *La nouvelle loi fédérale sur l'exploitation et les tarifs des chemins de fer aux Etats-Unis* (A. Raffalowich) : 4e série, t. 43, p. 371.

Revue des Deux-Mondes. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis, la guerre des compagnies* (Blerzy) : 1er avr. 1872. — *Les chemins de fer aux Etats-Unis* (Louis Simonin) : 15 janv. 1876.

Revue générale. — *Organisation financière des chemins de fer aux Etats-Unis* : t. 8, p. 208.

Alabama.

*Loi de 1887 sur le Daltonisme* : Bull. du min. des Trav. publ., 1888, 1er sem., p. 105.

Caroline du Sud.

*Loi sur les tarifs pour le transport des voyageurs dans la Caroline du Sud* : Bull. du min. des Trav. publ., 1886, 1er sem., p. 265.

Kentucky.

*L'impôt foncier dû par les chemins de fer dans le Kentucky* : Bull. du min. des Trav. publ., 1885, 1er sem., p. 400.

Louisiane.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 28 janv. 1886 fixant une taxe spéciale au profit d'entreprises de chemins de fer* : 1889, 1er sem., p. 525. — *Loi du 8 juill. 1886 modifiant l'art. 918 des statuts révisés de 1870* : 1889, 1er sem., p. 525. — *Loi du 8 juill. 1886 relative à la responsabilité des compagnies de chemins de fer* : 1889, 1er sem., p. 525.

Massachusett.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Acte du 28 févr. 1872 pour autoriser la formation des compagnies de chemins de fer* (annoté par M. Lame-Fleury) : 1873, p. 132. — *Acte du 28 juin 1874 contenant la révision et la codification des dispositions concernant les lignes ferrées* (annoté par M. Masson de Montalivet) : 1876, p. 857.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi sur l'attelage des wagons dans le Massachusett* : 1886, 1er sem., p. 266. — *Loi du 28 janv. 1886 relative aux tramways funiculaires* : 1889, 1er sem., p. 525. — *Acte du 3 mars 1889 amendant l'Interstate commerce Act du 4 févr. 1887* : 1889, 1er sem., p. 631.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer et les tramways dans le Massachusett* : 1876, 1er sem., p. 758.

Minnesota.

*Les chemins de fer du Minnesota* : Bull. du min. des Trav. publ., 1882, 1er sem., p. 175.

Missouri.

*Loi du 5 juill. 1887 sur les chemins de fer et leur exploitation* : Bull. du min. des Trav. publ., 1888, 1er sem., p. 5.

New-York.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 7 juin 1890 sur les compagnies de chemins de fer* (traduite par Lucien Guérin) : 1891, p. 832.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 31 mars 1884 pour la protection plus efficace de la vie et de la propriété sur les chemins de fer de l'Etat de New-York* : 1886, 1er sem., p. 263. — *Lois des 19 mai et 8 juin 1886 relatives aux chemins de fer* : 1889, 1er sem., p. 525.

Ohio.

*Mesures prises dans l'Ohio contre les voyageurs en chemin de fer sans billet* : Bull. du min. des Trav. publ., 1884, 1er sem., p. 400.

Pennsylvanie.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 22 mars 1887 sur la constitution et la réglementation des sociétés de transport de voyageurs au moyen de chemins de fer funiculaires* : 1890, 2e sem., p. 383.

L'Economiste français. — *Les mines et les chemins de fer en Pennsylvanie* (De Fonpertuis) : 1878, 2e sem., p. 103. — *Le Pennsylvania railroad et l'encombrement des marchandises* : 1879, 2e sem., p. 685.

Virginie.

*Loi sur les chemins de fer en Virginie* : Bull. du min. des Trav. publ., 1886, 1er sem., p. 265.

Grande-Bretagne.

J.-H. Balfour-Browne et H.-S. Theobald, *The law of railway companies*, 1881, Londres, 1 vol. in-8°. — Bazaine, *Etude sur le*

*monopole et la concurrence dans les chemins de fer d'Angleterre et contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer anglais*, 1874, 2 broch. in-8°. — Bergeron, *Rapport à la commission d'enquête des chemins de fer sur sa mission d'Angleterre. Chemins de fer économiques*, 1862, in-4°. — Bineau, *Les chemins de fer d'Angleterre; leur état actuel; législation qui les régit*, 1840, in-8°. — Cavaignac, *Note sur les rapports de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer en Angleterre*, 1879, 1 broch. in-8°. — A. Chevalier, *Memoire sur l'exploitation des chemins de fer anglais*, 1847, in-8°. — De Coëne, *Les chemins de fer en Angleterre*, 1877, gr. in-8°; — *A collection of the public general acts relating to railways in Scotland, England and Ireland passed from 1838 to 1846*, Londres, 1847-1848, 2 vol. in-12. — Dowson, *Tramways : Their Construction and Working*, Londres, 1875, in-12. — J. Francis, *A history of the english railways. Its social relations and revelations*, 1820-1845, Londres, 1851, 2 vol. in-8°. — Ch. de Franqueville, *L'Etat et les chemins de fer en Angleterre*, 1880, 1 broch. in-8°; — *Du régime des travaux publics en Angleterre*, 1875, 4 vol. in-8°; — *La commission des chemins de fer en Angleterre. Réponse*, 1881, 1 broch. in-18. — De Gallois, *Des chemins de fer en Angleterre, et notamment à Newcastle*, 1818, 1 broch. in-8°. — Gaudry, *Notes sur les railways et la marine de la Grande-Bretagne*, 1877, broch. in-8°. — *Herapath's railway and commercial journal, established in 1835 as the railway magazine*, Londres, 1843-1867, 26 vol. (1845 en 2 vol.). — W. Hodges, *A treatise of the law of railways, railways companies and railway investments*, 1876, Londres, 6e édit., par J. Lévy, 1 vol. in-8°. — Kleinschrod, *Législation anglaise sur les manufactures, le commerce et les voies de communication intérieures*. — Lardner, *Railway economy. A treatise on the new art of transport*, Londres, 1850, in-8°. — Lecount, *A practical treatise on railways*, Edimbourg, 1839, in-8°. — Malézieux, *Les chemins de fer anglais en 1873*, 1874, 1 vol. in-4°; — *Deux notes relatives à l'exploitation des chemins de fer anglais*, 1875, in-8°. — W. de Nördling, *Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England*, Vienne, 1875, 1 broch. in-8°. — Poussin, *Notice sur les chemins de fer anglais*, 1840, in-8°; — *Railway reform ou Considérations sur la nécessité de réformer les bases du système qui a créé et qui dirige les chemins de fer de la Grande-Bretagne et des moyens à employer pour atteindre ce but*, 1843, Londres, 2e édit., 1 vol. in-8°. — J.-H. Redman, *Treatise on the law affecting railway companies*, 1880, Londres, 1 vol. in-8°; — *Report on the condition of the labourers employed in the construction of railway*, Londres, 1846, in-f°. — Schwabe, *Etude sur les chemins de fer anglais* (traduit de l'allemand par Huberti et Habets), 1872, in-8°. — R. Souttar, *On Street Tramways*, Londres, 1877, in-8°. — Tardieu, *Etudes sur les systèmes de signaux employés en Angleterre*, 1869, in-8°. — Tredgold, *A practical treatise on railroads and carriages*, Londres, 1825, in-8°. — Wehrmann, *Etude sur les installations et l'organisation des chemins de fer anglais, particulièrement en ce qui concerne le trafic des marchandises et la tarification*, 1878, in-8°.

Annales des mines. — *Statistique des accidents de chemins de fer dans la Grande-Bretagne et l'Irlande en 1876* (Sauvage) : 7e série, t. 11, p. 583.

Annales des ponts et chaussées. — *Produits des chemins de fer anglais et allemands en 1843* (Mac Kett) : 2e série, t. 9, p. 271. — *Observation sur les chemins de fer anglais* (MM. Paul Michelot et Aug. Bousson) : 2e série, t. 10, p. 107. — *De l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des chemins de fer anglais* (traduit de l'anglais par M. Menard) : 2e série, t. 18, p. 117 et 128. — *Tableaux des canaux et des chemins de fer anglais établis en concurrence les uns des autres* : 2e série, t. 19, p. 122. — *Exploitation des chemins de fer anglais* (Malézieux) : 5e série, t. 9, p. 399. — *Note sur les rapports de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer en Angleterre* (Cavaignac) : 5e série, t. 18, p. 106; t. 20, p. 88. — *La commission des chemins de fer en Angleterre* (Cavaignac) : 5e série, t. 20, p. 88. — *Réponse au mémoire de M. Cavaignac* (De Franqueville) : 6e série, t. 5, p. 243.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 20 août 1883 portant modification de la législation relative à l'impôt sur le transport des voyageurs par chemin de fer, et aussi portant confirmation, sauf changement, de la législation relative au transport des forces militaires et navales de la reine sur les chemins de fer* (annotée par le comte L. Hugo) : 1884, p. 46 et Bull. du min. des Trav. publ., 1885, 2e sem., p. 509. — *Loi du 10 août 1888 modifiant la législation relative au trafic des chemins de fer et canaux* (annotée par E. d'Eichtal) : 1889, p. 25 et Bull. du min. des Trav. publ., 1889, 1er sem., p. 315. — *Loi du 30 août 1889 pour amener la réglementation prévue par les lois sur les chemins de fer et pour d'autres objets* (annotée par E. d'Eichtal) : 1890, p. 153 et Bull. du min. des Trav. publ., 1890, 1er sem., p. 507.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Le transport des voyageurs sur les chemins de fer de la Grande-Bretagne* : 1883, 1er sem., p. 533. — *Dégrèvement de l'impôt sur les voyageurs en chemin de fer* : 1883, 2e sem., p. 341. — *Combinaison financière pour l'extension des chemins de fer aux Indes anglaises* : 1885, 2e sem. — *Les chemins de fer de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande* : 1887, 2e sem., p. 192. — *Chemins de fer mis en liquidation ou vendus pour cause de faillite en 1890* : 1891, 2e sem., p. 188. — *Acte de 1891 portant approbation des tarifs de la compagnie du chemin de fer de Londres et Sout-Western* : 1892, 2e sem., p. 178.

Chamber of commerce Journal. — *Railways rates and charges* : 10 déc. 1892.

The commercial and financial chronicle. — *Railroad employes in defense of their interest* : 7 mars 1891.

The Economist. — *English railway in the past half year* : 15 août 1891. — *The revision of railway rates* : 25 avr. 1891. — *English criticism upon american railway management* : 15 août 1891. — *Railway consolidation in the United States* : 17 oct. 1891. — *The traders and the new-railways rates* : 14 janv. 1893.

L'Economiste français. — *Le développement des chemins de fer dans la Grande-Bretagne et dans l'Inde* : 1873, p. 630. — *Le transport des voyageurs et les innovations sur les chemins de fer anglais* (Murray) : 1874, 2e sem., p. 538. — *Les chemins de fer anglais* : 1874, 2e sem., p. 567. — *Les chemins de fer anglais comparés aux chemins de fer français* : 1874, 2e sem., p. 599, 631, 695, 759. — *Les chemins de fer anglais. Service des marchandises* : 1875, 1er sem., p. 367. — *Les progrès des chemins de fer anglais de 1870 à 1874* : 1875, 1er sem., p. 338. — *Le personnel des chemins de fer du Royaume-Uni* : 1875, 1er sem., p. 785. — *Les chemins de fer en Angleterre. S'il est vrai que le monopole se constitue comme en France* : 1875, 2e sem., p. 163, 227. — *Les chemins de fer de l'Inde Britannique* (de Fontpertuis) : 1876, 1er sem., p. 326. — *Les chemins de fer anglais, leur trafic et leur situation financière* : 1876, 1er sem., p. 363. — *Les accidents de chemin de fer en Angleterre* : 1876, 1er sem., p. 726; 1876, 2e sem., p. 702; 1877, 1er sem., p. 753; 1879, 2e sem., p. 202. — *La situation des chemins de fer anglais* : 1876, 2e sem., p. 79. — *Les compagnies de chemin de fer anglais et l'Etat* (de Fontpertuis) : 1877, 1er sem., p. 364. — *La question des chemins de fer indiens en 1876-1877* (de Fontpertuis) : 1877, 2e sem., p. 463. — *Les chemins de fer anglais en 1877* : 1878, 2e sem., p. 210. — *Les chemins de fer de l'Inde Britannique* : 1878, 2e sem., p. 686. — *Les chemins de fer et les canaux dans l'Inde anglaise* : 1879, 2e sem., p. 446. — *La proportion des voyageurs des trois classes sur les chemins de fer anglais* : 1881, 1er sem., p. 109. — *Les accidents de chemins de fer dans le Royaume-Uni* : 1881, 2e sem., p. 485. — *Les tarifs de chemins de fer dans le Royaume-Uni* : 1881, 2e sem., p. 729. — *Les projets de voies ferrées entre l'Europe et les Indes* : 1882, 2e sem., p. 355. — *Les chemins de fer et le mouvement commercial des Indes anglaises en 1881* : 1882, 2e sem., p. 582. — *Les chemins de fer du Royaume-Uni* : 1883, 1er sem., p. 235. — *Les chemins de fer de la Grande-Bretagne et les transports des voyageurs* : 1883, 2e sem., p. 205. — *Le blé et les chemins de fer dans l'Inde anglaise* (A. Raffalowich) : 1883, 2e sem., p. 386. — *Les chemins de fer de l'Inde* : 1884, 2e sem., p. 108. — *L'exploitation des chemins de fer en Angleterre* : 1884, 2e sem., p. 167. — *Le budget, les impôts, les chemins de fer et le change dans l'Inde anglaise* : 1884, 2e sem., p. 231. — *Les voies ferrées aux Indes et la culture du blé* : 1885, 1er sem., p. 680. — *Les chemins de fer en Grande-Bretagne* : 1885, 2e sem., p. 75. — *Les chemins de fer dans l'Inde* : 1885, 2e sem., p. 175.

— *Les voies ferrées dans l'Indo-Chine et le commerce extérieur de l'Angleterre* : 1885, 2e sem., p. 475. — *Les compagnies de chemins de fer indiens et le transport des marchandises dans l'Hindoustan* : 1885, 2e sem., p. 791. — *Les chemins de fer indiens et les ports de Calcutta et de Bombay* : 1886, 2e sem., p. 41. — *Le tarif des chemins de fer en Angleterre et la concurrence des voies maritimes* : 1886, 1er sem., p. 154. — *Les projets de chemins de fer et de tramways en Angleterre pour l'exercice 1886-1887. Le railway and canal bill et les grandes compagnies de chemins de fer en Angleterre* : 1886, 1er sem., p. 416. — *Le canal maritime de Manchester et les compagnies de chemins de fer* : 1886, 1er sem., p. 733. — *Un article de la Fornigthly Review et l'organisation des chemins de fer en Angleterre* : 1886, 1er sem., p. 796. — *Le développement des chemins de fer dans les colonies anglaises* : 1886, 2e sem., p. 172. — *La spéculation sur les chemins de fer américains et le stock exchange londonnais* : 1886, p. 467. — *M. Gierson du great western railway et la question des tarifs de chemins de fer en Angleterre* : 1886, 2e sem., p. 782. — *Les voies ferrées de l'Australasie et les redevances* : 1887, 1er sem., p. 105. — *La constitution et les produits des réseaux ferrés de l'Inde anglaise* : 1887, 1er sem., p. 171. — *Le transport des paquets, la poste et les compagnies de chemins de fer en Angleterre* : 1887, 1er sem., p. 227. — *La chambre de commerce de Londres et les tarifs des chemins de fer* : 1887, 1er sem., p. 292. — *Le projet de loi sur les tarifs des chemins de fer en Angleterre* : 1887, 1er sem., p 342. — *Les chemins de fer dans les colonies anglaises* (A. Raffalowich) : 1887, 1er sem., p. 445. — *Les chemins de fer de l'Australie* : 1887, 1er sem., p. 445. — *Le bill sur les tarifs de chemins de fer et les charbons à destination de Liverpool* : 1887, 1er sem., p. 475. — *Les chemins de fer métropolitains et le mouvement de la circulation à Londres* : 1887, 2e sem., p. 21. — *L'exploitation des chemins de fer en Angleterre pendant les années 1884 et 1886* : 1887, 2e sem., p. 201. — *L'association des chambres de commerce du Royaume-Uni et les tarifs des chemins de fer* : 1887, 2e sem., p. 294. — *La réforme des tarifs des chemins de fer et la suppression des tarifs différentiels en Angleterre* : 1878, 2e sem., p. 329. — *Le rachat des chemins de fer par l'Etat en Angleterre* : 1888, 1er sem., p. 588. — *Les accidents sur les chemins de fer en Angleterre* : 1888, 1er sem., p. 686. — *La vitesse des trains sur les chemins de fer anglais* : 1888, 2e sem., p. 136. — *L'exploitation des chemins de fer anglais en 1887* : 1888, 2e sem., p. 193. — *La nouvelle loi anglaise sur les tarifs de chemins de fer* : 1888, 2e sem., p. 193. — *Les traités et l'opinion publique pendant la campagne présidentielle aux Etats-Unis; les chemins de fer* : 1888, 2e sem., p. 410. — *Les voies ferrées aux Indes et leur développement* : 1888, 2e sem., p. 762. — *La répartition des dividendes de chemins de fer en Angleterre entre deux natures de titre* : 1888, 2e sem., p. 762. — *Les chemins de fer de la Grande-Bretagne pendant l'année 1887* : 1888, 2e sem., p. 708. — *L'augmentation des recettes des chemins de fer anglais depuis le 1er janv. 1889* : 1889, 1er sem., p. 395. — *Les dividendes des chemins de fer anglais* : 1889, 1er sem., p. 143. — *La révision des tarifs de chemins de fer en Angleterre* : 1889, 1er sem., p. 262. — *L'exploitation des chemins de fer indiens en 1886, 1887 et 1888* : 1889, 1er sem., p. 262. — *Les résultats des chemins de fer anglais en 1889* : 1889, 2e sem., p. 265. — *La conversion des titres représentatifs des capitaux des chemins de fer anglais* : 1889, 2e sem., p. 777. — *Les chemins de fer en Angleterre et le nouveau tarif général* : 1890, 1er sem., p. 203. — *L'exploitation des chemins de fer dans le Royaume-Uni en 1889* : 1890, 1er sem., p. 268. — *Les compagnies des chemins de fer en Angleterre et le nouveau tarif général du Board of Trade* : 1890, 1er sem., p. 585. — *Le transport des marchandises par les chemins de fer en Angleterre et aux Etats-Unis* : 1890, 1er sem., p. 779. — *Le nouveau tarif général des chemins de fer en Angleterre et les intérêts agricoles* : 1890, 2e sem., p. 139. — *Les pouvoirs du Parlement anglais sur les tarifs de chemins de fer* (Ch. Gomel) : 1890, 2e sem., p. 227. — *Les heures de travail des employés de chemins de fer en Angleterre* : 1890, 2e sem., p. 331. — *Le nouveau tarif général des chemins de fer en Angleterre* : 1890, 2e sem., p. 331, 480, 524. — *Le rapport du Board of Trade sur les chemins de fer en Angleterre pendant l'année 1890* : 1891, 2e sem., p. 395.

Journal des Économistes. — *Tableaux de la dépense et du produit des chemins de fer en Angleterre* : 1re sér., t. 3, p. 91. — *Nouvelles lois sur les chemins de fer : ressources financières de l'Angleterre* : 1re sér., t. 14, p. 153. — *Discussions au Parlement anglais sur l'intervention de l'Etat en matière de chemins de fer à propos de la crise de 1847* (A. Blaise) : 1re sér., t. 19, p. 89. — *Sûretés des obligations des compagnies de chemins de fer en Grande-Bretagne* : 3e sér., t. 4, p. 292. — *Les billets des voyageurs et les tarifs de marchandises sur les chemins de fer anglais* (Parslae) : t. 34, p. 369.

Political science quarterly. — *Railroad problems in the west* (A.-C. Warner) : mai 1891. — *Railroad stock watering* (Th.-L. Greene) : sept. 1891. — *Railway acconting* (Th.-L. Greene) : janv. 1893.

Quarterly Journal of economics. — *The theory of railway rates* (F. Tanssig) : juill. 1891.

Revue Fouin. — *Législation des chemins de fer en Angleterre* : t. 3, p. 636.

Revue générale d'administration. — *Chronique. Des tarifs de chemin de fer en Angleterre* : 1882, t. 2, p. 349. — *Les chemins de fer anglais* : 1882, t. 3, p. 459. — *Statistique du Board of Trade* : 1883, t. 3, p. 220. — *Chemins de fer et canaux. Projet de loi sur les tarifs* : 1888, t. 2, p. 222. — *Les chemins de fer anglais* : 1891, t. 3, p. 455.

### Irlande.

Revue des Deux-Mondes. — *Le métropolitan railway de Londres* (A. Esquiros) : 1er mars 1863.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Loi du 25 janv. 1886 relative à l'établissement des tramways* : 1887, 2e sem., p. 443.

L'Economiste français. — *Le projet de rachat des chemins de fer irlandais*, 1873, p. 156.

### Grèce.

*Loi du 23 févr. 1891 pour l'estimation de propriétés à occuper pour la construction des chemins de fer* : Bull. du min. des Trav. publ., 1891, 2e sem., p. 459.

### Italie.

C. Agmonino, *Considérations militaires sur les chemins de fer italiens* (trad. de Malifaud), 1874, in-12. — *Atti della commissione d'inchiesta sull' esercizio delle ferrovie italiane*, 1881, Rome, 7 vol. in-4°. — Bertolini, *Le vie consolari e le strade ferrate della provincia di Venezia*, 1879, 2 broch. in-8°. — Ercole Braschi, *Le tariffe delle strade ferrate*, 1882, Milan, 1 vol. in-8°. — *Collection de documents parlementaires sur la construction et l'exploitation des chemins de fer italiens*, 1849-1851, 14 vol. in-4°. — Carotti, *Il progetto di Berna per una convenzione internazionale sui transporti di merci per ferrovia*, 1881, Florence. — A. Demedio, *Il problema ferroviario in Italia*, 1879, Palerme, 1 broch. in-8°. — *Disposizioni e studi sulla esecuzione della lege 29 luglio 1879*, 1880, Rome, 1 broch. in-4°. — *Ferrovie. Capitolati per la concessione di linee*, Rome, 1874, in-4°. — Ladame, *Note sur la situation et l'avenir des chemins de fer romains*, 1873, 1 broch. in-8°. — Stanislas Mancini, *Questions de droit. IIe question : si les chemins de fer en Italie peuvent être hypothéqués au profit des compagnies concessionnaires*, 1878, Naples, 1 vol. in-8°. — C. Nani, *Della responsabilita delle amministrazioni ferroviare relativamente ai trasporti*, Turin, 1874, 1 vol. in-8°. — Petitti, *Des chemins de fer en Italie*. — *Prodotti delle ferrovie*, Rome, 1875-1890, 15 vol. in-8°. — *Raccolta delle leggi e decreti relativi alla costruzione delle strade ferrate governative e di quelle concesse all'industria privata del regno d'Italia*, Turin, 1862, in-8°. — *Relazione della commissione intorno al reordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del regno*, 1863-1864, 1 vol. in-8°. — G. Sécard, *Les chemins de fer en Italie considérés comme une propriété de l'Etat*, 1867, in-8°. — H. Tellier, *Les chemins de fer complémentaires en Italie et leur législation*, 1881, Bruxelles, 1 broch. in-4°. — Ercole Vidari, *Il contratto di Trasporto terrestre. Trattazione sistematica secondo il diritto vigente*, 1890,

Milan, 1 vol. in-8°. — X..., *Les chemins de fer en Italie aujourd'hui et dans dix ans*, 1863, in-8°.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 8 juill. 1878 ordonnant une enquête et confiant à l'Etat l'exploitation du réseau de la Haute-Italie* (analysée par M. Lallement) : 1879, p. 301.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les tramways en Italie* : 1880, 2e sem., p. 382. — *Loi relative au classement du réseau complémentaire. Exposé des motifs et texte* : 1881, 1er sem., p. 66. — *Loi du 26 déc. 1881 relative à l'exploitation provisoire des chemins de fer de la Haute-Italie et des chemins romains pour le compte de l'Etat* : 1882, 1er sem., p. 55. — *Loi des 24 déc. 1882 et 25 déc. 1884 relatives à la prorogation de l'exploitation par l'Etat des chemins de fer de la Haute-Italie et de chemins de fer romains* : 1883, 1er sem., p. 39; 1884, 1er sem. p. 66. — *Régime actuel des chemins de fer* : 1884, 1er sem., p. 160. — *Loi du 30 juin 1884 contenant une nouvelle prorogation de l'exploitation par l'Etat des chemins de fer de la Haute-Italie* : 1884, 2e sem., p. 75. — *Les conventions de chemins de fer en Italie* : 1885, 1er sem., p. 302. — *Loi du 27 avr. 1885 portant approbation des conventions intervenues avec les compagnies de chemin de fer* : 1885, 2e sem., p. 288. — *Arrêté du 28 mai 1885 relatif à la défense de circuler ou de stationner sur la voie* : 1885, 2e sem., p. 409. — *Décret royal du 16 juin 1885 approuvant les statuts des sociétés d'exploitation du réseau de la Méditerranée et du réseau de la Sicile* : 1885, 2e sem., p. 409. — *Décret royal du 22 oct. 1885 portant organisation de l'inspection générale des chemins de fer* : 2e sem., p. 417. — *Décret ministériel du 28 nov. 1885 sur le fonctionnement du service des tramways* : 1885, 2e sem., p. 613. — *Décret instituant une commission pour la répartition des 1,000 kilom. de chemin de fer de quatrième catégorie concédés par la loi du 27 avr. 1885* : 1885, 2e sem., p. 613. — *Règlement du 17 janv. 1886 pour la construction des lignes concédées aux compagnies de chemins de fer de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile* : 1887, 1er sem., p. 67. — *Convention du 22 mars 1888 pour la construction de certaines lignes ferrées* : 1888, 1er sem., p. 623. — *Situation des tramways à vapeur au 1er oct. 1888* : 1888, 2e sem., p. 709. — *Loi du 20 juill. 1888 approuvant les conventions intervenues entre les sociétés de chemins de fer méridionaux, de l'Adriatique et de la Sicile pour la concession de la construction et de l'exploitation de lignes ferrées, autorisant les dépenses pour la construction de voies ferrées pour le compte de l'Etat et arrêtant d'autres mesures pour la concession et la construction d'autres lignes* : 1889, 1er sem., p. 417. — *Convention du 20 juill. 1888 avec la société des chemins de fer méridionaux* : 1889, 1er sem., p. 423.

L'Economiste français. — *Le commerce des chemins de fer en Italie pendant l'année 1874* : 1875, 2e sem., p. 365. — *Les recettes des chemins de fer italiens* : 1875, 2e sem., p. 594. — *Le rachat des chemins de fer italiens* : 1875, 2e sem., p. 744. — *M. Luzzati et les chemins de fer italiens* : 1875, 2e sem., p. 783. — *La question des chemins de fer en Italie* : 1876, 1er sem., p. 166. — *Le rachat des chemins de fer en Italie* (Bérard Varagnac) : 1876, 2e sem., p. 713. — *Les chemins de fer à la Chambre italienne* : 1876, 2e sem., p. 73. — *La conférence des chemins de fer à Rome* : 1877, 2e sem., p. 623. — *Lettres d'Italie. Le complément du réseau des chemins de fer en Italie* : 1878, 2e sem., p. 39. — *Les chemins de fer en Italie* : 1879, 2e sem., p. 257. — *Le nouveau réseau des chemins de fer en Italie* : 1880, 2e sem., p. 470. — *L'enquête en Italie sur l'exploitation des chemins de fer* : 1881, 2e sem., p. 587. — *Le régime des chemins de fer italiens* : 1885, 2e sem., p. 285. — *La situation des tramways à vapeur italiens en 1888* : 1889, 1er sem., p. 246.

Journal des Economistes. — *Détails statistiques sur les chemins de fer italiens* : 1re série, t. 2, p. 274 ; t. 14, p. 249.

Revue des Deux-Mondes. — *Le Piémont et ses chemins de fer* (Bailleux de Marisy) : 15 oct. 1857. — *La traversée du Mont Cenis et les nouveaux chemins de fer* (J. Clave) : 1er nov. 1869. — *Les chemins de fer italiens* (Cucheval-Clarigny) : 1er et 15 juill. 1884.

Revue de droit international et de législation comparée. — *Revue de jurisprudence italienne en matière de droit international. Des chemins de fer en particulier* (C. Norsa) : 1876, p. 442.

Revue Fœlix. — *Loi sur les chemins de fer dans les Etats sardes, par un jurisconsulte sarde* : t. 12, p. 311.

Revue générale d'administration. — *Régime des chemins de fer italiens* : 1885, t. 2, p. 107.

Japon.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Situation des chemins de fer en 1888-1889 et 1889-1890* : 1891, 1er sem., p. 472.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer au Japon* : 1885, p. 296; 1890, 1er sem., p. 110. — *Le progrès des moyens de communication au Japon* : 1er sem., p. 808.

Luxembourg.

*Loi du 3 sept. 1879 relative aux cessions ou aliénations de chemins de fer* (annotée par M. Fernand Daguin) : Ann. de lég. étr. de la soc. de lég. comp., 1880, p. 603, et Bull. du min. des Trav. publ., 1881, 2e sem., p. 77.

Mexique.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Concessions de chemins de fer; privilèges des compagnies* (Velasco et J. David) : 1881, p. 707.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer mexicains* : 1880, 2e sem., p. 226. — *Les chemins de fer mexicains, les voies ferrées et l'industrie minérale aux Etats-Unis* : 1880, 2e sem., p. 407. — *L'achèvement du chemin de fer central du Mexique et ses conséquences* : 1884, 1er sem., p. 441.

Norwège. — V. *Danemark*.

*Historique des chemins de fer de Norwège* : Bull. du min. des Trav. publ., 1890, 1re série, p. 94.

Pays-Bas.

J.-F. Boogaard, *Wetten, decreten, besluiten en tractaten op den waterstaat en de spoorwegen in Nederland, 1669 à 1887*, La Haye, 1858-1888, 22 vol. in-8°. — Jacqmin, *Etude sur les chemins de fer des Pays-Bas*, 1878, 1 broch. in-8°. — Van der Brugghen, *Législation et jurisprudence des chemins de fer dans les Pays-Bas*, 1865, in-8°.

Annales des ponts et chaussées. — *Exploitation des chemins de fer hollandais* : 2e sér., t. 4, p. 391 à 393. — *Note sur la convention de fermage de l'exploitation du chemin de fer central néerlandais* (Baum) : 6e sér., t. 2, p. 602.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 9 avr. 1875 sur le service et l'exploitation des chemins de fer* (annotée par M. Godefroi) : 1876, p. 657.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les tracés secondaires des chemins de fer hollandais* : 1884, 2e sem., p. 563. — *Les tramways en Hollande* : 1889, 1er sem., p. 114.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer hollandais et leur mode de concession* : 1877, 1er sem., p. 109.

Journal des Economistes. — *Etendue, tarif et produits des chemins de fer en Hollande* : 1re sér., t. 9, p. 305.

Pérou.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer du Pérou en 1873* (De Libessard) : 1874, 1er sem., p. 94.

## Perse.

L'Economiste français. — *Le chemin de fer de Bagdad* : 1875, 2e sem., p. 357.

## Portugal.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer et les lignes télégraphiques du Portugal* : 1875, 2e sem., p. 360. — *Les chemins de fer portugais du Nord et leur rôle probable dans le commerce transatlantique* (Rodrigues de Frietos) : 1877, 2e sem., p. 591. — *Les nouveaux chemins de fer du Portugal* (Carlos Lesboa) : 1882, 2e sem., t. 19, p. 328. — *Les chemins de fer du Portugal au 1er janv. 1884* (Carlos Lesboa) : 1884, 1er sem., p. 302. — *La solvabilité ou l'insolvabilité du Portugal : un projet d'attentat du gouvernement portugais contre les compagnies de chemins de fer portugaises* (P. Leroy-Beaulieu) : 1891, 1er sem., p. 97.

## Roumanie.

*Développement du réseau roumain depuis l'origine* : Bull. du min. des Trav. publ., 1888, 1er sem., p. 479.

## Russie.

Ch. Baum, *Les trains sanitaires en Russie et en Autriche-Hongrie*, 1879, in-f°. — E. Collignon, *Les chemins de fer russes de 1857 à 1862. Etudes sur la Russie*, 1868, 2 vol. in-4° avec atlas. — Hovyn de Tronchère, *Statistique des chemins de fer russes au 1er/13 janv. 1869*, 1869, in-4°. — Lessar, *De la construction des chemins de fer en temps de guerre. Lignes construites par l'armée russe pendant la campagne 1877-1878* (traduit du russe par M. Avril), 1879, 1 vol. in-8°. — Olguerdowitch, *Des chemins de fer russes*, 1859, in-18. — Pégot Ogier, *La Russie et les chemins de fer russes*, 1857, in-12. — *Recueil des documents sur les chemins de fer en Russie.* — *Recueil statistique du ministère des voies de communication.* — *Renseignements mensuels du ministère des voies de communication.* — *Recueil systématique des ordonnances et des dispositions du gouvernement qui régissent les chemins de fer russes.* — *Recueil de documents sur les chemins de fer russes*, Saint-Pétersbourg, 1867-1872, 7 vol. in-8°. — Schedo Ferrote, *Lettres sur les chemins de fer en Russie*, 1858, in-8°.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 30 mars 1873 pour autoriser la construction de chemins de fer et la formation de sociétés par actions* : 1874, p. 483. — *Loi édictant des peines contre les individus coupables d'avoir attenté à la sécurité des communications par chemins de fer, et réglant les indemnités dues par suite de mort ou de blessure* (annotée par le comte Kapnist) : 1879, p. 649. — *Avis du Conseil de l'Empire sanctionné par S. M. l'Empereur le 12 juin 1885 ayant trait à la création d'un conseil pour les affaires relatives aux chemins de fer et établissant des statuts généraux pour tous les chemins de fer de l'Empire* (analysé par le comte Kapnist) : 1886, p. 555.

Annales des ponts et chaussées. — *Les écoles de chemins de fer en Russie* : 5e sér., t. 17, p. 135.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Les chemins de fer en Russie* : 1881, 1er sem., p. 160. — *Les chemins de fer de la Finlande* : 1887, 1er sem., p. 376. — *Ukase du 15/27 janvier qui place l'établissement des tarifs de chemins de fer sous l'autorité immédiate de l'Etat* : 1887, 2e sem., p. 612. — *Règlement du 14 avr. 1887 relatif à l'établissement des voies de communication desservant les chemins de fer* : 1889, 2e sem., p. 537, et Ann. de lég. étr. de la soc. de lég. comp., 1888, p. 746. — *Avis du Conseil de l'Empire approuvé le 15 juin 1887 reconnaissant à l'Etat le droit de contrôler les actes des compagnies de chemins de fer en matière de tarifs* : 1889, 2e sem., p. 538.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer de la Russie et l'Inde* (de Fontpertuis) : 1873, p. 228. — *Les chemins de fer russes* (Witold) : 1874, 2e sem., p. 250. — *Les chemins de fer de la Russie* : 1876, 1er sem., p. 271. — *Recettes des chemins de fer russes* : 1876, 1er sem., p. 337, 692. — *La Russie économique : les chemins de fer* (Mercier) : 1877, 1er sem., p. 486. — *Les chemins de fer russes* : 1877, 2e sem., p. 465; t. 11, p. 243. — *Les accidents des chemins de fer en Russie* : t. 14, p. 265. — *Les résultats de l'exploitation des chemins de fer russes* : 1881, 2e sem., p. 79. — *Les chemins de fer transcaspiens* : 1885, 2e sem., p. 237. — *Les chemins de fer en Russie* (A. Raffalowich) : 1888, 1er sem., p. 586. — *Le commerce européen en Sibérie et les nouvelles voies de pénétration* (J. Chailley) : 1890, 1er sem., p. 204, 325. — *Le transsibérien, son tracé, son utilité, son influence* (J. Chailley) : 1890, 2e sem., p. 646.

Revue des Deux-Mondes. — *La Russie et les chemins de fer* (Barrault) : 1er mai 1857. — *Les chemins de fer en Russie* (Blerzy) : 1er janv. 1873.

## Suède.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi du 12 mars 1886 sur la responsabilité du dommage résultant de l'exploitation d'un chemin de fer* (traduite par L. Beauchet) : 1887, p. 588.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer en Suède* : 1874, 1er sem., p. 68.

## Suisse.

Ch. Goschler, *Notes sur les chemins de fer suisses*, 1857, in-8°. — *Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses de 1850 à 1875*, Berne, 1859-1875, 11 vol. in-12. — E. Risler, *Rapport sur les influences économiques des chemins de fer en Suisse*, 1864, in-8°. — *Statistique des chemins de fer suisses*, 1868-1889, 7 vol. in-4°. — H. Stüssi, *Strassenbahnen. Einiges über deren Conzession und Gesetzgebung*, Zurich, 1877, in-8°.

Annales des ponts et chaussées. — *Chemins de fer suisses. Minimum kilométrique* : 5e série, t. 11, p. 499. — *Situation financière du chemin de fer de Saint-Gothard* (Chatouy) : 5e sér., t. 13, p. 46.

Annuaire de législation étrangère de la société de législation comparée. — *Loi fédérale du 23 déc. 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse* (annotée par Paul Jozon) : 1874, p. 382. — *Loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises* (annotée par Ch. Vergé) : 1875, p. 480. — *Loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemin de fer* (annotée par Edm. Cortot) : 1876, p. 731. — *Loi fédérale du 1er juill. 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles* (analysée par Edm. Cortot) : 1876, p. 739. — *Loi du 22 août 1878 accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes* (annotée par Raphaël Gonse) : 1879, p. 566. — *Loi du 15 oct. 1880 sur l'enregistrement, l'hypothèque et la saisie des chemins de fer, et l'administration des chemins de fer en cas de faillite* (analysée par P. Dareste) : 1881, p. 550.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Conférence de Berne pour l'unité technique des chemins de fer* : 1882, 2e sem., p. 476. — *Conférence internationale de Berne pour l'unification du droit en matière de transport par chemins de fer* : 1885, 1er sem., p. 90. — *Ordonnance du 8 mars 1887 sur le service territorial, le service des étapes et l'exploitation des chemins de fer en temps de guerre* : 1887, 2e sem., p. 70. — *Arrêté du Conseil fédéral du 12 mars 1888 concernant les prescriptions de police pour le transport du bétail sur les chemins de fer suisses* : 1888, 1er sem., p. 629. — *Ordonnance du 17 janv. 1888 concernant la construction des lignes télégraphiques sur le territoire des chemins de fer* : 1888, 2e sem., p. 74. — *Arrêté du 21 juill. 1888 sur la manière d'établir le chiffre du produit net des chemins de fer* : 1889, 1er sem., p. 522. — *Loi fédérale du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours des compagnies de chemin de fer et des bateaux à vapeur* : 1889, 2e sem., p. 227. — *Arrêté du Conseil fédéral du 1er juill. 1889 concernant le chauffage uniforme des voitures de voyageurs sur les chemins de fer* : 1889, 2e sem., p. 329. — *Loi fédérale du 27 juin 1890 concernant la*

*durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et des autres entreprises de transport :* 1890, 2e sem., p. 263. — *Règlement du 30 janv. 1891 concernant le chauffage des voitures de chemins de fer et des salles d'attente :* 1891, 1er sem., p. 331. — *Circulaire du 21 juill. 1891 aux principales compagnies de chemins de fer suisses concernant l'éclairage des gares :* 1891, 2e sem., p. 261.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer en Suisse :* 1874, 2e sem., p. 323. — *Le chemin de fer du Saint-Gothard* (M. Block) : 1876, 1er sem., p. 649, 684. — *Recettes des chemins de fer suisses* 1876, 1er sem., p. 693. — *Les chemins de fer de la Suisse :* 1878, 1er sem., p. 697. — *Lettres de Suisse* (Dameth) : 1878, 2e sem., p. 10. — *Les chemins de fer en Suisse :* 1880, 2e sem., p. 221; 1881, 1er sem., p. 160. — *Les accidents de chemins de fer en Suisse :* 1881, 2e sem., p. 739. — *Les conséquences du tunnel de Saint-Gothard, organisation de réseaux confluents :* 1882, 2e sem., p. 330. — *Les chemins de fer du Saint-Gothard et les intérêts français :* 1882, 1er sem., p. 664. — *Le chemin de fer du Saint-Gothard :* 1882, 2e sem., p. 319. — *Le chemin de fer du Saint-Gothard* (Ch. Grad) : 1882, 2e sem., p. 450. — *Les chemins de fer de la Suisse en 1881 :* 1883, 1er sem., p. 262. — *Projets de loi relativement au rachat des chemins de fer en Suisse :* 1883, 1er sem., p. 569. — *Les chemins de fer en Suisse et la loi projetée :* 1883, 2e sem., p. 280. — *La loi suisse sur la surveillance de la comptabilité des compagnies de chemins de fer :* 1884, 1er sem., p. 67. — *Les chemins de fer suisses en 1884 :* 1884, 2e sem., p. 393. — *L'ouverture de la ligne de l'Arlberg et des chemins de fer serbes* (P. Leroy-Beaulieu) : 1884, 2e sem., p. 377. — *L'ouverture des chemins de fer de l'Arlberg au point de vue économique* (Max Hoffmann) : 1884, 2e sem., p. 515. — *Les chemins de fer en Suisse :* 1885, 2e sem., p. 516. — *L'influence de la ligne du Saint-Gothard sur le mouvement des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie :* 1887, 2e sem., p. 14. — *La situation du chemin de fer du Saint-Gothard :* 1888, 2e sem., p. 698. — *Les chemins de fer suisses :* 1889, 1er sem., p. 489. — *Les chemins de fer à voie étroite, leur développement en Suisse :* 1890, 1er sem., p. 681. — *Le rachat du chemin de fer central suisse :* 1891, 1er sem., p. 489.

Journal des Economistes. — *La fusion des chemins de fer suisses* (Paul Muller) : 4e série, t. 48, p. 241.

Moniteur des intérêts matériels. — *La nationalisation des chemins de fer suisses :* 5 avr. 1891.

Revue des Deux-Mondes. — *Les chemins de fer et les douanes en Suisse* (Bonnet) : 15 mars 1852. — *Les chemins de fer alpestres et le Saint-Gothard* (Feer Herzog) : 15 nov. 1865.

Revue générale. — *Responsabilité des entreprises de bateaux à vapeur et de chemins de fer en cas d'accident d'après la législation suisse* (Soldan) : t. 4, p. 531.

### Transvaal.

*Les chemins de fer du Transvaal :* Bull. du min. des Trav. publ., 1892, 1re série, p. 136.

### Turquie.

A. Dumont, *Les chemins de fer en Orient*, 1868, in-8o.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Chemins de fer de la Turquie d'Asie :* 1889, 1er sem., p. 218.

L'Economiste français. — *La Turquie d'Asie et les projets de chemins de fer* (Eschbach) : 1874, 2e sem., t. 3, p. 165. — *De la construction des chemins de fer en Turquie d'Europe* (Eschbach) : 1874, 2e sem., p. 667; 1875, 1er sem., p. 117. — *Les chemins de fer en Turquie :* 1875, 2e sem., p. 518; 1876, 2e sem., t. 7, p. 607; 1884, 1er sem., p. 481. — *Les chemins de fer turcs :* 1884, 1er sem., p. 77. — *La jonction des chemins de fer turcs et des chemins de fer occidentaux* (P. Leroy-Beaulieu) : 1888, 1er sem., p. 641. — *Les chemins de fer orientaux et les petits Etats des Balkans* (P. Leroy-Beaulieu) : 1889, 1er sem., p. 795.

### Roumélie.

L'Economiste français. — *Les chemins de fer de Roumélie :* 1875, 2e sem., p. 616.

### Uruguay.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Relevé des concessions de chemins de fer en vigueur en 1889 :* 1890, 2e sem., p. 308.

### Droit international.

Asser, *Le transport international des marchandises par chemin de fer. La convention de Berne de 1886*, Amsterdam, 1887. — Eger, *La législation internationale sur les transports par chemin de fer* (trad. par Van Muyden) : 1877, in-8o. — Lanckmann, *Les tarifs internationaux des chemins de fer, expliqués et commentés au point de vue du contentieux*, 1878, 2e édit., 1 vol. in-8o. — L. Olivier, *Des chemins de fer en droit international*, 1885, in-8o. — De Seigneux, *Commentaire du projet de convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer*, 1882, in-8o. — De Seigneux et Christ, *De l'unification du droit concernant les transports internationaux par chemin de fer*, 1875, in-8o. — Vincent et Pénaud, *Dictionnaire de droit international privé*, 1887-1889, 1 vol. in-8o avec 2 suppl., vo *Transport par terre.* — X..., *Procès-verbaux des délibérations de la conférence internationale de Berne de 1881*, Berne, 1881.

Annales de droit commercial. — *Du transport en droit international et d'un projet de convention diplomatique* (Thaller) : t. 1, p. 30, 141, 244, 304. — *Droit international. Convention du 14 oct. 1890 sur les transports par chemins de fer :* t. 5, p. 39.

Annales des mines. — *Rapport sur les travaux du 4e Congrès international des chemins de fer* (Worms de Romilly) : 1893, 2e sem., p. 203 et s.

Bulletin annoté des chemins de fer. — *Les tarifs internationaux* (E. L.-F.) : 1885, p. 178.

Bulletin du ministère des Travaux publics. — *Le droit international des chemins de fer :* 1886, 2e sem., p. 376.

Economiste français. — *La conférence internationale des chemins de fer en Europe :* 1874, 2e sem., p. 422, 615. — *Statistique internationale des chemins de fer :* 1877, 2e sem., p. 585. — *Un projet de convention internationale sur les transports par chemins de fer* (Octave Noël) : 1878, 1er sem., p. 554. — *Le Congrès international des voies de transport :* 1878, 2e sem., p. 82, 138. — *L'œuvre du Congrès international des voies de transport* (P. Leroy-Beaulieu) : 1878, 2e sem., p. 129. — *Le service postal international et le service des chemins de fer :* 1879, 1er sem., t. 12, p. 639. — *La conférence diplomatique pour le raccordement des chemins de fer :* 1879, 1er sem., p. 508. — *La législation internationale des transports :* 1881, 1er sem., p. 508. — *La conférence internationale de Berne relative au transport des marchandises par chemin de fer :* 1881, 2e sem., p. 633. — *Le projet de législation internationale sur les transports des marchandises par chemins de fer :* 1882, 2e sem., p. 608. — *La situation économique des voies ferrées* (de Fontpertuis) : 1886, 1er sem., p. 326. — *Le congrès international des chemins de fer* (A. Chailly) : 1887, 2e sem., p. 408. — *Compte-rendu du Congrès des chemins de fer à Milan :* 1887, 2e sem., p. 435. — *Une nouvelle union internationale : la convention sur le transport des marchandises par chemin de fer, son histoire, ses avantages, son organisation :* 1890, 2e sem., p. 169.

Journal des Economistes. — *Réunion d'une commission mixte des transports internationaux, France, Belgique, Prusse, pour faciliter le transit par les chemins de fer :* 1re série, t. 26, p. 216. — *Congrès international des chemins de fer :* 4e série, t. 48, p. 70.

Moniteur des intérêts matériels. — *Congrès international des chemins de fer :* 18 oct. 1891.

Revue de droit commercial et industriel des chemins de fer. — *Projet de législation internationale sur les transports par chemin de fer* : Bruxelles, 1881, n. 38.

Revue de droit international et de législation comparée. — *Quelques observations sur les concessions de chemins de fer au point de vue international* (G. Rolin-Jacquemyns) : 1869, p. 287. — *Réglementation internationale des transports par chemins de fer* : 1877, p. 291. — *Quelques observations sur l'urgence d'un règlement international au sujet des transports de marchandises par chemin de fer* (J. Hory) : 1877, p. 380. — *Négociations entamées en vue d'un règlement international des transports par chemin de fer. Lettre de la chancellerie de la Confédération suisse* : 1877, p. 384. — *Règlement international des transports par chemins de fer* (Bulmerincq) : 1878, p. 83. — *Règlement international des transports par chemins de fer* (Asser) : 1878, p. 101. — *Conférence internationale pour les transports par chemins de fer* (Rivier) : 1881, p. 631. — *Le droit international des chemins de fer en cas de guerre* (L. de Stein) : 1885, p. 332. — *Les chemins de fer en temps de guerre. Étude critique sur le rapport présenté par M. L. de Stein à l'Institut de droit international* (J. C. Buzzati) : 1888, p. 383. — *Droit international des chemins de fer en cas de guerre. Rapport présenté à l'Institut de droit international (section de Lausanne) par M. Moynier* : juillet-août 1888.

Revue générale d'administration. — *Le Congrès international des chemins de fer* : 1887, t. 3, p. 465.

Index alphabétique.

DIVISION.

---

## TITRE I.

### NOTIONS PRÉLIMINAIRES ET HISTORIQUES (1).

**1.** — Les chemins de fer sont des voies de communication présentant cette double particularité : 1° que la circulation y est exercée, en principe, par un mode déterminé de locomotion ; 2° réservé lui-même à un exploitant unique.

**2.** — La circulation sans doute y est publique comme sur les autres routes ou chemins, mais on ne peut en obtenir l'accès que par l'intermédiaire du préposé à l'exploitation.

**3.** — Ces différences entre les voies de communication ordinaires et les chemins de fer dérivent de l'essence même de ce dernier mode de transport, et par conséquent sont pour ainsi dire organiques.

**4.** — C'est parce que la voie est préconstituée pour l'usage tout à fait spécial à laquelle elle est destinée, et que cette destination se traduit par l'impossibilité de faire mouvoir deux ou plusieurs véhicules en sens inverses ou divergents sur le même espace de terrain et dans un intervalle de temps très-rapproché, que les chemins de fer se distinguent véritablement des autres routes ou chemins.

**5.** — De cette différence primordiale dérivent encore d'autres différences secondaires qu'il est bon de mettre en relief. Le service rendu par l'exploitant supposant un salaire, et la constitution spéciale de la voie et du matériel de transport ne pouvant exister qu'après des dépenses faites pour les mettre en état, le public qui veut voyager sur les voies ferrées ne peut le faire qu'en payant une rémunération représentative de ce salaire et de cette dépense.

**6.** — D'autre part ce public n'a droit de se faire transporter que dans les conditions où l'exploitant lui-même est autorisé à effectuer ce transport. Il est subordonné, notamment, pour les heures de départ et d'arrivée, ainsi que pour l'itinéraire à parcourir, aux dispositions légitimement prises par le préposé à l'exploitation.

**7.** — On peut se placer à différents points de vue pour étudier les chemins de fer.

1° *Au point de vue de l'usage auquel ils sont destinés.* La plupart des chemins de fer ont pour objet le transport des voyageurs ou des marchandises; d'autres sont exclusivement réservés au transport de certains produits (V. *infrà*, n. 13).

**8.** — On paraissait disposé à distinguer autrefois, par rapport au droit de police et de surveillance de l'Etat, entre les chemins de fer établis pour l'usage des voyageurs et ceux réservés au transport des marchandises. Les premières concessions paraissaient limitées à ce dernier objet. Mais ces distinctions ont disparu de la pratique et ne se retrouvent plus dans aucun cahier des charges.

**9.** — 2° *Au point de vue du mode de locomotion qui s'y pratique.* Au début, les chemins de fer ne devaient comporter que la traction par chevaux. La substitution de la locomotive à vapeur aux chevaux, sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon, au mois de juillet 1832, fut le signal d'une révolution générale qui tend aujourd'hui à réserver la dénomination des chemins de fer aux seules voies ferrées où la vapeur est en usage.

**10.** — Ce renversement des idées primitives s'accuse actuellement par une double législation, dont l'une est réservée aux chemins de fer proprement dits, tandis que l'autre régit spécialement les *tramways* c'est-à-dire les voitures sur rails, traînées par des chevaux (V. L. 11 juin 1880).

**11.** — Il faudrait bien se garder toutefois de pousser trop loin cette distinction, car la dénomination de tramways ou trains sur route convient également à des voitures traînées par des moyens mécaniques tels que la vapeur ou l'électricité, de telle façon que le point de départ des législations auxquelles nous faisons allusion repose en réalité sur d'autres bases que le mode de traction.

**12.** — 3° *Au point de vue des personnes qui les ont établis.* — La plupart des chemins de fer français ont été créés par des personnes morales; mais il est clair que des particuliers peuvent en constituer également, pour peu qu'ils n'aient pas à recourir à l'expropriation pour les établir.

**13.** — C'est ainsi que des établissements miniers peuvent, dans leur périmètre d'exploitation, organiser des voies ferrées pour les besoins de leur industrie : de là le nom de chemins de fer industriels donné à ces voies ferrées.

**14.** — Parmi les personnes morales chargées le plus communément d'établir des chemins de fer, il faut distinguer l'Etat, les départements, les communes et les compagnies concessionnaires.

**15.** — Les chemins de fer établis par l'Etat ou pour son compte par les sociétés concessionnaires sont désignés (V. LL. 31 déc. 1875, 17 juill. 1879) sous le nom de *chemins de fer d'intérêt général*. Ils forment le droit commun des chemins de fer. C'est pour eux qu'ont été faites pour ainsi dire toutes les lois spéciales ou générales.

**16.** — Les chemins de fer établis par les départements ou les communes et, pour leur compte portent le nom de *chemins de fer d'intérêt local*, et sont régis par des règles spéciales contenues actuellement dans la loi du 11 juin 1880.

**17.** — On a souvent comparé les chemins de fer d'intérêt général aux grandes routes, et les chemins de fer d'intérêt local aux routes départementales, et même aux chemins vicinaux. — Aucoc, *Conférences*, t. 3, n. 1206. — Cette comparaison a, sans doute, le mérite de faire bien saisir l'importance respective de ces différentes voies de communication, mais on ne saurait la pousser trop loin; nous verrons, en effet, que tous ces chemins de fer sont classés dans la grande voirie, et qu'à l'exception des règles qui président à leur établissement, ils sont soumis à un régime très-sensiblement équivalent.

**18.** — 4° *Au point de vue de la manière dont ils sont exploités.* — Certains chemins de fer sont exploités directement par la personne morale, l'Etat, le département, la commune ou la compagnie qui les a créés. D'autres le sont par des tiers détenant pour son compte. Parmi ces derniers, la plupart ont fait l'objet de concessions dont les clauses ont été réglées successivement par différents cahiers des charges. Quelques-uns ont été simplement donnés à bail.

**19.** — Cette division est de beaucoup la plus importante au point de vue pratique. Suivant qu'un chemin de fer se trouve rangé dans l'une ou l'autre de ces catégories, il obéit à des règles particulières qui dominent toute sa situation. Ce n'est pas le moment de les étudier encore, nous les retrouverons *infrà*, n. 159 et s.

**20.** — 5° *Au point de vue du domaine dont ils font partie.* — Tous les chemins de fer affectés au transport public des voyageurs ou des marchandises font partie du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes. Quelques chemins de fer appartenant à des particuliers constituent, au contraire, des propriétés purement privées. Mais ne pourrait-on pas concevoir des chemins de fer d'intérêt général concédés par l'Etat à des compagnies ou à des particuliers en *toute propriété?* C'est une question qui a été vivement débattue et que nous examinerons *infrà*, n. 814 et s.

**21.** — 6° *Au point de vue des règles de police à l'observation desquelles ils sont assujettis.* — La plupart des chemins de fer sont régis par la même législation. Cependant il y a certaines règles spéciales aux chemins de fer d'intérêt local, aux voies ferrées des quais des ports, aux trains dits *légers*.

**22.** — 7° *Au point de vue de la façon dont ils sont établis.* — La largeur de la voie est la base d'une distinction spéciale entre deux catégories de chemins de fer : les chemins de fer à *voie normale* et les chemins de fer à *voie étroite*. Les unes et les autres sont soumises à des cahiers des charges qui diffèrent sur certains points.

---

(1) On trouvera le texte des circulaires, arrêtés ministériels, etc., auxquels nous renvoyons, soit dans le *Recueil chronologique* qui en a été dressé par A. Potiquet (5 vol. in-8°, Paris, 1878), soit dans le *Recueil des lois, ordonnances, décrets*, etc., dressés par les soins du ministère des Travaux publics, en cours de publication (1re série, 1399 à 1830, 3 vol. in-8°; 2e série, 1880 à 1890, 3 vol. in-8°).

**23.** — 8° *Au point de vue des autorités sous la surveillance desquelles ils sont placés.* — La plupart des chemins de fer sont placés sous l'autorité directe du ministre des Travaux publics. Le soin de la défense nationale a conféré, dans certains cas, au ministre de la Guerre, des pouvoirs spéciaux.

**24.** — Dans certains pays, croyons-nous, il y a des voies qui servent exclusivement au service de la guerre. Ce système ne paraît pas avoir été adopté chez nous.

**25.** — Bien que la matière des chemins de fer soit une des plus importantes et des plus délicates qu'on puisse rencontrer dans la pratique, il est à remarquer qu'elle est régie par une législation générale très-succincte (Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1286). Cela tient à cette considération que les rapports entre l'Etat et les différentes lignes qui composent le réseau ayant été déterminés successivement par des contrats particuliers, il ne restait pour ainsi dire plus de points à réglementer en dehors de ces contrats, sinon ceux qui pouvaient intéresser les tiers et plus particulièrement les propriétaires voisins ou le public.

**26.** — On ne saurait donc donner trop d'importance dans une étude de cette nature à l'examen des conventions ou des cahiers des charges. Nous aurons l'occasion de nous en préoccuper souvent dans ce travail.

**27.** — L'histoire des chemins de fer peut se ramener à l'examen des solutions successivement données à un certain nombre de problèmes dont les principaux sont les suivants. Quelles sont les meilleures règles à suivre dans l'établissement des tarifs pour qu'ils soient réellement proportionnés au service rendu et révisables suivant les circonstances? La construction et l'exploitation des chemins de fer doivent-elles être entièrement abandonnées à l'Etat ou aux particuliers? Ne doivent-elles pas plutôt être réparties entre eux et dans quelle mesure? — V. d'une façon générale, sur tous ces points, Audiganne, *Les chemins de fer aujourd'hui...*, etc.

**28.** — A l'origine, les concessions sont faites à perpétuité par ordonnance royale sans intervention du législateur. Les tarifs ne comprennent qu'un prix fixe pour toutes les marchandises. On ne se préoccupe pas du contrôle de l'Etat. — Picard, *Traité des chemins de fer*, t. 1, p. 4; Perriquet, *Traité théorique et pratique des travaux publics*, t. 2, n. 636.

**29.** — A cette époque, la construction se fait aux frais des concessionnaires, sans prêt ni garantie d'intérêts par l'Etat.

**30.** — Il n'y a pas encore de transport de voyageurs et la traction se fait à l'aide de chevaux (1823-1832).

**31.** — La première ligne créée pour le transport des voyageurs au moyen de locomotives est celle de Saint-Etienne à Lyon (1832).

**32.** — A partir de ce moment le pouvoir législatif se substitue au pouvoir exécutif pour la déclaration d'utilité publique, et le système des concessions temporaires apparaît. On se préoccupe aussi du point de savoir si l'Etat devra se faire constructeur et exploitant, ou s'il devra laisser ce double soin à l'industrie privée.

**33.** — Déjà (chemin de fer d'Alais à Beaucaire, 1837), l'Etat fournit des fonds à certaines compagnies. Il va bientôt être appelé à en accorder d'autres par suite des mécomptes que la construction des premières lignes a causés aux concessionnaires. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1211.

**34.** — Alors se pose la question de savoir comment l'Etat prêtera son concours à l'industrie privée : à l'aide de subventions — de prêt — de garantie d'intérêt — ou de participation à titre d'actionnaire. En fait, la compagnie de Paris à Orléans bénéficie d'une garantie d'intérêt (L. 15 juill. 1840).

**35.** — Cependant le grand problème de l'attribution à l'Etat ou aux particuliers de la construction et de l'exploitation des lignes n'est pas encore résolu. Une distinction est proposée qui rapprocherait dans une certaine mesure le réseau des voies ferrées du régime des voies de terre. Rentreraient seules dans le réseau de l'Etat les lignes d'intérêt général; les autres seraient abandonnées aux départements, aux communes ou à l'industrie privée.

**36.** — Le parti auquel on s'arrête (1842-1848) est un parti mixte. Même pour les lignes d'intérêt général, l'Etat n'exploitera pas et ne construira pas complètement. Mais il expropriera, sauf le concours financier des intéressés : il exécutera les terrassements et les ouvrages d'art, y compris les frais de construction des stations et des maisons de garde des passages à niveau. Les compagnies ne conserveront que la superstructure, c'est-à-dire le ballastage et la pose de la voie, ainsi que la fourniture du matériel roulant. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1212; Cotelle, *Législation des chemins de fer*, t. 1, p. 29 et 30.

**37.** — Les concessions sont alors de courte durée afin de permettre des révisions plus fréquentes des tarifs.

**38.** — On ne s'était préoccupé jusque-là que de l'établissement même de la voie. Le côté financier des entreprises appelle bientôt l'attention du législateur. L'agiotage est tel que, dans des lois spéciales à certaines lignes, il faut prendre des mesures générales et réglementer la réalisation du capital social, les droits des fondateurs, etc.

**39.** — On doit signaler, à la même date, la loi du 25 juill. 1845 et le règlement du 15 nov. 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer qui sont les textes législatifs et réglementaires capitaux de la matière, et une loi du 19 juill. 1845, qui revient sur quelques dispositions de lois antérieures relatives à l'établissement du réseau. Aux termes de cette loi, la partie de la loi du 11 juin 1842 qui mettait à la charge des départements et des communes les deux tiers des dépenses d'acquisition de terrains et bâtiments des chemins de fer construits par l'Etat, cesse d'être en vigueur.

**40.** — A partir de cette époque jusqu'en 1852, la question des chemins de fer ne fait pas un pas en avant. On discute bien au sein du Conseil d'Etat sur les tarifs, dans les assemblées législatives sur la nécessité du rachat par l'Etat de toutes les voies ferrées; mais on ne passe pas du domaine de la spéculation dans celui de la pratique.

**41.** — Le second Empire se distingue, au contraire, par de sérieuses innovations. La durée des concessions est généralement portée jusqu'à 99 ans : les concessions sont faites par de simples décrets au lieu de l'être par des lois. On favorise la formation de grandes compagnies — Aucoc, *op. cit.*, n. 1218 et s.

**42.** — La fusion des lignes s'imposait par des considérations nombreuses et qu'on trouve fort exactement résumées dans un article du *Dictionnaire des finances*. « A l'origine des chemins de fer, y lit-on, l'Etat, pour répondre au sentiment de l'opinion publique et aux intérêts politiques du pays, avait naturellement commencé la construction du réseau par les lignes principales destinées à traverser le territoire du nord au sud et de l'est à l'ouest, en prenant Paris comme point central. Peu à peu, des lignes embryonnaires avaient été prolongées, afin de desservir des lignes importantes placées sur le tracé ou à sa portée; puis des concessions nouvelles avaient été faites en tous sens, soit pour réunir des cités populeuses, des contrées industrielles, des ports de commerce, placés en dehors du réseau primitif, soit pour se souder aux chemins étrangers, ou encore pour répondre à des nécessités stratégiques et à des besoins de trafic international. Ces diverses constructions de ligne s'étaient, en conséquence, effectuées lambeau par lambeau, et l'achèvement en avait été confié à un nombre considérable de sociétés ou d'entreprises étrangères les unes aux autres et n'ayant entre elles d'autres rapports que ceux qu'exigeait le transport des marchandises ou le trafic ordinaire d'un point quelconque de la France à l'autre. Les inconvénients de cette division du réseau n'avaient pas tardé à se faire jour : les dépenses d'exploitation, moindres sur les lignes importantes et de grand trafic, s'élevaient à des proportions souvent ruineuses pour les autres; les prix des transports et les *maxima* des tarifs n'offraient aucune homogénéité; le service se faisait mal, sans suite et sans règle, et les transbordements multipliés des voyageurs et des marchandises, en nuisant au développement des transactions, accroissaient sensiblement les frais d'administration, déjà trop considérables eu égard aux recettes réalisées ». — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (article de M. Noël), p. 958. — La fusion des compagnies avait pour objet et devait avoir pour résultat assez rapide de faire disparaître tous ces inconvénients. — V. aussi, sur ce point, Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1219.

**43.** — On peut assigner comme date de concentration des principaux réseaux l'année 1852 pour ceux du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et d'Orléans, l'année 1853 pour les groupes de l'Est et du Midi, l'année 1855 pour les lignes de l'Ouest, concentration dont l'importance s'accrut encore en 1857 par le démembrement du réseau de la compagnie du Grand Central entre les réseaux voisins.

**44.** — Par le fait de ces fusions successives de 34 compagnies qui se partageaient le territoire de la France en 1846, il n'en restait plus que 6 en 1859. — Aucoc, *loc. cit.*, n. 1220.

**45.** — Mais les pouvoirs publics ont alors le tort de vouloir compenser les avantages considérables que les grandes compagnies ont reçus, par l'obligation qu'ils prétendent leur imposer

de construire sans subvention ni garantie d'aucune sorte un grand nombre de kilomètres supplémentaires de voies ferrées. La charge est encore trop lourde pour les concessionnaires auxquels l'Etat est contraint d'accorder une protection nouvelle sous forme d'une généralisation de la garantie d'intérêt (L. 11 juin 1859).

**46.** — Le système auquel on s'arrête est le suivant : l'Etat fournira une garantie d'intérêts à 4 p. 0/0 pendant cinquante ans, ou plutôt à 4.6 p. 0/0 avec l'amortissement calculé au même taux. On en fait bénéficier, du moins, les lignes de création récente, ce qui amène une distinction entre le nouveau et l'ancien réseau. Pour atténuer cette distinction et sauvegarder les droits de l'Etat, on introduit toutefois cette stipulation que toute la portion du produit net de l'ancien réseau qui dépassera un certain chiffre se déversera sur le nouveau réseau et diminuera la garantie de l'Etat. Mais cette fraction du produit net de l'ancien réseau ne peut être déversée elle-même sur le nouveau qu'après 1° paiement aux actionnaires de l'ancien d'un dividende fixe basé sur le revenu des dernières années, 2° paiement aussi des intérêts des obligations et 3° mise en réserve d'un appoint de 1/10 nécessaire pour compléter, avec le taux soit 4.65 p. 0/0, l'intérêt et l'amortissement effectif des emprunts contractés pour l'exécution du nouveau réseau. « Les sommes que l'Etat pouvait être appelé à verser à titre de garantie, dit M. Picard, devaient lui être remboursées avec les intérêts à 4 p. 0/0 dès que les produits du nouveau réseau auraient dépassé l'intérêt garanti, et à quelque époque que cet excédant se produisît... En compensation des avantages qui leur étaient accordés, les compagnies s'engageaient à partager avec l'Etat, à partir de 1872, la partie de leurs revenus qui excéderait un chiffre déterminé. Ce chiffre correspondait, en général, à 6 p. 0/0 des dépenses du nouveau réseau et à 8 p. 0/0 des dépenses de l'ancien ». — Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 20; Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1223; *Dictionnaire des Finances*, art. de M. Noel, p. 960.

**47.** — Ainsi que le fait remarquer M. Aucoc, et c'est un point qu'on ne saurait trop mettre en relief, « la conséquence de ce système a été d'obliger les compagnies à soumettre au contrôle de l'Etat le compte de premier établissement et le compte d'exploitation des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau. Les stipulations qui avaient été écrites à cet égard dans les conventions de la même nature furent étendues à l'ensemble des réseaux. D'après les conventions de 1859, le compte de premier établissement devait être clos dans le délai de cinq ans après la mise en exploitation des lignes ». — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1224, p. 271.

**48.** — Nous arrivons ainsi à l'année 1863 où de nouvelles conventions furent passées avec les principales compagnies. Elles avaient pour objet de les amener à agrandir leur réseau par la concession de lignes nouvelles; et comme l'exploitation de ces lignes ne paraissait pas devoir être immédiatement rémunératrices, elles devaient entraîner par voie de compensation une nouvelle répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau, une élévation des *maxima* assignés, soit au capital garanti par l'Etat, soit au capital entrant en ligne de compte dans la fixation du revenu réservé, et une réduction du revenu attribué aux actionnaires avant déversement. — Picard, *loc. cit.*; Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1226.

**49.** — Sous l'empire des mêmes préoccupations, de nouveaux remaniements furent encore apportés en 1868 et en 1869 au régime des conventions passées avec les grandes compagnies. L'Etat leur attribuait en deniers comptants, ou sous forme de travaux, des subventions importantes, équivalentes pour la plupart à la somme des dépenses d'infrastructure; ou bien celles-ci faisaient à l'Etat pour l'établissement de la plate-forme des avances remboursables par voie d'annuités. On trouvait déjà d'ailleurs dans les conventions de 1863 des exemples de ces combinaisons. « On procédait aussi à un remaniement du classement des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau, de façon à enlever aux compagnies tout intérêt à faire diminuer les recettes du nouveau réseau au profit de l'ancien ». — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1228. — En même temps, les compagnies étaient autorisées à imputer au compte de premier établissement, mais à la condition de les faire autoriser préalablement par le Conseil d'Etat, des dépenses complémentaires pour augmentation du matériel roulant, extension des gares, doublement des voies, etc.

**50.** — Entre temps, une innovation législative importante avait marqué l'année 1865. Le gouvernement, grevé de lourdes charges par le fait même de la garantie d'intérêt et des promesses de subventions dont il vient d'être question, ne pouvait songer à doter les départements de réseaux particuliers; on pensa alors à autoriser les conseils généraux et les conseils municipaux à en créer avec les ressources dont ils disposaient. Ce fut l'origine de la loi du 12 juill. 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local. Ces lignes, créées conformément à l'avis d'une commission d'enquête présidée par M. Michel Chevalier « devaient être de peu de longueur, relier exclusivement des localités secondaires aux grands réseaux, ne traverser ni faîtes ni grandes vallées, n'avoir qu'un trafic peu considérable, ne comporter qu'un petit nombre de trains, épouser la forme des terrains, être établies à voie étroite si le terrain présentait quelque difficulté, jouir d'une certaine liberté pour l'organisation du service ». — Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 25.

**51.** — La loi du 12 juill. 1865 ne devait pas tarder d'ailleurs à être remplacée elle-même par une loi nouvelle (L. 11 juin 1880). Nous étudierons plus tard d'une façon complète le mécanisme de cette dernière. Qu'il nous suffise de dire pour le moment que les pouvoirs locaux ayant mal compris leur rôle, qui consistait surtout à établir un service de transport purement régional, et cherché à souder les lignes locales entre elles de manière à en former un réseau concurrent au réseau d'intérêt général, il importait, tout en favorisant le développement du réseau secondaire, de lui donner une direction plus utile. Ce fut précisément l'objet de la loi du 11 juin 1880 qui, en restituant au pouvoir central le droit de déclarer l'utilité publique, lui permit de s'opposer à toute combinaison de cette nature.

**52.** — En 1873, on retrouve un autre acte important relatif à la compagnie de l'Est. Par suite des stipulations du traité de Francfort, qui cédait à l'Allemagne l'Alsace et une partie de la Lorraine, la compagnie de l'Est se voyait dépouillée de 840 kilomètres de lignes, dont 464 appartenant à l'ancien réseau et 376 au nouveau. On se demanda à cette occasion, s'il ne convenait pas de procéder au rachat complet de son réseau, ou si, procédant seulement au rachat des lignes perdues, l'Etat ne devait pas reconstituer, sous une forme nouvelle, la concession. C'est à ce dernier parti que l'on s'arrêta. L'Etat fut subrogé à la compagnie de l'Est dans ses droits sur les lignes d'Alsace-Lorraine, ainsi que dans ses droits et obligations pour l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, moyennant remise d'un titre inaliénable de rente de 20,500,000 francs représentant, au taux de l'emprunt du 2 juill. 1871, la somme de 325,000,000 de francs payés à la France par l'Allemagne : ce titre devait être restitué à l'Etat à la fin de la concession. D'autre part, la compagnie de l'Est se voyait concéder 358 kilomètres de lignes nouvelles comprises dans le second réseau, conformément aux distinctions établies par les conventions de 1859. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1231.

**53.** — Cependant, on n'avait pas complètement abandonné l'idée de créer des compagnies nouvelles : les chemins de fer du Nord-Est, de la Vendée, des Charentes, d'Orléans-Châlons, de Flandre suffisent à témoigner qu'on n'entendait pas monopoliser l'industrie des transports entre les mains des grandes compagnies. L'administration, d'autre part, en ce qui concerne les compagnies même, ne s'était pas assujettie à la nécessité d'une réglementation uniforme, et tandis que la plupart des lignes nouvelles étaient concédées, comme lignes du nouveau réseau, d'autres, notamment les lignes cédées en 1874 à la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, étaient classées immédiatement dans l'ancien réseau; d'autres même, comme celles de Montreuil, d'Amiens et de Cambrai à la frontière belge, concédées à la ligne du Nord, n'étaient rangées dans aucun réseau.

**54.** — De cet état de choses devait résulter un fait capital dans l'histoire des chemins de fer. Quelques-unes des compagnies concessionnaires dont nous venons de parler s'étant trouvées dans l'impuissance de subvenir à leurs engagements, notamment les lignes de la Vendée et des Charentes, le gouvernement avait songé à les adjoindre au réseau d'Orléans; mais les termes du traité ne paraissant pas satisfaisants aux Chambres, celles-ci invitèrent le ministre à racheter ces lignes pour le compte de l'Etat, et à les faire exploiter directement par l'Administration supérieure dans le cas où la compagnie d'Orléans ne lui soumettrait pas des conditions plus acceptables. Ce fut l'origine du réseau d'Etat. Des compagnies accessoires comme celles de Bressuire à Poitiers, de Saint-Nazaire au Croisic, d'Orléans à Châlons, d'Orléans à Rouen, de Clermont à Tulle, de Poitiers à Saumur, et les chemins de fer nantais, ayant été rachetées en même temps que les lignes de Vendée et des Charentes, conformément à l'art. 12, L. 23 mars 1874, c'est-à-dire eu égard à la somme des dépenses faites pour le premier établissement, toutes ces lignes furent pla-

cées sous une administration distincte du ministère des Travaux publics, quelque peu analogue à celle des compagnies concessionnaires, et constituèrent un réseau de plus de 2,500 kilomètres. Des lois en date du 27 juill. 1880, 7 janv. 1881, 21 août 1881, pour ne citer que les plus importantes, devaient donner une impulsion nouvelle à ces mesures en autorisant le ministre des Travaux publics à assurer l'exploitation provisoire des chemins désignés dans chacune de ces lois à l'aide de tels moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor, et à acquérir, si besoin était, le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires.

**55.** — Les procédés auxquels le ministre des Travaux publics eut recours à cet effet, nous dit M. Picard, furent les suivants : « La plupart des chemins mis en service en vertu de cette délégation furent confiés aux grandes compagnies dans le champ d'action desquelles ils étaient placés. Aux termes des conventions d'affermage conclues avec elles, ces compagnies exploitaient les lignes avec leur personnel et leur matériel en les traitant comme les chemins dont elles étaient concessionnaires. Elles étaient redevables des recettes envers le Trésor; d'autre part, elles étaient remboursées de leurs dépenses jusqu'à concurrence d'un maximum par train kilométrique, et recevaient, en outre, une annuité représentant les charges des dépenses d'acquisition du matériel roulant. Elles étaient intéressées à une bonne gestion par l'allocation d'une prime sur les concessions et d'une part des bénéfices. Elles exécutaient pour le compte de l'Etat les travaux de premier établissement. L'Etat restait maître des tarifs, les traités étant passés pour un délai relativement court. Ils étaient approuvés par décret..... 2° D'autres lignes qui se trouvaient dans la région du réseau des chemins de fer de l'Etat furent exploitées par l'administration préposée à ce réseau, tout en restant distinctes du groupe constitué par la loi et les décrets de 1878. 3° Enfin, le ministre fit un essai d'exploitation en régie pour le chemin de Perpignan à Prades et pour quelques chemins de la région de l'Ouest. La direction de cette exploitation était attribuée à un ingénieur en chef des ponts et chaussées; les règles auxquelles elle était soumise étaient empruntées pour partie aux décrets de 1878, pour partie aux règlements en vigueur en ce qui concerne les travaux publics ». — Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 43.

**56.** — Nous arrivons ainsi à l'acte connu sous le nom de *Programme Freycinet*. La reprise énergique des affaires après la guerre avait fait sentir la nécessité de compléter le réseau d'intérêt général : des commissions avaient été nommées à cet effet qui avaient ébauché des rapports : quelques-uns même de ces rapports seraient venus en discussion sans la dissolution des Chambres prononcée le 16 mai 1877, lorsque, au mois de janvier 1878, M. de Freycinet, alors ministre des Travaux publics, soumit à la chambre un projet de loi destiné à combler cette lacune. Ce projet devint la loi du 17 juill. 1879 qui classait dans le réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général 181 lignes nouvelles d'une longueur de 8,827 kilomètres dont la dépense moyenne était évaluée à 200,000 fr. par kilomètre. Une loi analogue, en date du 18 juillet, classait également le réseau complémentaire des chemins de fer d'Algérie. Le projet comportait encore des lignes d'intérêt local à incorporer au réseau d'intérêt général. Mais la discussion en fut ajournée. — V. Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1241; Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 39. — V. aussi le rapport qui a précédé le décret du 2 janv. 1878 et deux circulaires l'une du 3 juill. 1878 accompagnant l'envoi, pour avis au conseil général des ponts et chaussées, du projet de loi relatif au classement du réseau complémentaire, et l'autre du 12 sept. 1878 ayant pour objet d'obtenir de nouveaux renseignements sur l'utilité des lignes projetées. — Potiquet, n. 1033.

**57.** — La réalisation de ce plan eut pour conséquence de faire de nouveau de l'Etat un constructeur de chemins de fer. Les premières lois déclaratives d'utilité publique n'autorisaient, en réalité, le ministre des Travaux publics qu'à en entreprendre l'infrastructure; il fallait une loi spéciale pour lui permettre d'en poursuivre la superstructure. Mais, plus tard, les deux autorisations se trouvèrent réunies dans la déclaration d'utilité publique. Nous avons fait connaître par avance l'esprit dans lequel on poursuivit l'exploitation de ce nouveau réseau (V. *suprà*, n. 54). Nous n'y reviendrons pas.

**58.** — Nous jugeons également inutile d'insister sur la méthode adoptée pour le rachat des lignes dont se composa primitivement le réseau d'Etat, ou qui en formèrent plus tard le complément. Il nous suffira de dire que l'indemnité payée par l'Etat était, en général, équivalente à la valeur actuelle des terrains et de la voie, que le matériel roulant était acheté à dire d'experts, et que l'administration, se bornant à remettre le prix d'acquisition entre les mains de la compagnie cédante, restait tout à fait étrangère à la répartition de ces sommes entre les différents intéressés.

**59.** — Nous avons déjà fait connaître le principal acte de la législature de 1880, la loi du 11 juin, relative aux chemins de fer d'intérêt local. Non contente d'assurer la véritable destination du réseau d'intérêt secondaire en confiant au pouvoir central le soin d'en déclarer l'utilité publique (V. *suprà*, n. 51), cette loi opposa un obstacle sérieux à la dilapidation des fonds de concours de l'Etat en décidant que les subventions ne pourraient plus se produire sous forme d'un capital une fois donné, mais seulement sous forme d'annuités. Ce ne fut pas là son seul objet. Elle réglementa aussi la matière des tramways, et décida notamment que la concession devrait en être faite par l'Etat, le département ou la commune, suivant qu'ils devraient circuler sur une voie nationale, départementale ou communale.

**60.** — Une autre loi promulguée le 27 juillet de la même année mérite également une mention. Elle est relative aux chemins de fer miniers, dont l'utilité publique n'avait été déclarée jusque-là que sous réserve d'une affectation publique. Désormais, il fut décidé qu'on devrait recourir pour les établir à l'obtention d'une autorisation toutes les fois qu'ils modifieraient le relief du sol ou excéderaient les limites du périmètre de la mine.

**61.** — Cependant, l'exécution du *programme Freycinet* avait entraîné de grosses dépenses et menaçait d'en entraîner de plus importantes encore, si on voulait en poursuivre la réalisation conformément au plan arrêté au début. Les ressources du Trésor paraissant insuffisantes pour y pourvoir, on songea à s'adresser, dans le but d'assurer la construction ou l'achèvement des lignes projetées, à l'industrie privée. Ce fut l'objet des conventions passées avec les grandes compagnies en 1883 et des lois du 20 novembre qui les sanctionnèrent. D'une façon générale, et sans entrer encore dans le détail de ces conventions, les grandes compagnies se voyaient investies de la mission de construire ou d'achever près de la moitié du réseau prévu, c'est-à-dire plus de 11,000 kilomètres de lignes ferrées. Financièrement, elles concouraient à la dépense dans une proportion qui variait de 1/6 à 1/9 de la dépense totale, et qui aboutissait à la prestation d'une somme d'environ 330 millions. Elles fournissaient le matériel roulant des chemins ajoutés à leur réseau, nouvelle dépense qui peut être évaluée à 277 millions. Les compagnies d'Orléans, du Midi, de l'Est et de l'Ouest remboursaient par le même acte les sommes par elles reçues au titre de la garantie d'intérêt, soit 540,000,000 de francs, déduction faite d'une remise de 80,000,000 de francs consentie à cette dernière ligne. La proportion du partage des bénéfices était modifiée au profit de l'Etat et portée de 1/2 à 2/3. Les compagnies s'engageaient d'ores et déjà à réduire de 10 p. 0/0 le tarif des places pour les voyageurs de 2e classe et de 20 p. 0/0 celui des voyageurs de 3e classe au cas où l'Etat renoncerait à la surtaxe de 10 p. 0/0 qui était venu augmenter, en 1871, l'impôt de grande vitesse; elles s'engageaient en outre à opérer de nouvelles réductions équivalentes à celles que l'Etat viendrait à consentir par la suite au delà de cette surtaxe; en même temps d'autres modifications dans les tarifs de petite vitesse, dans les barêmes, dans les prix fermes, étaient promises. Enfin, les compagnies assumaient les insuffisances de l'exploitation des lignes nouvelles. Par contre, l'Etat garantissait un minimum de dividende aux actionnaires de l'Orléans, du Midi, de l'Est et de l'Ouest; il consentait à la suppression presque absolue de la limitation des dépenses de premier établissement des différentes grandes compagnies : les dépenses complémentaires de premier établissement étaient admises à figurer au compte de construction, tant au point de vue de la garantie d'intérêt qu'au point de vue du partage des bénéfices; on continuait à faire figurer au même compte, en les partageant, les insuffisances d'exploitation : on réglementait d'une façon plus favorable aux compagnies la durée pendant laquelle les lignes nouvelles devaient, en cas de rachat, être reprises au prix de premier établissement; on assurait la situation des compagnies en les mettant en fait et en droit pour de longues années à l'abri du rachat. — V., sur tous ces points, Picard, t. 2, p. 54 et s.; Weiss, *Revue des lois nouvelles*, 1883, p. 91; Mayer, *Les chemins de fer*, p. 38.

**62.** — Depuis cette époque, un certain nombre de conventions sont venues compléter l'œuvre inaugurée par les conven-

tions de 1883. On peut citer parmi les principales lois approbatives de ces conventions, celles des 14 avr., 20 août et 10 déc. 1885, 15 mars, 30 avr., 17 juill. et 2 août 1886, 18-29 juill. 1889, 7 janv., 7 févr. et 7 juin 1890, 27 mai 1891. Nous ne croyons pas utile d'entrer dès maintenant dans l'examen de leurs dispositions, qui n'ont pas modifié d'une façon sensible le régime antérieur.

**63.** — En dehors de ces conventions, on ne peut guère signaler, jusqu'en 1890, qu'un certain nombre de dispositions réglementaires relatives au service militaire du personnel des chemins de fer et à la garde des voies de communication.

**64.** — Notons, toutefois, en passant, un décret du 9 mars 1889, relatif à la mise en circulation de trains d'une composition nouvelle, connus sous le nom de *trains légers*.

**65.** — Le 27 déc. 1890, une loi importante fut votée sur le contrat de louage et les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies. C'est un point dont l'opinion publique s'était déjà préoccupée antérieurement : l'initiative en remonte à MM. Raynal, Waldeck-Rousseau, Lesguilliers, Martin-Feuillée et Margue, qui dès le 6 févr. 1882 avaient saisi la Chambre des députés d'une proposition y relative.

**66.** — Aujourd'hui, on paraît être à la veille d'une réforme plus importante. Il ne s'agirait de rien moins que de refondre en un texte unique, avec les modifications qu'elles comportent, les dispositions des lois des 11 juin 1842 et 15 juill. 1845, ainsi que celles de l'ordonnance du 15 nov. 1846, et les textes épars concernant la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. A la suite d'un rapport du ministre des Travaux publics adressé au président de la République, une commission de dix-huit membres a été nommée à cet effet le 10 août 1892, sous la présidence de M. Picard. Pour permettre d'apprécier complètement l'esprit dans lequel doit s'opérer cette réglementation, nous ne croyons pouvoir mieux faire que de donner un extrait du rapport précité.

**67.** — « La construction et l'exploitation des chemins de fer, y lit-on, sont entrées, depuis quelques années, dans une phase nouvelle; à côté des chemins de fer d'intérêt général, à voie normale et à grand trafic, dont l'exploitation, si complexe aujourd'hui, ne pouvait être prévue par l'ordonnance de 1846, nous voyons se développer tout un réseau secondaire de faible trafic, à voie normale ou de largeur réduite; il n'est pas rationnel que les mêmes règles générales président à la construction et à l'exploitation technique et commerciale de chemins répondant à des besoins si différents. Il serait désirable qu'un nouveau règlement pût édicter des règles spéciales à chacune de ces catégories de chemins de fer; peut-être même y aurait-il utilité à comprendre dans un même règlement les règles applicables aux chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local et aux tramways. Mais, alors même que cette étude serait limitée aux chemins de fer d'intérêt général, est-il besoin de rappeler que, depuis quarante ans, l'administration a édicté un grand nombre de règles de police et d'exploitation, d'un caractère tout aussi général que celles qui sont contenues dans l'ordonnance de 1846 et qui se trouvent éparses dans des documents divers : décrets, arrêtés, circulaires, décisions; que certaines de ces règles paraissent tomber en désuétude; que d'autres devraient être amendées? Il serait de l'intérêt de l'administration et de l'intérêt des compagnies de chemins de fer que ces règles fussent revisées, refondues et codifiées dans un nouveau règlement d'administration publique. Enfin, et ce n'est pas le côté le moins délicat de ce travail, la révision de l'ordonnance de 1846 permettrait de préciser sur certains points, et par conséquent, de fortifier les droits que donnent à l'Etat les lois existantes en matière de chemins de fer. Tout en respectant les droits qui ont été conférés aux compagnies par les actes de concession, tout en maintenant les obligations qui leur sont imposées par les cahiers des charges, on ne doit pas perdre de vue qu'en dehors et au-dessus des actes de concession, en dehors et au-dessus des cahiers des charges, les lois du 11 juin 1842 et du 15 juill. 1845 ont donné tous pouvoirs à l'Etat pour réglementer l'usage et l'exploitation des chemins de fer; aucun acte de concession, aucun cahier des charges n'a pu aliéner les droits absolus de réglementation conférés à l'Etat par les lois de 1842 et 1845. Si on laisse de côté l'organisation même du corps du contrôle, toutes les questions qui se rattachent aux droits de police et de contrôle de l'Etat sur les chemins de fer peuvent se grouper sous l'un des titres ci-après :

1° Etat, entretien et surveillance de la voie et des stations;
2° Etat, entretien et surveillance du matériel roulant;
3° Exploitation technique;
4° Exploitation commerciale;
5° Dispositions concernant le public;
6° Dispositions concernant les agents;
7° Dispositions diverses.

Les règles applicables à la construction et à l'entretien dela voie et des stations seraient élaborées par le conseil général des ponts et chaussées; le comité de l'exploitation technique porterait son examen sur le matériel roulant, sur l'exploitation technique, ainsi que sur toutes les questions touchant directement à la sécurité de l'exploitation; enfin, le comité consultatif s'occuperait des règles d'exploitation commerciale. Les compagnies de chemins de fer seraient d'ailleurs appelées à donner leur avis et à présenter leurs observations. Ces études préliminaires terminées, une commission spéciale, dans laquelle entreraient les présidents des comités et du conseil général, coordonnerait tous ces travaux préparatoires et rédigerait un projet de règlement qui serait ensuite soumis au Conseil d'Etat. Cette marche serait analogue à celle qui a été suivie pour la rédaction de l'ordonnance de 1846. La nouvelle ordonnance ne renfermera, comme l'ancienne, que des règles générales applicables à l'exploitation des voies ferrées; mais les fonctionnaires du contrôle auxquels sera confiée la tâche difficile de préparer cette révision devront, avant tout, s'inspirer des principes qui ont présidé à l'élaboration de l'ordonnance de 1846 et que résumait si éloquemment le rapport annexé à ce règlement : « Les chemins de fer, qu'ils soient concédés ou non, font essentiellement partie du domaine public; ils ne peuvent, ils ne doivent être exploités que dans l'intérêt de tous, et c'est à l'autorité publique qu'il appartient d'en régler l'usage. »

**68.** — Nous diviserons notre étude en deux parties principales. Dans la première, nous étudierons tout ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général. Dans la seconde, nous réunirons les règles relatives aux réseaux secondaires, c'est-à-dire aux chemins de fer d'intérêt local, aux tramways, aux chemins de fer miniers ou industriels, etc.

# TITRE II.

## DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

# CHAPITRE I.

## DE L'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

### SECTION I.

### Généralités.

**69.** — La construction des chemins de fer, ainsi que cela résulte du court exposé historique placé en tête de cette étude, a subi chez nous de nombreuses vicissitudes. Certains chemins de fer ont été construits directement par l'Etat, que l'exploitation lui en fût ou non réservée; d'autres l'ont été, au contraire, par le concessionnaire; d'autres, enfin, ont vu quelques-unes de leurs parties créées par l'Etat, et quelques autres effectuées par l'exploitant.

**70.** — Il nous paraît bien difficile de soutenir, d'une façon générale, que l'un de ces systèmes soit préférable aux autres. Nous croyons qu'ils ont tous également leurs avantages et leurs inconvénients. Ce qui est certain, en tous cas, c'est que, alors même qu'on parviendrait à attribuer à l'un quelconque d'entre eux, d'une façon absolue, la suprématie sur les autres, on n'aurait résolu qu'une question purement théorique, puisque la principale cause des variations de la pratique est due à un élément essentiellement mobile, l'état plus ou moins florissant du Trésor public.

**71.** — Quoi qu'il en soit de cette remarque, chacun de ces régimes compte des partisans ou des adversaires convaincus, et nous devons résumer en quelques mots les principaux arguments des uns et des autres.

**72.** — Pour combattre l'intervention de l'Etat dans la cons-

truction des chemins de fer, on fait valoir que l'administration, dans le but de satisfaire à des combinaisons politiques qui ne devraient jamais entrer en ligne de compte, est trop naturellement portée à créer des lignes inutiles ou improductives; que ses agents, également soumis à ces pressions politiques, ont, en outre, sur les agents des compagnies, cette infériorité de ne pas pouvoir disposer de crédits certains et invariables, et d'être constamment arrêtés dans la direction de leurs travaux par le respect d'une hiérarchie très-lourde et par la crainte ou l'espoir d'un déplacement personnel; que l'administration est assujettie, pour ses marchés de fournitures de matériel, à l'observation de règles qui l'exposent à des dépenses plus lourdes; que les emprunts des grandes compagnies sont en général moins onéreux que ceux du gouvernement, etc.

**73.** — En faveur de la thèse contraire on fait remarquer que, pour mieux rémunérer leur capital, actions et obligations, les compagnies concessionnaires se montrent trop souvent disposées, de leur côté, à restreindre leur réseau aux seules lignes productives et à négliger ainsi l'intérêt public de la circulation; que, dans l'achat des terrains nécessaires à l'assiette de la voie, l'Etat obtient souvent des conditions bien meilleures que les concessionnaires; que les départements et les communes, notamment, n'hésitent pas le plus souvent à lui faire les concessions les plus larges; que les agents des compagnies, loin d'être aussi libres qu'on le prétend, sont toujours assujettis à l'observation des règles prescrites tant par leurs supérieurs hiérarchiques que par les agents du contrôle de l'Etat, ce qui constitue une double entrave; que l'administration a plus d'autorité pour résister aux exigences des populations en ce qui concerne les travaux accessoires, tels que ceux du rétablissement des communications; qu'elle bénéficie de la juridiction du Conseil de préfecture et du Conseil d'Etat; que les compagnies imputent au compte de premier établissement des dépenses qui, à proprement parler, ne devraient pas en faire partie, notamment les insuffisances d'exploitation pendant un certain nombre d'années, et reportent ainsi sur l'avenir des charges souvent considérables, etc.

**74.** — Tous ces arguments et d'autres encore sur lesquels il nous est impossible d'insister ont été mis en relief d'une façon remarquable par M. Picard (*op. cit.*, t. 1, p. 461 et 540). Ceux qui s'y référeront y trouveront, à l'appui de chacune de ces thèses, des documents statistiques de premier ordre et de savants calculs. — V. aussi Perriquet, t. 2, n. 643.

**75.** — Pour nous, qui devons nous borner à rechercher les règles administratives et judiciaires qui président à la confection des chemins de fer, nous nous attacherons seulement à mettre en relief l'ordre successif des opérations nécessitées par ces travaux, et nous distinguerons, à l'occasion de chacune d'elles, les règles plus spécialement applicables au cas où la construction est l'œuvre d'une compagnie, ou au contraire à l'hypothèse où elle est l'œuvre de l'administration.

**76.** — A titre préliminaire nous indiquerons comme sources où l'on peut puiser des notions générales sur le côté technique et administratif de l'établissement des chemins de fer :

1° En ce qui concerne les compagnies, deux circulaires du 21 févr. 1877, et 28 juin 1879 (Potiquet, n. 958 et 1084) adressées par le ministre des Travaux publics aux préfets, et contenant toutes les indications relatives à l'instruction des projets;

2° En ce qui concerne plus spécialement la construction par les soins de l'Etat indépendamment de la même circulaire du 28 juin 1879, trois autres circulaires des 30 juill., 15 sept. 1879 et 26 avr. 1880 (Potiquet, n. 1091, 1097 et 1129), qui, sous le titre de *Recueil de formules pour l'étude et la construction des chemins de fer*, renferment toutes les règles relatives à l'établissement d'une ligne de chemin de fer et de ses dépendances.

**77.** — Ces formules, qui ont été rédigées par les soins d'une commission composée d'inspecteurs généraux et d'ingénieurs en chef et approuvées par le conseil général des ponts et chaussées, ont un caractère obligatoire. Elles sont divisées en quatre parties.

**78.** — La première partie comprend les pièces relatives :

1° Aux avant-projets, c'est-à-dire toutes les pièces exigées par une instruction du 14 mai 1850;

2° A l'enquête d'utilité publique, conformément à l'ordonnance royale du 18 févr. 1834, comprenant avec le dépôt qui doit être fait au chef-lieu de chaque arrondissement, les opérations de la commission d'enquête et la suite à leur donner;

3° Au projet de tracé et de terrassement qui doit être dressé aussitôt après l'achèvement des études définitives;

4° A la désignation des territoires traversés (art. 2, L. 3 mai 1841);

5° A l'enquête sur le nombre et l'emplacement des gares, conformément aux formalités édictées par les circulaires des 25 janv. 1854 et 9 août 1859 (Potiquet, n. 255, 336), enquête à laquelle il y a lieu de procéder immédiatement après l'approbation des projets de tracé et de terrassement.

6° A l'enquête parcellaire (art. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, L. 3 mai 1841);

7° Aux projets d'exécution;

8° A l'arrêté de cessibilité et à l'expropriation;

9° A la prise de possession d'urgence des terrains non bâtis;

10° Aux estimations et cessions amiables;

11° Aux offres légales, à la constitution et aux opérations du jury;

12° Au paiement des indemnités;

13° Aux occupations temporaires de terrain;

14° Au récolement, à la réception et à la remise des ouvrages aux services intéressés conformément aux principes contenus dans la circulaire du 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958) et qui doivent être appliqués aux chemins de fer construits par l'Etat, pour la remise aux intéressés des travaux dont l'entretien ne doit pas rester à la charge de la compagnie ou de l'administration appelée à exploiter le chemin de fer construit par l'Etat.

**79.** — Une annexe à cette première partie rappelle les principaux règlements ou circulaires qui doivent être consultés.

**80.** — Une seconde partie renferme des types de plans et de profils en long, de profils en travers, ainsi que des types d'ouvrages d'art.

**81.** — La troisième partie comprend un modèle de *Devis et de cahiers des charges*.

**82.** — Dans la quatrième partie, se trouvent les types des maisons de gardes, des stations et de leurs bâtiments (Circ. 26 avr. 1880; Potiquet, n. 1129). — M. Picard cite aussi une circulaire du 15 avr. 1880.

**83.** — Enfin, pour compléter cette énonciation, nous citerons encore, soit dans les rapports du service de contrôle avec la compagnie, soit dans les rapports réciproques et hiérarchiques des ingénieurs chargés pour l'Etat d'un service de construction, deux circulaires des 28 déc. 1878 et 9 janv. 1882 (Potiquet, n. 1051 et 1217).

**84.** — En règle générale, l'établissement de tout chemin de fer devrait passer successivement par les phases suivantes : étude, instruction et avant-projet — transmission de cet avant-projet au ministre — examen par les services compétents de l'administration centrale et approbation ministérielle de l'avant-projet — enquête d'utilité publique — déclaration d'utilité publique — cahier des charges — concession ou adjudication — projets de tracé et de terrassement — enquête sur l'emplacement des gares — plans parcellaires — transmission et approbation de ces projets et plans — projets d'exécution et approbation — désignation des territoires traversés — arrêté de cessibilité — expropriation proprement dite — construction.

**85.** — C'est ainsi que les choses se passent le plus habituellement. Parfois, cependant, certaines circonstances particulières intervertissent l'ordre de ces opérations : des concessions précèdent la rédaction des projets; une circulaire intervient qui en simplifie l'élaboration ou la transmission (V. notamment la circulaire du 28 avr. 1880, Potiquet, n. 1130); des règles spéciales sont édictées, parce qu'au lieu d'être confiée à une compagnie préexistante, la construction de la ligne est laissée aux soins d'une compagnie nouvelle ou de l'Etat. Il faut tenir compte en pratique de tous ces éléments.

**86.** — Nous ne nous occuperons en ce qui nous concerne que de ce qui se passe le plus communément, glissant très-rapidement sur les règles communes à l'exécution de tous les travaux publics, et ne nous attachant à exposer que les principes spéciaux à la matière des chemins de fer.

## Section II.

### De l'instruction préalable à la déclaration d'utilité publique.

#### § 1. *De l'avant-projet.*

**87.** — L'établissement de tout chemin de fer débute par la présentation d'un avant-projet et la formation d'une enquête dont

les résultats doivent être consignés dans un procès-verbal. Les études, quand il s'agit d'un projet émané du gouvernement sont faites sous la direction de l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de la circonscription où le chemin doit être établi, et préparées par les ingénieurs ordinaires ou en chef de cette circonscription. Lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer dont la concession est demandée par un particulier ou une compagnie, elles sont poursuivies par l'impétrant sous le contrôle de l'administration. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, v° *Chemin de fer*, p. 272.

**88.** — La rédaction de l'avant-projet suppose nécessairement des études préalables sur le terrain. Mais comme ces études elles-mêmes impliquent la possibilité d'entrer dans les propriétés privées, elles ne peuvent être poursuivies qu'après une autorisation administrative qui préalablement au décret du 8 février 1868, était donnée par le ministre des Travaux publics. — V. circ. min. Trav. publ. aux préf., 6 mars 1861 (Potiquet, n. 366).

**89.** — Cette autorisation était communiquée ordinairement aux intéressés par le préfet. On peut en trouver la preuve dans une autre circulaire aux préfets, du 22 mai 1847 (Potiquet, n. 155), aux termes de laquelle, lorsque les études d'un chemin de fer intéressent une forêt soumise au régime forestier, il suffit que le chef du service forestier dans le département soit avisé par une ampliation de l'arrêté préfectoral autorisant l'exécution des travaux d'étude pour qu'il soit considéré comme mis en mesure de veiller à ce que ces opérations se fassent avec le moins de dommages possible.

**90.** — Le décret du 8 février 1868 dont les termes ne distinguent pas et sont tout à fait compréhensifs, paraît avoir délégué directement au préfet le soin de donner l'autorisation nécessaire On peut consulter à cet égard un certain nombre de modèles d'autorisations préfectorales. — Palaa, *Dictionnaire des chemins de fer*, v° *Etudes*, p. 739.

**91.** — En matière d'occupation temporaire pour la rédaction des avant-projets les ingénieurs sont tenus de respecter les propriétés et de ne leur demander que les sacrifices rigoureusement exigés par l'intérêt général. — V. notamment une circulaire du 24 octobre 1853 (Potiquet, n. 249) qui s'adresse indistinctement aux ingéneurs de l'Etat et aux concessionnaires. — V. aussi sur la réparation des dommages causés par les études préalables et le contentieux auquel ils peuvent donner lieu, Léchalas, *Manuel de dr. adm.*, t. 1, p. 344 et s.

**92.** — Jugé à cet égard, que les études des chemins de fer qui occasionnent des mutilations d'arbres dans un parc peuvent donner naissance à des dommages-intérêts. — Cons. d'Et., 5 juill. 1855, Achard, [Leb. chr., 55.508]

**93.** — La circonstance qu'une occupation de terrains aurait eu lieu sans avoir été précédée des formalités requises par le décret du 8 févr. 1868, ou que les limites de l'autorisation donnée par le préfet auraient été excédées, suffirait-elle pour transformer l'occupation en simple voie de fait et pour permettre au propriétaire de saisir par voie de référé l'autorité judiciaire à l'exclusion de l'autorité administrative? La question s'est posée devant le Conseil d'Etat, mais elle n'a pas été résolue, l'arrêté de conflit ayant été annulé pour vice de forme. — Cons. d'Et., 20 mai 1882, Douesnel, [Leb. chr., 82.530]

**94.** — On sait, et nous n'avons pas besoin d'insister sur ce point, que les indemnités relatives à ces sortes de dommages, lorsqu'elles ne sont pas fixées à l'amiable, le sont par le conseil de préfecture, conformément à la loi du 16 sept. 1807. — Christophle et Auger, *Traité théor. et prat. des trav. publ.*, t. 1, p. 140.

**95.** — Aux termes d'une ordonnance du 18 févr. 1834, l'avant-projet de tous travaux publics doit comprendre le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants, et l'approximation des dépenses. Il doit être accompagné, s'il s'agit d'un chemin de fer, d'un nivellement en longueur, et d'un certain nombre de profils transversaux. A l'avant-projet doivent être joints dans tous les cas un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, et les avantages qu'on peut en retirer, ainsi que le tarif des droits dont le produit sera destiné à couvrir les frais des travaux projetés, si ces travaux doivent devenir la matière d'une concession. — Dufour, *Traité gén. du dr. adm.*, t. 7, n. 44; Christophle et Auger, *op. cit.*, t. 1, n. 300.

**96.** — Nous croyons inutile d'insister sur le côté purement technique de ces dispositions. Il a été réglementé principalement par une instruction ministérielle du 14 janv. 1850 (Potiquet, n. 175), à laquelle il suffira de se référer. C'est là qu'on trouvera notamment tout ce qui concerne la façon dont doivent être figurés, tant sur le plan général que sur les profils en long ou en travers, les longueurs, hauteurs, nivellements, ouvrages d'art, etc. Cette circulaire n'est pas spéciale d'ailleurs aux avant-projets. Elle comprend aussi un certain nombre de prescriptions relatives aux projets définitifs. — V. Palaa, v° *Cartes et plans*, et Appendice, v° *Projets*.

**97.** — D'autres circulaires ont réglé la composition des dossiers d'instruction et les formes dans lesquelles ils doivent être transmis à l'administration. Certaines de ces règles sont communes au cas où la construction des lignes doit être poursuivie par l'Etat et au cas où elle doit l'être par les compagnies. D'autres sont plus particulières à chacune de ces hypothèses.

**98.** — Nous citerons parmi les premières une circulaire aux ingénieurs en chef du 7 août 1877 (V. Circ. 3 janv. 1881), qui a déterminé ce qu'il fallait entendre par travaux d'infrastructure et de superstructure en décidant qu'on doit ranger dans la première catégorie ce qui concerne : l'acquisition des terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les maisons de garde et de cantonnier, les passages à niveau, le pavage et les barrières, et dans les seconds, le ballast, les supports, les traverses, les rails, la pose de la voie, les clôtures de toute espèce, sous réserves d'exceptions dans les cas spéciaux qui seront justifiés, les constructions de toute nature se rattachant à l'exploitation, bâtiments de gare, ateliers, etc., les télégraphes, signaux, poteaux kilométriques.

**99.** — Mais les avant-projets ne sont pas nécessairement aussi détaillés, et il est aisé de voir, par l'énumération qui vient d'être donnée, que quelques-unes de ces prescriptions visent plutôt les projets définitifs ou d'exécution.

**100.** — La même circulaire indique qu'on doit joindre le kilométrage sur les cartes annexées aux projets, et faire figurer autour de chaque centre de population intéressé à la construction du chemin de fer, le nombre des habitants. — V. aussi, à cet égard, Circ. 12 févr. 1877 et 3 janv. 1881 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s., t. 1, p. 1).

**101.** — Nous signalerons encore, dans le même ordre d'idées, toutes les circulaires relatives à la réunion des conférences nécessitées par ce fait que les travaux intéressent, en dehors de l'administration des travaux publics, d'autres services publics, tels que l'administration de la guerre, l'administration des postes et télégraphes, le ministère de la Marine, etc., pour les voies ferrées des quais des ports notamment, le ministère de l'Intérieur ou les services vicinaux.

**102.** — Pour les travaux à exécuter dans les limites de la zône frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées, nous n'avons qu'à renvoyer, au point de vue des conférences avec l'autorité militaire, aux règles contenues dans la loi du 7 avr. 1851, les décrets des 16 août 1853, 8 sept. 1878 et 12 déc. 1884, dans les circulaires des 12 juin 1850 (Potiquet, n. 187), 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958) et 16 février 1885 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s., t. 2, p. 287), ainsi que dans la loi du 10 févr. 1890.

**103.** — Sans nous appesantir sur chacun de ces textes, nous ferons connaître les principaux. La réunion de conférences entre les ingénieurs des ponts et chaussées et l'administration de la guerre a été prescrite par les décrets réglementaires des 16 août 1853 et 8 sept. 1878 pour tous les cas où les travaux pénètrent dans la zône frontière ou dans le rayon des enceintes fortifiées (Potiquet, n. 1031).

**104.** — Un décret du 2 avr. 1874 a étendu l'utilité de ces conférences même au cas où le tracé serait en dehors de la zône frontière, si le ministre de la Guerre le considérait comme intéressant son département. Une circulaire du 1er févr. 1881 avait déjà prescrit de soumettre aux conférences les accessoires des voies ferrées qui intéressent plus directement l'exploitation militaire. Mais il y a, dans la tenue de ces différentes sortes de conférences, des distinctions que met en relief une circulaire du 6 déc. 1887 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s., t. 2, p. 328), notamment en ce qui concerne la présence des autorités civiles et de l'agent-voyer.

**105.** — D'ailleurs, la réunion des conférences ne doit pas avoir lieu nécessairement, soit au point où doit être exécuté le travail, soit à la résidence du fonctionnaire qui l'a provoquée. — Circ. 16 août 1880 (Potiquet, n. 1161).

**106.** — Une circulaire du 26 sept. 1887 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s., t. 3, p. 288), rappelle toutes ces règles, ainsi que celles qui sont posées dans le décret précité du 12 déc. 1884, d'où il résulte que l'ingénieur des mines chargé du contrôle doit être assimilé à

l'ingénieur des ponts sus-visé dans les décrets des 16 août 1853 et 8 sept. 1878.

**107.** — La circulaire précitée du 6 déc. 1887 dispense d'ailleurs de joindre aux avant-projets les procès-verbaux des conférences mixtes et prescrit qu'ils soient adressés directement et d'urgence par l'intermédiaire des préfets, dès que l'instruction locale au deuxième degré sera terminée. Une pareille dispense avait déjà été édictée par une circulaire du 28 avr. 1880 (Potiquet, n. 1130) que M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 886), relate comme plus spécialement applicable à la construction par l'Etat, puis rapportée implicitement par une autre circulaire du 9 janv. 1882 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s , t. 1, p. 404) et explicitement par celle du 16 mars 1887 (*eod. loc.*. 2e s., t. 3, p. 170).

**108.** — Sur la composition de la commission mixte des travaux publics, V. *infrà*, vo *Travaux publics*, et la loi du 10 févr. 1890.

**109.** — C'est la circulaire du 12 juin 1850 (Potiquet, n. 187), qui réglemente les conférences pour le cas où le travail projeté intéresse d'autres services que le ministère de la Guerre, tels que les postes et télégraphes, la marine à l'occasion des voies ferrées des quais des ports notamment, ainsi que pour le service vicinal.

**110.** — Nous nous réservons d'exposer les règles qui les concernent lorsque nous nous occuperons des projets d'exécution proprement dits. Elles y sont, en effet, plus spécialement relatives. — V. d'ailleurs sur tous ces points, Léchalas, *op. cit.*, t. 1, p. 142 et s.

**111.** — Enfin, nous mentionnerons également une circulaire du 6 juin 1880 (Potiquet, n. 1138), d'où il résulte que les commissions parlementaires saisies des projets de loi relatifs aux grands travaux doivent recevoir communication des principales pièces de l'instruction à laquelle les avant-projets ont donné lieu, et que pendant toute la durée de l'examen de l'affaire par les Chambres, un dossier complet doit rester dans les bureaux du ministère.

**112.** — Parmi les instructions plus spécialement relatives aux compagnies, nous mentionnerons une circulaire du 20 mai 1856 (Potiquet, n. 284), dont les termes ont été reproduits depuis dans d'autres pièces administratives de même ordre, aux termes de laquelle les projets et pièces intéressant la construction des chemins de fer concédés doivent être signés non seulement par un ingénieur, mais par une personne ayant pouvoir d'engager la compagnie, directeur ou autre.

**113.** — Nous relèverons plus spécialement, parmi les documents intéressant les chemins de fer construits par l'Etat, une circulaire du 12 août 1880 (Potiquet, n. 1160), portant que les frais généraux des avant-projets doivent être compris dans l'estimation des dépenses, et une autre circulaire du 14 mai 1880 (Potiquet, n. 1135) qui recommande aux ingénieurs d'user de la plus grande réserve dans la communication des dossiers à l'occasion des chemins de fer qui peuvent faire l'objet d'une concession ultérieure.

**114.** — Inutile d'ajouter qu'il faut aussi ranger dans cette catégorie toutes celles qui sont relatives au contrôle et à la surveillance administrative.

**115.** — Signalons enfin, dans le même ordre d'idées, deux circulaires du 28 déc. 1878 (Potiquet, n. 1051) et du 9 janv. 1882 (*Rec. lois, Ord.*, 1re s., t. 1, p. 404), qui contiennent les règles d'ordre à suivre pour l'instruction des projets et la transmission des dossiers aux différents degrés de la hiérarchie, règles qui ne sont pas spéciales d'ailleurs aux chemins de fer de l'Etat.

**116.** — Nous arrivons ainsi à la transmission des dossiers à l'administration centrale. La circulaire du 28 déc. 1878 avait fait, à cet égard, de l'inspecteur général l'intermédiaire obligé entre les rédacteurs des projets et l'administration centrale. Elle a été remplacée par la circulaire du 9 janv. 1882 qui prescrit, notamment, que les avant-projets soient dressés par l'ingénieur en chef et envoyés par lui au ministre, et lui enjoint d'informer de cet envoi le préfet, en lui transmettant une copie de son rapport accompagné d'une carte du tracé à 1/80,000, ou à 1/40,000, suivant les cas et d'un plan général, s'il y a lieu.

**117.** — L'approbation du projet appartient au ministre qui ne doit la donner qu'après avoir pris l'avis des ingénieurs et du conseil général des ponts et chaussées. Dès qu'elle est intervenue, il y a lieu, en principe, d'ouvrir une enquête d'utilité publique. Cette enquête est alors ordonnée, aux termes de la circulaire du 9 janv. 1882, par un arrêté du préfet sur les pièces qui lui ont été remises à cet effet par l'ingénieur en chef.

### § 2. *De l'enquête d'utilité publique.*

**118.** — L'enquête est menée conformément aux règles tracées par les ordonnances des 18 févr. 1834 et 15 févr. 1835. Elle se fait, suivant les cas, aux termes de ces ordonnances (qui visent, il ne faut pas l'oublier, non seulement les travaux entrepris par l'Etat, mais encore ceux des départements et des communes) aux chefs-lieux des départements traversés, au chef-lieu de l'arrondissement ou dans les communes intéressées : « Elle y est annoncée par voie d'affiches et de publications. Un registre reste ouvert pendant une durée qui varie de vingt jours à quatre mois pour recevoir les observations du public : les chambres de commerce, les chambres consultatives des arts et manufactures sont invitées à délibérer. Enfin, une commission composée de membres désignés par le préfet, parmi les propriétaires, commerçants, membres des corps élus du pays, ou un commissaire enquêteur, s'il ne s'agit que de travaux municipaux, examine le dossier, écoute les observations de tous ceux qui désirent être entendus et formule son avis ». — Colson, *Transports et tarifs*, p. 23. — Nous avons résumé rapidement ces instructions qui ne sont pas spéciales, nous le rappelons, aux chemins de fer d'intérêt général, pour n'y plus revenir.

**119.** — Signalons, à cet égard, un arrêt du Conseil d'Etat du 22 nov. 1878 qui, à l'occasion de travaux d'agrandissement d'ateliers affectés au service d'un chemin de fer, a décidé qu'aux termes des art. 9 et 10, Ord. 18 févr. 1834, pour les travaux pouvant être autorisés par décret et situés dans les limites d'un arrondissement, l'enquête peut n'être que de vingt jours et la commission d'enquête composée de sept membres seulement, et que sont inapplicables à ces travaux les dispositions des art. 4 et 5, qui exigent une commission de neuf à treize membres et un délai d'un mois à quatre mois. — Cons. d'Et., 22 nov. 1878, de l'Hôpital, [Leb. chr., p. 927]

**120.** — Toutes les pièces de l'enquête, les notes qui l'ont précédée, les avis des commissions, les délibérations des chambres de commerce et des conseils municipaux, les rapports dont elle a été l'objet sont au nombre des documents qui doivent demeurer au ministère pendant l'instruction de l'affaire par les Chambres (Circ. 6 juin 1880). — V. *suprà*, n. 111.

**121.** — Une circulaire du 7 mai 1885 (*Rec. lois, Ord.*, 2e s., t. 2, p. 321) rappelle toutes ces formalités, et comme il paraît qu'elles n'avaient pas été toujours strictement observées, elle proclame de nouveau la nécessité d'y recourir. Mais nous croyons, néanmoins, avec M. Picard, que l'inaccomplissement de quelques-unes d'entre elles n'entraînerait pas nécessairement la nullité de l'opération. — Picard, *op. cit.*, t. 2, n. 2.

**122.** — Il a été jugé, en ce sens, que le défaut d'enquête ne serait pas suffisant pour attaquer un acte administratif intervenu pour l'exécution d'une loi déclarative de l'utilité publique. — Cons. d'Et., 20 mai 1843, Chem. de fer de Paris à Rouen, [Leb. chr., p. 235]

**123.** — Cependant, on conçoit qu'il puisse y avoir des distinctions à faire entre les différentes formalités, et on peut consulter, à cet égard, un certain nombre d'arrêts cités par M. Picard, *op. cit.*, p. 30. Jugé, en ce sens, qu'il faut tenir pour nul le jugement qui, à la suite de changement de tracé, ordonne l'expropriation d'un terrain clos alors qu'il n'a été préalablement procédé à aucune enquête, déposé aucun plan, ouvert aucun registre dans les mairies, et qu'aucune commission n'a été formée. — Cass., 28 juin 1853, Aufauvre, [P. 53.2.101]

**124.** — La loi elle-même, dans une hypothèse déterminée, paraît avoir apporté une sanction à l'inobservation de ses prescriptions. En investissant le tribunal chargé de prononcer l'expropriation du droit de vérifier si la déclaration d'utilité publique a été faite par l'autorité compétente, elle paraît, en effet, l'avoir autorisé à surseoir à cette décision jusqu'à ce que l'irrégularité commise, s'il y en a eu une, ait été couverte.

**125.** — Le tribunal, d'ailleurs, n'a compétence, aux termes de l'art. 14, L. 3 mai 1841, que pour constater l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 2, tit. 1 et par le tit. 2; on ne saurait donc lui reconnaître le droit de rechercher si l'enquête a eu lieu, et encore moins si elle a été régulière. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 30.

**126.** — Encore faut-il, pour qu'il puisse être question de nullité attachée à l'inobservation des formes, qu'on se trouve en présence d'un véritable établissement de lignes. Jugé, en ce sens, que, dans le cas où le décret de concession d'un chemin de fer

porte que ce chemin de fer devra se détacher d'une autre ligne en un point à déterminer par l'administration supérieure, le ministre peut, postérieurement à l'exécution d'une première ligne entrant dans la gare d'une ville et en sortant par voie de rebroussement, imposer à la compagnie concessionnaire l'exécution d'un projet de raccordement direct, conséquence nécessaire des travaux antérieurement autorisés, et ce, sans qu'il soit besoin d'un décret rendu en Conseil d'Etat et précédé d'une enquête. — Cons. d'Et., 24 mai 1889, Ville de Boulogne-sur-Mer, [S. 91.3.68, P. adm. chr., D. 90.3.95]

**127.** — Le Conseil d'Etat a considéré que les travaux de raccordement dans l'espèce constituaient de simples travaux complémentaires pouvant être exécutés sous la seule approbation du ministre, et non un embranchement nouveau, nécessitant pour être autorisé un décret après enquête, conformément à la loi du 27 juill. 1870. — V. à cet égard, les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Rev. gén. d'admin.*, 1889, t. 2, p. 317.

### Section III.

### De la déclaration d'utilité publique.

#### § 1. *Qui peut déclarer l'utilité publique.*

**128.** — La déclaration d'utilité publique est sollicitée, soit par les compagnies déjà investies d'une partie du réseau, soit par les personnes qui ont l'intention d'obtenir la concession.

**129.** — Jusqu'en 1833, l'utilité publique ne pouvait être déclarée que par le chef du pouvoir exécutif. Aux termes de la loi des finances du 21 avr. 1832, les travaux faits aux frais de l'Etat ne purent avoir lieu qu'en vertu d'une loi spéciale ou d'un crédit ouvert à un chapitre spécial du budget.

**130.** — L'art. 3, L. 7 juill. 1833, sur l'expropriation portait « que les chemins de fer entrepris par l'Etat ou par des compagnies particulières avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourraient être exécutés qu'en vertu d'une loi, qui ne serait rendue qu'après une enquête administrative, mais qu'une ordonnance royale suffirait pour les chemins de fer d'embranchement de moins de vingt kilomètres de longueur. »

**131.** — Cette distinction passa dans la loi du 3 mai 1841 où on la retrouve pour ainsi dire textuellement.

**132.** — Le sénatusconsulte du 25 déc. 1852 marqua une réaction dans le développement démocratique de ces idées, en confiant de nouveau à l'Empereur le soin de décréter l'utilité des travaux publics. Il est vrai que les Chambres devaient toujours être consultées quand l'exécution de ces travaux nécessitait des engagements du Trésor. Mais il pouvait se rencontrer des cas dans lesquels cette intervention n'était pas requise.

**133.** — La loi du 27 juill. 1870, qui nous régit encore aujourd'hui, restitua au pouvoir législatif le droit dont nous nous occupons. On retrouve d'ailleurs dans cette loi la distinction que nous avons signalée à propos des travaux de minime importance, c'est-à-dire à propos des chemins de fer d'embranchement de moins de vingt kilomètres. Encore faut-il toujours, s'il s'agit d'une dépense de nature à être supportée en tout ou en partie par le Trésor, qu'une loi préalable ait été votée créant les voies et moyens, ou qu'un crédit spécial ait été inscrit à l'un des chapitres du budget. — V. sur tous ces points, Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1284.

**134.** — En Algérie, c'est un décret rendu par le Président de la République qui déclare l'utilité publique. Le gouverneur général n'est pas compétent à cet effet. — Cons. d'Et., 15 févr. 1889, Lloyd, [S. 91.3.20, P. adm. chr., D. 90.3.37]

#### § 2. *Effets de la déclaration d'utilité publique.*

**135.** — Si la déclaration d'utilité publique n'est pas le premier acte de la constitution de tout chemin de fer, au sens chronologique du mot, puisqu'elle n'intervient elle-même que sur le vu de plans, d'avant-projets, et de procès-verbaux d'enquête préalablement rédigés, c'est à coup sûr le premier au point de vue organique.

**136.** — Tout ce qui a pu intervenir précédemment, en effet, n'a qu'un caractère essentiellement provisoire, et il faut en dire autant même des actes législatifs par lesquels la ligne projetée *aurait été classée* dans tel ou tel réseau ou par lesquels il aurait été décidé « qu'il serait procédé à l'achèvement des études et à l'instruction prescrite par les lois et règlements pour cette déclaration d'utilité provisoire. »

**137.** — Aussi estimons-nous, contrairement à l'avis exprimé à cet égard par M. Picard que si une ligne ayant été classée dans le réseau d'intérêt général, venait à être reconnue nuisible à ce réseau, avant même d'avoir été déclarée d'utilité publique, il n'y aurait pas besoin d'une loi nouvelle pour en opérer le déclassement. — Picard, *op. cit.*, t. 2, n. 5.

**138.** — Il suffirait à cet égard que l'utilité publique n'en fût pas poursuivie et prononcée.

**139.** — On peut, par voie d'analogie, invoquer en ce sens un arrêt du Conseil d'Etat du 24 nov. 1882, Henry Michel et C[ie], [Leb. chr., p. 944], qui a décidé que lorsqu'un chemin de fer a été concédé provisoirement par un département et qu'il a été classé dans le réseau d'intérêt général avant sa déclaration d'utilité publique au titre d'intérêt local, faute de droits acquis, il n'y a lieu à indemnité, ni pour le département, ni pour le concessionnaire.

**140.** — Que si l'utilité publique d'une ligne, au contraire, avait été prononcée, il n'est pas douteux que cette mesure en principe tout au moins devrait continuer à produire ses effets, aussi longtemps qu'une mesure inverse, c'est-à-dire émanée, suivant des distinctions que nous ferons connaître plus loin, du pouvoir législatif ou du pouvoir exécutif, ne serait pas intervenue.

**141.** — Mais encore convient-il de rien exagérer à cet égard, et bien que les lois chez nous ne s'abrogent pas par désuétude, il ne faut pas hésiter à décider que si la déclaration d'utilité publique n'avait été accompagnée ou suivie d'aucun vote de crédit ou de subvention départementale ou communale, d'aucune concession et d'aucune expropriation, personne (en dehors des concessionnaires) n'aurait qualité pour réclamer des pouvoirs publics l'exécution de la ligne.

**142.** — On peut invoquer, en ce sens, un arrêt du Conseil d'Etat du 30 nov. 1877, intervenu sur un recours en excès de pouvoir introduit au nom d'un certain nombre d'habitants d'une commune qui devait être desservie par un chemin de fer, contre une délibération du conseil général d'un département (il s'agissait, dans l'espèce, d'un chemin de fer d'intérêt local) qui déclassait un chemin de fer d'intérêt local antérieurement déclaré d'utilité publique. — Cons. d'Et., 30 nov. 1877, Richard, Gallois et autres, [Leb. chr., p. 947, D. 78.3.30]

**143.** — Mais si personne, en dehors des intéressés directs, c'est-à-dire des concessionnaires, ne peut provoquer les mesures relatives à la réalisation de l'opération visée par la déclaration d'utilité publique, est-ce à dire que les propriétaires dont l'héritage serait traversé par la voie demeureront indéfiniment sous le coup de la menace d'éviction qui résulte pour eux de cette décision?

**144.** — En général, les lois ou décrets déclaratifs d'utilité publique contiennent une disposition aux termes de laquelle ils sont considérés comme « nuls et non avenus si les expropriations nécessaires pour l'exécution des chemins de fer ne sont pas accomplies dans un délai de.. ..., à partir de la date de la loi ou du décret. »

**145.** — Le délai peut, d'ailleurs, être prorogé, sans qu'il soit nécessaire, à moins de modifications profondes dans les conditions des travaux, de renouveler l'enquête préalable. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 29.

**146.** — On a prétendu tirer d'un arrêt de la Cour de cassation l'idée que, même dans le cas où l'acte déclaratif d'utilité publique ne fixerait pas de délai pour les expropriations, il devrait être considéré comme périmé s'il remontait à une date trop éloignée (8 janv. 1873, de Champlagarde, [S. 73.1.185, P. 73.173]). Mais cet arrêt ne dit rien de semblable et se contente de poser en principe, qu'un jugement qui prononcerait l'expropriation à défaut d'une déclaration d'utilité publique manquerait de base légale.

**147.** — C'est simplement l'expression de ce principe contenu dans d'autres arrêts que les effets de l'expropriation sont limités à ceux de la déclaration d'utilité publique. — Cass., 25 juill. 1877, Boudières, [S. 78.1.79, P. 78.164, D. 77.1.671]

**147 *bis*.** — Aussi bien la même cour a-t-elle décidé dans une autre espèce qu'un jugement intervenu après les délais fixés dans la déclaration d'utilité publique ne serait pas pour ce fait sujet à cassation, ces délais n'étant impartis que dans l'intérêt de l'Etat. — Cass., 24 août 1880, de l'Hôpital, [S. 81.1.80 ...

les intéressés ne seraient pas dépourvus pour ce motif de tout recours utile et pourraient, à la rigueur, se pourvoir contre l'arrêté de cessibilité.

**148**. — La question que nous venons d'examiner et qui se ramène à se demander si les propriétaires sur le terrain desquels la voie doit être établie ne sont pas recevables à provoquer l'expropriation, ne doit pas être confondue d'ailleurs avec celle tout à fait différente de savoir si, l'expropriation ayant été prononcée, ils ne peuvent pas demander la formation du jury. Cette dernière est expressément résolue par la loi du 3 mai 1841. — Nous nous contentons de ces indications sommaires. Pour plus de détail, V. Picard, *loc. cit.* — V. aussi *infrà*, v[is] *Expropriation pour utilité publique*, *Travaux publics*.

§ 3. *Des recours possibles contre la déclaration d'utilité publique*.

**149**. — La déclaration d'utilité publique est inattaquable lorsqu'elle est le fait du législateur.

**150**. — Ce n'est qu'autant qu'elle dérive d'un décret rendu conformément aux prescriptions de la loi du 27 juill. 1870 qu'elle peut être attaquée devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux, par application de l'art. 9, L. 24 mai 1872. — Christophle et Auger, *op. cit.*, t. 1, n. 323; Perriquet, *op. cit.*, t. 2, n. 649.

**151**. — Nous aurons l'occasion de faire connaître *infrà*, n. 5727 et s., les motifs sur lesquels doit s'appuyer le recours formé pour excès de pouvoirs : omission des formalités substantielles, incompétence du pouvoir d'où émane la déclaration d'utilité publique. Sans insister sur ce point, nous nous bornerons à signaler quelques arrêts, d'où il résulte qu'en aucun cas l'administration n'a à justifier l'utilité des travaux.

**152**. — C'est ainsi qu'il a été jugé spécialement que, lorsqu'un décret, ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'agrandissement d'ateliers affectés au service d'un chemin de fer, a été précédé de toutes les formalités légales, les intéressés ne sont pas fondés à demander au Conseil d'Etat l'annulation de ce décret, pour excès de pouvoirs, en vertu des lois des 7-14 oct. 1790 et 24 mai 1872. — Cons. d'Et., 22 nov. 1878, de Lhopital, [S. 80.2.153, P. adm. chr.]

**153**. — ... Qu'en vain les réclamants soutiendraient : 1° qu'en réalité ce décret donnait satisfaction bien plutôt à l'intérêt privé et commercial de la compagnie qu'à l'utilité publique; 2° que l'enquête était entachée de nullité pour vice de formes. — Même arrêt.

**154**. — Et on peut encore trouver la trace de la même préoccupation dans une espèce où les juges étaient sollicités de déclarer si un particulier était recevable à demander l'annulation du décret déclaratif d'utilité publique par le motif que l'expropriation projetée aurait été faite non dans l'intérêt public, mais dans l'intérêt privé d'une compagnie de chemins de fer. — Cons. d'Et., 22 mai 1885, Fenaux et Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 544]

## Section IV.

### De la concession.

§ 1. *De qui peut émaner la concession.*

**155**. — Lorsque la déclaration d'utilité publique est intervenue (V. cep. *suprà*, n. 85, et *infrà*, n. 168), il convient de déterminer à qui appartiendra l'établissement et l'exploitation du chemin de fer.

**156**. — C'est l'objet d'un acte connu sous le nom de *concession*, acte en général distinct du précédent, mais qui ne peut émaner que de la même autorité.

**157**. — L'histoire des concessions de chemins de fer fait apparaître des variations analogues à celles que nous avons rencontrées dans l'étude du régime de la déclaration publique elle-même. Tantôt c'est le pouvoir exécutif qui est investi du droit de l'attribuer, tantôt c'est le pouvoir législatif qui a seul qualité pour l'opérer. Mais en aucun cas l'autorité préfectorale ne jouit de cette prérogative. — Argument d'analogie tiré de Cass., 8 mars 1851, Dehaynin, [D. 53.3.1] — qui ne vise en réalité que l'établissement d'un chemin de fer minier.

**158**. — Cette succession de règles diverses a fait naître une question transitoire qu'il importe de résoudre d'un mot : on s'est demandé quelle serait l'autorité compétente pour conférer la concession, dans le cas où une convention n'ayant accordé, qu'à titre éventuel, une ligne à une compagnie, sous l'empire d'une législation qui réservait par exemple au pouvoir exécutif le droit de déclarer l'utilité publique, ce serait le pouvoir législatif qui se serait trouvé investi de ce droit au moment de vivifier cette convention. Un avis de la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat en date du 12 juill. 1871 a tranché la question en ce sens que la convention ne conférait pas un droit acquis au concessionnaire à être investi de sa concession dans les formes usitées au moment où elle était intervenue, et qu'il devait se soumettre aux dispositions en vigueur au moment de la déclaration d'utilité publique. — V. Lamé-Fleury, *Code annoté des chem. de fer*, 3e édit., p. 754; Dumay, *Concessions de chem. de fer*, p. 38.

§ 2. *Des différentes sortes de concession : leurs caractères juridiques.*

1° *Règles générales.*

**159**. — Les concessions peuvent être faites : 1° soit à l'Etat lui-même dans la personne du ministre des Travaux publics qui le représente; 2° soit à des particuliers.

**160**. — Elles peuvent avoir pour objet tout à la fois l'établissement de la voie et son exploitation, ou son établissement seul, ou au contraire, sa seule exploitation.

**161**. — L'établissement de la voie n'étant pas nécessairement lié au fait de l'exploitation, il peut arriver de la sorte qu'une voie soit exploitée par l'Etat qui ait été construite par des particuliers, ou inversement.

**162**. — Bien mieux, il peut se faire qu'une voie qui est définitivement exploitée, soit par l'Etat, soit par des particuliers, ait été construite partie par l'Etat, partie par des concessionnaires.

**163**. — La concession de l'exploitation elle-même à des particuliers est loin d'être uniforme. On a pu s'en convaincre en parcourant les notions historiques placées en tête de cette étude.

**164**. — Quelques-uns des concessionnaires ne sont ou n'ont été que des fermiers de l'Etat, encaissant sans doute pour leur compte les bénéfices de l'exploitation, mais assujettis à lui donner en échange une redevance fixe ou proportionnelle : régime qui ne se conçoit guère que pour les lignes reçues toutes construites.

**165**. — D'autres sont placés sous un régime pour ainsi dire diamétralement opposé. Ils perçoivent pour le compte de l'Etat les excédents d'exploitation, s'il y en a, mais touchent, pour les soins qu'ils donnent à l'exploitation, une rémunération qui peut être elle-même fixe ou proportionnelle. C'est le régime connu sous les noms de *régie simple* ou de *régie intéressée*. Il convient également aux mêmes lignes.

**166**. — Nous ne nous attachons pour définir ces deux régimes qu'à l'élément qui nous paraît déterminant, c'est-à-dire à la perception de l'excédent du revenu. C'est ce qui les distingue en effet de tous les autres. Mais il est clair qu'entre eux ils se séparent par des différences assez nombreuses. Le système de la régie suppose notamment que c'est l'Etat ou, d'une façon plus générale, celui dont l'affaire est gérée qui supporte tous les frais d'exploitation et joue le rôle de financier. Dans l'affermage, au contraire, ces frais peuvent être partagés, soit conformément aux règles tracées par le Code civil pour la répartition des frais d'entretien et des frais de réparation, qu'il s'agisse de grosses ou de minimes réparations, soit de toute autre façon.

**167**. — Tous ces points sont, en général, réglés par des actes connus sous le nom de *conventions* qui ne se confondent pas eux-mêmes avec la déclaration d'utilité publique ou l'acte de concession, mais que ces derniers, en définitive, finissent par s'assimiler.

**168**. — Si la concession est faite à une personnalité qui ne détenait encore aucune parcelle de chemin, la convention peut être antérieure ou concomitante à la déclaration d'utilité publique ou à l'acte de concession. Le plus souvent cependant elle se place entre les formalités préliminaires de la déclaration et cette déclaration elle-même (Aucoc, *Conférences*, t. 3, n. 1288). Dans le cas contraire, des conventions ayant pu avoir pour objet

des concessions éventuelles, la déclaration d'utilité publique et la concession qui l'accompagnent peuvent n'apparaître que comme la ratification d'un engagement antérieurement pris.

**169.** — Les deux régimes auxquels nous venons de faire allusion ne sont en réalité que des régimes exceptionnels en France. Ce qui a été concédé à la plupart des concessionnaires, c'est le droit d'exploiter pour leur compte le réseau qu'ils avaient construit, ou qui leur était délivré en état d'exploitation. C'est à ces derniers contrats que paraît plutôt réservé, dans un sens restreint, le terme de « concession. »

**170.** — Les conventions qui ont accompagné ces concessions ont donc eu un caractère un peu différent des précédentes. Elles ont eu principalement pour objet de régler les rapports du constructeur et de l'exploitant. — Aucoc, t. 3, n. 1286.

**171.** — Cependant comme l'État s'est souvent intéressé à l'établissement de la voie autrement qu'en construisant, elles ont pu avoir également pour objet le remboursement des avances ou des subventions par lui consenties aux concessionnaires.

**172.** — Nous bornerons nos développements à l'étude des *concessions* proprement dites, abstraction faite des clauses essentiellement variables qui peuvent se rencontrer dans les *conventions;* nous commencerons par déterminer leurs différentes manières d'être et leurs caractères essentiels.

**173.** — On peut envisager les concessions à trois points de vue principaux : 1º au point de vue de leur objet; 2º au point de vue de leur durée; 3º au point de vue de la façon dont elles sont consenties.

2º *Objet de la concession.*

**174.** — Les premières concessions constituaient une véritable propriété entre les mains des concessionnaires. Le caractère public de l'entreprise ne se révélait guère que par le droit d'expropriation qui leur était délégué et qu'ils n'auraient pas pu exercer sans l'intervention de l'Etat.

**175.** — Il en résultait notamment que si le concessionnaire, pour une cause ou pour une autre, ne menait pas à bonne fin son entreprise, celle-ci ne faisait pas retour à l'Etat, mais que les propriétaires évincés par la pose de la voie rentraient en possession de leurs terrains.

**176.** — C'est le régime auquel se trouva soumise la première de toutes les concessions accordées en France, c'est-à-dire la concession de la ligne de la Loire au Rhône consentie par ordonnance du 26 févr. 1823. Il demeura en vigueur jusqu'en 1833, époque à laquelle il semble avoir été mis en pratique pour la dernière fois à l'occasion de la ligne d'Alais à Beaucaire.

**177.** — Inutile de dire que de pareilles concessions avaient nécessairement un caractère de perpétuité.

**178.** — Une perception plus nette du rôle considérable que semblaient appelés à jouer les chemins de fer dans la vie politique et sociale du pays conduisit l'Etat à ne plus accorder, à partir de cette date, que des concessions précaires, à titre de location, ainsi que nous l'avons vu, de régie ou d'emphytéose (V. *infrà*, n. 182), le droit de rachat se trouvant contenu en substance dans tous les contrats qui doivent prendre fin à une date déterminée.

**179.** — Dans le système préconisé par le gouvernement, et consacré par la loi du 11 juin 1842, le premier monument législatif ayant un caractère de généralité en la matière, les compagnies ne devaient être que locataires ou fermières. « Ce n'est pas une concession que l'Etat accorde, pouvait même dire à ce propos, non sans quelque exagération, M. Teste, alors ministre des Travaux publics, mais simplement un bail qu'il consent et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public. » — Audiganne, *op. cit.*, p. 256; Dumay, *Concessions de chemins de fer*, p. 32.

**180.** — Ce système, toutefois, n'entra pour ainsi dire pas en pratique; il n'y eut guère qu'une ligne qui fît l'objet d'un véritable bail, la ligne de Nîmes à Montpellier concédée par une loi du 12 juill. 1844.

**181.** — Toutes les autres lignes, au contraire, firent l'objet d'une concession véritable au sens restreint du mot, grâce à la faculté laissée au gouvernement par l'art. 2 de la loi précitée du 11 juin 1842 : « Néanmoins, ces lignes pourront être concédées en tout ou en partie à l'industrie privée en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées. »

**182.** — Que comprennent ces concessions? Quelles sortes d'actes constituent-elles au point de vue juridique? On a souvent cherché à identifier les plus prolongées en les caractérisant d'emphytéoses. L'assimilation est contestable. L'emphytéose est un contrat mélangé d'éléments réels et personnels, qui confère au teneur des droits étendus, le droit de démembrement, d'engagement, peut-être même d'hypothèque. Lorsque nous aurons déterminé le caractère essentiellement public des chemins de fer, nous aurons à nous demander s'il est conciliable avec ces différentes prérogatives.

**183.** — Sans se laisser guider par l'analogie apparente qui existe entre le terme ordinaire des tenures emphytéotiques et celui des concessions de chemin de fer (99 ans), ce qui paraît donc le plus exact de dire, c'est que ces concessions constituent des contrats *sui generis* qui comprennent *essentiellement* le droit de s'adresser au public, de lui réclamer un certain péage (Aucoc, *Conférences*, t. 3, n. 1286), et *naturellement* celui de transformer et de modifier, dans des proportions indiquées par le cahier des charges, le domaine public dont l'utilité seule est déléguée.

3º *Durée de la concession.*

**184.** — La durée des concessions a varié avec les régimes politiques qui se sont succédé et les besoins du moment. D'abord très-courtes pour permettre à l'Etat d'exercer une influence plus grande sur les compagnies, notamment au point de vue des modifications de tarifs, elles se sont peu à peu prolongées en compensation des sacrifices plus lourds qu'on demandait à ces compagnies dans l'établissement du réseau, et pour leur permettre de se récupérer des dépenses faites.

**185.** — La durée normale des concessions à laquelle on paraît s'être arrêté est de quatre-vingt-dix-neuf ans. — Sur les avantages et les inconvénients de cette fixation, V. notamment Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 59.

**186.** — Comme point de départ de ces délais on a pris tantôt la date de l'acte législatif ou administratif homologuant la concession ou approuvant les résultats de l'adjudication; tantôt celle qui était déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux. Parfois on s'est contenté d'indiquer purement et simplement l'année à laquelle finirait la concession.

**187.** — Sans entrer dans de plus amples développements sur ce point, et sans faire connaître les différentes dates auxquelles ont été successivement accordés des délais de prorogation pour les concessions primitivement effectuées au profit des grandes compagnies, nous nous contenterons d'indiquer les dates auxquelles les principales d'entre elles doivent prendre fin : Nord, 31 déc. 1950; Est, 26 nov. 1954; Ouest, 31 déc. 1958; Orléans, même date; Paris-Lyon-Méditerranée, même date; Midi, 31 déc. 1960.

4º *Formes des concessions.*

**188.** — I. *Notions générales.* — Les concessions de chemins de fer peuvent se faire de deux façons différentes : par voie de concession directe, ou par voie d'adjudication. Chacun de ces modes a ses avantages et ses inconvénients, et l'on conçoit qu'on ait eu recours successivement soit à l'un soit à l'autre.

**189.** — En général, cependant, celui qui l'a emporté chez nous, c'est le système de la concession directe. A l'exception des concessions qui eurent lieu pendant les années 1844, 1845 et 1851, on peut dire, en effet, que presque toutes celles qui furent consenties de 1838 à 1861 l'ont été par ce procédé, et que ce n'est guère qu'à partir de cette époque, à la suite d'un avis du Conseil d'Etat du 26 août 1861, que quelques concessions relativement peu importantes furent soumises au régime de l'adjudication. — Sur les concessions faites par voie d'adjudication, V. d'ailleurs pour plus de précision, Aucoc, *op. cit.*, n. 1287; Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 1.

**190.** — On peut en donner cette raison que les travaux de chemins de fer impliquant des dépenses considérables, la concession suppose toujours la formation préalable de sociétés anonymes qui réunissent les principaux capitalistes du pays. — V. le rapport de M. Joubert à la Chambre des députés, *Moniteur universel* du 17 juin 1837.

**191.** — Aujourd'hui que les grandes compagnies ont groupé entre leurs mains la presque totalité des chemins de fer français, on ne concevrait guère de concessions de lignes nouvelles qui ne pût rentrer à titre accessoire ou complémentaire dans leur ré-

seau : ce qui équivaut à dire que le retour à un système de concession directe paraît s'imposer d'une façon presque absolue.

**192.** — II. *De l'adjudication.* — A. *Différentes sortes d'adjudication.* — L'adjudication peut avoir lieu au rabais ou sur une surenchère.

**193.** — Lorsque l'adjudication a lieu au rabais, le rabais peut porter sur le montant de la subvention ou sur la durée de la concession. C'est suivant ce dernier mode qu'ont été effectuées les adjudications consenties durant la période de 1836 à 1845, période pendant laquelle, il est vrai, l'intervention de l'Etat ne s'est point manifestée par des subsides pécuniaires, mais sous forme d'exécution partielle de travaux.

**194.** — La plupart ont eu lieu suivant le second système, c'est-à-dire avec un rabais portant sur la subvention.

**195.** — On concevrait également des rabais portant sur les tarifs ou sur la garantie d'intérêt, mais on n'en connaît pas d'exemples en France. M. Picard en donne les raisons suivantes : « En France, dit-il, on a toujours écarté le rabais sur les tarifs comme susceptible de compromettre le sort des compagnies et, par suite, celui des chemins de fer; il convient, d'ailleurs, d'observer que les concessionnaires sont presque toujours conduits à appliquer, en fait, des taxes inférieures aux maxima prévus par le cahier des charges, et que, dès lors, les offres de rabais, lors de l'adjudication, seraient plus fictives que réelles. Il n'existe pas non plus d'exemples de rabais sur la garantie d'intérêt. Du reste, toutes les concessions dotées d'une garantie ont été faites de gré à gré, sauf une exception en 1851. Ajoutons que l'ouverture d'un concours sur le taux de la garantie pourrait, en provoquant des réductions excessives, ébranler le crédit de la compagnie, lui créer des embarras pour ses emprunts, et nuire au succès définitif de l'entreprise ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 83. — V. cependant, Dumay, *op. cit.*, p. 58, relativement aux rabais sur les tarifs.

**196.** — On ne cite qu'un exemple d'adjudication sur surenchère, c'est celui de l'affermage des chemins de fer de Montpellier à Nîmes où la surenchère a porté sur le prix de la redevance annuelle à payer par le fermier.

**197.** — B. *Du cahier des charges.* — L'adjudication suppose la rédaction préalable d'un cahier des charges déterminant les droits et devoirs des concessionnaires. Régulièrement, ce cahier des charges devrait émaner du pouvoir investi du droit d'accorder la concession. En fait, jusqu'en 1851, le cahier des charges fut toujours soumis aux Chambres avant qu'il fût procédé à l'adjudication : sous l'Empire, cette adjudication fut toujours ordonnée par un simple décret auquel était joint le cahier des charges préparé par les soins de l'administration centrale; depuis 1870, la seule adjudication qui ait eu lieu l'a été en vertu d'une loi à laquelle a été annexé le cahier des charges.

**198.** — Le cahier des charges, ainsi que le fait remarquer M. Picard, a pour objet principal de déterminer « les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation qui ne sont pas déjà édictées par les actes organiques; la durée de la concession, les clauses de rachat et de déchéance; les maxima et les conditions d'application des taxes pour les voyageurs et les marchandises; les immunités accordées à certains services publics; les droits de l'Etat pour l'exécution des nouvelles voies de communication; les rapports entre les compagnies et les concessionnaires d'embranchement, etc. » —. Picard, *op. cit.;* Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1286.

**199.** — Arrêté, ainsi que nous venons de le voir, par l'administration centrale, il est accepté explicitement ou implicitement par la compagnie par le fait de l'adjudication, ou en cas de concession directe par le fait de la signature de la convention.

**200.** — Il n'y a pas, pour les chemins de fer d'intérêt général, de cahier des charges-type (officiel) analogue à celui que nous rencontrerons dans les chemins de fer d'intérêt local. Mais, en fait, la plupart des compagnies sont régies par les mêmes règles, véritables clauses de style se retrouvant dans presque toutes les concessions. On n'a modifié, dans les plus récents cahiers des charges, que les articles dont l'expérience avait démontré les vices. Les principales dates à retenir pour la rédaction des cahiers des charges sont celles des années 1857, 1859, 1869, 1875 et 1883.

**201.** — Les cahiers des charges ne devraient comprendre, en principe, que l'énoncé des droits et des obligations réciproques des parties. On y a introduit malheureusement des clauses qui sont tout à fait inutiles en ce qu'elles ne sont que l'expression d'un principe de droit commun ou la répétition d'une prescription contenue dans un texte général. Cette pratique est souvent la cause de confusions regrettables sur la sanction des dispositions dont s'agit.

**202.** — Les cahiers des charges ne sont pas nécessairement immuables bien qu'on ait dit qu'ils participent de la nature de la loi qu'ils accompagnent. Principalement faits pour régler les rapports des deux parties, on comprend qu'ils puissent être, à leur gré réciproque, l'objet de modifications. La plupart de ces modifications sont introduites à la suite de concessions nouvelles, et comme conditions de ces concessions, par l'administration toujours soucieuse d'introduire les réformes qui lui paraissent conformes aux intérêts publics.

**203.** — En principe, il ne peut y avoir de dérogation au cahier des charges d'une compagnie que par l'effet d'un autre cahier des charges ou d'un acte analogue relatif à cette même compagnie. Par exception toutefois, ces dérogations peuvent être contenues dans des actes relatifs à d'autres compagnies. C'est ainsi notamment que des conventions passées avec les grandes compagnies postérieurement à la concession du chemin de fer de ceinture ont pu introduire des modifications au régime de ce chemin de fer. — Cons. d'Et., 6 janv. 1865, Chemin de fer de ceinture, [Leb. chr., 1865, p. 11]

**204.** — Il peut arriver aussi qu'une compagnie assujettisse par un même acte tout un réseau à un cahier des charges qui n'avait pas été fait pour lui au moment de la concession primitive. Les exemples les plus notables de ces modifications se rencontrent dans les conventions de 1883 qui ont soumis la plupart des réseaux nouvellement concédés aux obligations contenues dans les cahiers des charges préexistants.

**205.** — Nous ferons connaître (V. *infrà*, n. 5693 et s.) quelques-unes des interprétations données à l'occasion de conflits soulevés par l'application successive de deux ou plusieurs cahiers des charges.

**206.** — Quelle est l'autorité des clauses renfermées dans un cahier des charges? A cet égard on est loin d'être d'accord en pratique, ou plutôt on paraît s'être laissé aller à des confusions regrettables. Les uns s'attachant à cette considération que le cahier des charges est pour ainsi dire l'élément indispensable d'une loi de concession ont pensé le faire participer en tous points du caractère législatif. D'autres faisant prédominer cette idée que le cahier des charges n'a pour objet que de régler les droits et les devoirs respectifs des deux parties, ne lui ont reconnu d'autre autorité que celle d'un acte contractuel. A d'autres points de vue, c'est le caractère administratif des parties intéressées qui a paru l'emporter. A certains égards enfin, on s'est laissé guider par cette considération que certaines clauses du cahier des charges ne reproduisaient que des dispositions pénales contenues dans des lois répressives pour décider qu'elles devaient être revêtues, elles aussi, de la même force coercitive. La vérité est qu'on ne saurait poser aucun principe absolu à cet égard, et que, suivant qu'on l'examine sous un jour ou sous un autre, le cahier des charges peut apparaître comme un instrument législatif, comme un acte civil, ou comme un acte administratif. — V. à cet égard Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 108; Aucoc, *op. cit.*, t. 3, p. 483; Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 89; Dumay, *op. cit.*, p. 62.

**207.** — Ainsi, s'agit-il de se demander quelle sera l'autorité compétente pour introduire des modifications au cahier des charges, l'acte se présentera simultanément sous l'aspect d'un acte civil ou administratif et d'un acte législatif, puisqu'aucune de ces modifications ne serait valable si elle n'était admise tout à la fois par chacune des parties et de plus sanctionnée par le pouvoir législatif, dans le cas où c'est le Parlement qui a été investi du droit de faire la concession.

**208.** — Jugé, implicitement, en ce sens, qu'on peut introduire des modifications au cahier des charges d'une compagnie pourvu que l'autorité supérieure soit intervenue pour les sanctionner. — Cons. d'Et., 26 mai 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 386]

**209.** — Jugé, également, que les dispositions des cahiers des charges et les arrêtés ministériels déterminant les conditions de transport sur les chemins de fer, ont force de loi pour tous les intéressés, et qu'il ne peut y être dérogé par une convention particulière expresse ou tacite. — Cass., 6 août 1879, Marot, [S. 80.1.130, et tous les arrêts cités *infrà*, n. 2652 et s.]; — 31 déc. 1879, Bournet, [S. 80.1.315, P. 80.748, D. 80.1.176] — V. aussi l'espèce citée *infra*, n. 213.

**210.** — S'agit-il de déterminer quelles sont les personnes qui ont droit de se prévaloir des clauses du cahier des charges? On devra, suivant les cas et les espèces, reconnaître à cet acte tantôt la force législative, tantôt l'autorité d'un simple contrat. C'est l'élément contractuel qui l'emportera si c'est par l'une des parties en cause nommément ou implicitement désignée que la force obligatoire de l'instrument est invoquée. C'est, au contraire, l'élément législatif qui dominera si c'est un étranger au contrat qui s'en prévaut.

**211.** — Il est admis, en effet, d'une façon générale par la jurisprudence que ce ne sont pas seulement les parties contractantes, mais encore les tiers qui peuvent invoquer les clauses du cahier des charges, lorsque ces clauses ont un caractère général.

**212.** — On peut signaler en faveur de la première doctrine les arrêts qui ont décidé que lorsqu'une compagnie concessionnaire (dans l'espèce, concessionnaire de chemin de fer) est tenue envers l'Etat, d'après son cahier de charges, d'exécuter des travaux d'endiguement le long des rives d'un cours d'eau, et que ces travaux sont de nature à protéger la propriété d'un particulier, celui-ci n'est pas recevable à se plaindre par la voie contentieuse de l'inexécution des travaux parce que l'obligation résulte d'un contrat dans lequel il n'a pas été partie. — Cons. d'Et., 21 juill. 1869, Roquefort, [Leb. chr., p. 709]

**213.** — ... Que la compagnie concessionnaire qui a exécuté une décision ministérielle établissant un tarif particulier différent du tarif contenu au cahier des charges est recevable à se pourvoir devant le conseil de préfecture pour faire décider que ce tarif est contraire au cahier des charges, et, par suite, non obligatoire. — Cons. d'Et., 5 mars 1880, Chemins de fer du Midi, [S. 81.3.63, P. adm. chr., D. 80.3.110]

**214.** — Il est incontestable que dans ces décisions et dans toutes celles qui participent de la même nature, le cahier des charges n'est considéré que comme la source d'une obligation privée. C'est encore dans le même sens qu'on a pu décider que les juges du fait qui pour exclure le matériel roulant et le mobilier des choses à remettre par une compagnie à l'Etat en exécution des clauses du cahier des charges en ont interprété les clauses n'ont pu les envisager que comme la source d'un engagement contractuel, bien que ce cahier fût annexé à une loi. — Cass. belg., 28 juin 1883, Chemin de fer de Lierre à Turnhout, [S. 83.4.33, P. 83.2.52]

**215.** — C'est dans le sens de la dernière opinion, au contraire, qu'il a été jugé que l'action civile résultant d'un traité de faveur contraire à l'art. 45, L. 15 juill. 1845, appartient à tous ceux qui en éprouvent préjudice, étrangers comme français. — Cass., 20 juill. 1869, Robinson, [S. 69.1.382, P. 69.940]

**216.** — ... Qu'une compagnie de chemin de fer est tenue à l'observation de son cahier des charges vis-à-vis de tous ceux qui usent de la voie ferrée, quelle que soit leur nationalité; et que dès lors, un étranger est recevable à demander contre elle, devant les tribunaux de France, la réparation du préjudice qu'elle lui a causé par un quasi-délit commis sur le territoire français. — Paris, 17 janv. 1863, Lamarche et autres, [P. 63.22]

**217.** — Et nous pensons même dans l'hypothèse visée par l'arrêt que pour que la partie lésée par le fait de la compagnie de chemin de fer puisse demander la réparation du préjudice causé, il n'est pas nécessaire que cette partie fasse usage de la voie, bien que l'affirmative semble résulter du second considérant de l'arrêt; puisque l'obligation de réparer le préjudice causé à des tiers résultant du fait dommageable lui-même est nécessairement indépendante de toute autre circonstance.

**218.** — Nous retrouverons les mêmes principes affirmés d'une façon plus rigoureuse encore à propos des tarifs. Nous nous contenterons pour le moment de signaler un arrêt de principe, d'où il résulte que ces tarifs, lorsqu'ils sont dûment homologués et publiés ont force de loi pour ou contre les compagnies et sont réputés connus de tous ceux qui traiteront avec elles. — Cass., 5 nov. 1890, Lévy, [S. 91.1.227, P. 91.1.540] — V. encore *suprà*, n. 209, et *infrà*, n. 2652 et s.

**219.** — Il n'est pas douteux qu'en pareil cas l'acte a surtout le caractère législatif. Nous n'ignorons pas qu'on a souvent cherché à expliquer l'autorité qui lui est conférée *ergà omnes* par l'idée d'une stipulation pour autrui (art. 1121, V. notamment Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 110; Dumay, *op. cit.*, p. 63). Mais cette explication ne nous satisfait qu'à moitié, car la stipulation que suppose l'art. 1121 est une stipulation déterminée en faveur d'une personne certaine et qui a généralement connaissance de l'avantage qui lui est conféré, tandis qu'il s'agit ici d'une pollicitation pour laquelle il n'est besoin d'aucune *acceptation*, qui s'adresse à des personnes dont l'existence est tout à fait incertaine, qui ne sont même peut-être pas conçues au moment où elle intervient, et qui est cependant réputée portée à leur connaissance comme le serait une loi.

**220.** — Les règlements qui peuvent [illegible] des charges participent de sa nature; c'est donc à l'aide des mêmes distinctions qu'on peut trancher la question de savoir qui pourra s'en prévaloir et dans quels cas ils seront légitimement rendus (V. *suprà*, n. 209 et 213). Encore faut-il, dans l'un et l'autre cas, qu'on justifie d'un intérêt ou d'un droit. Jugé, en ce sens, qu'une compagnie de chemins de fer ayant été autorisée par des décisions ministérielles à établir une gare de marchandises à peu de distance d'une station, et le ministre ayant en même temps imposé à la compagnie l'obligation de construire dans les meilleures conditions de viabilité un chemin longeant la voie ferrée et destiné à servir de communication entre les deux gares, une commune n'est pas recevable à se plaindre, devant la juridiction contentieuse, de ce que ledit chemin n'a pas été établi par la compagnie dans les conditions prescrites et à demander que la compagnie soit condamnée à donner au chemin plus de largeur et à le mettre en état de viabilité; alors surtout que le chemin n'étant pas destiné à remplacer un chemin vicinal supprimé, il n'a été exigé que dans l'intérêt général de la circulation entre les deux gares, et que c'est seulement vis-à-vis de l'administration que la compagnie a pris un engagement; que, de plus, les terrains ayant été acquis par la compagnie suivant les règles posées par la loi du 3 mai 1841 ont été englobés dans les emprises de la voie ferrée et font partie du domaine public. — Cons. d'Et., 4 août 1876, Cie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [D. 77.3.5, Leb. chr., p. 776] — V. Cons. d'Et., 12 juillet 1871, Thomas, [Leb. chr., p. 90]; — 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr.] et les conclusions de M. de Belbœuf.

**221.** — Mais ce ne sont pas les seuls points de vue auxquels on puisse se placer pour considérer le cahier des charges. Quelle sera la sanction de l'inobservation des clauses qu'il renferme, même *inter partes?* Sera-ce seulement la déchéance avec ou sans dommages-intérêts, ou bien la partie contrevenante n'encourra-t-elle pas encore une peine? Ici encore nous croyons qu'il est impossible de se prononcer d'une façon absolue. La violation de toute loi n'entraîne pas une peine; il n'y a que les lois répressives qui aboutissent à ce résultat. D'autre part, il faut se garder d'assimiler à une peine le forfait ou la clause pénale stipulés par les contractants. Ceci posé nous distinguerons et nous dirons : si la clause du cahier des charges qu'on invoque n'est que la reproduction de la disposition répressive contenue dans une loi, un décret, etc., ce sera moins la contravention au contrat que la contravention à la loi qui sera réprimée.

**222.** — Il en sera ainsi notamment des dérogations aux dispositions de l'ordonnance du 15 nov. 1846 reproduites dans le cahier des charges. Elles trouveront leur sanction dans l'art. 21 de la loi du 15 juill. 1845 ainsi conçu : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances sera punie d'une amende de seize à trois cents francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra selon les circonstances prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois. »

**223.** — Il en sera de même des contraventions aux dispositions relatives à la voirie prévues par les art. 12 et 15, L. 15 juill. 1845, et frappant d'une façon générale d'une amende de trois cents à trois mille francs les contraventions « aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses en ce qui concerne le service de la navigation, des routes royales, départementales ou vicinales, ou le libre écoulement des eaux. »

**224.** — C'est en ce sens que paraît avoir été rendu, bien qu'il y ait une certaine indécision dans la jurisprudence, l'arrêt qui a décidé que les cahiers des charges et tarifs généraux des compagnies, régulièrement approuvés, ont force légale, et que l'exécution des obligations réciproques qu'ils créent entre la compagnie et ceux qui traitent avec elle, est garantie par la sanction pénale de l'art. 21, L. 15 juill. 1845, à laquelle se réfère l'art. 79, Ord. 15 nov. 1846. — Cass., 16 déc. 1882, Biscobi, [S. 83.1.433,

P. 83.1.1077], et sur renvoi, Poitiers, 26 janv. 1883, Biscobi, S. 84.2.8, P. 84.1.91, D. 83.2.96]

**225.** — Si la clause du cahier des charges qu'on prétend violée ne se réfère à aucune disposition de cette nature, il ne pourra être question que d'une sanction civile. — Picard, *loc. cit.*; Dumay, *op. cit.*, n. 65.

**226.** — M. Lamé-Fleury a soutenu, il est vrai, qu'on devait, pour les dispositions d'ordre réglementaire au moins, reconnaître au cahier des charges le caractère d'un règlement de police, légalement édicté dans l'intérêt général, et dont la violation était de nature, par suite, à entraîner l'application des art. 471, § 15, et 474, C. pén. — Lamé-Fleury, p. 89.

**227.** — Mais cette opinion, généralement repoussée par les auteurs, ne paraît pas avoir trouvé plus de crédit dans la jurisprudence, et avec raison, selon nous, car les règlements visés par ces deux dispositions sont avant tout des mesures prises par une autorité à laquelle la loi a concédé spécialement ce droit dans l'intérêt de tous, et sans aucun caractère contractuel. Le cahier des charges, au contraire, est avant tout un contrat. Or le seul fait d'annexer à un jugement un acte privé n'a pas pour effet de lui imprimer la même force obligatoire qu'à la décision de justice à laquelle il reste joint. On ne voit pas pourquoi il en serait autrement du fait de l'annexer à une loi ou à un décret.

**228.** — Nous avons dit que la jurisprudence était en ce sens. C'est ainsi qu'il a été décidé qu'un cahier des charges n'étant pas autre chose qu'un contrat, la violation des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas de nature à être réprimée par des condamnations pénales; qu'il n'en pourrait être ainsi que si la loi l'ordonnait expressément; spécialement que la loi du 15 juill. 1840, portant concession de la ligne de Rouen, loin de contenir aucune disposition de ce genre, s'était bornée à ordonner l'exécution du cahier des charges consenti par les concessionnaires, etc. — Cass., 10 mai 1844, Chemin de fer de Rouen, [S. 44.1.458, P. 44.2.98]

**229.** — ... Que le cahier des charges imposé à une compagnie de chemin de fer, loin d'être un règlement d'administration publique, n'est autre chose qu'un contrat intervenu entre l'Etat et la compagnie, et que la violation des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas dès lors de nature à être réprimée par des condamnations pénales, à moins que, par une disposition expresse, la loi n'en ait autrement disposé. — Cass., 2 mai 1873, Bisetzki, [S. 73.1.342, P. 73.826]

**230.** — ... Que si l'autorité administrative a le droit d'imposer aux concessionnaires de chemin de fer telles conditions qu'elle juge utiles aux voyageurs, et si, en cas d'infraction, elle a le pouvoir, soit de retirer les concessions, soit de prendre telle mesure administrative qu'elle juge convenable, les tribunaux de répression sont sans pouvoir pour prononcer des peines à ces infractions, lorsqu'elles ne sont pas prévues par la loi pénale. — Orléans, 7 juill. 1847, Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, [S. 47.2.450, P. 47.2.381, D. 47.2.152]

**231.** — ... Que la fraude que commet un voyageur, en se servant d'un billet qui ne lui appartient pas, pour faire admettre en franchise un excédent de bagages ne constituant pas une infraction aux règlements sur la police des chemins de fer, mais n'étant qu'une violation du contrat, ne tombe sous l'application d'aucune loi pénale. — Trib. corr. Mulhouse, 20 août 1864, Grumbach, [D. 64.3.913]

**232.** — Il resterait, pour être complet sur la question, un dernier point à examiner. A quelle juridiction appartient-il de statuer sur l'interprétation ou sur l'application du cahier des charges? On conçoit que la solution ait pu paraître ici plus délicate, car c'est vraiment à ce point de vue que l'incorporation d'un document quelconque à un acte administratif ou législatif paraît appelé à produire le plus d'effet. Sans chercher à résoudre dans ses détails ce problème qui sera examiné *infrà*, n. 5693 et s., nous nous bornerons à indiquer ici les grandes lignes de la controverse.

**233.** — Aux termes de la loi du 28 pluv. an VIII, les tribunaux administratifs sont seuls compétents pour statuer sur les difficultés qui s'élèvent entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration, concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés. Quel que soit le caractère qu'on reconnaisse au cahier des charges, acte administratif ou législatif, il est clair qu'en vertu de ce texte explicite, toutes les fois que le débat sera limité entre le concessionnaire, qui n'est qu'un entrepreneur investi de droits plus étendus, et l'administration, et qu'il ne portera que sur le sens ou l'exécution des clauses qu'il renferme, il ne pourra pas être question de la compétence des tribunaux judiciaires. — V. l'espèce citée *suprà*, n. 208.

**234.** — On ne pourra donc mettre en avant cette compétence qu'autant qu'il s'agira de l'exécution, pour ou contre la compagnie envisagée comme investie d'un monopole, de l'un de ces droits que le cahier des charges, comme pourrait le faire une loi, crée ou reconnaît au profit de la généralité des citoyens.

**235.** — Mais dans cette limite même, si l'interprétation du contrat passé entre cette compagnie et l'administration vient à surgir, la compétence doit revenir aux tribunaux administratifs, sans que les tribunaux de droit commun puissent se prévaloir du caractère purement accessoire de cette interprétation.

**236.** — Il en sera encore de même si la compagnie, cessant d'être envisagée comme le dispensateur nécessaire d'un service dont chacun, de droit naturel, aurait dû pouvoir user librement, ne l'est que comme représentant de l'administration, et en son lieu et place, par des faits dont la connaissance est encore exceptionnellement réservée aux conseils de préfecture.

**237.** — Le cahier des charges constituant la charte des obligations réciproques de la compagnie concessionnaire et de l'administration, on peut dire qu'en principe en dehors des charges qu'il contient, la compagnie ne devrait être tenue d'en supporter aucune autre.

**238.** — C'est en ce sens qu'on a pu décider que l'interdiction d'entreprendre ou d'organiser des services de transport faite à la compagnie du chemin de fer d'Orléans par la loi spéciale du 7 juill. 1838, n'ayant pas été reproduite dans la loi du 26 juill. 1844, spéciale à celle du chemin de fer du Nord, les services entrepris ou organisés par cette dernière compagnie ne peuvent motiver contre elle de demande en dommages-intérêts qu'autant qu'il en résulterait une infraction au cahier des charges. — Paris, 18 févr. 1856, Contet-Muiron, [S. 57.2.421, P. 57.239]

**239.** — ... Qu'une compagnie ne saurait être assujettie par le seul fait de sa pénétration dans les villes au paiement des frais nécessités par l'établissement d'un nouveau bureau d'octroi. — Cons. d'Et., 17 juill. 1843, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 44.2.41, P. 43.369, D. 43.2.81]

**240.** — ... Que les compagnies de chemins de fer auxquelles l'autorité supérieure a imposé l'obligation d'exécuter en dehors de leur périmètre, dans l'intérêt des communes ou des particuliers, des ouvrages destinés à rétablir des voies de communications déplacées par suite de l'établissement du chemin de fer, ne sont point obligées à l'entretien permanent et aux réparations de ces ouvrages, à moins que cette obligation ne leur ait été formellement imposée. — Paris, 12 nov. 1853, Cie du chemin de fer d'Orléans, [S. 54.2.40, P. 54.2.518, D. 58.2.155]

**241.** — ... Qu'on ne peut mettre à la charge de la compagnie, comme acquisition de terrains et constructions, que ce qui est prévu par le cahier des charges. — Cons. d'Et., 20 sept. 1855, Chemin de fer de Dieppe à Fécamp, [Leb. chr., p. 773]

**242.** — ... Qu'on peut considérer comme de nature à nuire à un concessionnaire (privilège de pont à péage) l'établissement d'un viaduc de chemin de fer dans le périmètre fixé; mais que lorsque le cahier des charges de la compagnie de chemins de fer n'a pas mis à la charge de la compagnie concessionnaire les conséquences de l'inexécution de l'engagement pris par l'Etat envers le concessionnaire, que ce cahier des charges porte seulement la clause d'après laquelle « les indemnités pour tous dommages quelconques résultant des travaux doivent être payés par les compagnies », l'indemnité est à la charge de l'Etat et non de la compagnie; que cette clause ne s'applique qu'aux dommages directs et matériels de l'exécution des travaux. — Cons. d'Et., 16 juill. 1857, Pont de Rognonas, [Leb. chr., p. 551] — V. encore à cet égard, *infrà*, n. 6056 et s.

**243.** — ... Que les compagnies de chemins de fer ont le droit de modifier le service des transports et même de supprimer un train, lorsqu'elles n'ont pas contracté l'obligation de le maintenir à heure fixe et pendant un temps déterminé. — Paris, 7 avr. 1853, Schramm, [P. 53.2.584, D. 55.2.24]

**244.** — ... Qu'un service auquel son cahier des charges ne l'assujettit point, établi par une compagnie de chemins de fer pour le transport, depuis le domicile des expéditeurs jusqu'à la gare, des marchandises qui doivent être expédiées par la voie de fer, n'a pas le caractère obligatoire des mesures d'intérêt général : que ce service, purement facultatif, rentre dans la catégorie des entreprises ordinaires de transport, et est régi par

les règles du droit commun. — Metz, 9 mars 1865, Poussin, [D. 65.2.83]

**245.** — Cependant, il y a des obligations qui dérivent de la destination même des chemins de fer et qui doivent être à la charge de la compagnie sans qu'il y ait besoin d'explications à cet égard. Jugé, en ce sens, que les concessionnaires de chemins de fer doivent supporter les dépenses qu'entraine l'exécution des mesures nécessaires à la police, à la sûreté, à l'usage et à la conservation de ces chemins; par suite, qu'ils sont tenus du traitement et des frais de bureau des commissaires de police qui y sont attachés; et que les taxes imposées aux concessionnaires pour cet objet doivent être recouvrées comme en matiè e de contributions publiques. — Cons. d'Et., 3 sept. 1844, Cie du chemin de fer du Gard, [S. 45.2.122, P. adm. chr., D. 45.3.72]

**246.** — ... Qu'il en est ainsi alors même que la loi qui règle la concession ne s'en explique pas formellement comme le faisaient certaines conventions antérieures. — Même arrêt.

**247.** — ... Que c'est, en effet, dans leur intérêt, que ces commissaires sont institués. — Même arrêt.

**248.** — A plus forte raison, a-t-on pu décider que l'obligation imposée aux compagnies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite), par leurs cahiers des charges, de supporter les dépenses qu'entraine l'exécution des mesures nécessaires à la police, à la sûreté, à l'usage et à la conservation des chemins dont elles sont concessionnaires, comprend celle de supporter également les frais de traitement des commissaires de police préposés par l'Etat à la surveillance desdits chemins, ainsi que ceux de leurs agents; et qu'il n'est pas nécessaire que les dépenses de cette nature soient déterminées par un règlement d'administration publique. — Cons. d'Et., 17 mai 1850, Cies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite), [Leb. chr., p. 453]

**249.** — On pourrait être tenté aussi de déduire des principes que nous avons posés, qu'après la rédaction du cahier des charges, l'autorité publique est impuissante à imposer à une compagnie des obligations qui ne s'y trouvent pas visées. Cette déduction cependant serait trop absolue. Elle n'est exacte, en réalité, que pour les obligations qui n'intéressent pas le bon ordre, la police, etc.

**250.** — Nous trouverons de nombreuses applications de ces principes en ce qui concerne la *construction* et l'*exploitation* des chemins de fer. On pourra remarquer à cet égard par la comparaison faite entre les différents articles des cahiers des charges et ceux de l'ordonnance du 15 nov. 1846 que les pouvoirs de l'administration sont beaucoup plus larges en ce qui concerne cette seconde partie que la première. — Picard, t. 2, p. 603.

**251.** — On comprend d'ailleurs que, dans le silence du cahier des charges sur des points essentiels, il puisse y avoir lieu pour l'administration de prendre des mesures au moins provisoires, bien qu'elles ne touchent pas directement la sécurité, le bon ordre, etc. Aussi a-t-on pu décider que lorsque ni le cahier des charges, ni la loi de concession d'un chemin de fer, n'ont fixé de tarif pour le transport des voyageurs, la compagnie concessionnaire ne peut opérer aucun transport, sans faire préalablement déterminer un tarif par l'autorité compétente. — Et que cette fixation d'un tarif peut être provisoirement faite par le ministre des Travaux publics. — Cons. d'Et., 10 janv. 1845, Cie du chemin de fer d'Alais à Beaucaire, [S. 45.2.311, P. adm. chr., D. 45.1.101]

**252.** — Le conseil de préfecture avait décidé qu'il suffisait qu'une ligne fût ouverte pour que tous les genres de transport y fussent autorisés, et dans l'espèce le transport des voyageurs aussi bien que le transport des houilles seul prévu au cahier des charges.

**253.** — Et le même principe a conduit également à juger que, dans le silence du cahier des charges d'un chemin de fer, un arrêté préfectoral, en imposant à une compagnie l'obligation de laisser charger et décharger certaines marchandises telles que des houilles dans les lieux de chargement ou de déchargement, avait pu mettre cette opération à la charge du propriétaire des houilles. — Cass., 1er déc. 1847, de Rochetaillé, [S. 48.1.235, P. 48.1.461, D. 48.1.28]

**254.** — En dehors de toute clause des cahiers des charges et de tout règlement qui en tienne lieu, c'est aux tribunaux de l'ordre administratif ou judiciaire qu'appartient, suivant les cas, le soin de déterminer quels sont les droits et obligations réciproques des parties.

**255.** — Mais les tribunaux eux-mêmes ne peuvent se substituer aux autorités compétentes pour réglementer, à défaut de cahier des charges, les obligations des compagnies. Par suite, il y a excès de pouvoirs et disposition par voie réglementaire dans l'arrêt qui fait défense à une compagnie de chemin de fer de transporter à l'avenir des marchandises en dehors de la ligne et des stations du chemin de fer, sur les routes latérales et incidentes qui se trouvent en dehors du chemin de fer, et ce sous peine de dommages-intérêts (C. civ., art. 5). — Cass., 7 juill. 1852, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 52.1.713, P. 54.2.520, D. 52.1.204]

**256.** — C. *Formes des adjudications.* — Les formes des adjudications sont réglementées par des arrêtés ministériels. L'un d'eux semble avoir servi de type à tous les autres. C'est l'arrêté ministériel du 19 avr. 1862 dont nous analysons les principales dispositions. Il doit être formé, en vue de l'adjudication des chemins de fer, au ministère des Travaux publics, une commission recrutée parmi certains fonctionnaires ou représentants du haut commerce. La mise au concours a lieu sur un avis émané du ministère et qui fait connaître avec les conditions de l'adjudication la ligne dont il s'agit. Pour pouvoir concourir à l'adjudication, il faut, indépendamment de l'agrément du ministre, justifier qu'on possède les ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter vis-à-vis de l'Etat. Un quart du capital à réaliser doit être souscrit avant l'adjudication. Les pièces produites par les soumissionnaires sont présentées à l'examen de la commission susmentionnée; elles lui servent à formuler un avis d'admission ou de rejet, et c'est sur cet avis que le ministre statue définitivement. Chaque soumissionnaire est avisé tant de la décision qui le concerne que du jour de l'adjudication. Un dépôt de garantie, qui ne peut être moindre du trentième de la dépense totale à effectuer par la compagnie, est exigé de chacun d'eux et doit être déposé, au préalable, à la Caisse des dépôts et consignations. Ces dépôts sont restitués aux concurrents qui n'ont pas été agréés le lendemain du jour de la soumission. Les soumissions sont reçues par la commission, au jour indiqué, sous plis cachetés, de la main de chacun des soumissionnaires; si deux ou plusieurs soumissions contiennent le même rabais, on procède à un nouveau concours dans la même forme. M. Picard, après M. Aucoc, cite comme exemples du même genre deux autres arrêtés ministériels, l'un du 21 juill. 1874 pour l'adjudication des chemins de fer de Besançon à Morteau, et l'autre du 21 avr. 1879 pour celles de Lagny aux carrières de Neufmoutiers et de Mortcerf après déchéance. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1289 *ad notam.*

**257.** — Un certain nombre de ces règles sont empruntées à la loi du 15 juill. 1845 qui dispose notamment dans son art. 7 : Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication d'un chemin de fer, si préalablement il n'a été agréé par le ministre des Travaux publics, et s'il n'a déposé : 1° à la Caisse des dépôts et consignations la somme indiquée au cahier des charges; 2° au secrétariat général du ministère du Commerce, en double exemplaire, le projet des statuts de la compagnie; 3° au secrétariat du ministère des Travaux publics le registre à souche dont auront été détachés les titres délivrés aux souscripteurs, ou, pour les compagnies dont les souscriptions auront été ouvertes antérieurement à la présente loi, l'état appuyé des pièces justificatives constatant les engagements réciproques des fondateurs et des souscripteurs, les versements reçus et la répartition définitive du montant du capital social. A dater de la remise ci-dessus entre les mains du ministre des Travaux publics, toute stipulation par laquelle les fondateurs se seraient réservé la faculté de réduire le nombre des actions souscrites sera nulle et sans effet.

**258.** — Depuis cette époque, est intervenu le décret réglementaire du 18 nov. 1882, sur les adjudications de travaux, fournitures ou transports pour le compte de l'Etat, dont il importe de combiner les dispositions avec celles qui précèdent, *en tant que ces différentes prescriptions sont conciliables entre elles.* C'est ainsi que les art. 5 et s. de ce décret contiennent sur la nature et la forme du cautionnement des règles d'un caractère général.

**259.** — L'adjudication n'est définitive qu'autant qu'elle a été homologuée aux termes de la loi précitée du 15 juill. 1845, art. 9, par le chef de l'Etat (Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1289). Cette règle a toujours été suivie. Elle était pratiquée dès avant cette loi. On la retrouve formulée dans l'arrêté ministériel de 1862 et dans la

loi du 23 mars 1874 relative à la concession de différents chemins de fer.

**260.** — Mais, chose singulière, sous l'Empire, c'est-à-dire à une époque où il suffisait d'un décret pour opérer la concession, on a quelquefois recouru à une loi pour homologuer l'adjudication. C'est ce qui eut lieu, notamment, pour les lignes de la Vendée (1863), des Charentes (1862), d'Orléans à Châlons (1870).

**261.** — III. *De la concession proprement dite.* — Lorsqu'il s'agit de concession proprement dite, c'est-à-dire d'attribution de gré à gré, la détermination de l'objet de la concession est faite alors dans les conventions auxquelles nous avons déjà fait allusion.

**262.** — M. Picard distingue très-justement en ces termes l'acte de concession de la convention proprement dite : « La loi ou le décret de concession doit approuver la convention provisoire passée entre le ministre, le préfet et le maire, d'une part (M. Picard, dans ce passage, ne s'occupe pas exclusivement, comme nous, des chemins de fer d'intérêt général), et la compagnie, d'autre part, et contenir toutes les dispositions d'ordre public que le législateur ou le gouvernement ont seuls capacité pour édicter. Parmi ces dispositions, nous citerons notamment les règles relatives à la constitution du capital et à l'émission des obligations, les prescriptions concernant la publicité à donner aux résultats de l'exploitation, la fixation du droit d'enregistrement à défaut de loi de principe à cet égard. Ce sont là des obligations que le concessionnaire doit subir et qui ne peuvent être subordonnées à son consentement contractuel. La convention définit l'objet de la concession, renferme les stipulations financières relatives au concours de l'autorité concédante sous forme de travaux, de subsides en argent ou de garanties d'intérêt, ainsi que les dispositions relatives au partage des bénéfices. Elle est signée par les deux parties contractantes. » — Picard, *loc. cit.*

**263.** — Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, que la convention supprime le cahier des charges qui continue à coexister à côté d'elle et renferme plus spécialement les obligations et les droits du concessionnaire : la plupart du temps, la convention vise même le cahier des charges qui y demeure annexé, et où presque toujours se retrouvent, ainsi que nous l'avons vu *suprà*, n. 200, des clauses semblables pour toutes les concessions.

**264.** — Souvent, du reste, on n'observe pas en pratique la distinction essentielle qui devrait exister entre ces deux instruments, et on trouve dans le cahier des charges des stipulations qui ne devraient figurer que dans la convention ou inversement. — V. à cet égard, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 107, et *suprà*, n. 201.

**265.** — Les conventions sont, en général, l'œuvre du ministre des Travaux publics et de la partie intéressée. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1288. — A ce titre, elles constituent de véritables contrats synallagmatiques soumis, pour leur validité, aux règles du droit commun.

**266.** — Il ne faut pas perdre de vue, enfin, que ces contrats constituent des actes administratifs, ce qui est de nature à entrainer soit au point de vue de l'enregistrement, soit au point de vue de la compétence, etc., des immunités dont nous aurons à parler plus loin.

**267.** — Nous avons dit que la convention préalable à la concession est, d'ordinaire, l'œuvre du ministre des Travaux publics. Sous l'Empire, il devait prendre, à cet effet, l'avis du comité consultatif des chemins de fer et celui du Conseil d'Etat. Depuis 1870, l'avis du Conseil d'Etat n'est obligatoire que pour les travaux dans lesquels la concession se poursuit par voie de décret. — Aucoc, *eod. loc.*, n. 1288.

**268.** — Quel est à l'égard des conventions le rôle du Parlement? En pratique, elles lui sont toujours soumises avant que de statuer sur la concession. A certaines époques on avait proposé, il est vrai, de limiter son intervention à un examen sommaire du projet de traité, et de laisser à l'administration le soin d'en débattre plus minutieusement les clauses après coup. Mais on a pensé qu'il était préférable de faire porter le débat public sur l'ensemble du projet.

**269.** — Nous avons eu l'occasion *suprà*, n. 168, de faire allusion « à des concessions éventuelles » qu'on rencontre dans un certain nombre de conventions. La plupart du temps, l'éventualité ne porte que sur le délai dans lequel la concession devra être rendue définitive. L'assiette de la voie, sa longueur kilométrique, sont déterminées.

**270.** — En pareille hypothèse, l'indétermination qui pèse sur le délai d'exécution est limitée ou illimitée, en ce sens que celle des deux parties contractantes à qui on laisse le droit de vivifier la convention, se trouve enfermée ou non dans un certain terme passé lequel la concession deviendra caduque.

**271.** — Ce droit appartient le plus souvent au créancier, c'est-à-dire à l'Etat; mais il peut le partager également avec la compagnie débitrice. Par contre, nous ne connaissons pas de cas dans lequel il ait été abandonné complètement à cette dernière. On pourrait, d'ailleurs, se demander si une pareille clause serait valable et si elle ne serait pas contraire à cette règle qu'il ne peut pas y avoir d'obligation purement facultative de la part du débiteur.

**272.** — Dans certaines conventions, l'éventualité n'a pas porté seulement sur le délai d'exécution, elle a eu pour objet la détermination même de l'assiette de la voie, sa longueur, la direction du chemin : c'est ce qui a eu lieu, notamment, en 1883. Les lignes concédées éventuellement devaient être déterminées par l'administration, la compagnie entendue. On ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il y a là une pratique quelque peu contraire aux principes du pur droit qui veut que l'objet de tout contrat soit déterminé, ou que la détermination, tout au moins, n'en soit pas laissée à l'une des parties contractantes.

**273.** — Quelle que soit l'éventualité qui frappe la concession, elle ne peut, d'ailleurs, jamais devenir définitive que par l'accomplissement de toutes les formalités qui conduisent à la déclaration d'utilité publique, et par cette déclaration elle-même.

### § 3. *A qui peut être faite la concession.*

#### 1° *Règles générales.*

**274.** — Les concessions sont faites ordinairement soit à des sociétés anonymes déjà constituées, soit à des particuliers qui s'engagent à former une société de cette nature dès que la concession leur aura été faite d'une façon définitive, et à lui en transférer le bénéfice. Mais on conçoit très-bien qu'elles puissent être consenties également à d'autres sociétés, en nom collectif, par exemple, ou en commandite simple ou par actions. — Dumay, p. 49; Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1290.

**275.** — Il est vrai que la loi du 15 juill. 1845 paraît se référer exclusivement, dans ses prévisions, à l'hypothèse d'une société anonyme. Mais cette rédaction s'explique suffisamment soit par le *id quod plerumque fit*, soit par la crainte de dangers spéciaux aux sociétés anonymes. Ainsi se justifie, notamment, l'art. 10 de cette loi qui prohibe l'émission d'actions ou de promesses d'actions négociables *avant* la constitution régulière de la société anonyme. — V. cep. en sens contraire, Dalloz, *Rép.*, v° *Voirie par chemin de fer*, n. 68.

**276.** — On peut même dire que le principe d'après lequel les concessionnaires ne peuvent céder leur droit sans l'agrément du concédant, impliquerait que, dans tout contrat de concession, il y a un élément personnel, moins conciliable avec l'existence d'une société anonyme qu'avec toute autre. S'il est vrai, en effet, comme le fait observer M. Dumay, que la raison pour laquelle les concessions de chemins de fer sont plutôt faites à des sociétés anonymes tient à ce que les sociétés de capitaux sont les seules dont l'existence ne soit pas affectée par les accidents de la vie humaine, il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, qu'une obligation de faire aussi importante se comprendrait peu sans un certain *intuitus personæ.*

**277.** — Rien n'empêcherait même, croyons-nous, que la concession fût faite directement et définitivement à de simples particuliers en dehors de toute association. On ne trouve nulle part, en effet, de causes formelles d'exclusion édictées contre cette catégorie de concessionnaires.

**278.** — Enfin, l'extranéité des parties ne serait pas non plus un obstacle à ce qu'elles fussent investies du bénéfice d'un semblable contrat.

**279.** — Partant de ce principe, et remarquant en outre que la loi n'exige d'autres conditions d'aptitude des candidats à la concession que l'agrément du gouvernement ainsi que la souscription et le versement d'une certaine somme représentative d'une quote-part du capital réputé nécessaire à la construction de la ligne, on pourrait être tenté de conclure que les personnes morales publiques, comme les particuliers eux-mêmes, peuvent être admises à des concessions. Cependant, M. Picard rappelle qu'à l'occasion de la construction du Métropolitain, le Conseil d'Etat a émis l'avis qu'il ne pouvait être fait de concession de chemin de fer d'intérêt général aux communes. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 89.

*2° Règles spéciales aux concessions faites à des sociétés.*

**280.** — Supposons désormais, comme cela a lieu le plus généralement, que la concession soit faite en faveur d'une compagnie. Si on ne peut exiger que cette compagnie soit régulièrement constituée avant l'acte de concession (V. *suprà*, n. 274), *à fortiori* ne saurait-on demander que la convention sur laquelle elle repose réunisse (s'il s'agit d'une société anonyme) l'agrément de l'assemblée des actionnaires avant l'approbation du Parlement.

**281.** — Mais, à raison même de son objet, ne devra-t-on pas exiger de la société créée pour l'établissement ou l'exploitation d'un chemin de fer certaines sûretés particulières, ou bien suffira-t-il qu'elle réunisse les conditions requises de toute autre société? Il convient, à cet égard, de rappeler les prescriptions contenues dans la loi du 15 juill. 1845 sur les concessions du chemin de fer de Paris à la frontière belge, et de les rapprocher des dispositions de la loi du 24 juill. 1867.

**282.** — L'art. 10 de la loi de 1845 portait : « La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en société anonyme *dûment autorisée*, conformément à l'art. 37, C. comm. ». Cette disposition, qui se trouvait déjà insérée dans plusieurs lois précédentes sur les chemins de fer, notamment dans la loi du 26 juill. 1844, art. 7, et dans celle du 11 juin 1842, art. 9, a perdu incontestablement toute autorité depuis que la loi du 24 juill. 1867, art. 20 et 46, a permis aux sociétés par actions de se fonder librement.

**283.** — Mais il n'en faudrait pas conclure que les pouvoirs publics ne puissent désormais subordonner à une autorisation préalable la constitution d'une société anonyme pour l'établissement ou l'exploitation d'un chemin de fer. Il leur suffit, à cet égard, d'introduire cette condition dans les lois ou décrets de concession. — *Sic*, Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1291 ; Dumay, p. 50 et s., et M. Picard (t. 2, p. 87), qui cite même un certain nombre de décrets conçus en ce sens.

**284.** — Cette précaution peut être nécessaire pour empêcher « que la compagnie ne se livre à des opérations étrangères et assurer qu'elle mènera son œuvre à bien et qu'elle y consacrera tous ses efforts ». — Picard, *loc. cit.*

**285.** — C'est ce qui nous explique que dans certains cas, ainsi que nous le fait savoir le même auteur, lorsque la concession est faite à une société anonyme déjà constituée, l'acte qui la renferme porte que celle-ci devra se substituer dans un délai donné une société anonyme distincte. — Picard, *loc. cit.*, p. 88.

**286.** — M. Aucoc, tout en reconnaissant qu'il ne saurait plus être question d'une façon absolue, et sans clause spéciale de l'acte de concession, d'une autorisation des pouvoirs publics pour l'établissement d'une compagnie de chemins de fer, déclare que la disposition de l'art. 10, L. 15 juill. 1845, est toujours en vigueur en ce sens que les actions des compagnies de chemins de fer ne peuvent être négociées si ces compagnies *ne sont constituées sous la forme anonyme* (Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1291). Cette assertion est-elle bien en harmonie avec l'opinion que le même auteur exprime (*eod. loc.*, n. 1290) et que nous avons fait connaître *suprà*, n. 274? Nous en doutons beaucoup pour notre part. Aussi pensons-nous qu'il suffit que les formalités constitutives de toute société anonyme ou en commandite par actions aient été remplies pour que les actions en soient négociables, conformément au droit commun.

**287.** — Aux termes de l'art. 8, L. 15 juill. 1845, « les récépissés de souscription ne sont point négociables ». Cette disposition, qui se rattache à celles des art. 10 et 13 de la même loi, a eu pour objet de parer autant que possible à l'abus de l'agiotage sur les promesses d'actions dans les sociétés non encore régulièrement formées, sans pourtant mettre obstacle aux réunions ou agrégations préalables des capitaux nécessaires pour trouver plus tard des adjudicataires. Il a été entendu d'ailleurs, dans la discussion, qu'il ne s'agissait ici d'empêcher que les négociations commerciales par voie d'endossement, mais que l'article ne faisait nul obstacle aux ventes ou cessions ordinaires. — « Quant aux souscripteurs, dit à cet égard M. Muret de Bort, rapporteur de la commission à la Chambre des députés, qu'on ne leur ouvre pas de nouveaux droits, qu'on ne crée pas pour leurs récépissés l'immunité de la négociation, mais au moins qu'on les laisse dans le droit commun; qu'on leur laisse une pleine et entière liberté, dont ils useront à leurs périls et risques; qu'ils puissent faire de leur chose ce que bon leur semblera, la céder par engagement verbal, par correspondance, par acte sous seing privé, par transfert devant notaire, comme ils l'entendront : c'est affaire à vider entre eux et leurs concessionnaires, suivant le degré de confiance qu'ils s'inspireront mutuellement. »

**288.** — La jurisprudence a eu l'occasion de faire de nombreuses applications de ce principe. C'est ainsi qu'il a été décidé par la cour d'Orléans, dans un premier arrêt, que la prohibition de négocier les promesses d'actions de chemins de fer, contenue dans l'art. 8, L. 15 juill. 1845, ne s'applique qu'à la négociation par voie d'endossement : la cession des promesses d'actions par les voies ordinaires demeurant permise. — Orléans, 19 févr. 1848, Paillet, [S. 48.2.666, P. 48.1.564, D. 48.2.54]

**289.** — ... Qu'il en est ainsi surtout des cessions d'actions ou de promesses d'actions émises après l'adjudication définitive du chemin de fer, quoique avant l'homologation des statuts de la compagnie concessionnaire. — Même arrêt.

**290.** — Et la même solution se retrouve dans un second arrêt qui explique le premier, et aux termes duquel la prohibition de négocier les promesses d'actions de chemins de fer, contenue dans l'art. 8, L. 15 juill. 1845, ne s'entend pas seulement de la négociation par voie d'endossement, mais encore de toute négociation par la voie commerciale : la cession de ces promesses d'actions par un acte civil ordinaire étant seule permise. — Orléans, 17 août 1848, Caillet, [S. 49.2.561, P. 49.2.54, D. 49.2.1]; — 16 nov. 1848, Lysnienski, [S. 49.2.562, P. 49.2.57, D. 49.2.3]

**291.** — ... Et la vente de promesses d'actions de chemins de fer, faite à la Bourse ou dans les coulisses de la Bourse, se trouvant par suite prohibée. — Mêmes arrêts.

**292.** — Doctrine extensive qui a été consacrée depuis par la Cour de cassation. — Cass., 12 août 1851, Caillet, [S. 51.1.650, P. 51.1.433, D. 51.1.235] — et la cour de Paris, 31 juill. 1852, Syndic Larade, [S. 52.2.690, P. 53.1.370, D. 55.5.67]

**293.** — C'est donc en vain que le titulaire des promesses d'actions non négociables signait une procuration en blanc, donnant pouvoir de régulariser les promesses, de les convertir en titres définitifs, de les retirer de la compagnie, en un mot, de remplacer le titulaire dans toutes les circonstances, et même de faire mettre les titres au nom que le mandataire jugerait convenable. C'est en vain que cette procuration, jointe aux promesses, passait de main en main, et que le dernier porteur y mettait son nom et se faisait délivrer les titres; cette pratique, mise en vigueur à la Bourse de Paris pour tourner la loi, se trouvait ainsi condamnée.

**294.** — Encore la cour de Paris ne s'en est-elle pas tenue là, et a-t-elle cru pouvoir décider que la doctrine consacrée par la cour d'Orléans n'était admissible qu'autant que la souscription était faite dans la compagnie adjudicataire, mais qu'on devait tenir pour nulle, comme prohibée par la loi du 15 juill. 1845, la vente d'actions de chemin de fer, par le souscripteur de récépissés de souscription, dans une compagnie autre que celle qui était devenue adjudicataire, alors même que cette compagnie se serait ultérieurement fondue dans la compagnie adjudicataire, et que le vendeur offrirait de livrer des actions définitives de cette compagnie; qu'il importait peu, dans ce cas, que la vente eût eu lieu par voie de cession ordinaire, et non par voie d'endossement. — Paris, 20 nov. 1848, Vexel, [S. 48.2.739, P. 49.1.178, D. 49.2.201]

**295.** — Elle est même allée plus loin et a jugé encore que la nullité de la négociation des promesses d'actions de chemins de fer devait s'étendre également aux conventions accessoires ayant pour objet la garantie d'une telle négociation; que, dans le cas même où, par une convention postérieure à la vente des promesses d'actions, l'acheteur avait autorisé le vendeur à vendre les objets donnés en garantie à celui-ci, et à en appliquer le produit à la liquidation de leur marché, l'acheteur n'en était pas moins en droit de réclamer du vendeur la restitution de ces mêmes objets : qu'il n'y avait pas dans ce cas paiement d'une dette ou obligation naturelle contre lequel le débiteur ne peut être restitué. — Paris, 14 mars 1849, Syndic Larade, [S. 50.2.316, P. 51.1.140, D. 50.2.179]

**296.** — ... Doctrine également consacrée et fortifiée par la Cour de cassation qui a pu proclamer à deux reprises, en écartant l'application de l'art. 1967 que la cour de Paris avait cru pouvoir faire à la cause, que la loi du 15 juill. 1845, ayant interdit d'une manière absolue la négociation des récépissés de souscription et toute émission d'actions ou promesses d'actions négociables par les compagnies adjudicataires, avant leur constitution en sociétés ano-

nymes, toute négociation de cette nature était radicalement nulle et rendait nul aussi le nantissement en autres valeurs intervenu à son occasion; qu'on ne saurait, dès lors, considérer le dépôt de ces valeurs en mains tierces, à titre de garantie, comme *un paiement anticipé* du prix des actions ou promesses d'actions, objet du marché, ni appliquer à une telle opération, formellement interdite par la loi, le principe d'après lequel, en matière de jeu ou de pari les sommes qui ont été volontairement payées ne sont pas sujettes à répétition. — Cass., 21 févr. 1853, Battarel et Larade, [S. 54.1.305, P. 53.2.346, D. 53.1.58]; — 17 juill. 1854, Battarel et Larade, [S. 54.1.561, P. 54.2.261, D. 54.1.304]

**297.** — Il est vrai que la Cour de cassation, postérieurement à cet arrêt, a décidé que celui qui, après avoir donné mandat à un tiers (un agent de change) de faire pour lui des opérations de bourse ayant le caractère de jeu, sur des titres de promesses d'actions de chemins de fer, dont la loi du 15 juill. 1845, art. 8, interdit même la négociation réelle, a payé à son mandataire les différences en perte qui sont résultées pour lui de ces opérations, n'a pas d'action en justice pour se faire rembourser par son mandataire les sommes qu'il lui a ainsi payées; qu'a ce cas s'appliquent les dispositions des art. 1965 et 1967, C. civ., sur les jeux ou paris. — Cass., 19 juin 1855, Weiss, [S. 56.1.162, P. 55.2.409, D. 55.1.292]

**298.** — ... Solution qui semble contradictoire avec la décision précédente; mais au fond, la doctrine de l'arrêt de 1853, circonscrite comme elle doit l'être dans les limites de son dispositif, s'explique par une raison tirée du caractère du nantissement; cet acte, en effet, n'étant qu'une garantie de paiement, il n'y a pas lieu de lui appliquer une règle qui n'a d'autre objet que d'empêcher la révocation d'un paiement consommé. Et cette doctrine ainsi entendue a été de nouveau et plus nettement formulée par la Cour de cassation dans les motifs d'un arrêt subséquent, du 17 juill. 1854, précité, contenant une décision identique à celle de l'arrêt de 1853. D'où l'on voit que ces deux arrêts, loin de préjuger, dans le sens de l'affirmative, la question de la nullité ou de la révocabilité du paiement des dettes résultant des opérations de bourse sur les promesses d'actions de chemins de fer, sont tout à fait étrangers à cette question. Du reste, dans les motifs de l'arrêt ci-dessus, la Cour de cassation résume avec clarté sa doctrine sur ces divers points, et fait ressortir la différence à établir, sous le rapport de l'application de l'art. 1967, C. civ., entre un nantissement donné en garantie d'une dette de jeu, un cautionnement ou tout autre contrat accessoire en pareille matière, et le paiement consommé d'une dette de cette nature.

**299.** — Aussi a-t-on pu juger, conformément à ces principes, que la nullité de la négociation des récépissés doit entraîner celle du nantissement consenti par l'acheteur pour en assurer l'exécution. — Paris, 7 avr. 1853, Schramm, [P. 53.2.584, D. 55.2.24]

**300.** — ... Que toute négociation de titre faite antérieurement à la constitution définitive de la société, est frappée d'une nullité d'ordre public qui entraîne la nullité du nantissement fourni pour en assurer l'exécution. — Rouen, 8 févr. 1854, Larade, [P. 54.2.603, D. 54.2.133]

**301.** — ... Sauf, s'il y a doute sur la nature de l'acte intervenu, le devoir pour les juges de rechercher s'il n'y a pas là une véritable négociation commerciale.

**302.** — Mais on a pu décider d'autre part, que la nullité de la négociation de promesses d'actions de chemins de fer est couverte par la ratification des parties, donnée postérieurement à l'émission régulière des actions; qu'en conséquence, dans le cas où une négociation de cette espèce a été faite par l'entremise d'un mandataire, la ratification ultérieure du mandant met la négociation aux risques de celui-ci. — Paris, 5 déc. 1849, Vaneck, [S. 50.2.661, P. 50.1.217, D. 52.2.94]

**303.** — Décision qu'il faudrait bien se garder de généraliser et qui n'aurait certainement pas été la même à l'époque où elle a été rendue si, au lieu d'une opération sérieuse, il se fût agi d'une négociation ayant simplement le caractère de jeux de bourse prohibés. — V. Cass., 11 août 1824, Forbin-Janson, [S. chr.]

**304.** — Ces règles doivent-elles être considérées encore comme en vigueur aujourd'hui? Abstraction faite des considérations spéciales tirées du jeu et du pari qui sont en dehors de notre sujet et qui ne seraient applicables qu'avec les modifications qui y ont été introduites par la loi du 28 mars 1885, il ne nous paraît pas douteux que ces prescriptions n'ont rien perdu de leur autorité. Aussi bien, la loi du 24 juill. 1867 suffirait-elle peut-être à elle seule à conduire aux mêmes résultats. — V. encore *infrà*, n. 312.

**305.** — La loi du 15 juill. 1845 contient encore d'autres dispositions relatives aux sociétés concessionnaires de chemins de fer. « Les souscripteurs, porte le second alinéa du même art. 8, seront responsables jusqu'à concurrence des cinq dixièmes du versement du montant des actions qu'ils auront souscrites ». Contrairement à la disposition qui précède, on peut considérer cette disposition comme une disposition de faveur, puisqu'aux termes du droit commun on est responsable *in infinitum* des engagements qu'on a souscrits.

**306.** — Elle ne nous paraîtrait applicable aujourd'hui que dans l'hypothèse où la société qu'on se proposait de former n'ayant pu se constituer, il y aurait lieu de désintéresser les créanciers pour frais d'études, d'avant-projet, etc.

**307.** — Dans le cas contraire, si le montant des actions souscrites avait permis d'allouer à chaque souscripteur le nombre des actions qu'il s'était engagé à prendre, nous pensons que la responsabilité encourue s'étendrait jusqu'à la libération intégrale, avec faculté pour la société, en cas d'appel de fonds, de faire vendre les titres, conformément aux règles contenues dans la loi du 24 juill. 1867 pour les titres nominatifs. L'impossibilité de mettre les titres au porteur avant la libération de moitié assure, au surplus, le même minimum de garantie.

**308.** — Signalons, en passant, une décision d'où il résulte qu'il faut bien se garder de voir dans toute promesse faite indistinctement de prendre des actions une souscription véritable, et que la souscription d'actions pour un chemin de fer qui n'est pas encore concédé peut, d'après les circonstances, n'être considérée que comme établissant l'intention seule de former un contrat qui ne deviendra définitif que sous la condition que certaines obligations seront exécutées, par exemple, qu'il y aura versement de fonds. — Paris, 10 oct. 1845, Barbeaux, [P. chr.]

**309.** — « Chaque souscripteur, poursuit l'art. 8, aura le droit d'exiger de la compagnie adjudicataire la remise de toutes les actions pour lesquelles il aura été porté sur l'état définitif de répartition déposé au secrétariat général du ministère des Travaux publics ». Cette prescription n'appelle aucune observation.

**310.** — « Ces conditions, lisons-nous encore dans le dernier paragraphe du même article, seront mentionnées sur les registres ouverts et sur les récépissés émis postérieurement à la promulgation de la présente loi. »

**311.** — Nous ne voyons rien dans la loi du 24 juill. 1867, qui s'oppose à l'application de ces dispositions. Elles aboutiront seulement à ce résultat, qu'en pratique, lorsque les souscriptions dépasseront le montant des sommes présumées nécessaires, on commencera par faire la réduction entre les souscripteurs avant de les porter sur l'état définitif de répartition déposé au secrétariat général du ministère des Travaux publics.

**312.** — Nous avons déjà fait connaître la disposition de l'art. 10 qui interdit l'émission et la négociation d'actions par la compagnie adjudicataire avant la régularisation absolue de la formation de la société (V. *suprà*, n. 282). « Pour donner une sanction plus énergique à cette prescription, ainsi que le fait remarquer M. Aucoc, les décrets qui approuvaient les concessions ont, à partir de 1852, interdit la négociation des actions avant le versement des deux premiers cinquièmes, et la loi du 10 juin 1853 relative au chemin de fer de Lyon à Genève a, dans ses art. 2 et 3, applicables à tous les chemins de fer, puni des peines prononcées par l'art. 13 de la loi de 1845, tout agent de change qui se prête à une négociation d'actions interdite par le décret de concession d'un chemin de fer et toute personne qui publie la valeur de ces actions ». — Aucoc, t. 3, n. 1293.

**313.** — Ces dispositions doivent être combinées avec celles de la loi de 1867 qui se réfèrent à la négociation des actions dans les sociétés anonymes. On sait qu'aux termes de l'art. 2 de cette loi, les actions ne peuvent être négociées qu'après libération du quart. Nous estimons que cette prescription n'a pas modifié la proportion fixée par la loi de 1845. Mais la mise au porteur ne pouvant être réalisée, d'autre part, qu'après versement de moitié, nous pensons que, même dans le cas où le titre aurait été libéré des deux cinquièmes, il ne pourrait être aliéné que par les modes réservés aux titres nominatifs.

**314.** — L'art. 11 portait : « Les fondateurs de la compagnie n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances, dont le compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires. L'indemnité qui pourra être

attribuée aux administrateurs, à raison de leurs fonctions, sera réglée par l'assemblée générale des actionnaires ». Le second paragraphe est évidemment toujours en vigueur. Nous pensons qu'on n'en saurait dire autant du premier qui avait pour objet d'empêcher les fondateurs de sociétés de s'attribuer des bénéfices excessifs au détriment des souscripteurs d'actions. Faute du maintien de l'autorisation préalable, on n'en pourrait plus surveiller l'exécution, et comme aucune disposition ne prononce la nullité des sociétés formées en contravention de cette règle, on ne voit pas trop de quelle sanction elle est susceptible.

**315.** — M. Aucoc cite toutefois un jugement du tribunal civil de la Seine du 18 juin 1879 confirmé par un arrêt de la cour de Paris du 29 juill. 1881, Chemin de fer de Clermont à Tulle, [*Gaz. des trib.*, 7 août 1881], qui aurait fait de l'inobservation de cette règle une cause de nullité. — V. aussi en sens contraire, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 137, qui considère que la loi de 1867, n'ayant abrogé expressément que les art. 31, 37 et 40, C. comm., la loi du 15 juill. 1845 est toujours en vigueur.

**316.** — En tous cas, et contrairement à l'avis du même auteur, cette disposition nous semblerait devoir être complètement inapplicable, si, au lieu de l'apport d'une concession, il s'agissait de l'apport d'une compagnie en pleine exploitation. En pareil cas, en effet, l'idée d'agiotage n'a rien à faire.

**317.** — Nous retrouverons, lorsque nous aurons à nous occuper de l'administration des compagnies de chemins de fer, la règle contenue dans l'art. 12.

**318.** — « Toute publication quelconque de la valeur des actions, avant l'homologation de l'adjudication, porte de son côté l'art. 13, sera punie d'une amende de 500 à 3,000 fr. Sera puni de la même peine tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation de récépissés ou promesses d'actions. »

**319.** — La première disposition ne fait pas allusion à la coupure des actions qui ne pouvait jamais présenter qu'une incertitude relative même avant les prescriptions édictées par la loi de 1867 (art. 1), mais aux fluctuations que l'offre et la demande, que l'état du marché, en d'autres termes, peut leur faire subir. A ce titre, on peut considérer qu'elle a conservé toute sa valeur.

**320.** — Il convient de rapprocher du second paragraphe relatif à la responsabilité des agents de change les dispositions contenues dans l'art. 45, L. 24 juill. 1867.

**321.** — Est-il besoin d'ajouter que la construction et l'exploitation des chemins de fer devant faire l'unique objet des sociétés qui se forment à cet effet, si la concession se trouve refusée, il n'y a pas en réalité de société? Jugé, en ce sens, qu'une société anonyme formée pour l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local dont les statuts régulièrement publiés portent que le montant du premier versement des actions sera déposé à la Banque de France, pour être mis à la disposition du conseil d'administration le jour de la déclaration d'utilité publique, doit être réputée n'avoir été constituée que sous une condition suspensive; et que lorsque la condition ne s'est pas réalisée par suite du refus de déclaration d'utilité publique, le contrat de société doit être considéré comme n'ayant jamais existé. — Toulouse, 5 juill. 1887, Profit, [D. 88.2.231]

**322.** — ... Que, par suite, s'il devient impossible d'obtenir ultérieurement pour une ligne déterminée la déclaration d'utilité publique et l'autorisation législative de construire, l'assemblée générale des actionnaires peut prononcer la dissolution de la société en raison de ce que la condition à laquelle son existence était subordonnée ne s'est pas réalisée et n'est pas susceptible de l'être. — Cass., 20 déc. 1887, Chanal, [D. 88.1.377]

**323.** — Sur le point de savoir quelle peut être la responsabilité des souscripteurs dans ce cas, V. *suprà*, n. 306.

**324.** — C'est au juge du fond qu'il appartient d'ailleurs, en définitive, de déterminer l'objet véritable de la société. Décidé, en ce sens, que bien qu'une société anonyme, en se constituant, se soit donné pour but d'exploiter toutes les concessions de lignes de chemin de fer qu'elle pourrait éventuellement obtenir, les juges du fond peuvent décider, par une appréciation souveraine des statuts et des circonstances de la cause, que la concession d'une ligne déterminée constitue l'objet principal et essentiel de ladite société. — Cass., 20 déc. 1887, précité.

**325.** — En dehors des règles que nous venons de parcourir, on en rencontre un certain nombre d'autres qui ne dérivent d'aucun texte, mais qui, se trouvant reproduites dans tous les instruments de concession, n'en ont pas moins un véritable caractère de généralité.

**326.** — La principale est relative au cautionnement que les concessionnaires doivent verser au Trésor. En principe, il doit être versé antérieurement à la concession. Il est remboursé, par conséquent, au fur et à mesure de l'exécution des travaux; mais le *quantum* n'en est fixé par aucune loi.

**327.** — Il peut consister, au choix des soumissionnaires et adjudicataires, en numéraire, en rentes sur l'État au porteur, nominatives ou mixtes, et en valeurs du Trésor (Décr. 18 nov. 1882, art. 5). — Pour plus de détails, V. au surplus, *suprà*, v° *Cautionnements de titulaires et comptables*, et *infrà*, v° *Travaux publics*. — V. aussi Picard, *Tr. des chemins de fer*, t. 2, p. 135.

**328.** — A l'occasion de l'administration et de l'exploitation par les compagnies, nous aurons également l'occasion de parler de certaines dispositions spéciales au contrôle de l'État et à sa représentation dans les assemblées d'actionnaires. — V. sur ce point, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 146.

**329.** — Nous terminerons ces observations relatives aux sociétés qui ont pour objet la construction et l'exploitation des chemins de fer, en faisant remarquer qu'une clause qu'on retrouve généralement dans la plupart des actes de concessions, les place dans une sorte de tutelle par rapport aux emprunts par voie d'obligations. En principe, en effet, toute émission d'obligations de leur part est subordonnée à l'autorisation du ministre des Travaux publics après avis du ministre des Finances. Le ministre est consulté sur la forme des titres à émettre, leur quotité, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle (V. Règl. d'adm. publ., 2 mai, 6 mai, 6 juin 1863 et 12 août 1868, sur les justifications financières à faire par les grandes compagnies).

**330.** — Aux termes de l'art. 2, Décr. 7 juin 1884, des commissaires généraux sont chargés de surveiller les opérations d'émission et d'amortissement des obligations.

**331.** — L'administration ne statue qu'après avoir pris l'avis du comité consultatif des chemins de fer.

**332.** — Au besoin, il est prescrit que le versement des fonds soit fait dans une caisse déterminée, et qu'ils n'en seront retirés que progressivement, au fur et à mesure des besoins, et en vertu d'autorisations spéciales du ministre des travaux publics. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 195.

**333.** — Souvent aussi les deux ministres compétents déterminent le minimum du prix brut de vente et le maximum des frais d'émission.

**334.** — Un grand nombre de traités fixent également la proportion du capital obligations et du capital actions. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1299.

**335.** — Enfin, d'autres exigent qu'une quote-part plus ou moins forte du capital actions ait été employée, et que l'emploi en soit justifié avant toute demande d'émission d'obligations.

**336.** — L'esprit inventif des spéculateurs n'est pas resté à court d'ailleurs pour tourner ces prohibitions, et on peut en trouver une énumération instructive dans une brochure de M. Paul Delombre « *Petites et grandes sociétés de chemins de fer. Etudes financières* ». Nous jugeons inutile de nous étendre ici sur ces pratiques qui ne sont pas spéciales à ces sociétés, mais peuvent trouver place dans toutes les sociétés par actions. — V. d'ailleurs, à ce sujet, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 208; Perriquet, *op. cit.*, t. 1.

**337.** — Ces règles restrictives de la liberté des compagnies sont très-justes, si l'on considère que les moyens de précaution dont la loi entoure l'établissement des chemins de fer pourraient être facilement tournés par une émission excessive d'obligations. Elles ne pouvaient pas trouver place dans la loi de 1845, parce qu'à cette époque il n'y avait, pour ainsi dire, d'autres capitaux engagés dans la création des chemins de fer que ceux de l'État ou des subventions et ceux des actionnaires. Mais elles devenaient impérieusement obligatoires le jour où les émissions se multipliaient.

**338.** — En dehors de toute convention spéciale et de toute clause des statuts, ces garanties sont d'ailleurs les seules qui soient accordées aux obligataires, lesquels à tous autres points de vue ne constituent que de simples créanciers chirographaires.

**339.** — C'est ainsi qu'il a été décidé qu'aucune disposition légale n'assure aux sommes prêtées à une compagnie de chemin de fer un privilège sur les produits de l'exploitation. — Paris, 2 févr. 1888, Syndic de la faillite de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, [D. 89.2.165]

**340.** — ... Spécialement, que lorsque les statuts d'une compagnie de chemin de fer n'ont créé aucune préférence sur les produits de l'exploitation au profit des obligataires par rapport aux autres créanciers de la société, la cession qui fait passer ces produits dans le patrimoine d'une autre compagnie a pour effet de les y faire entrer sous les conditions où ils se trouvaient antérieurement, c'est-à-dire libres et affranchis de tout droit de privilège ou de gage au sens de la loi, et que la clause du traité de cession dans laquelle il est énoncé que « les obligataires conserveront leur droit de privilège conformément aux droits et aux précédents » ne peut avoir pour conséquence de créer au profit de ces obligataires des garanties qu'ils ne possédaient pas auparavant. — Même arrêt.

**341.** — ... Que l'engagement pris par la compagnie cessionnaire envers la compagnie cédante de verser aux obligataires de cette dernière les intérêts de leurs obligations et d'assurer à leur profit le service de l'amortissement de ces obligations dans les termes du contrat d'émission n'est qu'un mode spécial convenu entre les parties contractantes pour le paiement de l'un des éléments du prix de la cession ; que, par suite, les obligataires qui devaient être ainsi payés se trouvent, au regard de la compagnie cessionnaire tombée en faillite, dans la situation de créanciers d'un vendeur non payé de son prix de vente et n'ayant, aux termes de l'art. 550, C. comm., ni l'action en résolution ni l'action en revendication, mais seulement une action en paiement par voie de production au marc le franc du passif de la faillite. — Paris, 2 févr. 1888, Cresnières et consorts, [D. 89.2.163]

**342.** — ... Et par voie de conséquence, que le transport des produits de l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer au profit des obligataires, et en garantie de leur créance, ne pourrait résulter que d'un acte en forme dressé et notifié conformément aux art. 1690 et s., C. civ. — Paris, 2 févr. 1888, précité.

**343.** — ... Que le porteur d'obligations d'une compagnie de chemins de fer qui a rétrocédé son réseau à l'Etat ne saurait prétendre que, ses droits se trouvant compromis par le fait de cette rétrocession, il peut demander à la justice de prescrire des mesures telles que la nomination d'un séquestre entre les mains duquel seraient déposées des valeurs destinées à servir de garantie aux obligations, lorsqu'aux termes des statuts, lesdites obligations n'ont été accompagnées d'aucune sûreté spéciale. — Cass., 10 mai 1881, Chemin de fer Nantais, [S. 82.1.17, P. 82.1.25, D. 82.1.201]

**343 *bis*.** — Mais c'est avec raison, par contre, qu'on a pu décider que lorsqu'un chemin de fer appartient à une compagnie depuis déclarée en faillite et a été cédé à une autre compagnie qui a mis le prix de cession à la disposition des actionnaires de la compagnie cédante, ceux-ci ne peuvent opposer à la demande des syndics qui réclament la restitution des sommes versées aux actionnaires, pour payer les obligataires (en dehors de toute idée de novation), une fin de non-recevoir tirée de ce que le traité de cession obligeait la compagnie cessionnaire à solder les créanciers de la compagnie cédante : que c'est là, en effet, un droit dérivant pour les obligataires de leur seule qualité de créanciers chirographaires. — Cass., 11 janv. 1893, Syndic de la faillite du chemin de fer de Glos-Montfort à Pont-Audemer, [*Gaz. des trib.* du 19 févr. 1893]

§ 4. *Des effets de la concession.*

**344.** — La concession régulièrement opérée, la compagnie au bénéfice de laquelle elle a été consentie est investie définitivement de tous les avantages qu'elle comporte et qui ne sauraient lui être enlevés.

**345.** — C'est ainsi qu'il a été décidé implicitement que le fait, par l'Etat, de modifier le tracé d'une ligne par lui concédée, ouvre au profit de la compagnie un droit à indemnité. — Cons. d'Et., 21 déc. 1888, Cie du Nord-Est, [Leb. chr., p. 1035]

**346.** — Mais cette concession, d'autre part, est étroitement limitée à l'objet pour lequel elle a été accordée, et c'est cet objet qui précise et limite les droits et les obligations respectives de l'administration et du constructeur ou de l'exploitant.

**347.** — Aussi la plupart des concessions contiennent-elles l'interdiction au concessionnaire d'exercer une autre industrie que celle qui est visée dans le décret ou dans la loi qui l'a investi.

**348.** — Il est clair que toutes les fois qu'on se trouve en présence d'une disposition de cette nature, la compagnie ne saurait se soustraire en aucun cas à la prohibition qu'elle contient.

**349.** — La jurisprudence paraît même s'avancer plus loin et décider que le seul fait de se livrer à un commerce qui ne rentre pas dans l'industrie des chemins de fer doit être prohibé, indépendamment de toute clause restrictive de l'acte de concession.

**350.** — Les raisons qu'elle donne à l'appui de sa théorie sont les suivantes : « La création des compagnies de chemins de fer a pour but non pas l'intérêt privé des sociétaires, mais un intérêt public et d'un ordre beaucoup plus élevé, celui de faciliter des échanges, soit entre les différentes parties du territoire d'une nation, soit entre les différents peuples du globe, et d'aider ainsi au développement industriel et commercial du pays où ils sont établis. Or elles iraient directement contre leur but si, non contentes du large monopole (de fait) qui leur a été concédé, elles pouvaient se croire autorisées à faire le commerce directement ou indirectement, sous leur nom ou sous celui de leurs administrateurs ou de tiers. Placées dans des conditions exceptionnelles quant à la facilité des approvisionnements, disposant de capitaux immenses, n'ayant à supporter que des frais de transport insignifiants, il est clair qu'elles pourraient, tout en réalisant des bénéfices considérables, livrer leurs marchandises à des prix bien inférieurs, même au prix de revient des autres commerçants; en un mot, les chemins de fer deviendraient la ruine des intérêts qu'ils ont pour mission de protéger et de vivifier. »

**351.** — Conformément à ces observations, la majorité des auteurs conclut également qu'il faut sous-entendre, dans les actes de concessions de chemins de fer, l'interdiction pour les compagnies de faire le commerce directement ou indirectement, soit par elles-mêmes, soit par des tiers. — Bédarride, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, t. 1, n. 5 et s.; Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, v° *Chemin de fer*, n. 63; Féraud-Giraud, *Code des transports de marchandises et voyageurs par chemins de fer*, t. 1, n. 43, et t. 3, n. 16 et s.

**352.** — Nous allons parcourir les principales applications qui ont été faites de ces principes par la jurisprudence. Il ne faut pas perdre de vue toutefois que, dans quelques-unes des espèces visées, l'acte de concession contenait une interdiction formelle.

**353.** — Il a été décidé spécialement que les compagnies de chemin de fer ne peuvent se livrer au commerce de charbons de terre, en concurrence à des négociants exerçant le même commerce : qu'une telle interdiction ressort de la nature de la concession elle-même. — Cass., 5 juill. 1865, Chemin de fer de l'Est, [S. 65.1.441, P. 65.1166, D. 65.1.348] — Paris, 17 janv. 1863, Lamarche, [P. 63.22]

**354.** — ... Et que l'on doit considérer comme contraire à cette interdiction le fait, par une compagnie, de revendre le résidu des houilles qu'elle achète pour sa propre consommation et se composant de la partie impropre à l'alimentation des locomotives, alors qu'il est constaté que la compagnie a acquis les houilles dans un but de spéculation, et qu'elle en livrait une très-grande quantité à des prix réduits : que les commerçants, lésés par une telle concurrence illicite, sont par suite fondés à actionner la compagnie en dommages-intérêts. — Mêmes arrêts.

**355.** — ... Que la compagnie qui dépasse ainsi les limites de son droit en se livrant à un commerce qui lui est interdit, s'expose à une action en dommages-intérêts intentée par les commerçants lésés. — Cass., 16 juill. 1838, Caisse hypothécaire, [S. 38.1.589, P. 38.2.178]; — 5 juill. 1865, précité. — Paris, 17 janv. 1863, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 64.

**356.** — Il a été jugé cependant qu'une compagnie de chemin de fer n'est tenue envers les tiers que de l'exécution des obligations qui lui sont imposées soit par la loi de concession, soit par le cahier des charges, et que, par conséquent, aucun intérêt privé n'a le droit de lui interdire de se livrer à tel genre d'industrie que bon lui semble en dehors de l'exploitation de la voie de fer, limitée à l'enceinte réservée à ladite voie sous la condition d'une concurrence loyale et de l'accomplissement des clauses du cahier des charges. — Paris, 8 avr. 1847, Duchemin et autres, [P. 47.1.521]

**357.** — Mais cette décision nous paraît être conçue d'une façon trop générale, et ne s'applique en réalité qu'à l'hypothèse d'une entreprise de transport adjointe à la voie ferrée.

**358.** — Il ne faut d'ailleurs rien exagérer à cet égard, et c'est ainsi qu'il a été décidé que si une compagnie de chemin

de fer ne peut pas exercer une industrie ou un commerce étranger à la construction et à l'exploitation des lignes qui lui ont été concédées, en tous cas, elle peut construire un hôtel dans une gare, l'exploiter et y recevoir même des personnes non munies de billets de voyage; l'hôtel étant ici une dépendance du service du chemin de fer. — Aix, 15 févr. 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 82.2.169, P. 82.1.895]

**359.** — Le principe de la liberté de l'industrie, qu'il convient de concilier avec les prohibitions expresses ou implicites de l'acte de concession pour en connaître exactement la portée, a pu faire décider également, à cet égard, que les compagnies de chemins de fer ne peuvent se livrer, sans doute, aux opérations commerciales et à l'exercice des industries que la nature de leur concession leur interdit, mais qu'elles ont le droit d'apporter, sous la surveillance de l'administration, toutes les améliorations possibles dans les services qui leur sont confiés. — Cass., 19 déc. 1882, Julien et Blanc, [S. 84.1.433, P. 84.1.1065, D. 83.1.57]

**360.** — ... Spécialement, qu'une compagnie a le droit de construire et d'exploiter un hôtel dans une gare, lorsque cet hôtel n'a été établi qu'après autorisation administrative, qu'il constitue seulement un développement naturel et une amélioration du service du transport des voyageurs, et que les conditions dans lesquelles il fonctionne en limitent l'usage aux voyageurs voulant profiter de la proximité de la gare. — Même arrêt. — *Sic*, Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. 3, n. 23.

**361.** — ... Qu'en conséquence, le fait de la construction et de l'exploitation de l'hôtel par la compagnie ne peut donner ouverture à une action en dommages-intérêts de la part des maîtres d'hôtel de la ville où cet hôtel est établi. — Même arrêt. — V. sur ce point Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 73; Dumay, *op. cit.*, p. 52.

**362.** — C'est ainsi encore qu'une compagnie peut adjoindre à sa concession un service de transport des marchandises organisé par ses soins, pour les prendre à domicile et les conduire à la gare. L'organisation d'un pareil service est même imposée dans certaines conditions par quelques cahiers des charges.

**363.** — Il n'en serait autrement qu'autant qu'il y aurait à cet égard une interdiction spéciale dans la loi de concession. Encore faudrait-il bien se garder d'étendre cette prohibition d'une ligne à une autre; et on pourrait même se demander si, dans le cas où une ligne qui ne tomberait pas sous le coup de cette prohibition viendrait à être absorbée par une autre qui s'y trouvait assujettie, il y aurait lieu de lui étendre cette interdiction. On peut consulter par voie d'analogie un arrêt par lequel il a été décidé que l'art. 5, L. 7 juill. 1838, qui interdit à la compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre et par eau pour desservir les routes aboutissant à cette voie de fer, est spécial à cette compagnie et ne peut être étendu à celle du chemin de fer de Rouen à Dieppe. — Cass., 30 juill. 1853, Fauchet, [P. 54.1.209]

**364.** — Mais nous verrons que de pareilles entreprises ne sauraient constituer au profit de la compagnie qui les aurait formées un monopole, ni empêcher les tiers d'exercer une industrie analogue.

**365.** — Les compagnies peuvent également établir dans leurs gares des buffets, buvettes, etc., pour permettre aux voyageurs, qui ont de longues distances à parcourir, de prendre leurs repas. — Cass., 29 déc. 1860, Brunet, [S. 61.1.556, P. 61.1131, D. 61.5.71]

**366.** — Enfin, les compagnies peuvent créer, dans leurs gares, des librairies, ainsi que des dépôts des marchandises les plus usuelles, se rattachant par un lien plus ou moins direct au service des voyageurs, tels que jouets destinés aux enfants, articles de fumeurs, allumettes, etc. — Paris, 12 mars 1886, Chirac, [S. 88.2.125, P. 88.1.695]

**367.** — A cet égard, on s'est demandé si les compagnies de chemins de fer seraient en droit de passer un traité avec un libraire pour lui conférer le monopole de la vente des objets de librairie dans leurs gares, indépendamment de toute homologation du ministre des Travaux publics. L'affirmative n'est pas douteuse. Elles peuvent, pour les besoins de leur exploitation, qui n'intéressent en rien le service des transports publics, passer avec qui il leur convient des traités, sans être tenues de les faire homologuer par le ministre des Travaux publics. — Même arrêt.

**368.** — On soutiendrait vainement que la voie ferrée et ses dépendances faisant partie de la grande voirie, la vente des livres et imprimés doit y être complètement libre, conformément à l'art. 68, L. 29 juill. 1881. — Même arrêt.

**369.** — En effet, les voies ferrées et leurs dépendances, cours et bâtiments des gares et stations, à la différence des voies publiques, échappent en principe à la réglementation de l'autorité municipale. — Cass., 17 mars 1866, Hanon, [S. 67.1.48, P. 67.74, D. 66 1.354] — V. Cass., 2 juill. 1870, Meinrad-Geyer, [S. 71.1.40, P. 71.64, D. 70.1.314] — Le contrôle et la surveillance en appartiennent à l'autorité supérieure, qui exerce cette surveillance et ce contrôle en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois et règlements sur la police des chemins de fer. En ce qui concerne spécialement la vente d'objets quelconques dans les gares et stations, aux termes de l'art. 70, Ord. 15 nov. 1846, c'est à l'autorité préfectorale qu'est dévolu le droit d'autoriser les personnes que les compagnies auront admises à vendre, et il n'est pas admissible que la loi du 29 juill. 1881 ait, sans s'en expliquer, abrogé cette législation spéciale, dont le maintien intéresse au plus haut point la police des chemins de fer.

**370.** — Le concessionnaire de la vente des objets de librairie dans les gares et stations d'une compagnie de chemins de fer est d'ailleurs libre de mettre en vente, dans les bibliothèques des gares, tels ouvrages qu'il juge convenable. En conséquence, le refus par le concessionnaire de mettre un livre en vente dans les gares, ne peut donner ouverture à aucune action. — Paris, 12 mars 1886, précité.

**371.** — Si des abus venaient à se produire par suite des stipulations insérées dans les contrats passés entre la compagnie et le concessionnaire de la vente des livres, les parties qui se croiraient lésées n'auraient de recours qu'auprès du préfet dont l'autorisation est nécessaire pour l'ouverture et le maintien des bibliothèques dans les gares. — Même arrêt.

**372.** — En résumé, on voit que si les compagnies de chemin de fer peuvent exploiter ou faire exploiter dans leurs gares certaines industries, ce n'est qu'autant qu'elles répondent aux besoins des voyageurs qu'elles transportent, et améliorent le service en fournissant à ceux-ci les objets qui leur sont indispensables.

**373.** — D'autres applications ont encore été faites de cette idée que le monopole accordé aux compagnies de chemins de fer ne s'étend pas au delà de la concession dont elles ont été investies. C'est ainsi qu'on décide communément que les expéditeurs ou destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le transport des marchandises de la gare au lieu de destination. — Cass., 27 juill. 1852, Chemin de fer de Tours à Nantes, [S. 52.1.830, P. 52.2.467, D. 52.1.226]

**374.** — Il a été jugé également, en vertu d'un principe analogue, qu'une compagnie, adjudicataire de l'*exploitation* d'une ligne principale de chemin de fer, qui lui est livrée toute construite par l'Etat, avec gare et accessoires, et de la *construction* d'embranchements qui viennent s'y rattacher, ne peut appliquer à l'augmentation de la gare de la ligne principale, le droit d'exproprier qui lui a été concédé seulement pour la construction des embranchements..., alors même que les sociétés, originairement distinctes de la ligne principale et des embranchements, auraient été réunies en une seule. — Cass., 27 févr. 1849, Cie Heim et Alquier, [S. 49.1.215, D. 49.1.86] — V. aussi, sur le principe de la limitation rigoureuse du droit d'expropriation, Cass., 21 nov. 1836, Préfet du Puy-de-Dôme, [S. 36.1.920, P. chr.]; — 10 mai 1847, Etienne et Delachaume, [S. 48.1.51, P. 47.1.678, D. 47.2.245] — V. également *suprà*, n. 146 et 147 et *infra*, v° *Expropriation*.

**375.** — Ce qui n'implique pas, d'ailleurs, qu'une compagnie concessionnaire ne puisse, dans ses rapports avec l'Etat, avoir d'autre qualité que celle de concessionnaire. Jugé, notamment, en ce sens, qu'une compagnie de chemins de fer qui s'est chargée d'effectuer les travaux d'agrandissement d'une gare sous le contrôle des ingénieurs de l'Etat, et moyennant le remboursement de la dépense dûment justifiée, doit être considérée comme ayant exécuté ces travaux non en qualité de concessionnaire, mais en qualité d'entrepreneur de l'Etat. — Cons. d'Et., 28 mars 1888, Cie du chemin de fer d'Orléans, [D. 89.3.53]

**376.** — La matière du rachat par l'Etat peut fournir encore une application des mêmes idées, en ce sens que l'Etat ne peut revendiquer, en fin de concession, que ce dont il a investi lui-même le concessionnaire.

**377.** — Jugé, en ce sens, que l'Etat, n'ayant cédé à celui-ci que le droit de percevoir des péages, c'est-à-dire un droit pure-

ment mobilier, ne saurait racheter que cette part de ses droits qu'il a aliénée temporairement et, par suite, ne pourrait revendiquer l'outillage, le mobilier et le matériel roulant, comme étant des accessoires de la concession ou de l'immeuble. — Bruxelles, 10 juill. 1882, sous Cass. belg., 28 juin 1883, Chemin de fer de Lierre à Turnhout, [S. 83.4.33, P. 83.2.52]

**378.** — Un autre effet du contrat de concession est de s'opposer à ce qu'un autre que le titulaire en perçoive les avantages. Il est de principe, en effet, que, même en l'absence de toute stipulation du cahier des charges sur ce point, une concession de chemin de fer ne peut être cédée à un tiers *sans l'autorisation des pouvoirs publics*. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 333 et s.; Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 153 et s.

**379.** — La raison en est apparente. Dans les entreprises de chemins de fer, les concessionnaires se trouvent mis aux lieu et place de l'Etat, qui ne leur confère cette délégation qu'*intuitu personæ* (V. *suprà*, n. 276). En vain on soutiendrait que la délégation est généralement faite à des sociétés anonymes, et que l'anonymat est contraire à toute considération de personne. Ce qui est vrai des rapports des associés entre eux, ne l'est pas nécessairement des rapports des tiers avec les représentants de la société, et l'on conçoit très-bien qu'un plan de conduite personnalise en quelque sorte une société. La jurisprudence qui n'a jamais manqué de consacrer cette solution part, d'ailleurs, d'un autre principe encore : elle fait observer qu'aux termes de l'art. 1, L. 15 juill. 1845, les chemins de fer font essentiellement partie de la grande voirie, c'est-à-dire du domaine public, et applique l'art. 1598, C. civ., aux termes duquel on ne peut céder ce qui est dans le commerce que lorsque des lois particulières n'en ont pas prohibé l'aliénation.

**380.** — Elle en conclut que toute cession, consentie contrairement à cette règle, est contraire à l'ordre public et doit être dépourvue, par suite, de tous effets. Jugé, en ce sens, que la concession d'un chemin de fer ne peut être cédée à un tiers par celui qui l'a obtenue, sans l'assentiment et contre la volonté du gouvernement, et que l'inexécution de la cession résultant du refus d'approbation par le gouvernement, ne saurait donner lieu à des dommages-intérêts entre les parties, chacune d'elles, en contractant, ayant dû prévoir ce refus. — Cass., 14 févr. 1859, Mancel, [S. 59.1.207, P. 59.346, D. 59.1.115]; — 15 mai 1861, Paris, 12 févr. 1856, Jumelais, [S. 56.2.288, P. 56.2.79, D. 56.2.181]

**381.** — ... Que la cession d'une concession de chemin de fer sans l'autorisation de l'administration et contrairement aux stipulations du cahier des charges, n'est pas opposable à l'administration, et qu'en conséquence, le tiers, au profit duquel est intervenue la prétendue cession, n'est pas recevable à intervenir dans une instance pendante, devant la juridiction administrative, entre l'administration et le concessionnaire. — Cons. d'Et., 31 mai 1878, de Méritens, [S. 80.2.64, P. adm. chr., D. 78.3.62] — V. aussi Cons. préf. Seine, 24 juin 1879, Chemin de fer de Marmande à Angoulême, [Dauv. 79.3.70]

**382.** — ... Que les voies ferrées établies ou exploitées en vertu de concessions de l'Etat font essentiellement partie du domaine public; que le choix des concessionnaires, déterminé par des considérations relatives à leur personne, exclut nécessairement la faculté pour ceux-ci de se substituer par leur seule volonté des tiers qui peuvent ne pas offrir les mêmes garanties; que le caractère temporaire des concessions, le droit de propriété réservé à l'Etat après leur expiration, enfin l'intérêt public, engagé d'une manière permanente dans l'exploitation d'entreprises de cette nature, ne permettent pas d'admettre que ceux à qui elles ont été concédées puissent les transmettre à d'autres sans le consentement préalable de l'autorité supérieure. — Cass., 5 déc. 1882, Tarbé des Sablons, [S. 84.1.193, P. 84.1.460, D. 83.1.171]

**383.** — ... Qu'est nul, comme contraire à l'ordre et à l'intérêt publics, le traité par lequel le concessionnaire d'un chemin de fer cède à un tiers, sans l'assentiment et l'autorisation préalable de l'autorité supérieure, la concession qu'il a obtenue. — Cass., 11 févr. 1884, Syndic de la Banque franco-hollandaise, [S. 84.1.265, P. 84.1.654, D. 85.1.99]

**384.** — ... Qu'en conséquence, les sommes payées en exécution d'une cession de concession de chemin de fer, cession faite sans l'autorisation du gouvernement, sont payées en vertu d'une convention illicite, et doivent dès lors être restituées; et que les intérêts de ces sommes sont dus du jour où elles ont été versées. — Même arrêt.

**385.** — Ces solutions ne nous semblent pas échapper à toute critique. Nous croyons qu'elles reposent sur une confusion entre deux idées distinctes dérivant d'une fausse interprétation du mot concession. Ce qui est concédé, il ne faut pas l'oublier, ce n'est pas le chemin lui-même, c'est une utilité de ce chemin, le droit d'y percevoir un péage à raison des frais de construction qu'il a nécessités, un salaire à raison du transport y effectué. Or, c'est le chemin seul, envisagé comme tel par l'art. 1, L. 15 juill. 1845, qui fait partie du domaine public. Tout à fait exactes en ce qui concerne les rapports de l'administration avec le concessionnaire et le sous-concessionnaire, ces décisions nous sembleraient donc appeler quelques réserves en ce qui concerne les rapports de ces deux parties entre elles. En tout cas, pour les faire prévaloir, il nous semblerait préférable de s'appuyer sur les considérations d'ordre public tirées de l'arrêt de 1882 que sur un argument tiré du régime de la grande voirie.

**386.** — Quoi qu'il en soit, si on admet le principe, on est nécessairement conduit à décider que ce n'est pas seulement la cession amiable qui doit être prohibée, mais aussi la cession forcée, l'expropriation par les créanciers du débiteur. — Trib. Seine, 27 juill. 1850, Chemin de fer de Sceaux, [S. 50.2.599, D. 51.5.78]

**387.** — *A fortiori* ne saurait-on comprendre dans la succession d'un particulier la concession à lui faite de construire une ligne de chemin de fer.

**388.** — Ces règles sont-elles inconciliables avec cette observation que souvent la concession n'est faite à un particulier qu'à la condition par lui de la retransférer sans délai à une société qu'il se chargera de former? Nous ne le pensons pas (V. *suprà*, n. 274 et 285). L'*intuitus personæ* réside alors dans la capacité qu'on reconnaît au concessionnaire provisoire de rassembler mieux que personne les capitaux nécessaires. Il est plutôt mandataire que concessionnaire même provisoire, et le véritable concessionnaire sous condition, *in futurum*, c'est d'ores et déjà, au moment de la concession, la société à former. Nous verrons plus tard, quelle conséquence il pourra y avoir à tirer de ces remarques au point de vue de l'enregistrement. Tout cela, sans doute, n'est pas très-conforme au principe du pur droit civil; mais nous avons déjà rencontré des exceptions à ces principes qui ne sont pas moins singulières.

**389.** — Est-ce à dire, au surplus, qu'une compagnie de chemin de fer ne pourrait pas, sans consentir à une autre la cession proprement dite de ses lignes, lui concéder provisoirement le droit d'exploiter pour son compte, sous sa responsabilité à elle compagnie véritablement concessionnaire, une partie de son réseau? La question paraît avoir été sinon résolue, au moins posée devant le Conseil d'Etat à l'occasion d'une société étrangère. Il a été jugé, à cet égard, qu'une compagnie étrangère de chemin de fer, qui exploite en France, pour le compte d'une compagnie française, une partie du réseau de cette dernière, avec un personnel, des machines et un matériel lui appartenant, et en se conformant, sous sa responsabilité, aux règlements sur l'exploitation des chemins de fer, doit être assimilée à un concessionnaire de chemin de fer avec péage et non à un concessionnaire de transport. — Cons. d'Et., 27 févr. 1880, Cie des chemins de fer de la Suisse occidentale, [Leb. chr., p. 227]

**390.** — La doctrine est partagée sur ce point. M. Aucoc, partant de ce principe que le concessionnaire « reste toujours responsable envers le gouvernement qui n'a pas à se préoccuper des instruments qu'il emploie pour réaliser ses engagements », émet l'avis qu'en principe, à défaut d'un texte exprès, un traité de cette nature (qu'il appelle *traité d'exploitation*) n'a pas besoin pour être valable de l'approbation du gouvernement pas plus que les sous-traités faits pour l'exécution des travaux. — Aucoc, *op. cit.*, n. 1333.

**391.** — M. Picard, sans être très-affirmatif, paraît plutôt disposé à exiger au moins l'approbation gouvernementale. Supposons, en effet, une cession de cette nature intervenue entre deux compagnies tout à fait autonomes, dit-il. Malgré la différence qui existe entre le contrat de cession proprement dit et le traité d'exploitation, « on peut se demander si deux compagnies, même jouissant d'une complète indépendance financière au regard de l'Etat, même investies par leurs statuts de la capacité nécessaire, peuvent librement se substituer ainsi l'une à l'autre, s'il est indifférent à l'Etat qui a choisi un concessionnaire de voir un tiers se mettre en face du public, au lieu et place de ce concessionnaire, s'il n'y a pas là une atteinte portée au contrat de concession;

s'il ne peut pas en résulter des fusions contraires aux vues des pouvoirs publics sur le régime général des chemins de fer et dommageables aux usagers de ces voies de communication ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 163.

**392.** — Nous croyons qu'il est impossible de répondre théoriquement à la question, et que tout se ramène à un point de fait qu'il appartient au juge du fond d'apprécier souverainement; en d'autres termes, si le traité d'exploitation n'intervient que pour déguiser une cession véritable, il devra être assujetti à l'observation des mêmes formalités que s'il se fut agi d'une concession primitive (V. *infrà*, n. 397, 401. — V. cep. sur ce point, la réponse faite par M. Christophle, alors ministre des Travaux publics, à M. Wilson dans la séance de la Chambre du 12 mars 1877, d'où il semblerait résulter qu'il suffirait, en tous cas, d'une approbation gouvernementale); si ce traité, au contraire, n'a pas pour but de faire disparaître la personnalité du concédant, il pourra être passé librement; en aucune hypothèse, au surplus, les rapports financiers de l'Etat avec l'une ou l'autre compagnie n'en pourront être affectés.

**393.** — Il faut convenir, d'ailleurs, que la pratique semble donner raison à M. Picard, et les exemples qu'il cite sont bien faits pour démontrer « que ni le gouvernement, ni les compagnies n'ont entendu limiter la nécessité d'une autorisation au cas où la mise en vigueur des traités serait susceptible d'influer sur les avances du Trésor au titre de la garantie d'intérêt ou sur sa participation aux bénéfices ». — Picard, *loc. cit.* — V. aussi *infrà*, n. 401.

**394.** — En tous cas, l'autorisation du gouvernement ne saurait dispenser les deux parties d'observer, en cas de cession, les règles particulières à chaque sorte de cession, ni en tenir lieu. Jugé, en ce sens, que, pour que la cession amiable de la concession d'un chemin de fer par le syndic de la faillite de la compagnie concessionnaire soit régulière et valable, il ne suffit pas, même sous le régime de l'état d'union, qu'elle ait été autorisée par le juge commissaire et acceptée par le gouvernement, qu'il faut encore qu'elle ait été approuvée par l'assemblée générale des créanciers et homologuée par le tribunal de commerce. — Trib. comm. Seine, 23 oct. 1871, Chemin de fer de Lyon à Sathonay, [D. 72.3.55]

**394** *bis.* — Jugé encore, à un autre point de vue, que le contrôle auquel cette société est soumise de la part de l'administration ne saurait faire obstacle à sa mise en faillite. — Cass., 14 juill. 1862, Chemin de fer de Graissessac à Béziers, [S. 62.1.938, P. 63.1166]

**395.** — A l'inverse, l'observation des formalités relatives à la faillite ne sauraient dispenser d'avoir recours à l'autorisation des pouvoirs publics. — Avis de la commission provisoire du Conseil d'Etat cité par Picard, t. 2, p. 156, dans l'affaire du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay.

**396.** — Quelles sont ces formalités? Peut-on assimiler cette cession à une vente mobilière (art. 484 et s., C. civ.)? Ne faut-il pas plutôt s'attacher au caractère immobilier des biens dont elle transfère les avantages (art. 572 et s.)? Cette question est trop étrangère à notre sujet pour que nous l'examinions en détail à cette place (V. *infrà*, v° *Faillite*). Il nous suffira de dire, à cet égard, que la commission provisoire du Conseil d'Etat a émis l'avis qu'on pouvait lui appliquer la disposition de l'art. 570, C. comm. — Picard, *loc. cit.*

**397.** — Il ne suffit pas de dire que la cession d'une concession ne pourra pas s'opérer sans l'approbation des pouvoirs publics, il faut encore déterminer l'autorité qui pourra donner cette approbation. Convient-il de se référer, à cet égard, à la distinction qui a été faite par le législateur de 1870 entre les chemins de fer d'intérêt général constituant un réseau principal ou ayant plus de 20 kilomètres, lesquels nécessitent l'intervention du Parlement, et les chemins d'embranchement de moins de 20 kilomètres, pour lesquels un simple décret suffit? Nous ne le pensons pas. Indépendamment des rapports financiers entre la compagnie et l'Etat dont il va être question dans un instant, la cession peut avoir pour résultat, en effet, de conférer à une ligne qui avait primitivement moins de 20 kilomètres un réseau supérieur, et, si elle n'est que partielle, de réduire au contraire le réseau d'une compagnie de plus de 20 kilomètres à un chiffre inférieur. Ces modifications, à elles seules, sembleraient donc appeler l'intervention du législateur.

**398.** — Elles l'appelleraient encore et, à plus forte raison, croyons-nous, si la cession devait avoir pour effet de modifier la situation pécuniaire d'une compagnie liée financièrement à l'Etat. Aussi bien, est-ce là l'esprit des conventions de 1883 puisque les lois du 20 novembre portent que « tout nouveau traité engageant le concours financier des grandes compagnies dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 157.

**399.** — Ce n'est donc qu'autant que l'opération projetée aurait pour résultat pur et simple de substituer à un premier concessionnaire un concessionnaire nouveau sans altérer le ou les réseaux primitivement établis, non plus que les rapports financiers de l'Etat avec l'une ou l'autre compagnie (cédante ou cessionnaire) qu'on devrait se référer à la distinction établie par le législateur de 1870.

**400.** — Nous devons signaler toutefois, sur ce point, deux opinions dissidentes. Pour certains auteurs, toute concession ayant un caractère personnel, la modification introduite par la cession dans les rapports de la compagnie avec l'Etat devrait toujours nécessiter l'approbation du Parlement. Pour d'autres, il ne serait jamais besoin, au contraire, que d'un décret du gouvernement, parce que, ce qui est intéressant dans la concession, c'est moins la personne du concessionnaire que les conditions mêmes de la concession, qu'en cas d'adjudication, c'est le ministre seul qui examine les titres des concurrents, et qu'on peut supposer des cas où l'adjudication est forcée, c'est-à-dire exclusive pour ainsi dire de tout consentement. — V. sur la question, Aucoc, *op. cit.*, t. 3, p. 1333. — Sur les exemples que fournit la pratique, V. Picard, *loc. cit.*

**401.** — Ce qui est vrai du droit de cession par le concessionnaire primitif l'est également du droit de sous-cession consenti par le cessionnaire lui-même. Ainsi jugé que le traité par lequel une compagnie de chemins de fer cède à une autre l'exploitation de son réseau peut être considéré comme constituant, non un contrat d'entreprise, qui, dans la pensée des parties, doive être envisagé comme fait en considération de la personne, mais un contrat de vente et un contrat de louage, suivant la différence des cas prévus, contrats consentis dans les termes du droit commun, et ouvrant par conséquent à la compagnie cessionnaire le droit de revendre ou de céder sa location. A cet égard, l'appréciation par les juges du fond des circonstances de la cause et de l'intention des parties est souveraine. — Cass., 13 avr. 1891, Chemin de fer du Rhône, [S. et P. 92.1.458] — V. *suprà*, n. 389.

**401** *bis.* — Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le droit de cession eût été dénié lors de l'acte de cession, ou qu'il résultât des termes de cet acte que la cession ou la location avaient été consenties en vue de la personne et qu'elles ne pouvaient ainsi être cédées. A cet égard, les juges du fond ont un pouvoir souverain d'appréciation pour interpréter le traité de cession, pourvu qu'ils ne le dénaturent pas. — V. Cass., 7 juin 1886, Héritiers Pozzi, [S. 90.1.406, P. 90.1.976]; — 5 févr. 1890, Delpoux, [S. 91.1.107, P. 91.1.258, D. 91.5.50]; — 4 mars 1890, Chemin de fer Grand-Central belge, [S. 91.1.473, P. 91.1.1140, D. 91.1.127]

**402.** — Jugé d'ailleurs que dans le cas où une compagnie de chemins de fer a cédé son réseau à une autre, en stipulant que le paiement du prix de cession serait effectué, au choix du cédant, soit en actions, soit en obligations de la compagnie cessionnaire, l'option ainsi réservée à la compagnie cédante peut être considérée comme n'ayant pas été rendue impossible par le fait que la compagnie cessionnaire a rétrocédé son réseau à une troisième compagnie, et qu'ainsi ses actions ont disparu, alors que les parties n'ont pas considéré l'existence des actions en nature comme une condition substantielle du contrat, et que la valeur desdites actions ayant été fixée relativement aux obligations, le droit d'option peut encore ainsi s'exercer. Ici également, l'appréciation, par des juges du fond, des circonstances de la cause et de l'intention des parties, est souveraine. — Cass., 13 avr. 1891, précité.

**403.** — Nous avons admis par avance, avec la jurisprudence et la doctrine, que la sanction de l'inobservation de toutes les formalités dont il vient d'être parlé devait résider dans la nullité du contrat passé entre le cédant et le cessionnaire, dans ses rapports avec l'administration tout au moins. Une pareille irrégularité ne devrait-elle pas entraîner encore la déchéance de la concession primitive? On l'a soutenu en invoquant les termes de l'art. 39 du cahier des charges. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 162. —

La réponse à cette question comporte, croyons-nous, certaines distinctions. La déchéance devrait être encourue si la conclusion du traité entraînait pour la compagnie cédante l'impossibilité de satisfaire à ses obligations, ou marquait la volonté évidente de se passer de l'administration. Elle pourrait ne pas l'être si elle ne révélait qu'une ignorance de la matière, sans faute des parties contractantes, et que, la construction ou l'exploitation n'ayant pas été interrompue par la compagnie régulièrement investie de la concession, celle-ci fût en mesure de les reprendre.

**404.** — Nous n'avons pas à nous expliquer pour le moment sur les effets de la cession consentie. Nous nous bornerons à faire remarquer qu'il faudrait bien se garder de les assimiler à ceux que peuvent entraîner la déchéance ou le rachat. Jugé, en ce sens, qu'une compagnie de chemin de fer qui a rétrocédé son réseau à l'Etat, ne saurait prétendre que cette rétrocession constitue un cas de force majeure, alors que, d'une part, la rétrocession a eu lieu avant l'époque où l'Etat aurait pu imposer le rachat, et que, d'autre part, la compagnie (et à cet égard, l'appréciation des circonstances par les juges du fait est souveraine) n'a nullement subi le rachat par l'Etat, mais l'a plutôt sollicité et librement consenti; qu'en conséquence la compagnie est à bon droit condamnée à des dommages-intérêts pour inexécution de ses obligations envers les porteurs de bons émis par elle. — Cass., 18 avr. 1883, Chemin de fer des Charentes, [S. 83.1.361, P. 83.1.929, D. 84.1.25]; — *Ibid.*, [S. 83.1.441, P. 83.1.1121, D. 84.1.25]

**405** — ... Et que le fait par une compagnie de céder ses lignes n'emporte pas pour les porteurs d'obligations déchéance du bénéfice du terme. — Cass., 10 mai 1881, Chemin de fer Nantais, [S. 82.1.17, P. 82.1.24, D. 82.1.201] — Nous avons déjà fait l'application de principes analogues en nous occupant de la constitution du capital social des compagnies. — V. *suprà*, n. 343.

**406** — Nous ajouterons en terminant qu'on ne saurait en tous cas assimiler à une cession de ligne, le fait par l'Etat, qui aurait commencé par retenir la construction et l'exploitation, d'en investir après coup un concessionnaire.

**407.** — On conçoit d'ailleurs que si les deux hypothèses sont appelées dans certains cas à produire des effets différents, elles puissent aussi, dans d'autres cas, entraîner des conséquences identiques. Ainsi jugé que lorsque des travaux ont été, en vertu d'un marché passé avec l'Etat pour la construction d'un chemin de fer, exécutés par un entrepreneur antérieurement à la concession de ce chemin par l'Etat, une contestation qui s'élève à l'occasion du règlement du décompte par les ingénieurs de l'Etat, appartient à la compétence du conseil de préfecture, alors même que cette contestation naît postérieurement à la concession. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Cornu, [S. 68.2.62, P. adm. chr.]

**408** — ... Et que lorsque l'entrepreneur des travaux de construction d'un chemin de fer s'est engagé envers l'Etat à céder des bois (dans l'espèce des bois de cintre) pour le cas où cette cession serait réclamée par lui, la concession du chemin de l'Etat fait postérieurement ne peut avoir pour effet de dégager l'entrepreneur de ses obligations envers l'Etat, et notamment de celle dont il s'agit; mais que l'exécution de cette obligation ne peut, après la concession, être réclamée que par le concessionnaire. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Corme, [Leb. chr., p. 279]

**409.** — Nous avons étudié les effets du contrat de concession soit dans les rapports du concédant avec le concessionnaire, soit dans les rapports des concessionnaires avec le public en général; il nous reste à les examiner par rapport à certains tiers, ceux qui voudraient obtenir des concessions analogues, ou ceux qui jouissant déjà de droits similaires se verraient atteints dans l'exercice de leurs droits par la concession du chemin.

**410.** — Et d'abord la concession du chemin de fer constitue-t-elle entre les mains des compagnies un monopole assez puissant pour enlever à l'administration le droit d'y porter atteinte, par la suite, soit directement, soit indirectement en créant de nouvelles voies? La négative est formellement résolue par les cahiers des charges.

**411.** — « Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, porte l'art. 60 de ce cahier, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie. »

**412.** — Et l'art. 59 porte, de son côté : « Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il ne résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie. »

**413.** — On a pu admettre, au contraire, que la concession d'un chemin de fer postérieure à la concession d'une entreprise de transport ou de passage et susceptible de lui faire concurrence, était de nature à entraîner des dommages-intérêts au profit de cet entrepreneur, *dans le cas tout au moins où son titre primitif lui donnait le droit d'effectuer seul ce transport.* Tout dépend donc des conventions intervenues à cet égard entre le concédant et le concessionnaire.

**414.** — C'est ainsi qu'il a été décidé, notamment, que lorsque la concession d'un pont suspendu a été faite sous la condition que, pendant toute la durée de la concession, il ne serait établi aucun pont ou bac à une distance déterminée dudit pont, si l'Etat, au mépris de cette condition, vient à autoriser, à une distance moindre, l'établissement d'un pont-viaduc pour le passage d'un chemin de fer, il est dû une indemnité au concessionnaire du pont suspendu à raison du préjudice que l'établissement du pont-viaduc a pu lui causer, mais que ledit concessionnaire n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de l'établissement du pont de service qui a été construit pour servir à l'exécution du viaduc, si ce pont n'a pas été livré au passage du public. — Cons. d'Et., 26 mai 1853, Cie anonyme du pont suspendu de Rognonas, [S. 54.2.158, P. adm. chr., D. 54.3.55]

**415.** — Cependant la jurisprudence, sur ce point, est loin d'être uniforme, et il suffit, pour s'en convaincre, de se référer aux explications que nous avons données *suprà*, v° *Bac*, n. 62 et s. — Jugé, notamment, que les concessionnaires d'un pont à péage ne sauraient se plaindre du préjudice à eux causé par l'établissement d'une voie de fer parallèle à la route dont ce pont fait partie; que le droit qui appartient à l'administration de créer de nouvelles voies de communication ne peut être limité au profit d'un intérêt privé que *par des stipulations expresses.* — Cons. d'Et., 2 déc. 1858, Société du pont de Cubzac, [S. 59.2.461, P. adm. chr., D. 60.5.364] — Dans le silence des conventions, à cet égard, aucune atteinte au droit de souveraineté de l'Etat ne saurait donc se présumer.

**416.** — La question s'étant posée, non plus dans les rapports de l'administration avec un concessionnaire demandant la résiliation de sa concession ou de son bail, mais dans les rapports des tiers intéressés entre eux, il a été jugé également que la création d'un chemin de fer pouvait être considérée comme une cause de résiliation suffisante d'une convention formée entre commissionnaires de roulage pour service de transport de marchandises, alors même qu'à l'époque où cette convention était intervenue, le chemin de fer était déjà en construction, s'il était démontré que, dans l'esprit des parties contractantes, l'existence de ce chemin de fer était inconciliable avec leur entreprise. — Rouen, 9 févr. 1844, Robillard, [S. 44.2.402, P. 44.1.234, D. 45.2.4]

**417.** — Dans une hypothèse particulière, il a pu y avoir des difficultés d'un autre ordre. On sait qu'aux termes de la loi du 25 vent. an XIII, une indemnité déterminée était due à tous maîtres de poste par les voituriers qui n'employaient pas leurs chevaux. On s'était demandé dans quelle situation se trouvaient à cet égard, soit les chemins de fer eux-mêmes, soit au moins les services de correspondance conduisant aux chemins de fer. — Il a été jugé, à cet égard, que l'indemnité stipulée pour les maîtres de poste n'était pas due par l'entrepreneur qui, desservant un chemin de fer, faisait un service plusieurs fois par jour, mais sans relayer entre deux points distants de 17 kilomètres, alors surtout que l'emploi des voitures était facultatif et exigeait une nouvelle rétribution. — Lyon, 27 janv. 1847, Chemin de fer Saint-Etienne, [P. 47.1.448]

**418.** — ... Que le maître de poste ne pouvait réclamer d'indemnité pour le parcours qui se faisait sur le chemin de fer, encore bien que la voiture (après avoir quitté le chemin de fer) continuât son service par terre, si l'espace parcouru à l'aide des chevaux était inférieur à la distance déterminée pour qu'il y eût lieu à indemnité. — Cass., 7 août 1845, Magdenier, [P. 47.2.584, D. 47.1.319]

**419.** — ... Qu'il n'était pas dû d'indemnité aux maîtres de poste par les entrepreneurs de voitures publiques qui faisaient le

service entre deux lignes de chemins de fer sans relayer dans un parcours inférieur à 43 kilomètres, encore bien que deux entreprises de voitures communiquassent aussi entre elles par l'intermédiaire du chemin de fer. — Cass., 23 déc. 1848, Talabot, P. 50.1.256, D. 48.5.377

**420.** — ... Mais que les concessionnaires de voies ferrées desservies par des chevaux, dites chemins de fer américains, devaient comme tous autres entrepreneurs de voitures publiques l'indemnité de 25 cent. par poste et par chevaux aux maitres de poste dont ils n'employaient pas les chevaux. — Cass., 7 janv. 1860, Tardeur, [S. 60.1.91, P. 60.13

§ 5. *Recours contre les actes de concession.*

**421.** — « Les actes de concession émanant du pouvoir exécutif, dit M. Picard, peuvent donner lieu à des recours, soit pour excès de pouvoir, soit pour violation d'engagements antérieurs résultant, par exemple, de concessions éventuelles. En ce qui concerne spécialement les adjudications, le lecteur pourra consulter l'exposé très-complet de M. Aucoc sur la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de marchés de travaux publics (t. 2, p. 291). Nous devons, toutefois, faire observer que l'homologation de l'adjudication ne saurait être réclamée par la voie contentieuse, au cas où elle serait refusée. Tant qu'elle n'est pas intervenue, les soumissionnaires seuls sont liés et non l'Etat ». — Picard, t. 2, p. 101.

### Section V.

### Des mesures préalables à l'expropriation.

§ 1. *Notions générales.*

**422.** — La concession étant devenue définitive, il s'agit de prendre les mesures qui doivent précéder l'expropriation pour cause d'utilité publique. Ce sont, dans l'ordre d'une circulaire du 28 juin 1879 (Potiquet, n. 1084) : 1° La rédaction des projets de tracé et de terrassement, qui doivent être dressés aussitôt après l'achèvement des études définitives; 2° la désignation des territoires nécessaires, faite conformément à l'art. 2, L. 3 mai 1841; 3° l'enquête sur le nombre et l'emplacement des gares suivant les formalités édictées par la circulaire du 25 janv. 1854 (Potiquet, n. 255) et celle du 9 août 1859 (Potiquet, n. 355), enquête à laquelle il y a lieu de procéder immédiatement après l'approbation du projet de tracé et de terrassement; 4° l'enquête parcellaire; 5° les projets d'exécution.

**423.** — C'est dans cet ordre que s'accomplissent le plus habituellement toutes ces formalités. Cependant nous rappelons que certaines circulaires y ont apporté parfois des dérogations. C'est ainsi que la circulaire du 28 avr. 1880 (Potiquet, n. 1130) portait notamment « que toutes les fois qu'un avant-projet aura été étudié avec assez de soin et de détail pour qu'aucun changement notable au plan ou au projet ne dût y être apporté ultérieurement en exécution, le ministre pourra donner, s'il y a lieu, sur la proposition du conseil général des ponts et chaussées, l'autorisation de prendre cet avant-projet pour base de l'enquête sur le nombre et l'emplacement des stations; que cette enquête pourra ainsi être ouverte immédiatement après la promulgation de la loi ou du décret déclarant l'utilité publique de la ligne; que le ministre pourra également dispenser, dans le même cas, les ingénieurs de la production du projet de tracé et de terrassement ». Mais on sait que ces mesures ont été rapportées par une circulaire postérieure.

**424.** — Nous allons parcourir successivement les principales règles relatives à ces différentes opérations, en distinguant entre le cas où les travaux sont poursuivis par une compagnie concessionnaire et celui où ils le sont par l'Etat.

§ 2. *De l'instruction des projets.*

1° *Principes généraux.*

**425.** — Nous avons dit *suprà*, n. 76, que l'instruction des projets par les compagnies a été réglée principalement par une circulaire du 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958) et accessoirement par une autre circulaire du 28 juin 1879 (Potiquet, n. 1084) et celle des projets par l'Etat, indépendamment de la circulaire précitée du 28 juin 1879, par trois autres circulaires des 30 juill. et 15 sept. 1879 (Potiquet, n. 1091 et 1097) et 26 avr. 1880 (Potiquet, n. 1129). Les cahiers des charges, dans le premier cas, complètent et précisent les prescriptions contenues dans les instructions officielles. Sur la valeur des dispositions contenues dans les cahiers des charges, nous devons faire toutefois une observation préliminaire.

**426.** — Il résulte des développements historiques placés en tête de cette étude, qu'en dehors du réseau d'Etat, il n'y a pour ainsi dire plus d'autres chemins de fer en France que ceux qui sont entre les mains des grandes compagnies. Les conventions de 1883 ayant introduit dans le régime antérieur de ces sociétés des modifications dont les effets ne sont pas encore près de s'atténuer, il est clair que les règles contenues dans les différents articles du cahier des charges qui concernent chacune d'elles ne doivent lui être appliquées que sous réserve des modifications que ces mêmes conventions ont pu leur faire subir.

**427.** — Nous ne nous sommes attachés à reproduire que le texte des prescriptions contenues dans les dernières concessions. Pour les concessions antérieures, il faudra donc se référer aux anciens cahiers des charges.

2° *Présentation des projets.*

**428.** — I. *Par les compagnies.* — Toutes les pièces doivent être revêtues de la signature d'un directeur ou administrateur délégué ayant qualité pour engager la compagnie (Circ. 21 févr. 1877, art. 6).

**429.** — Les projets de tous travaux à exécuter doivent être dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre : l'une doit être remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre doit demeurer entre les mains de l'administration (art. 2 du cahier des charges).

**430.** — Les projets de tracé et de terrassement doivent être exactement dressés suivant les prescriptions de l'art. 5 du cahier des charges (Circ. 21 févr. 1877).

**431.** — Les ingénieurs du contrôle ont à examiner si ces projets satisfont dans leur ensemble aux indications générales du décret de concession, ainsi qu'aux prescriptions du cahier des charges, notamment si l'inclinaison des pentes et rampes, le rayon des courbes, la longueur des alignements droits entre deux courbes consécutives en sens contraire et celles des parties horizontales entre deux fortes déclivités versant leurs eaux vers le même point, les largeurs des profils en travers, etc., sont conformes aux prescriptions, si les paliers pour les stations prévues sont convenablement aménagés, si les intérêts des différents services publics paraissent sauvegardés dans une juste mesure (Même circ.).

**432.** — Le ministre des Travaux publics ne peut imposer à la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, comme condition de l'approbation par lui donnée au tracé du chemin, l'obligation de livrer gratuitement à l'Etat le terrain nécessaire pour l'élargissement d'une voie publique aboutissant à la gare, lorsque cette obligation ne résulte pas du cahier des charges. En conséquence, et nonobstant une pareille condition, si la compagnie a été obligée, par suite des alignements qui lui ont été donnés, d'abandonner des terrains à la voie publique, elle a droit d'exiger que l'Etat lui en paie le prix. — Cons. d'Et., 20 déc. 1855, Chemin de fer de Dieppe et de Fécamp à Rouen, [S. 56.2.568, P. adm. chr.]

**433.** — L'art. 5 du cahier des charges actuellement en vigueur est ainsi conçu : « Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne : 1° un plan général à l'échelle de 1/10,000$^{e}$; 2° un profil en long à l'échelle de 1/5,000$^{e}$ pour les longueurs et de 1/1,000$^{e}$ pour les hauteurs dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pour termes de comparaison. Au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, à savoir : les distances kilométriques du chemin de fer comptées à partir de son origine; la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe; la longueur des parties droites et le développement des parties courbes de tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières; 3° un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie; 4° un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel

seront reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages. »

**434.** — Jusqu'en 1883, ainsi que le fait remarquer M. Picard (t. 2, p. 652), « les travaux étant exécutés aux frais des compagnies et à leurs risques et périls, avec une subvention ferme de l'Etat, les projets n'étaient point appuyés d'une estimation des dépenses. Il n'y avait d'exception que pour les travaux complémentaires dont les charges devaient entrer en ligne de compte au point de vue de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices ». Les conventions ayant inauguré le régime que nous avons fait connaître, aux termes duquel « les compagnies ne concourent plus que pour une somme ferme aux travaux des lignes nouvelles, qu'elles exécutent aux frais et pour le compte de l'Etat dans la limite d'un maximum déterminé après approbation des projets d'exécution, cette solution devait appeler des modifications dans les règles antérieurement en vigueur. Les compagnies présentent aujourd'hui, outre les avant-projets, les projets de tracé et de terrassement appuyés d'un détail estimatif de la dépense, de propositions tendant à déterminer les sections principales d'exploitation, et d'un programme pour l'exécution des travaux; les dossiers des enquêtes de station; les projets complets d'exécution avec détail estimatif (le devis n'est fourni que par extrait); les dossiers des enquêtes parcellaires. Les projets d'exécution sont produits séparément pour l'infrastructure et la superstructure; ils sont divisés en projets partiels susceptibles d'être mis isolément en adjudication; et les propositions des compagnies pour la fixation des *maxima* sont joints aux projets d'exécution ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 652.

**435.** — Nous avons déjà fait allusion aux conférences nécessitées par l'exécution de certains travaux intéressant d'autres services que les ponts et chaussées. On consultera spécialement, à cet égard, pour l'avis à demander en tous cas au ministre de la Guerre, au moment de la création de tout chemin de fer d'intérêt général, le décret du 2 avr. 1879; pour l'obligation où se trouvent les compagnies, lorsqu'elles soumettent au ministre de la Guerre un projet de travaux militaires, d'en délivrer un duplicata au service du contrôle, la circulaire du 17 oct. 1889 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e s., t. 4, p. 84); pour la concordance que doit présenter l'examen technique par les ingénieurs du contrôle, et l'examen militaire par les commissions de réseaux, ainsi que la nécessité où ces fonctionnaires se trouvent au cas de désaccord d'en référer aux différents ministres. — Circ. des 21 avr. 1890 et 17 févr. 1891 (même recueil).

**436.** — En ce qui concerne plus spécialement les conférences civiles, notamment avec le service de l'hydraulique et les agents-voyers, on se référera aux circulaires des 12 juin 1850, 21 févr. 1877 et 31 mai 1879 (Potiquet, n. 187, 958 et 1078).

**437.** — Signalons encore en passant une circulaire d'un caractère général adressée par le ministre des Travaux publics aux préfets, aux termes de laquelle, pour éviter les dangers que peuvent causer à la santé publique les chambres d'emprunt creusées le long des chemins de fer pour former les remblais nécessaires à l'établissement de la voie et pour permettre en même temps de profiter de l'établissement du chemin de fer pour assainir les contrées marécageuses, il y a lieu d'appliquer, aux projets de terrassement, les dispositions contenues dans la circulaire du 12 juin 1850 précitée. — Il y aura donc conférence entre les ingénieurs chargés du service des ponts et ceux de l'hydraulique, et un procès-verbal de cette conférence sera dressé dans les formes prescrites par l'art. 14, Décr. 16 août 1853

**438.** — II. *Par l'Etat.* — Une note jointe à la circulaire du 28 juin 1879 a reproduit, en les adaptant à la construction par l'Etat, les clauses du cahier des charges concernant le tracé en plan et en profil longitudinal.

§ 3. *Règles spéciales à la détermination des gares et stations.*

**439.** — I. *Principes généraux.* — Aux termes de l'art. 9 du cahier des charges, « le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue. Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue. Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale. La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera : d'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que les dispositions de leurs abords; d'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre; d'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées. »

**440.** — Les formes des enquêtes pour l'emplacement des stations ont été réglées par deux actes : 1° une ordonnance du 18 févr. 1834 (tit. 2) plus spécialement relative au cas où l'emplacement n'intéresse qu'une seule localité; 2° une circulaire ministérielle du 25 janv. 1854 (Potiquet, n. 255) pour l'hypothèse où plusieurs communes se trouvent, au contraire, intéressées à cet emplacement.

**441.** — Nous extrayons de chacun de ces actes les passages essentiels. Il importe de remarquer que l'enquête prescrite par l'ordonnance du 18 févr. 1834 n'est pas autre chose que l'enquête d'utilité publique renouvelée. D'après l'ordonnance du 18 févr. 1834, l'enquête s'ouvre sur un avant-projet où on fait connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses. On y joint un nivellement en longueur et un certain nombre de profils transversaux (art. 2). A l'avant-projet est annexé un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qui peuvent en résulter (art. 3). On forme au chef-lieu de chaque arrondissement que la ligne des travaux doit traverser une commission de neuf membres au moins et de treize au plus pris par les propriétaires de terres, bois, mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels. Les membres et le président de cette commission sont désignés par le préfet dès l'ouverture de l'enquête (art. 4). Des registres destinés à recevoir les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise sont ouverts pendant un mois au moins et quatre mois au plus au chef-lieu de chacun des départements et arrondissements traversés. Les pièces qui, aux termes des art. 2 et 3, doivent servir de base à l'enquête, restent déposées pendant le même temps et au même lieu. Le temps pendant lequel les registres doivent rester ouverts est déterminé dans chaque cas particulier par l'administration supérieure. Il en est donné connaissance ainsi que de l'objet de l'enquête par des affiches (art. 5). A l'expiration du délai, la commission se réunit sur-le-champ : elle examine les déclarations consignées aux registres : elle entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, recueille auprès de toutes personnes, les renseignements dont elle peut avoir besoin, et donne son avis motivé. Ces opérations, dont elle dresse procès-verbal, doivent être terminées dans le mois (art. 7). Le procès-verbal est clos : le président le transmet avec les registres et autres pièces au préfet qui l'adresse avec son avis à l'administration supérieure dans les quinze jours qui suivent la clôture du procès-verbal (art. 8). Les chambres de commerce et les chambres consultatives des arts et manufactures intéressées sont appelées à donner leur avis. Le procès-verbal de leur délibération doit être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'art. 1 (art. 8).

**442.** — Aux termes de l'art. 9 de cette ordonnance, toutes les formalités prescrites pour l'enquête dont il vient d'être parlé doivent être observées. Mais si la ligne des travaux ne devait pas excéder la limite de l'arrondissement, le délai de l'ouverture des registres et du dépôt des pièces était ramené à un mois et demi au plus et à vingt jours au moins. La circulaire du 25 janv. 1854 a encore réduit ces délais et les a fixés à huit jours tant pour le dépôt des pièces que pour la réunion de la commission d'enquête.

**443.** — La même circulaire pour la deuxième hypothèse contient les dispositions suivantes : « L'enquête pour l'emplacement des stations doit être distincte de celle qui est prévue par le titre 2, L. 3 mai 1841; cette dernière, qui a lieu dans chaque commune, n'a pour objet que de provoquer les observations des particuliers ou de la commune dans laquelle elle est ouverte. L'enquête sur la distribution des stations soulève des questions d'un ordre plus

général. En effet, dans la plupart des cas, l'établissement d'une station intéresse non seulement la localité sur le territoire de laquelle elle doit être ouverte, mais encore un certain nombre de communes établies à proximité. Il est donc nécessaire qu'elles soient admises à présenter leurs observations ». A cet effet : « La compagnie devra être invitée à présenter des plans du chemin de fer divisés par arrondissement, et indiquant les emplacements et les surfaces des stations qu'elle propose d'établir ; ces plans devront être accompagnés d'un profil et d'un mémoire dans lequel elle fera connaître les distances qui séparent chaque station et justifiera les dispositions qu'elle propose. Un exemplaire de ces pièces devra être déposé pendant huit jours dans chacune des communes où une station est projetée ; en même temps, le préfet appellera les conseils municipaux des autres communes qui peuvent être intéressées à l'établissement de telle ou telle station, à délibérer sur les emplacements proposés, et, pour fixer d'une manière précise l'objet de la discussion, le préfet devra transmettre à chacun de ces conseils un exemplaire du plan et du mémoire ci-dessus indiqués. Les délibérations des communes devront être adressées au sous-préfet de l'arrondissement, de manière qu'à l'expiration du délai de huitaine mentionné plus haut, tout le dossier puisse être placé sous les yeux d'une commission d'enquête que le préfet aura dû instituer par l'arrêté qui aura prescrit l'ouverture de cette enquête. Cette commission, présidée par le sous-préfet, doit être composée de personnes dont l'avis impartial puisse inspirer toute confiance à l'administration. Elle aura huit jours pour délibérer. Ce délai expiré, le dossier de l'affaire devra être remis sans retard au préfet, pour être communiqué à l'ingénieur en chef du service central et ensuite au ministre des Travaux publics avec le rapport de l'ingénieur et les observations du préfet.

**444.** — II. *Construction par l'Etat.* — Ces règles sont observées au cas de construction par l'Etat comme au cas de construction par les compagnies

**445.** — III. *Construction par les compagnies.* — En ce qui concerne plus spécialement les compagnies, une circulaire du 9 août 1859 (Potiquet, n. 336) a rappelé que les commissions chargées de donner leur avis sur les résultats des enquêtes concernant les emplacements des stations ne devaient pas se réunir et délibérer sans que la compagnie concessionnaire eût été appelée à donner des explications et à fournir des renseignements à l'appui de ses projets. Elle a décidé, en conséquence, que, dans les arrêtés que les préfets pourraient avoir à prendre au sujet de ces enquêtes, une disposition serait insérée, portant que l'ingénieur de la compagnie auteur du projet mis à l'enquête serait convoqué par le président de la commission, et assisterait, avec voix consultative, à toutes les séances de cette commission.

**446.** — Les chemins d'accès aux gares doivent être indiqués sur les plans et définis dans la notice à l'appui (Circ. 21 févr. 1877).

**447.** — Les ingénieurs du contrôle doivent rechercher si le nombre et les emplacements des stations définitivement proposés à la suite de l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janv. 1854 paraissent devoir donner une satisfaction suffisante aux intérêts industriels et commerciaux de la contrée, si l'accès de la gare est assuré dans de bonnes conditions, toutes réserves demeurant d'ailleurs faites quant aux dispositions de détail des voies d'accès, quais et bâtiments des stations. En faisant parvenir les dossiers ils doivent analyser l'avis de la commission d'enquête (Circ. 22 août 1854 : Potiquet, n. 268). Ils doivent également rechercher si les commissions, pour délibérer, ont eu soin d'introduire dans leur sein un représentant de la compagnie chargé de lui communiquer ses observations.

**448.** — Il est à remarquer que le cahier des charges ne parle pas des haltes. Mais on peut leur appliquer, par raison d'analogie, les règles relatives aux stations proprement dites. — V. Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1468 et *infrà*, n. 453 et 455.

**449.** — Les droits reconnus au ministre d'introduire certaines modifications dans l'établissement des gares, stations, etc., n'est qu'une application du principe posé par l'art. 3 dont on trouvera le commentaire (*infrà*, n. 660). C'est dire qu'il doit être subordonné aux mêmes conditions et contenu dans les mêmes limites.

**450.** — Nous devons toutefois signaler dès maintenant un certain nombre de décisions qui s'y réfèrent plus spécialement, à raison des termes mêmes de l'art. 9 du cahier des charges (V. *suprà*, n. 439). Il semble résulter tout d'abord d'une comparaison du premier et du troisième alinéa de cette disposition que les pouvoirs du ministre, en ce qui concerne le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement, d'une part, et l'emplacement des stations de voyageurs, d'autre part, ne sont pas les mêmes ; et que tandis que, par rapport aux premiers, il a un pouvoir de décision propre qui n'est subordonné qu'à la condition d'avoir entendu la compagnie, il ne pourrait prescrire aucun changement en ce qui concerne les seconds qu'après avoir été saisi par une proposition préalable de la compagnie. C'est du moins la distinction que voulaient faire prévaloir certaines compagnies de chemins de fer. L'administration leur objectait que l'art. 9 ne visant que les gares prévues dans les plans primitifs, il n'y avait aucune raison de distinguer à l'occasion des projets supplémentaires, qui étaient laissés à son libre arbitre.

**451.** — La jurisprudence a tranché la question dans le sens de la première opinion et décidé que l'art. 9 s'est préoccupé non seulement du moment de la construction, mais encore de l'avenir, et qu'il a prévu les changements et augmentations que des nécessités nouvelles pourraient exiger; que c'est bien à l'Etat sans doute qu'il appartient de déterminer l'emplacement des stations des voyageurs et gares de marchandises, mais que cette décision ne peut se produire que si la compagnie fait une proposition à l'Etat; que le concours des deux parties contractantes est nécessaire pour la création des stations gares dont s'agit. — Cons. préf. Seine, 22 juin 1876, L'Etat, [Leb. chr., p. 181]

**452.** — La même doctrine a été consacrée dans la même affaire par le Conseil d'Etat qui a jugé que le ministre des Travaux publics ne peut imposer à une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer en exploitation l'obligation d'établir de nouvelles gares. — Cons. d'Et., 28 juin 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 80.2.92, P. adm. chr., D. 78.3.61 et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement, David] — V. aussi Cons. d'Et., 28 janv. 1864, Hachard, [S. 64.2.237, P. adm. chr., D. 64.3.18]

**453.** — On la retrouve également dans un arrêté du conseil de préfecture de la Seine qui a statué, bien qu'il ne s'agît que d'une halte, que l'Etat, en dehors d'un accord préalable avec la compagnie concessionnaire d'une ligne de chemin de fer, n'est pas investi du droit d'en imposer à celle-ci l'établissement pendant la période de construction de la ligne. — Cons. préf. Seine, 3 juill. 1881, L'Etat, [Leb. chr., p. 93]

**454.** — Elle a été précisée encore par un arrêté postérieur, du même conseil aux termes duquel la règle doit s'appliquer encore que le décret d'établissement n'ait été rendu qu'au cours de la construction de la ligne. — Cons. préf. Seine, 5 juill. 1881, L'Etat, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [Dauv., 81, p. 231]

**455.** — ... Et confirmée par le Conseil d'Etat qui a proclamé, de son côté, que le ministre des Travaux publics ne peut, en l'absence de toute réserve dans le cahier des charges d'une compagnie concessionnaire de chemins de fer, imposer à cette compagnie l'établissement d'une station, gare ou halte, en sus de celles dont le nombre et l'emplacement ont été déterminés lors de la concession, et en dehors de tout accord avec la compagnie; et qu'il en est ainsi, même lorsque les travaux ne sont pas encore commencés. — Cons. d'Et., 24 nov. 1882, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 84.3.60, P. adm. chr., D. 84.3.37, Leb. chr., p. 937]

**456.** — M. Picard signale encore (*op. cit.*, t. 2, p. 663) un avis du Conseil d'Etat, section des Travaux publics, du 8 avr. 1879, qui a, relativement à la création d'un nouvel accès à une gare, consacré les mêmes principes en partant des mêmes considérations.

**457.** — Les principaux arguments donnés à l'appui de ce système et qu'on trouve formulés dans les conclusions de M. David (arrêt précité du 28 juin 1878) et dans celles de M. Gomel, données à l'appui du dernier arrêt, sont que..., les concessions de chemins de fer étant des contrats synallagmatiques, entre les compagnies et l'administration, les obligations comme les droits des deux parties ont été déterminés avec précision par le cahier des charges, où l'Etat s'est réservé en certains cas un pouvoir discrétionnaire vis-à-vis des concessionnaires dans l'intérêt public; qu'en dehors de ces cas, aucune des deux parties ne peut toucher à la convention sans le consentement de l'autre, et que l'art. 9 du cahier des charges n'autorise pas l'administration à imposer à ces compagnies l'augmentation du nombre des gares de voyageurs et de marchandises, puisque son § 3, qui dit que « le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et de gares de marchandises seront *également* déterminés par l'administration », se réfère

évidemment au § 1 du même article qui accorde à l'administration le même droit de fixer le nombre et l'emplacement des gares d'évitement, et non au § 2; que, d'autre part, il résulte du cahier des charges que la compagnie de chemin de fer ne peut faire aucun ouvrage sans l'autorisation préalable du ministre des Travaux publics et que, pour les gares comme pour les autres ouvrages, elle doit présenter un projet (art. 9); que, tant qu'il n'a pas donné son approbation, le ministre peut imposer des modifications au projet, mais qu'il perd ce droit dès que cette approbation résulte du visa ministériel sur une des expéditions du projet, la compagnie pouvant seule désormais proposer des modifications à l'administration et les réaliser si elle y est autorisée.

**458.** — On peut rapprocher de ces considérations les arguments présentés par MM. Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1468 et Picard, t. 2, p. 664.

**459.** — L'administration ne pourrait donc imposer aux compagnies la construction de nouvelles stations de voyageurs qu'en prenant, à cet égard, des dispositions formelles dans les conventions qu'elle passe avec elles. M. Picard cite, sur ce point, un certain nombre d'exemples. — Picard, *op. cit*, t. 2, n. 9, p. 666 et 667.

**460.** — Dans une autre occasion, le Conseil d'Etat avait été appelé également à se prononcer sur une question analogue. Des négociants voisins d'une gare de chemin de fer, établie en vertu d'une loi, attaquaient devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux une décision par laquelle le ministre des Travaux publics avait supprimé, disaient-ils, indirectement cette gare en restreignant le nombre de ses services. On se demandait si ce recours n'était pas recevable et fondé, alors que la décision ministérielle n'avait pas été précédée d'une enquête régulière, et que, d'après le cahier de charges de la concession, les pouvoirs de l'administration consistaient à déterminer, après enquête préalable, le nombre, l'emplacement et la surface des gares. Mais le Conseil d'Etat n'eut pas à statuer sur ce point, car il décida en l'espèce qu'en admettant que l'indication, dans les cahiers de charges annexés aux lois de concession, d'une gare de marchandises à établir au quartier de la Guillotière, à Lyon, eût le caractère d'une prescription législative, il n'y avait pas eu suppression de la gare; que le ministre s'était borné à modifier la destination de cette gare de manière à éviter un encombrement qu'il jugeait devoir compromettre le service du chemin de fer et la sûreté publique; que le ministre tenait des cahiers de charges le pouvoir d'autoriser ces modifications, et que l'autorisation n'avait été accordée qu'après que la demande de la compagnie avait été rendue publique et que les parties avaient été entendues. — Cons. d'Et., 20 août 1864, Gare de la Guillotière, [Leb. chr., p. 828 et les observations du commissaire du gouvernement]

**461.** — Nous croyons, en ce qui nous concerne, avec M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 667), que la suppression des stations devrait être régie par les mêmes règles que leur construction.

**462.** — La jurisprudence ne s'en est pas tenue là, et elle paraît disposée à appliquer au nom même des stations ce qu'elle a décidé par rapport à leur nombre et à leur emplacement. C'est ainsi, notamment, qu'un arrêté du conseil de préfecture a décidé que si les concessionnaires de chemins de fer restent tenus pendant toute la durée de la concession de se conformer à toutes les mesures que l'administration supérieure juge convenable de leur prescrire dans l'intérêt du bon entretien du chemin de fer et de la sûreté de la circulation sur la voie ferrée, ils n'ont, relativement aux autres travaux de construction de chemins de fer ou des ouvrages qui en dépendent, d'autres obligations que d'exécuter ces travaux, conformément aux plans approuvés par le ministre dans les termes du cahier de charges, sauf les cas réservés par l'administration; que le nom donné aux stations, ayant été, comme l'emplacement et le nombre de ces stations, le résultat d'une étude consciencieuse faite par la compagnie et l'administration, est devenu, lorsque toutes les formalités prescrites ont été remplies, partie intégrante du contrat qui les lie. — Cons. préf. Seine, 29 mai 1889, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1890, p. 265] — Le Conseil d'Etat saisi de la question n'a pas eu toutefois à statuer, le pourvoi ayant été irrégulièrement formé. — Cons. d'Et., 1er mai 1891, [Leb. chr.]

**463.** — En dehors de toute difficulté de cette nature, il a été décidé d'ailleurs que lorsque, d'après la loi de concession d'un chemin de fer, l'administration doit, de concert avec la compagnie, déterminer l'emplacement et la surface des gares, elle a le droit d'affecter à l'établissement de ces gares tels terrains que bon lui semble, pourvu qu'ils soient compris dans le domaine des chemins, et cela, quand bien même les terrains qui, d'après la loi de concession, ne devraient être parcourus qu'en souterrain, devraient l'être en tranchées ouvertes par suite de leur affectation aux gares. — Cass., 2 janv. 1839, Riant, [P. chr.]

**464.** — Mentionnons encore en terminant un autre arrêt qui tire une autre conséquence du pouvoir reconnu au ministre de modifier l'emplacement des stations, à savoir que la compagnie de chemin de fer qui n'a ni service de petite vitesse, ni gare de marchandises dans une station, peut se refuser à transporter des marchandises livrables dans cette station au prix du tarif de la petite vitesse; qu'en pareil cas, les particuliers qui éprouvent un préjudice de cet état de choses ne peuvent que faire valoir leurs réclamations auprès de l'administration, à qui seule appartient la détermination de l'établissement des gares, de leur nombre et de leur emplacement. — Paris, 4 août 1866, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 67.2.10, P. 67.90]

**465.** — On pourra compléter ces indications par les décisions citées *infrà*, n. 5627 et s., 5693 et s., à propos du pouvoir du Conseil d'Etat en matière d'excès de pouvoir et du droit d'interprétation du conseil de préfecture.

§ 4. *Confection des plans parcellaires et enquêtes.*

**466.** — Il n'y a aucune distinction à faire, à l'égard de la confection des plans parcellaires, entre la construction des chemins de fer par l'Etat ou par les compagnies. Nous nous contentons d'extraire de la circulaire du 21 févr. 1877 (V. *suprà*, n. 425), les principaux passages relatifs à cette opération en renvoyant, pour le surplus, à la loi du 3 mai 1841 (tit. 2, art. 4 et s.).

**467.** — Indépendamment d'une note explicative, les plans et états parcellaires doivent toujours être accompagnés, à titre de renseignement, du plan général à l'échelle de 1/10,000e du profil en long et d'un tableau indicatif des ouvrages de toute nature destinés à assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux (Circ. 21 févr. 1877).

**468.** — Les arrêtés préfectoraux ordonnant l'ouverture des enquêtes prescrites par le tit. 2, L. 3 mai 1841, ne devront jamais être pris avant que l'ingénieur en chef du contrôle n'ait été mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les modifications proposées par la compagnie doivent être soumises préalablement à l'approbation de l'administration supérieure (Circ. 21 févr. 1877).

**469.** — Les ingénieurs du contrôle doivent s'assurer si les ouvrages indiqués sur les plans parcellaires pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux sont en nombre suffisant et s'ils présentent des ouvertures et des débouchés convenables, les détails de ces ouvrages ne devant, d'ailleurs, être approuvés définitivement qu'après la production de projets spéciaux et sur le vu des procès-verbaux des conférences avec les services intéressés.

**470.** — Le délai pendant lequel le plan parcellaire reste déposé à la mairie conformément aux art. 3 et 6, L. 3 mai 1841, est de huit jours pleins, dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement donné aux parties intéressées, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête (Circ. 21 févr. 1877).

**471.** — Ampliation des arrêtés ordonnant l'ouverture des enquêtes parcellaires doit être adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin de fer ainsi qu'à l'agent-voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts au cas où la voie ferrée doit traverser les forêts de l'Etat ou des biens communaux dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux (Circ. 21 févr. 1877).

**471 *bis*.** — En cas de concession l'ingénieur appelé à faire partie de la commission d'enquête prévue par l'art. 8, L. 3 mai 1841, est non pas l'ingénieur du contrôle, mais celui de la compagnie concessionnaire chargé de l'exécution des travaux.

**472.** — Toutes les fois que la commission d'enquête aura proposé d'apporter aux dispositions des plans parcellaires un changement quelconque ayant pour conséquence de faire comprendre de nouveaux terrains dans l'expropriation, il devra être procédé à l'enquête supplémentaire prescrite par l'art. 10, L. 3 mai 1841 (Circ. 21 févr. 1877).

## Section VI.

### Arrêté de cessibilité et expropriation.

**473.** — Nous arrivons ainsi à l'arrêté de cessibilité et à l'expropriation proprement dite. Ici, nous n'avons qu'à relater les règles spéciales à l'établissement de la voie par les compagnies. Au cas de construction par l'Etat, il n'y a pas de dérogation au droit commun.

**474.** — Les expropriations en matière de chemin de fer ne présentent rien de bien spécial et se poursuivent conformément aux règles du droit commun. Aussi ne mettrons-nous en relief que les particularités les plus intéressantes tirées des décisions de la jurisprudence, nous bornant à renvoyer pour le surplus, *infrà*, v° *Expropriation*. — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 801 et s.

**475.** — L'art. 22 du cahier des charges est ainsi conçu : « L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de ces lois et règlements. »

**476.** — En l'absence de toute clause de cette nature, il semble qu'il faudrait encore décider que la cession faite à des particuliers du droit de construire un chemin de fer implique, au profit des concessionnaires, la faculté d'acquérir les terrains nécessaires à cette construction, et par suite celle de provoquer tous les actes préalables à l'expropriation, et notamment la convocation des jurés et des parties. — Cass., 29 août 1854, d'Auger, [S. 54.1.734, P. 55.1.88, D. 54.1.320]

**477.** — Cette prérogative est une de celle qui distingue le contrat de concession du contrat d'entreprise. — Dumay, *op. cit.*, p. 73.

**478.** — Mais il est bien clair qu'elle n'investit pas la compagnie du droit d'accomplir elle-même ces actes administratifs, et ne la met pas au lieu et place du préfet. C'est toujours au préfet qu'il appartient de déterminer les propriétés dont la cession est nécessaire, et de demander à l'autorité judiciaire la formation du jury d'expropriation. — Dumay, *op. cit.*, p. 74.

**479.** — Le droit d'exproprier reconnu aux compagnies ne s'étend pas, d'ailleurs, au delà des limites du travail public concédé. — Toulouse, 10 févr. 1864, D. *Rép.*, v° *Expropriation*, n. 72] — Sur l'étendue du droit d'expropriation, V. encore *suprà*, n. 146 et s., 375 et *infrà*, n. 535.

**480.** — Jugé encore, conformément à ce principe, que la déclaration d'utilité publique ne peut pas être étendue au delà des objets pour lesquels elle a été rendue, et spécialement qu'aucune compagnie de chemin de fer ne peut s'en prévaloir pour la construction d'un canal, alors qu'elle n'est intervenue que pour l'établissement de la voie. — Cass., 25 juill. 1877, Roudières frères, [S. 78.1.80, P. 78.164, D. 77.1.471]

**481.** — On peut appliquer les mêmes principes par rapport aux travaux qui, bien qu'ayant un rapport indirect avec le chemin de fer ou ses dépendances, ne pourraient pas figurer au compte de premier établissement.

**482.** — Pour les travaux imprévus qui peuvent nécessiter une extension de l'emprise, V. *infrà*, n. 535 et s.

**483.** — L'arrêté de cessibilité que le préfet est autorisé à prendre directement lorsqu'un accord complet s'est établi entre la commission d'enquête et la compagnie doit, dans tous les cas, être rendu sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle et non sur une demande directe de la compagnie (Circ. 21 févr. 1877).

**484.** — Cela était d'autant plus utile à prescrire que l'arrêté de cessibilité, étant soumis aux règles du droit commun, à défaut d'indications contenues dans les décrets déclaratifs d'utilité publique et de concession, peut contenir sur l'assiette de la voie et sur ses dimensions des prescriptions qu'il convient d'observer.

**485.** — C'est ainsi qu'il a été jugé que lorsque la loi déclarant d'utilité publique la construction d'un chemin de fer se borne à indiquer les points de départ et d'arrivée de ce chemin, sans déterminer les localités intermédiaires, c'est au préfet qu'il appartient de désigner les localités et territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, et que le jugement qui se conforme à cet arrêté ne saurait être critiqué. — Cass., 13 déc. 1882, de Froissard, [S. 83.1.325, P. 83.1.782, D. 84.1.88] — V. aussi Cass., 24 mai 1870, de Grave, [S. 83.1.325, P. 83.1.782 *ad notam*, D. 70.1.388]

**486.** — ... Et que, lorsque le décret déclaratif d'utilité publique d'un embranchement de chemin de fer n'a déterminé ni la largeur du chemin, ni le nombre des voies, l'arrêté de cessibilité rendu par le préfet sur l'avis conforme de la commission d'enquête peut valablement comprendre la totalité d'une parcelle dont le propriétaire prétend ne devoir être exproprié que partiellement. — Cass., 5 mars 1872, Héritiers Pouff, [S. 72.1.85, P. 72.174, D. 73.1.23]

**486** *bis*. — Au surplus, si la loi déclarative d'utilité publique, après avoir fixé les points de départ et d'arrivée, a mentionné des parties intermédiaires du parcours, les tribunaux ne peuvent se refuser à prononcer l'expropriation sous prétexte que, d'après le tracé définitif adopté par l'administration, le chemin de fer ne comprendrait pas uniquement le parcours ainsi mentionné si, d'ailleurs, le tracé suit ce parcours et aboutit aux points de départ et d'arrivée fixés par la loi. — Cass., 28 août 1876, L'Etat, [S. 77.1.135, P. 77.305, D. 77.1.22]

**487.** — Le jugement d'expropriation qui intervient après l'arrêté de cessibilité a pour effet de couvrir, comme en toute autre matière, les vices de cet arrêté. L'arrêté préfectoral, qui a déclaré cessible une parcelle de terrain en vue de l'ouverture d'un chemin de fer destiné à desservir des concessions de mines, ne peut donc être déféré au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, lorsque l'expropriation de cette parcelle a été prononcée par un jugement du tribunal civil ayant acquis l'autorité de la chose jugée : l'expropriation est consommée. — Cons. d'Et., 13 févr. 1874, André et Champetier, [S. 76.2.27, P. adm. chr., D. 75.3.4, Leb. chr., p. 165] — V. aussi *infrà*, n. 496

**488.** — Les biens du domaine public en leur qualité de biens inaliénables échappent au droit d'expropriation, au moins lorsqu'il est exercé par les compagnies et que le déclassement n'en est pas provoqué. La loi du 3 mai 1841 ne parle, en effet, que des biens particuliers. Lors donc qu'une voie ferrée traverse les fortifications d'une ville, la compagnie ne peut en poursuivre l'expropriation. — Cass., 17 févr. 1847, Préfet de la Seine, [S. 47.1.815, P. 47.2.526, D. 47.1.315] — Une circulaire du 24 déc. 1873 (Potiquet, n. 829) avait même prescrit de ne comprendre aucun des immeubles faisant partie des fortifications dans les arrêtés de cessibilité. Mais elle a été rapportée depuis.

**489.** — M. Picard cite également dans le même sens un arrêt qui aurait été rendu par la Cour de cassation à l'occasion d'une parcelle du domaine militaire exproprié en vue de l'établissement d'une distribution d'eau. — Cass., 3 mars 1862, Préfet de la Seine-Inférieure, [S. 62.1.468, P. 62.849, D. 62.1.291] — Picard, t. 2, p. 803.

**490.** — Cette solution cependant n'a pas toujours été admise par la jurisprudence et on trouve l'opinion contraire consacrée par certain arrêt d'où il résulte que l'abandon fait par l'Etat à une compagnie de chemin de fer, ou l'expropriation prononcée contre lui, pour l'établissement de la voie ferrée, d'un terrain formant partie du lit d'un fleuve, ouvre au profit de l'Etat contre la compagnie un droit à une indemnité d'expropriation. — Cass., 8 mai 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.1.273, P. 75.650, D. 65.1.293]

**491.** — Mais ces décisions ne sont pas aussi contradictoires qu'elles paraissent l'être, et l'arrêt du 8 mai 1865 s'explique par les circonstances particulières dans lesquelles la parcelle en jeu était sortie du domaine public. En tout cas, et c'est là ce que paraît surtout vouloir établir cet arrêt, ce qui est constant c'est que l'Etat, qu'il s'agisse du domaine public ou du domaine privé, a toujours droit, lorsqu'on l'exproprie d'une partie de ses biens, à une indemnité, et qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette allégation que les chemins de fer étant la propriété de l'Etat, le terrain occupé par la voie ne cesse pas de lui appartenir et ne fait que changer d'affectation (L. 3 mai 1841, art. 13 et 39; L. 11 juin 1842, art. 3). Aussi l'arrêt ajoute-t-il que, l'indemnité étant dévolue au domaine de l'Etat, c'est au préfet qu'il appartient d'en poursuivre le recouvrement contre la compagnie.

**492.** — Nous croyons cette solution bien rendue. En effet, si l'abandon fait par l'Etat de certains terrains pour l'établissement de la voie, ne constitue pas, à proprement parler, une aliénation (le propre de l'aliénation étant d'emporter dessaisissement absolu de la part de l'exproprié au profit de l'expropriant), mais un simple changement de destination de ces terrains, il

n'en est pas moins vrai que c'est à la compagnie de chemin de fer « chargée d'une entreprise de travaux publics », ainsi que la qualifie un arrêt de la Cour de cassation du 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911], qu'incombe l'obligation d'acheter et de payer ces terrains; or, qu'elle les acquière de l'Etat ou de tiers-propriétaires, sa situation ne saurait en être changée : il faut qu'elle en acquitte le prix; autrement, les conditions du marché intervenu entre elle et l'Etat seraient profondément modifiées, puisqu'en sus du droit d'exploitation, et parfois même d'une subvention en argent dont il aurait consenti l'abandon, l'Etat se verrait grevé d'une subvention en terrains que la compagnie aurait le droit d'occuper et d'utiliser gratuitement.

**493.** — On peut encore invoquer dans le même sens un arrêt d'où il résulte que la concession faite par l'Etat à une compagnie de chemin de fer, pour l'établissement de la voie ferrée, du droit d'endiguer une portion de mer, ayant pour effet de mettre cette parcelle hors du domaine public, donne ouverture à une action en indemnité au profit de l'Etat (L. 16 sept. 1807, art. 41). — Caen, 30 déc. 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.2.189, P. 68.813]

**494.** — ... Que vainement la compagnie du chemin de fer alléguerait que les travaux d'enrochement par elle exécutés ne font pas complètement obstacle à l'envahissement des eaux : que le droit de l'Etat ne saurait être subordonné à la perfection et à la solidité des travaux exécutés par le concessionnaire. — Même arrêt.

**495.** — ... Qu'il en est ainsi surtout si la compagnie concessionnaire a ensuite procédé par voie d'expropriation contre l'Etat. — Cass., 29 déc. 1868, L'Etat, [S. 69.1.107, P. 69.258, D. 69.1.220]

**496.** — ... Et qu'il importerait peu que la commission mixte des travaux publics n'eût pas été consultée préalablement au jugement d'expropriation, si d'ailleurs ce jugement n'avait été attaqué par aucune des parties. — Même arrêt.

**497.** — ... Qu'il n'en serait autrement qu'autant qu'une disposition contraire résulterait de l'acte de concession, comme celle qui était contenue dans l'art. 3, L. 11 juin 1842; que c'est donc à bon droit qu'il a été jugé que l'art. 3, L. 11 juin 1842, relative à l'établissement des chemins de fer, aux termes duquel il n'y a pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'Etat, ne s'applique pas aux chemins de fer exécutés par des compagnies concessionnaires, alors que l'acte de concession oblige ces compagnies à acheter et à payer les terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances. — Même arrêt.

**498.** — L'exception contenue dans la loi du 11 juin 1842 doit être tenue, d'ailleurs, pour l'expression de la règle générale toutes les fois que le chemin de fer, au lieu d'être construit par une compagnie, doit l'être par l'Etat.

**499.** — De ce qui précède il résulte donc qu'une compagnie de chemin de fer ne pourra pas, de son propre chef et sans déclassement préalable, supprimer un pont faisant partie d'une voie publique régulièrement classée. — Cons. d'Et., 17 mars 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 217] — L'arrêt cependant ne statue directement que sur une question de compétence.

**500.** — Le déclassement, lorsqu'il y a lieu d'y procéder, est prononcé par le ministre dans le département duquel se trouve la parcelle à déclasser, après entente avec le ministre des Finances, ou, à défaut d'entente, par le chef de l'Etat, conformément à l'art. 21, Décr. 16 août 1853.

**501.** — Si le terrain intéresse le domaine militaire, il doit être procédé aux conférences mixtes.

**502.** — En cas de déclassement, une circulaire du 19 août 1878 (Potiquet, n. 1029), rendue à la suite d'un arrêt du Conseil d'Etat du 28 juill. 1876, a posé en principe que toute occupation, par les compagnies de chemin de fer, des dépendances du domaine public doit donner lieu au paiement d'un prix ou d'une redevance; le prix s'appliquant au cas d'incorporation définitive d'une parcelle effectuée avec le consentement du service chargé de la conservation de ce domaine, et la redevance au cas d'occupation temporaire seulement.

**503.** — Encore cette circulaire fait-elle exception pour les passages à niveau des voies ferrées sur les routes nationales qui, bien que se trouvant appelés à une utilité nouvelle, continuent néanmoins à servir à l'usage auquel ils étaient destinés.

**504.** — Le prix est fixé par l'administration des domaines qui, suivant les cas, s'attache purement et simplement à la valeur des terrains, ou fixe un capital représentant, au jour du changement d'affectation, la valeur des fruits dont l'État sera privé pendant la durée de la concession. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 805.

**505.** — Voici, au surplus, les principales dispositions de cette circulaire : « 1° Toute occupation par les compagnies de chemins de fer des dépendances du domaine public ou du domaine de l'Etat doit donner lieu au paiement soit d'un prix, soit d'une redevance.

« 2° Les compagnies doivent payer sans distinction de nature et de provenance la valeur de toutes les portions du domaine public définitivement incorporées à la voie ferrée et à ses dépendances, avec le consentement exprimé ou implicite du service chargé de la conservation de ce domaine.

« 3° Est considérée notamment comme occupation définitive, celle des portions de routes ou de lits des cours d'eau navigables ou flottables sur lesquelles reposent des constructions telles que les piles et culées des voûtes de viaduc qui supportent la voie ferrée.

« 4° Mais il n'y a pas lieu d'exiger le prix pour des occupations temporaires et révocables, c'est-à-dire pour celles qui se concilient avec le maintien de l'affectation primitive de la portion du domaine public occupée : seulement, les compagnies sont tenues, comme les simples particuliers, au paiement d'une redevance annuelle en compensation des avantages qu'elles retirent d'une jouissance privative ou privilégiée.

« 5° Il est admis par exception à la règle ci-dessus rappelée, et sans que cette exception puisse être étendue par analogie, qu'aucune redevance ne doit être exigée des compagnies pour les passages à niveau de voies ferrées sur les routes nationales, à raison des conditions toutes particulières dans lesquelles s'exerce sur ces points la double circulation.

« 6° Enfin, en ce qui concerne l'ancien tracé des routes déviées, une décision souveraine ayant reconnu que les compagnies n'ont pas le droit d'en disposer à leur profit, même lorsqu'elles en ont opéré le remplacement à leurs frais, ces compagnies ne sont pas plus fondées à occuper gratuitement les terrains qui en proviennent qu'à les vendre, et cette occupation doit dès lors donner lieu à la perception d'un prix ou d'une redevance suivant les distinctions qui précèdent; il doit en être de même pour les anciens lits de cours d'eau navigables ou flottables rendus disponibles par la création de nouveaux lits opérés aux frais des compagnies.

**505 *bis*.** — Si le changement d'affectation implique l'exécution d'ouvrages nouveaux en remplacement de ceux qui sont appelés à disparaître, les concessionnaires peuvent être assujettis à payer également de ce chef une indemnité. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 810.

**506.** — Si, au lieu de s'agir du déclassement d'un bien du domaine public, il s'agit de l'affectation d'un bien du domaine privé à l'usage d'un chemin de fer, cette affectation peut se faire soit par une simple remise matérielle subséquente à la loi ou au décret d'utilité publique, soit par une décision du ministre des Finances après accord avec celui de ses collègues dans le département duquel se trouve le bien visé. Encore peut-il y avoir des distinctions à faire à cet égard entre le cas où le chemin est construit par l'Etat et celui où il est l'œuvre d'une compagnie concessionnaire. — Avis du directeur des domaines, 1883.

**507.** — Les règles que nous venons de poser pour le domaine de l'Etat ne paraissent pas avoir été admises d'une façon aussi nette pour le domaine départemental ou communal. On admet bien sans doute que le domaine privé des départements ou des communes peut faire l'objet d'une expropriation, lorsqu'il y a dépossession véritable, comme rentrant dans les prévisions de la loi du 3 mai 1841 qui ne fait aucune distinction entre les propriétés privées.

**508.** — Mais, alors qu'une parité de situation devrait engendrer les mêmes règles pour tout le domaine public, quelle qu'en soit la destination, certains arrêts paraissent avoir admis qu'à la différence de ce qui se passe pour le domaine public de l'Etat, il pouvait y avoir lieu à une véritable expropriation du domaine public départemental ou communal. — V. not. Arr. confl., 15 mai 1858, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 372] — Cons. d'Et., 1er sept. 1858, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 623] — V. cependant *infrà*, n. 519.

**509.** — Peut-être toutefois ne faut-il pas donner une impor-

tance excessive à ces décisions. La question de fond n'y a été décidée en effet qu'à l'occasion d'une question de compétence, et bien qu'en réalité les deux points de vue soient étroitement connexes, on conçoit qu'une juridiction puisse se laisser entraîner par des considérations qu'elle n'aurait peut-être mises qu'au deuxième plan si elle avait été saisie directement de la question de principe. — V. encore à cet égard Cons. d'Ét., 3 août 1847, Ville de Marseille.

**510.** — Il semble donc que sinon par voie d'expropriation au moins par voie de déclassement, les biens du domaine public départemental ou communal devraient être traités comme ceux du domaine de l'État.

**511.** — Nous nous contentons pour le moment de ces indications. Nous retrouverons toutes ces questions de compétence lorsque nous déterminerons les rapports des juridictions administratives ou judiciaires avec le jury d'expropriation.

**512.** — En tous cas, le tribunal civil, qui a mission, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le dire (V. *suprà*, n. 123), avant de prononcer le jugement d'expropriation, de s'assurer que toutes les formalités préliminaires ont été remplies, et auquel sont présentés le décret déclaratif d'utilité publique et l'arrêté de cessibilité non attaqués par la voie administrative, doit prononcer l'expropriation sans examiner si les immeubles dépendent du domaine public, et par exemple, d'un chemin de fer. — Cass., 26 janv. 1875, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, D. 75.1.230]

**513.** — Comme en toute autre hypothèse, les parties qui ne se sont pas révélées en temps opportun ne sont frappées de la déchéance édictée par l'art. 21, L. 3 mai 1847, qu'aux conditions ordinaires. C'est dire que, en cas d'expropriation d'un chemin d'exploitation appartenant aux propriétaires riverains, pour l'établissement d'un chemin de fer, on ne peut opposer cette déchéance à ceux des copropriétaires qui n'ont figuré ni dans l'arrêté de cessibilité, ni dans le jugement d'expropriation. — Limoges, 2 juill. 1862, Taurisson, [S. 63.2.35, P. 63.679]

**514.** — ... Et qu'ils sont recevables dès lors à faire valoir leurs droits même après la prise de possession et l'incorporation du sol au chemin de fer. — Même arrêt.

**515.** — La notification des offres d'une compagnie de chemin de fer aux expropriés peut être faite par un des agents assermentés de cette compagnie, dont les procès-verbaux font foi en justice, d'après les lois spéciales sur la police et la surveillance des chemins de fer. — Cass., 11 janv. 1865, Ménet, [S. 65.1.240, P. 65.562, D. 65.5.170]; — 17 mars 1869, Morin, [S. 69.1.386, P. 69.947, D. 69.1.271]

**516.** — En principe, l'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé par le fait même de l'éviction et ne peut s'étendre au préjudice incertain et éventuel qui ne serait pas la conséquence directe et immédiate, nécessaire de l'expropriation. Il en est ainsi, spécialement, du préjudice éventuel et incertain que l'exploitation d'un chemin de fer pourrait causer à des réservoirs destinés à l'élevage d'anguilles et autres poissons. — Cass., 1er août 1888, Chemins de fer économiques, [S. 90.1.223, P. 90.1.532, D. 88.5.239]

**517.** — Mais quels sont les dommages qu'on peut considérer comme résultant directement de l'expropriation? Quels sont ceux, par suite, qui peuvent être réglés directement par le jury? Quels sont ceux, au contraire, qui ne peuvent l'être que par le conseil de préfecture? C'est une question qui ne pourra être bien comprise que lorsque nous aurons fait connaître les principales règles relatives à ces dommages et que nous examinerons *infrà*, n. 5774 et s., 6300 et s.

**518.** — On s'est demandé ce que l'indemnité devait comprendre lorsque l'emprise consistait en un souterrain ou un tunnel, si l'indemnité devait être limitée au terrain dont l'intéressé se trouvait réellement dépossédé, ou si elle ne devait pas être étendue également au terrain correspondant en superficie? Nous nous contentons d'indiquer la question pour le moment; nous l'examinerons en détail *infrà*, n. 5990 et s. à l'occasion des dommages causés par les travaux publics.

**519.** — *A fortiori*, ne peut-il être question d'indemnité lorsqu'il n'y a pas de dépossession. Jugé, en ce sens, que les parties de chemins vicinaux au-dessus desquelles des viaducs ont été établis et même celles qui ont été converties en passages à niveau conservent, néanmoins, le caractère et la destination de voies vicinales, et qu'en conséquence, la commune ne subissant aucune dépossession n'a droit à aucune indemnité. — Cons. d'Ét., 20 mars 1862, Chemin de fer de Carmaux, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 222]; — 14 août 1865, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 66.2.136, P. adm. chr., Leb. chr., p. 803] — V. cep. les arrêts cités *suprà*, n. 508.

**520.** — Nous avons vu une règle analogue admise, pour les portions des routes nationales traversées à niveau, par la circulaire du 19 août 1878.

**521.** — Précédemment déjà, le même principe avait été proclamé, à l'occasion d'un chemin vicinal, par un arrêt de conflit du 1er mai 1858, Préfet de l'Aude, [Leb. chr., p. 333]

**522.** — Faudrait-il en dire autant s'il ne s'agissait que d'un chemin rural? Le même arrêt, du 1er mai 1858, paraissait établir une distinction à cet égard. Mais il est clair que cette distinction ne saurait plus être admise depuis la loi du 20 août 1881, sur le Code rural.

**523.** — Par des motifs d'analogie, il faut assimiler aux passages à niveau les passages au-dessus ou au-dessous de la voie.

**524.** — Les intérêts des indemnités ne sont dûs, conformément à l'art. 55, L. 3 mai 1841, qu'à dater de l'expiration des six mois qui ont suivi la fixation de l'indemnité par le jury. C'est donc avec raison qu'il a été jugé que l'engagement contracté par la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille, au nom de l'État, de payer à des propriétaires, pour prix de leur consentement à la livraison immédiate de leurs terrains, les intérêts de l'indemnité qui leur serait allouée à partir du jour de la prise de possession, ne pouvait constituer aucune obligation à la charge de l'État, attendu qu'il n'avait point été approuvé par le ministre des Travaux publics, et que, dans ce cas, l'État ne devait les intérêts de l'indemnité, conformément à l'art. 55, L. 3 mai 1841, qu'à dater de l'expiration des six mois qui avaient suivi la fixation de ladite indemnité par le jury. — Cons. d'Ét., 27 janv. 1853, Cie du chemin de fer d'Avignon à Marseille, [Leb. chr., p. 164]

**525.** — Indépendamment de l'indemnité en argent, et pour en diminuer la valeur, l'administration peut promettre d'effectuer certains travaux au profit des expropriés. Ces travaux sont en général spécifiés au moment des enquêtes : peuvent-ils l'être encore ensuite? On peut consulter, à cet égard, un arrêt de la cour de Paris rendu à la demande du propriétaire d'un terrain traversé en tranchée par un chemin de fer et qui, lors des enquêtes préalables à l'expropriation, n'avait point demandé l'établissement de travaux destinés à servir de communication et n'avait formulé sa demande qu'après l'estimation du terrain par le jury. — Paris, 25 nov. 1839, Hagermann, [P. 40.1.67]

**526.** — L'art. 21 du cahier des charges porte : « Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et en général pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire. »

**527.** — A l'occasion d'une décision rendue en matière de chemin de fer d'intérêt local et qu'il propose de généraliser, M. Picard admet que, malgré les clauses du cahier des charges et les termes de l'art. 63, L. 3 mai 1841, un exproprié pourrait demander le paiement de l'indemnité, non pas au concessionnaire, mais à l'expropriant (Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 818). Nous hésiterions beaucoup, pour notre part, à admettre cette solution. S'il est vrai, en effet, que le concessionnaire n'agit que par délégation du droit de l'État et que le bien exproprié tombe *de plano* dans le domaine public, le concessionnaire n'en est pas moins substitué provisoirement d'une façon complète à l'État, et pour peu que l'on admette la réalité de son droit (V. *infrà*, n. 865), il semble que cette solution s'impose encore davantage. Aussi bien l'exproprié a-t-il un moyen très-simple d'éviter tout préjudice, puisqu'il peut refuser de livrer son terrain tant qu'il n'est pas indemnisé.

**528.** — L'arrêt auquel nous faisons allusion paraît d'ailleurs avoir été rendu dans des circonstances particulières qui semblent écarter toute idée de généralisation. Il se contente de décider que le propriétaire exproprié pour l'établissement d'un chemin de fer qui *n'a pas volontairement laissé* les concessionnaires de ce chemin prendre possession de ses immeubles, a, en cas *de déchéance* de ceux-ci, une action directe et personnelle contre l'État (ou le département), pour le paiement de l'indemnité allouée par le jury et qu'il n'a pu toucher des concessionnaires; cet arrêt semble donc s'expliquer seulement par une idée de déchéance. — Cass., 19 juill. 1882, Préfet de la Loire, [S. 83.1.134, P. 83.1.305, D. 82.1.457]

**529.** — Le droit de préemption ouvert au profit des propriétaires riverains par l'art. 60, L. 3 mai 1841, leur appartient au cas d'expropriation pour un chemin de fer comme en tout autre cas. Nous retrouverons plus loin quelques applications de ce principe.

**530.** — Et ce droit subsiste pour tous propriétaires riverains d'une route délaissée, dans le cas où l'Etat ou la compagnie qui le représente a vendu à un tiers la portion de route abandonnée, alors même que le propriétaire n'a acquis le terrain riverain de la route que postérieurement à la vente par la compagnie de chemin de fer à un tiers de la portion de route abandonnée. — Riom, 24 juill. 1876, Grenet, [S. 77.2.83, P. 77.363, D. 77.2.15]

**531.** — Le propriétaire riverain d'une route délaissée peut donc faire condamner solidairement la compagnie de chemin de fer et le tiers acquéreur à des dommages-intérêts à raison de leur résistance à l'exercice de son droit de préemption. — Même arrêt.

**532.** — La demande en rétrocession est régulièrement introduite alors que d'ores et déjà il est établi d'une manière incontestable que non seulement le terrain n'a pas été employé aux travaux, mais qu'il y a même impossibilité absolue pour l'expropriant de l'utiliser à l'avenir. — Cass., 29 mai 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 67.1.261, P. 67.656]

**533.** — La compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ne peut prescrire contre l'obligation de rétrocéder le terrain non employé à l'établissement du chemin : le titre en vertu duquel elle possède conservant également le droit de l'ancien propriétaire. — Paris, 29 avr. 1865, sous Cass., 29 mai 1867, précité.

**533** *bis*. — Nous avons déterminé *suprà*, n. 141 et 148, les droits du propriétaire qui entend bénéficier de l'expropriation. Dans l'hypothèse inverse où après un jugement d'expropriation le projet viendrait à être abandonné, les expropriés ne pourraient rentrer en possession de leurs terrains qu'autant que la loi déclarative d'utilité publique ayant été abrogée, le concessionnaire serait autorisé par décision ministérielle d'en opérer la rétrocession à leur profit.

**533** *ter*. — Remarquons qu'en aucun cas des voisins d'un terrain exproprié à l'usage d'un chemin de fer ne pourraient se plaindre d'un changement de destination qui pourrait lui être donné par le concessionnaire.

## Section VII.

### Projets d'exécution et construction proprement dite.

#### § 1. *Remarques préliminaires. — Différences entre la construction par l'Etat et par les compagnies.*

**534.** — Parmi les règles relatives à la rédaction des projets d'exécution et à la construction proprement dite, il y en a qui sont communes à tous les régimes, d'autres qui sont plus spécialement relatives à l'hypothèse où le chemin de fer est construit par la compagnie ou à celle de la construction par les soins de l'Etat. Nous allons parcourir successivement ces différentes règles.

**535.** — Mais nous devons d'abord présenter quelques observations préliminaires. Les projets d'exécution peuvent donner naissance à des modifications parfois importantes dans les projets primitifs. Il peut s'agir par exemple de déplacer un passage à niveau et, par suite, l'assiette d'une voie de communication, d'augmenter un déblai, d'effectuer des terrassements plus considérables et, en conséquence, de faire des acquisitions nouvelles. Il semblerait qu'en pareil cas, si ces acquisitions n'ont pas été prévues par la loi ou le décret déclaratif d'utilité publique, visées par l'arrêté de cessibilité et ordonnées par le jugement d'expropriation, on ne pût les faire qu'à l'amiable. — Conf. *infrà*, n. 660 et s.

**536.** — C'est ce que paraissent avoir décidé deux arrêts d'où il résulte que « l'effet de l'acte déclaratif d'utilité publique se trouve épuisé par le jugement qui prononce l'expropriation des parcelles indiquées dans l'arrêté de cessibilité et par la décision du jury fixant les indemnités de dépossession ». — Cass., 8 janv. 1873, Champlagarde, [S. 73.1.85, P. 73.173, D. 73.1.9]; — 25 juill. 1877, Roudières frères, [S. 78.1.80, P. 78.163, D. 77.1.471]

**537.** — Mais la pratique n'observe pas cette règle et M. Picard fait d'ailleurs remarquer avec raison que les arrêts précités peuvent s'expliquer par des considérations différentes, notamment par l'époque reculée à laquelle la déclaration d'utilité publique avait été rendue. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 814. — V. *suprà*, n. 146 et 479.

**538.** — Il y a certains ouvrages d'ailleurs qui se trouvent dans des conditions particulières. Telles sont notamment les prises d'eau des gares.

Elles sont implicitement autorisées par la loi ou le décret qui a déclaré d'utilité publique le chemin de fer dont elles constituent des accessoires obligés, et il ne reste qu'à en fixer l'emplacement et l'importance. C'est au ministre des Travaux publics qu'il appartient d'approuver les projets qui les concernent comme c'est à lui également d'approuver les projets d'alimentation des canaux de navigation. Il doit les soumettre, en principe, s'ils entraînent des expropriations, à l'enquête prévue par le titre 2, L. 3 mai 1841, mais son approbation ne suffit pas toujours et il doit encore se concerter avec le ministre de l'Agriculture, si la prise d'eau est faite dans un cours d'eau non navigable ni flottable.

A cet effet les projets sont communiqués aux ingénieurs de l'hydraulique agricole.

Si le projet comporte un barrage ou règlement d'eau, on doit y joindre un procès-verbal de la conférence qu'auront dû tenir les ingénieurs de l'hydraulique et ceux du contrôle.

Dans les autres cas, on se borne à la première enquête de vingt jours, qui est même supprimée si elle est jugée inutile.

Les ingénieurs de l'hydraulique joignent au dossier ainsi constitué un avis motivé en ce qui touche le volume d'eau à dévier et le préfet communique le dossier au ministre des Travaux publics, qui le communique à son tour à son collègue de l'Agriculture lequel le lui renvoie après examen et avis.

En aucun cas le préfet ne peut prendre d'arrêté réglementaire avant d'avoir obtenu l'approbation du projet par le ministre de l'Agriculture.

**539.** — Indépendamment des prescriptions administratives ou légales qui s'appliquent à chacun des deux régimes, on peut dire qu'il est intéressant de distinguer la construction par les compagnies ou par l'Etat à trois points de vue principaux :

1° Tandis que la construction par l'Etat ne donne naissance à aucune obligation, la construction par les compagnies implique l'observation de stipulations étroitement réglementées par un cahier des charges.

2° C'est à l'Etat ou à la compagnie concessionnaire suivant les cas qu'incombe la responsabilité des fautes de construction.

3° Certains privilèges sont reconnus en matière de construction par l'Etat qui ne se rencontrent pas en cas de construction par les compagnies.

**540.** — I. *Cahier des charges.* — Nous laissons de côté pour le moment tout ce qui concerne le cahier des charges : ce sont là des obligations spéciales dont l'étude trouvera tout naturellement sa place lorsque nous nous occuperons de la situation spéciale faite aux compagnies.

**541.** — II. *Responsabilité.* — D'une façon générale, on peut dire que la responsabilité des faits de construction incombe soit à la compagnie, soit à l'Etat, suivant que la construction est faite par l'un ou par l'autre.

**542.** — C'est ainsi qu'il a été jugé qu'une compagnie de chemin de fer est responsable à l'égard des tiers des accidents survenus dans la confection des travaux même exécutés à prix fait par un entrepreneur, lorsque ces travaux sont accomplis sous l'autorité de ses ingénieurs : l'entrepreneur devant être considéré comme un véritable préposé de la compagnie. — Cass., 17 mai 1865, Chemin de fer du Nord, [S. 65.1.327, P. 65.788, D. 65.1.373]

**543.** — ... Ou du moins qu'au cas où un entrepreneur exécute des travaux pour le compte du propriétaire, la responsabilité de celui-ci (dans l'espèce une compagnie de chemin de fer) à raison des accidents résultant de l'entreprise se mesure sur la part qu'elle s'est réservée dans la direction de ces travaux. — Paris, 30 janv. 1864, Chemin de fer du Nord, [S. 64.2.3, P. 64.463, D. 64.2.215]

**544.** — La considération que la compagnie n'exerce que les droits de l'Etat ne saurait modifier ce principe, au moins en ce qui concerne la responsabilité résultant d'un fait déterminé à l'égard d'un tiers et ayant le caractère d'un quasi-délit. Jugé, en ce sens, que la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer est responsable du dommage que ses ouvriers ont pu causer à une propriété voisine en y passant pour se rendre à leurs travaux. — Cons. d'Et., 13 déc. 1855, Cie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [S. 56.2.567, P. adm. chr., D. 59.3.6, Leb. chr., p. 726]

**545.** — Elle est substituée, en effet, à l'Etat pour l'exécution des travaux. Elle doit donc prendre toutes ses précautions pour éviter les dangers résultant de l'agglomération des ouvriers. — Même arrêt.

**546.** — Au contraire, cette subrogation doit avoir pour effet de l'exonérer de la responsabilité générale qu'elle peut encourir à raison de la gêne résultant de l'exécution des travaux pour tout un ensemble de citoyens, dans le cas où l'Etat lui-même ne pourrait encourir de ce fait aucune responsabilité.

**547.** — Décidé, en ce sens, qu'une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, subrogée pour l'exécution de ses travaux aux droits de l'Etat, ne peut être condamnée à une indemnité envers des tiers, à raison des entraves que ses travaux pour la construction d'un pont dans une rivière navigable, auraient apportées à la navigation. — Cons. d'Et., 11 avr. 1848, Cie du chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 48.2.497, Leb. chr., p. 178]

**548.** — ... Qu'une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, subrogée pour l'exécution des *travaux de ce chemin à tous les droits de l'Etat*, ne peut être condamnée à des dommages-intérêts envers les tiers, à raison des obstacles accidentels qui résulteraient pour le service de la navigation de l'existence de constructions par elle faites sur une rivière navigable, conformément au plan et projet approuvé par l'administration. — Cons. d'Et., 26 juill. 1851, Bocquié, [S. 52.2.68]

**549.** — ... Et qu'il en est ainsi, même alors que ces constructions n'auraient pas été exécutées d'une manière exactement conforme au plan et projet approuvé, si l'administration avait néanmoins reçu ces travaux. — Même arrêt.

**550.** — ... Que lorsque les travaux exécutés par un chemin de fer et dont se plaint une commune, ont été autorisés régulièrement par l'administration, la commune ne peut pas réclamer une indemnité pour une interruption temporaire ou pour une gêne dans la circulation, qui en résulterait. — Cons. d'Et., 20 mars 1862, Chemin de fer de Carmaux, [Leb. chr., p. 222]

**551.** — ... Que le fait que le déplacement d'un chemin vicinal a causé une gêne momentanée à la circulation ne saurait être une cause d'indemnité pour une commune. — Cons. d'Et., 14 août 1865, Cie de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 803]

**552.** — On peut aussi consulter dans le même sens un arrêt du Conseil d'Etat, relatif à des dommages résultant des déplacements de chemins ruraux, bien que certaines circonstances de fait étrangères à la question qui nous occupe paraissent avoir déterminé la décision de cette haute assemblée, et qu'on ne voie pas très-nettement s'il s'agissait dans l'espèce de dommages résultant de la confection du travail de raccordement ou de l'existence même de ce travail. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr.]

**553.** — Il y a d'ailleurs dans toutes les espèces qui précèdent une circonstance qui paraît influer d'une façon très-sensible sur les solutions données, et au sujet de laquelle nous aurons plus tard à nous expliquer d'une façon plus complète : la conformité ou la non conformité des travaux aux projets approuvés par l'administration. — V. *infrà*, n. 744 et 6011.

**554.** — La même solution cependant n'a pas été appliquée à l'égard des subventions spéciales qui peuvent être dues par suite de l'usage excessif d'un chemin vicinal. On a décidé, sans distinguer entre le cas où la compagnie se trouvait subrogée ou non aux droits de l'Etat, qu'une compagnie était responsable des dégradations qu'elle avait pu causer en construisant. Mais ce ne sont pas là, à proprement parler, des entraves apportées à un service public, mais plutôt des dommages causés à des biens appartenant à une certaine collectivité, et la compagnie apparaît alors moins comme concessionnaire que comme entrepreneur. — V. *infrà*, n. 612 et s., et vº *Chemin vicinal*.

**555.** — D'ailleurs, ce ne sont pas non plus, à proprement parler, des dommages de construction; une exploitation abusive ou plus précisément un usage immodéré de la voie peut conduire au même résultat. Mais encore faut-il qu'il y ait abus. — Cons. d'Et., 25 mars 1865, Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [Leb. chr., p. 328]

**556.** — Les pouvoirs de contrôle et de surveillance qu'exercent les ingénieurs sur les entrepreneurs, ont fait édicter, à l'égard de l'Etat, des règles réciproquement inverses à celles que nous venons de faire connaître. Jugé, en ce sens, que l'Etat peut être responsable à raison de semblables dommages causés par le défaut de surveillance de ses agents directs (les ingénieurs), bien que le dommage provenant directement du fait de l'entrepreneur (dans l'espèce des coups de mine), il fût impossible de considérer l'Etat comme un commettant par rapport à ces entrepreneurs, aux termes de l'art. 1384, C. civ. — Cons. d'Et., 9 nov. 1888, Chamfray, [S. 90.3.60, P. adm. chr., D. 89.3.126, Leb. chr., p. 821] — V. sur tous ces points, Christophle et Auger, *op. cit.*, n. 1524 et s., et *infrà*, n. 6056 et s.

**557.** — III. *Privilège.* — Un autre intérêt de la distinction entre la construction par l'Etat ou par une compagnie concessionnaire se rencontre dans l'application du privilège accordé aux entrepreneurs par la loi du 25 pluv. an II; ce privilège ne s'applique pas aux travaux de chemins de fer exécutés par des compagnies et non aux frais de l'Etat. — Cass., 16 juill. 1860, Goepfert, [S. 60.1.896, P. 60.788, D. 60.1.387] — Poitiers, 9 mars 1859, Green, [S. 59.2.284, P. 59.880, D. 59.2.105]

**558.** — Il n'importe que l'Etat ait garanti auxdites compagnies un minimum d'intérêts pendant un certain nombre d'années sur les sommes jugées nécessaires pour l'accomplissement des travaux, ou que lesdites compagnies touchent des localités intéressées à la confection du chemin ferré une somme déterminée en déduction de celles destinées aux travaux. — Cass., 16 juill. 1860, précité.

**559.** — D'une façon plus générale, en effet, la garantie d'intérêt de l'Etat ne transforme pas, au point de vue financier, les travaux entrepris par une compagnie en travaux d'Etat. — Poitiers, 9 mars 1859, précité.

**560.** — Mais il y a lieu de considérer comme garantie par le privilège du décret du 25 pluv. an II, la créance de l'entrepreneur qui a exécuté, dans l'intérêt d'une compagnie concessionnaire, les travaux de construction d'un chemin de fer compris dans la grande voirie et faisant à ce titre partie du domaine public, lorsque des sommes ont été déposées dans les caisses publiques à titre de subvention octroyées par l'Etat à la compagnie concessionnaire. — Cass., 9 juin 1880, Willems, [S. 80.1.369, P. 80.886, D. 80.1.305] — Paris, 15 déc. 1882, Barny fils et Cie, [D. 83.2.207]

**561.** — Par suite, cet entrepreneur peut former opposition sur la subvention à l'encontre des créanciers particuliers de la compagnie. Et l'effet du privilège ne saurait être atténué par le transport que la compagnie subventionnée aurait fait à une autre société du montant de la subvention. — Cass., 9 juin 1880, précité.

**562.** — La déchéance encourue par une compagnie aurait-elle pour effet de faire considérer comme effectués par l'Etat les travaux antérieurs réellement entrepris pour le compte de la compagnie? La négative peut se déduire d'un arrêt par lequel il a été décidé que lorsque, par suite de la déchéance prononcée contre une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, son *cautionnement* a été déclaré définitivement acquis à l'Etat par une décision du ministre des Travaux publics passée en force de chose jugée, l'entrepreneur de la construction du chemin de fer ne peut pas prétendre à la restitution de tout ou partie dudit cautionnement comme affecté, par sa nature, à la garantie privilégiée des travaux exécutés par lui. — Cons. d'Et., 24 févr. 1853, Min. des Travaux publics, [Leb. chr., p. 272]

**563.** — Celui qui a fourni des fers bruts pour la confection des outils et des wagons employés aux terrassements ne peut non plus réclamer privilège contre l'Etat, auquel sont remis seulement les travaux définitifs par l'entrepreneur général. — Dijon, 25 août 1846, Girardot, [S. 48.2.398, P. 48.2.365]

**564.** — Nous signalerons encore d'autres différences accessoires entre le cas où un chemin de fer est construit par l'Etat et celui où il est l'œuvre d'une compagnie. Dans la première hypothèse, s'il est nécessaire qu'un bien faisant partie du domaine privé de l'Etat soit affecté au chemin, il peut l'être par une simple décision du ministre des Finances, sans indemnité. Dans la seconde, l'indemnité est de droit, qu'elle soit prononcée par le jury ou par le ministre des Finances.

**565.** — Une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ne peut jamais déterminer les parcelles qui sont inutiles à son exploitation. L'Etat qui construit un chemin de fer a le pouvoir, au contraire, de procéder au bornage de la ligne qu'il établit et de déclarer que telle ou telle parcelle qui a été expropriée pour y être incorporée n'en fait plus partie. — Cons. d'Et., 16 août 1862, Bertrand, [P. adm. chr., D. 64.3.105]

**565 *bis*.** — Enfin, au point de vue de la désignation du tiers expert en cas de désaccord entre deux experts nommés à l'occa-

sion d'un litige né de la construction d'un chemin de fer, on aurait pu, avant la loi du 29 juill. 1889, faire des distinctions pour l'application de l'art. 56, L. 16 sept. 1807, entre le cas d'une construction par l'Etat ou par un concessionnaire. — V. notamment par analogie, Cons. d'Et., 10 févr. 1888, Legrand, [Leb. chr., p. 143] — 28 mars 1888, Legrand, [Leb. chr.]; — 21 janv. 1887, Gayet, [Leb. chr.]

§ 2. *Construction par l'Etat.*

**566.** — Lorsque la construction du chemin de fer, au lieu d'être effectuée par une compagnie, est entreprise par les soins de l'Etat, les choses se passent très-simplement. Il n'y a pas de cahier des charges (au moins lorsque l'Etat construit pour son compte : dans l'hypothèse contraire, V. *infrà*, n. 594) et, partant, pas de difficultés relatives à l'interprétation de ses clauses : tout s'exécute conformément à des ordres donnés directement par le ministre aux fonctionnaires placés sous ses ordres, et il suffit à l'interprète de connaître les circulaires ou instructions qui les renferment.

**567.** — Elles se réfèrent toutes soit à des mesures administratives, soit à des dispositions techniques.

**568.** — Nous allons passer en revue les principales en faisant remarquer qu'un bon nombre de ces circulaires contiennent des points communs aux grandes compagnies ou se réfèrent à des exemples passés dans la pratique des grandes compagnies.

**569.** — On remarquera que la plupart de ces instructions sont postérieures aux années 1875 et 1878, c'est-à-dire aux lois portant concession du réseau d'Etat.

**570.** — Jusque-là, en effet, la plupart des travaux avaient été effectués sous l'empire du système inauguré par la loi de 1842 et s'étaient trouvés partagés entre les compagnies et les ingénieurs de l'Etat.

**571.** — L'importance des travaux mis à ce moment à la charge de ces derniers eut pour première conséquence de faire créer à côté du corps des ponts et chaussées un cadre auxiliaire (Décr. 20 déc. 1878).

**572.** — Bien que ce cadre ait disparu à la suite des conventions de 1883 (Décr. 25 mars 1885, portant abrogation du décr. 20 déc. 1878), il peut être intéressant de signaler les principales circulaires qui le régirent : Circ. 8 et 10 janv., 8 févr., 19 mars, 5 avr. 1879, 7 févr. 1883, 28 mars 1885, 25 juin 1887 (Potiquet, n. 1054, 1057, 1062, 1067, 1070; *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 151; t. 3, p. 305).

**573.** — D'autres effets accessoires de cette mesure furent de faire édicter des règles spéciales pour la comptabilité des bureaux d'ingénieurs (Circ. 16 août 1878 : Potiquet, n. 1027), et de leur ouvrir de nouveaux crédits, ainsi qu'à leurs agents, à raison des frais accessoires de déplacement, etc., qui pourraient en résulter pour eux (Circ. 1er févr., 11 mars 1879 : Potiquet, n. 1061, 1065). Ces crédits ne disparurent pas d'ailleurs nécessairement à la suite des conventions précitées, puisqu'elles laissèrent aux ingénieurs de l'Etat le soin d'achever certaines lignes; aussi fallut-il encore en régler l'emploi (Circ. 6 juin 1884 : *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 181).

**574.** — Ceci dit, on peut signaler parmi les circulaires d'ordre administratif :

**575.** — 1° *Adjudication de travaux :* une circulaire du 11 août 1880 (Potiquet, n. 1159), qui prescrit que lorsqu'il doit être procédé à une adjudication de travaux métalliques de quelque importance, l'ingénieur en chef adresse au ministre un exemplaire du dossier d'adjudication pour qu'il puisse être communiqué sans déplacement aux intéressés; — une circulaire du 5 janv. 1883 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 1), portant que, pour les fournitures de bois, on doit envoyer des exemplaires du cahier des charges aux ingénieurs en chef de tous les départements; — une circulaire du 10 mars 1883 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 51), rappelant que les maisons de garde et les bâtiments de stations faisant partie les unes de l'infrastructure, les autres de la superstructure, doivent être l'objet d'adjudications distinctes.

**576.** — 2° *Comptes moraux* (Rapports fournis à l'administration par les ingénieurs et destinés à contenir tous les renseignements de nature à lui permettre de suivre les progrès des opérations en cours) : deux circulaires du 12 sept. 1878, contenant des formules pour les rédiger et basées sur cette règle qu'il devra y avoir un compte moral séparé par ligne (Potiquet, n. 1032 et 1033). — Cette dernière circulaire remplace toutes les autres.

**577.** — 3° *Dossiers d'entreprises :* une circulaire du 5 août 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 337), portant que les dossiers relatifs au règlement des comptes d'entreprises doivent contenir une copie certifiée conforme des devis et cahier des charges, du bordereau des prix de l'adjudication et de tous les bordereaux des prix supplémentaires approuvés au cours de l'exécution des travaux.

**578.** — ... Parmi les circulaires d'ordre technique : 1° *Procès-verbaux de reconnaissance en vue de l'ouverture de l'exploitation :* une circulaire du 19 juin 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 446), qui interdit de donner acte des réserves formulées par les représentants des compagnies et ayant trait à la remise des travaux de ces lignes par l'Etat.

**579.** — 2° *Stations :* une circulaire du 7 août 1877 (Potiquet, n. 1033 *bis*), qui recommande autant que possible d'adopter pour l'établissement des stations des paliers d'au moins 400 mètres; — une circulaire du 30 juill. 1879 (Potiquet, n. 1091), qui prescrit qu'elles soient en alignement direct sur toute leur longueur; — une circulaire du 26 avr. 1880 (Potiquet, n. 1129), sur les bâtiments des stations.

**580.** — 3° *Rampes :* une circulaire du 7 août 1877 (précitée), qui recommande aux abords des stations de maintenir les rampes au-dessous du maximum fixé pour l'ensemble de la ligne de façon à faciliter le démarrage des trains; — une circulaire du 30 juill. 1879 (précitée), qui permet d'élever la limite des pentes et rampes jusqu'à 30 millièmes.

**581.** — 4° *Tunnels et souterrains :* la circulaire précitée du 7 août 1877 contenant certains moyens d'empêcher ou d'atténuer les infiltrations.

**582.** — 5° *Rayons des courbes :* la circulaire précitée du 30 juill. 1879, qui rappelle des circulaires antérieures, aux termes desquelles on peut abaisser les rayons de courbure jusqu'à 350 mètres aux abords des stations.

**583.** — 6° *Plate-forme :* la circulaire précitée du 30 juill. 1879, qui prescrit de donner à la plate-forme, suivant les cas, une largeur de 5 mètres ou de 6 mètres.

**584.** — 7° *Ouvrages d'art :* la circulaire susvisée du 30 juill. 1879.

**585.** — 8° *Maisons de garde :* la circulaire susénoncée du 26 avr. 1880, renfermant les types de construction de ces maisons.

**586.** — 9° *Acquisitions de matériel fixe :* une circulaire du 5 juill. 1880, qui organise un service central pour la préparation des adjudications d'après les projets dressés par les services de construction, et des services locaux plus spécialement appelés à la préparation et à la fabrication des matières premières destinées à être ouvrées; — une circulaire du 18 sept. 1880 (Potiquet, n. 1164), relative aux lieux de livraison du matériel et aux détails estimatifs et devis descriptifs relatifs à la superstructure; — une circulaire du 16 mai 1881 (Potiquet, n. 1194), déterminant les attributions respectives du service central du matériel fixe et des services de construction pour la réception et la livraison nécessaire à l'armature des voies; — une circulaire du 6 sept. 1882 (*Rec Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 465), relative à la présentation des projets de fourniture du matériel.

**587.** — 10° *Matériel de la voie courante :* une circulaire du 30 nov. 1880 (Potiquet, n. 1176), comprenant des formules-types, relatives à ces travaux; — une circulaire du 17 mai 1881 (Potiquet, n. 1195), contenant une nouvelle formule-type de devis descriptif.

**588.** — 11° *Accessoires de la voie, changements, croisements, plaques tournantes, appareil d'alimentation et de sûreté :* la circulaire du 30 nov. 1880 et une autre circulaire du 14 mai 1881 (Potiquet, n. 1193), comprenant des formules-types y relatives.

**589.** — 12° *Passages à niveau :* une circulaire du 15 janv. 1881 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 66), fixant, d'après le conseil général des ponts et chaussées, la largeur des passages à niveau à 4 mètres pour les chemins vicinaux ordinaires et à 6 mètres pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun ainsi que pour les routes nationales et départementales, et prescrivant que, quel que soit le système adopté pour la chaussée de ces passages (pavage ou empierrement), il soit appliqué uniformément sur toute l'étendue du passage y compris les portillons.

**590.** — 13° *Signaux :* une circulaire du 14 nov. 1881 (Po-

tiquet, n. 1213), portant qu'à l'avenir, les signaux devront être fournis par les futurs exploitants.

**591.** — 14° *Lignes électriques :* la même circulaire du 14 nov. 1881, portant que les dispositions à adopter pour l'établissement des lignes électriques doivent être étudiées de concert avec l'administration des postes et télégraphes.

**592.** — 15° *Projets de fournitures :* la circulaire précitée du 6 sept. 1882, portant que dorénavant les projets de fournitures seront dressés et présentés par le service central d'après les renseignements à lui fournis directement par les services de construction.

**593.** — Le décret du 25 mai 1878 sur la constitution du réseau d'Etat laissait espérer (art. 8) qu'un règlement d'administration publique déterminerait à quel procédé le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat pourrait recourir pour effectuer les travaux « par voie d'adjudication publique ou restreinte, à l'amiable, en régie, etc. ». Mais aucun règlement, à notre connaissance, n'est encore intervenu sur ce point.

**594.** — Lorsque l'Etat ne construit pas pour son compte, mais qu'il doit faire la remise de la ligne à la compagnie, il y a quelques règles spéciales à observer pour la remise des travaux et la garantie des ouvrages effectués.

**595.** — Aux termes d'une disposition qu'on retrouve dans de nombreux cahiers des charges, la compagnie est tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils sont achevés entre deux stations principales, par sections contiguës et sur la notification qui lui est faite de leur achèvement. Il est dressé procès-verbal de cette notification, et la compagnie doit commencer immédiatement les travaux à sa charge. — V. aussi *infra*, n. 695.

**596.** — Lorsqu'un an s'est écoulé depuis la rédaction de ce procès-verbal, on procède à une reconnaissance définitive des travaux, et cette reconnaissance est constatée par un nouveau procès-verbal qui a pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements. Dans cette garantie ne se trouve pas comprise d'ailleurs celle qui aurait pour base des tassements survenus dans la plate-forme, à quelque époque qu'ils se produisent. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1458.

**597.** — En ce qui concerne les ouvrages d'art et les maisons de garde, la garantie ne cesse qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

**598.** — La responsabilité, d'ailleurs, est toujours limitée à la garantie matérielle des travaux.

**599** — L'entrée en possession de la compagnie est accompagnée d'un état de lieux rendu nécessaire par cette considération qu'à dater de cette époque c'est à la compagnie que doit incomber l'entretien.

**600.** — Ces règles dérivant du cahier des charges, ont un caractère contractuel qu'il ne saurait dépendre de l'une quelconque des parties de modifier.

**601.** — Après la période de garantie écoulée, la responsabilité à l'égard des tiers incombe donc uniquement à la compagnie. — Christophle et Auger, *op. cit.*, n. 1526.

**602.** — C'est ce qui a été décidé notamment à propos de l'interprétation du contrat intervenu entre l'Etat et la compagnie du chemin de fer de Strasbourg, aux termes duquel l'Etat devait livrer à cette compagnie les ouvrages exécutés par lui. Il a été jugé, à ce sujet, que la compagnie concessionnaire avait pris à sa charge les travaux livrés par l'Etat, et que, depuis l'expiration du délai de garantie, l'Etat était affranchi de toute responsabilité, soit à l'égard de la compagnie, soit à l'égard des tiers. — Cons. d'Et., 30 juill. 1857, Hubert Brierre, [P. adm. chr., p. 631]

**603.** — On peut consulter encore en ce sens un arrêt où il est dit qu'en présence du cahier des charges d'une concession de chemin de fer disposant qu'il devra être procédé un an après la livraison faite par l'Etat à la compagnie des terrains, terrassements et ouvrages d'art, à une reconnaissance définitive qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie quant aux terrassements; que pour les ouvrages d'art la garantie cessera un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive, et qu'en aucun cas la responsabilité de l'Etat ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui; enfin que la compagnie s'engage à maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et ses dépendances, à y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires, etc., on doit décider que la compagnie prend à sa charge les travaux livrés par l'Etat, et qu'après l'expiration du délai de garantie, l'Etat est affranchi de toute responsabilité soit à l'égard de la compagnie, soit à l'égard des tiers. — Cons. d'Et., 28 nov. 1861, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 856]

**604.** — Mais « la compagnie peut, lorsque l'Etat lui en fait la remise, formuler ses réserves sur les ouvrages qui ne lui paraîtraient pas établis conformément aux cahiers des charges et aux règles de l'art : elle peut réclamer des modifications, des améliorations, des travaux de consolidation ou de réfection ; rien ne l'empêcherait même de se refuser à accepter la remise si par impossible elle considérait la plate-forme comme n'étant pas terminée et si elle ne croyait pas pouvoir entreprendre la superstructure. Ses réserves doivent être accompagnées d'un procès-verbal. Au cas où le ministre en reconnaît le bien fondé, il doit y donner satisfaction : la prise en charge de l'entretien par la compagnie et le terme de la garantie de l'Etat peuvent en être retardés d'autant. Au cas où il y désaccord le débat peut être porté devant le conseil de préfecture ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 239.

**605.** — Ces règles ne sont pas de nature d'ailleurs à modifier les principes du droit commun applicables aux rapports de l'Etat et de ses entrepreneurs par rapport au dé ai de garantie résultant du cahier des charges des entreprises. 1

**606.** — Ainsi la remise à la compagnie ne ferait pas tomber des mains de l'administration le recours de l'Etat contre les entrepreneurs.

**607.** — Jugé spécialement à cet égard, que lorsque les travaux d'un chemin de fer ont été exécutés par l'Etat et que la compagnie adjudicataire ou concessionnaire a été mise en possession de ce chemin avant qu'ils aient été définitivement reçus, l'acceptation de ces travaux par ladite compagnie, sans réclamation ni réserve ne fait pas obstacle à ce que l'administration constate les malfaçons qui ont pu être commises par l'entrepreneur, et puisse, dans les formes et sauf tout recours de droit, en ordonner la réparation avant de procéder à la réception définitive, nonobstant la jouissance de la compagnie. — Cons. d'Et., 26 juill. 1851, Bitard-Evrat, [Leb. chr., p. 538]

**608.** — En aucune hypothèse, d'autre part, la garantie de l'Etat ne saurait être engagée par un fait de force majeure. Mais dans quels cas peut-on dire qu'il y a force majeure? Dans quels cas doit-on admettre au contraire qu'il y a faute de la compagnie? On conçoit qu'il soit impossible de poser aucune règle générale à cet égard.

**609.** — Nous nous bornerons à citer sur ce point un arrêt rendu dans la circonstance suivante. Un viaduc avait été emporté par une rivière avant l'expiration du délai de deux années fixé pour la garantie des ouvrages d'art livrés par l'Etat à la compagnie. L'Etat était-il responsable ou l'événement devait-il être considéré comme fait de force majeure? Il fut décidé que la rivière étant, par suite de son régime, exposée à des crues extraordinaires; que les ouvrages projetés sur cette riviere devant, en prévision de ces crues, être établis dans des conditions spéciales de solidité; que la crue dont il s'agissait n'ayant pas dépassé les proportions des crues observées antérieurement, et la chute du viaduc ayant été déterminée par les dispositions défectueuses du plan des ingénieurs, l'Etat devait être déclaré responsable. — Cons. d'Et., 8 mai 1861, Chemin de fer Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 359] — On peut encore consulter sur ce point un autre exemple donné par Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1461.

**610.** — Nous n'avons raisonné dans toutes les hypothèses précédentes que *de eo quod plerumque fit*. Ce qu'il faut avant tout observer ce sont les stipulations mêmes du cahier des charges.

### § 3. *Construction par les compagnies.*

#### 1° *Observations générales.*

**611.** — Avant d'examiner les règles particulières qui découlent, pour les compagnies, de leurs cahiers des charges ou des circulaires ministérielles intervenues sur le fait des concessions de chemins de fer, nous devons présenter quelques observations d'ordre général.

**612.** — Une première idée qu'il importe de mettre en relief est que la compagnie qui a reçu la concession d'un chemin de fer ne saurait être confondue avec un entrepreneur.

**613.** — Ainsi nous avons vu que le seul fait de la concession entraîne le droit de poursuivre l'expropriation.

**614.** — A un autre point de vue, au point de vue de l'exécu-

tion même des travaux, la différence n'est pas moins sensible et est très-exactement mise en relief par M. Dumay. « L'entrepreneur, dit-il, ne peut que se conformer au devis sur lequel a été faite sa soumission; il doit exécuter le travail personnellement, c'est de l'essence du contrat de louage d'ouvrage; à moins d'une autorisation expresse de l'administration, il n'est pas libre quant au choix du personnel qu'il emploie, au nombre des ouvriers, etc..., en un mot, l'entrepreneur n'est qu'un ouvrier, un exécuteur de travaux. Il en est bien différemment du concessionnaire. Sans doute le tracé et le profil du chemin de fer sont arrêtés provisoirement, d'abord par la loi ou le décret qui déclare l'utilité publique, puis définitivement par le préfet conformément au tit. 2, L. 3 mai 1841 ; sans doute encore, aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure et le ministre prescrira s'il y a lieu d'y apporter telles modifications que de droit (cahier des charges, art. 3). Mais le concessionnaire a la faculté, avant comme pendant l'exécution, de proposer des modifications; il propose le nombre et l'emplacement des stations (art. 9), le mode et la disposition des clôtures (art. 20). En un mot, il a voix délibérative et même l'initiative... Enfin, et c'est une différence essentielle, le concessionnaire n'est pas tenu d'exécuter personnellement l'ouvrage : il peut en charger des entrepreneurs dont il reste bien entendu responsable, tant vis-à-vis de l'administration que vis-à-vis de lui ». — Dumay, *op. cit.*, p. 73 ; Christophle et Auger, *op. cit.*, n. 1519 et s.

**615.** — Le même auteur, toutefois, rappelle — et c'est, en effet, une dérogation notable au principe de la liberté du concessionnaire — que le nouveau modèle de cahier des charges stipule (art. 27), que les travaux devront être adjugés par lots, et sur séries de prix, et que tout marché général pour l'ensemble des chemins de fer, soit à forfait, soit sur série de prix est dans tous les cas interdit. — V. *infrà*, n. 686.

**616.** — Au point de vue de l'application de l'art. 56, L. 16 sept. 1807, relatif à la désignation du tiers expert au cas de difficultés survenues, à l'occasion d'une occupation temporaire, entre les propriétaires de terrains et le constructeur, il pouvait y avoir lieu également de distinguer entre l'hypothèse où le constructeur n'était qu'un entrepreneur et celui où il était concessionnaire. — V. *suprà*, n. 565 *bis*.

**617.** — Aux termes de cet article, en effet, les experts pour l'évaluation des indemnités relatives à une occupation de terrain dans les cas prévus par le titre 11 de la loi devaient être nommés pour les objets de travaux de grande voirie, l'un par le propriétaire, l'autre par le préfet, et le tiers expert au besoin devait être de droit l'ingénieur en chef du département. En cas de concession, au contraire, un expert était nommé par le propriétaire, un autre par le concessionnaire; le tiers expert devait être nommé par le préfet. Nous rappelons que ces distinctions ont disparu avec l'art. 14, L. 22 juill. 1889.

**618.** — Au point de vue de la responsabilité des dommages causés par l'exécution des travaux publics la distinction n'est pas moins intéressante. L'entrepreneur n'étant en général qu'un mandataire, c'est le propriétaire qui est tenu des conséquences de sa faute. Or le concessionnaire est précisément un *dominus* par rapport aux entrepreneurs qu'il emploie. C'est donc lui qui doit être déclaré responsable. On conçoit toutefois qu'il puisse y avoir lieu de distinguer suivant l'étendue plus ou moins grande des stipulations du cahier des charges relatives à la responsabilité des dommages causés par l'exécution des travaux, et le caractère plus ou moins personnel de ces dommages, et on s'explique, par ces considérations diverses, certains arrêts qui, tout en soumettant les compagnies à l'action directe des tiers lésés, leur ouvrent, d'autre part, un recours contre les entrepreneurs qu'elles emploient, ou certains autres qui proclament au contraire la responsabilité personnelle et directe des entrepreneurs.

**619.** — L'art. 14, L. 21 mai 1836, qui met à la charge des propriétaires ou des entrepreneurs, suivant que les travaux sont faits pour le compte de l'un ou pour le compte de l'autre, la réparation des dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux a fourni de nombreuses applications de ces principes. — Ainsi jugé, que lorsqu'une compagnie concessionnaire de chemin de fer a traité avec des entrepreneurs spéciaux pour la confection des divers ouvrages qu'elle a pris à sa charge, c'est encore elle qui est tenue vis-à-vis des communes, et sauf son recours, s'il y a lieu, contre lesdits entrepreneurs, de la réparation des dégradations extraordinaires qui ont pu être causées aux chemins vicinaux par suite des transports effectués pour l'exécution des travaux dont il s'agit. — Cons. d'Et., 28 juill. 1849, Compagnie du chemin de fer de Rouen au Hàvre, [S. 50.2.56, P. adm. chr., D. 49.3.82, Leb. chr., p. 449]; — 28 déc. 1849, Mêmes parties, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 728]

**620.** — ... Que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a ouvert une décharge publique dans le but de remblayer un terrain où elle veut construire des ateliers et des remises pour la réparation et la garde de ses matériaux, les transports de matériaux doivent être considérés comme effectués dans l'intérêt de cette compagnie, qui les a provoqués, et qu'elle est tenue d'acquitter en qualité d'entrepreneur des travaux publics la subvention spéciale réclamée pour la dégradation extérieure que ces transports ont causée à un chemin vicinal. — Cons. préf. Seine, 23 févr. 1881, Chemin de fer du Nord, [Dauv., ann. 1882, p. 95.

**621.** — ... Que le conseil de préfecture doit déterminer le chiffre de la subvention d'après les contrats faits par les experts, et d'après les renseignements que ceux-ci ont recueillis sur le nombre des colliers, la durée et l'époque du transport, la nature et l'importance des chargements. — Même arrêt.

**622.** — ... Mais que lorsque les travaux effectués par un entrepreneur des travaux d'une voie ferrée ont causé des dégradations extraordinaires à un chemin vicinal, cet entrepreneur ne peut opposer à la réclamation d'une subvention spéciale l'objection que les transports de matériaux, bien qu'effectués par lui, l'ont été pour le compte de la compagnie concessionnaire du chemin de fer. — Cons. d'Et., 3 août 1865, Burguy, [Leb. chr., p. 731] — 8 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 61.2.40, P. adm. chr., Leb. chr., p. 194]

**623.** — ... Et qu'une compagnie de chemin de fer autorisée à ouvrir une décharge publique, n'était pas passible d'une subvention spéciale à raison des dégradations causées à un chemin vicinal par le transport de matériaux exécutés par divers entrepreneurs, alors même qu'elle avait ouvert cette décharge à l'effet de remblayer des terrains destinés à recevoir des remises et ateliers. — Cons. d'Et., 14 déc. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.3.62, P. adm. chr., D. 85.3.75] — Cet arrêt, d'ailleurs, n'est pas en contradiction avec le précédent, par cette raison que, dans l'espèce, il était démontré que certains entrepreneurs avaient agi pour leur propre compte.

**624.** — En tous cas, il est bien évident qu'une compagnie de chemin de fer ne peut pas être passible de subventions spéciales à raison de transports de marchandises provenant d'une des gares, que ces transports aient été opérés par des particuliers, propriétaires, négociants ou voituriers, chacun pour son compte .. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 90] — ou pour la compagnie en sa qualité d'entrepreneur de transports. — Cons. d'Et., 23 mars 1877, Chemin de fer du Midi, [S. 79.2.95, P. adm. chr., D. 77.3.68] — Car dans ces deux cas, on n'a fait qu'user de la voie publique dans les conditions régulières de sa destination.

**625.** — On peut encore consulter sur le cas de dégradations extraordinaires causées par des transports de matériaux destinés à la construction d'un chemin de fer relativement au chiffre de l'indemnité due : Cons. d'Et., 18 avr. 1891, Genet, [Leb. chr., p. 291]

**626.** — Comme applications plus spéciales de cette idée qu'il y a lieu de tenir compte, pour faire le partage de la responsabilité entre l'entrepreneur et la compagnie, de la cause des dommages et des stipulations contenues soit dans le cahier des charges, soit dans le contrat d'entreprise, on peut signaler les arrêts suivants aux termes desquels : une compagnie de chemin de fer ne peut être déclarée responsable d'un accident arrivé sur les chantiers lors des travaux de terrassement dont elle ne s'est pas réservé la direction, mais qu'elle a effectués par l'entremise d'un entrepreneur avec lequel elle a traité à forfait. — Cass., 20 août 1847, Pubelier, [S. 47.2 855, P. 48.1.60, D. 47.4.421]

**627.** — De même, une compagnie de chemin de fer ne peut être déclarée responsable de la mort d'un ouvrier employé aux travaux du chemin par un entrepreneur général avec lequel seul elle a traité. — Orléans, 24 nov. 1847, Chemin de fer du Nord, [P. 48.1.254]

**628.** — Mais, d'autre part, la compagnie de chemin de fer qui, tout en traitant à forfait avec un entrepreneur pour la construction du chemin, a déclaré se réserver la surveillance de l'exécution des travaux, est responsable des accidents que la négli-

gence de l'entrepreneur a causés, notamment aux ouvriers par lui employés; l'entrepreneur devant alors être considéré comme le préposé de la compagnie, et la qualité d'entrepreneur à forfait n'ayant rien d'incompatible avec celle du préposé. — Cass., 10 nov. 1868, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1.127, P. 69.292 D. 69.1.133] — Orléans, 18 juill. 1867, Ve Portron, [D. 67.2. 136]

**629**. — Rien n'empêche d'ailleurs qu'une compagnie, concessionnaire à certains points de vue, ne puisse être entrepreneur à d'autres. Ainsi, lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'est chargée pour le compte de l'Etat d'exécuter un travail public en qualité d'entrepreneur, qu'elle a en cette qualité occupé un terrain, et que l'Etat a pris possession des ouvrages établis sur ce terrain, le propriétaire qui prétend que ledit terrain a été usurpé doit diriger son action contre l'Etat et non contre la compagnie. En pareil cas, en effet, la compagnie n'est plus concessionnaire, mais seulement entrepreneur. — Cass., 28 mars 1876, Brunet, [D. 78.1.13] — V. *supra*, n. 375.

**630**. — Si en règle générale le concessionnaire diffère de l'entrepreneur, on ne saurait cependant pousser cette distinction trop loin et aller jusqu'à assimiler le concessionnaire au maître de l'ouvrage en effaçant pour ainsi dire le marché de travaux public qui les lie. Ainsi de la subrogation de la compagnie aux droits de l'Etat on avait pensé pouvoir tirer certaines conséquences au point de vue de l'attribution du prix des parcelles de route déclassées par suite de la construction du chemin de fer. La compagnie chargée d'opérer la déviation à ses frais aurait pu, dans une certaine opinion, disposer de ces terrains comme l'Etat lui-même. — V. notamment Cons. préf. Seine, 14 juill. 1870, Chemin de fer du Nord, [D. 72.3.34]; — 12 juill. 1871 et 2 avr. 1873, P.-L.-M. — Cons. d'Et., 16 mai 1872, Min. Fin., [Leb. chr., p. 312]

**631**. — Mais nous croyons que ces conclusions sont exagérées et nous préférons de beaucoup l'opinion contraire à laquelle la jurisprudence paraît s'être définitivement ralliée, et d'après laquelle les parcelles de routes nationales déclassées doivent être remises au domaine. — Cons. d'Et., 28 juill. 1876, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 78.2.280, P. adm. chr., D. 77.3.1]; — 11 déc. 1874, Chemin de fer du Midi, [S. 76.2.224, P. adm. chr.] — V. aussi Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 769 et s.

**632**. — Sur le droit pour le domaine non seulement d'aliéner ces terrains mais encore de percevoir un droit d'occupation à leur occasion, V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 772.

**633**. — Nous croyons inutile de mettre en relief certaines ressemblances ou différences accessoires qu'on peut rencontrer entre le concessionnaire et l'entrepreneur au point de vue de la juridiction compétente pour connaître de l'interprétation du marché, du droit d'enregistrement dont il est susceptible, de la patente, etc.

**634**. — Ces idées générales exposées nous allons parcourir successivement les principaux articles du cahier des charges et les principales instructions ministérielles qui se réfèrent au point qui nous occupe.

2° *Obligations résultant de décisions de l'administration.*

**635**. — Les principales circulaires relatives à la construction par les compagnies se réfèrent : au contrôle des ingénieurs, aux rapports qu'ils devront faire sur la largeur de la voie en construction, sur les quantités de matériaux employés, sur le retard dans les livraisons, sur les causes et les conséquences de ces retards, avec des modèles d'état pour les approvisionnements (Circ. 15 sept. 1854, 15 mars 1855, 28 avr. 1855). — Potiquet, n. 269, 274 et 275.

**636**. — ... Aux comptes moraux qu'ils doivent fournir (26 avr. 1860 (Potiquet, n. 351), 30 oct. 1866 (Potiquet, n. 352), 8 déc. 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 225). M. Picard cite également trois circulaires des 20 févr. 1867, 5 févr. 1869 et 20 févr. 1885 (Potiquet, n. 402, 463).

**637**. — ... Aux frais de contrôle du personnel pour ses déplacements (14 nov. 1862, 1er juill. 1864 (Potiquet, n. 402, 463), 15 oct. 1881, 21 juill. 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 346; t. 2, p. 189).

**638**. — ... A l'organisation des bureaux d'ingénieurs (Règl. 27 juill. 1852 et Circ. 1er sept. 1866 : Potiquet, n. 226).

**639**. — ... Au mode de notification des décisions ministérielles aux compagnies (24 janv. 1884), qui devra se faire désormais directement au lieu de l'être par la voie du contrôle (*Rec. Lois, Ord.*, t. 2, p. 139).

**640**. — D'autre part, depuis que les compagnies ont été chargées de construire des chemins de fer pour le compte de l'Etat, l'administration, dans le but d'éviter des exagérations de frais, a dû prendre un certain nombre de mesures.

**641**. — On peut consulter principalement à cet égard : une circulaire du 15 sept. 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 277), déterminant les bases des prix de fournitures du matériel fixe dont les dépenses doivent être remboursées par l'Etat;

**642**. — ... Une circulaire relative à l'établissement des comptes moraux, suivant que les compagnies se chargent intégralement de la construction, — ou qu'elles se chargent seulement de la superstructure, — ou même seulement de la fourniture du matériel, l'Etat se chargeant tout à la fois de l'infrastructure et de la superstructure (9 août 1884 : *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 294);

**643**. — ... Une circulaire du 22 oct. 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 35), relative aux constatations que doivent faire les agents du service du contrôle — pendant l'époque de la construction, — aux prérogatives dont ils jouissent et aux communications qu'ils peuvent exiger des compagnies pendant leurs travaux, notamment pour vérifier les marchés, s'assurer de la régularité des comptes, etc.

3° *Obligations résultant du cahier des charges.*

**644**. — I. *Retard dans l'exécution des travaux.* — L'art. 2 du cahier des charges prévoit le délai dans lequel doivent être exécutés les travaux. Il est ainsi conçu : « Les travaux devront être commencés dans un délai de..., et terminés dans un délai de..., à partir de la date du... »

**645**. — Primitivement, le point de départ de ces différents délais, quand le terme d'exécution n'était pas fixé d'une façon générale, était la loi ou le décret de concession définitive, ou le 1er janvier qui suivait cette date.

**646**. — Mais, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, p. 643), « ce mode de fixation du délai avait le défaut de négliger un élément important, à savoir le temps qui s'écoulait entre la production par la compagnie des projets définitifs et leur approbation par le ministre des Travaux publics. »

**647**. — Pour remédier à ces inconvénients, on a fixé le point de départ du délai de livraison, soit à la date de l'approbation des projets d'ensemble par l'administration, soit à celle de l'approbation des plans parcellaires, soit au 1er janvier qui suit cette date.

**648**. — Mais comme de semblables clauses auraient eu pour effet contraire de mettre l'administration à la merci de la compagnie, en autorisant celle-ci à produire ses projets à l'époque qui lui aurait convenu, on a fixé également le moment où ces projets ou plans parcellaires devraient être présentés, qu'il s'agît d'une date fixe ou d'un délai à compter de la loi de concession définitive.

**649** — On ne s'en est pas tenu là, et on a ajouté une clause pénale pour le cas où ces délais ne seraient pas observés; clause pénale consistant souvent en une diminution, pour la période d'exécution, d'un délai correspondant au retard apporté dans la présentation des projets, — ou à faire courir, immédiatement ou à partir d'un jour fixé à l'avance, le délai d'exécution.

**650**. — De toutes façons, on déduit d'ailleurs, et cela résulterait implicitement au besoin des observations qui précèdent, le temps pendant lequel les projets restent entre les mains de l'administration.

**651**. — Mais — et le texte du cahier des charges à cet égard n'échappe pas à la critique — le concessionnaire n'en demeure pas moins maître d'attendre la dernière minute du délai qui lui est imparti, pour soumettre à l'administration des projets qui sont cependant parfois incomplets et exigent des remaniements considérables.

**652**. — L'inobservation des conditions d'exécution est susceptible d'entraîner différentes sanctions, suivant les cahiers des charges. La plupart en font un cas de déchéance de la concession. Les moins rigoureux disposent que le concessionnaire devra payer une indemnité de... par retard de tant de kilomètres, ou bien qu'il devra subir une diminution correspondante sur le revenu réservé, ou bien encore qu'il devra subir par chaque année de retard une déduction sur le compte d'établissement.

**653.** — Les conventions de 1883 ont ajouté une nouvelle pénalité à cette liste : l'augmentation de la subvention kilométrique que les compagnies se sont engagées à verser à l'Etat.

**654.** — La déchéance nous paraît être le seul moyen efficace de venir à bout de la résistance des compagnies. Nous rappelons que c'est la sanction ordinaire prévue par le cahier des charges actuel, dont l'art. 39 est ainsi conçu : « Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu... à la continuation et à l'achèvement des travaux... au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.. »

**655.** — En dehors des résultats qu'elle entraîne dans les rapports de la compagnie et de l'administration, la déchéance peut en produire d'autres dans les rapports de la compagnie avec des tiers. C'est ainsi, notamment, qu'elle pourra devenir pour les actionnaires une raison de ne pas acquitter le versement de leurs actions.

**656.** — Mais les actionnaires d'une compagnie de chemin de fer ne pourraient se refuser au versement du montant de leurs actions, sous le seul prétexte d'un simple retard apporté par la compagnie dans l'exécution des travaux, encore qu'une clause du cahier des charges l'obligerait à achever les travaux dans un certain délai sous peine de déchéance, si ce retard n'avait donné lieu contre elle à aucune déclaration de déchéance de la part du gouvernement. — Par suite, si ces actions avaient été vendues sur duplicata par la compagnie, en conformité des statuts, à raison du défaut de versement dans le délai fixé, les actionnaires ainsi expropriés ne seraient pas fondés à demander la nullité de cette vente et la remise d'autres actions en remplacement, ou la restitution des sommes qu'ils auraient déjà payées à valoir sur leurs souscriptions. — Cass., 10 mai 1859, Chemins de fer de l'Ouest, [S. 59.1.924, P. 59.673, D. 59.1.368] — Orléans, 3 févr. 1860, Maréchal, [S. 60.2.75, P. 60.570]

**657.** — Toutefois, dans le cas où la compagnie reconnaîtrait fondé le refus de versement de la part de certains actionnaires, et offrirait de leur délivrer de nouvelles actions, elle ne pourrait exiger d'eux des intérêts pour les versements arriérés. — Même arrêt.

**658.** — L'idée d'une sanction impliquant celle d'une faute, il faut en conclure que les compagnies n'encourraient aucune responsabilité si le retard était imputable à un événement de force majeure, ou rentrait dans la catégorie d'un certain nombre de faits exceptionnels prévus par le contrat. — Qui devra d'ailleurs prouver la faute? Résultera-t-elle d'une mise en demeure? Quelles en seront les preuves? Nous estimons à cet égard qu'en dehors de toute clause spéciale du cahier des charges, on devra se référer purement et simplement aux règles du droit commun.

**659.** — Mais, habituellement, le cas est prévu et l'art. 38 du cahier des charges est conçu en ces termes : « Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de... qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au Trésor public. »

**660.** — II. *Nécessité d'une autorisation pour construire.* — L'art. 3 du cahier des charges porte : « Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure : à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration. Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugera utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure ». — V. *suprà*, n. 449 et s., 535 et s.

**661.** — Il paraît que la règle qu'aucun travail ne doit être exécuté sans l'approbation du ministre — règle dont la raison d'être n'a pas besoin d'être commentée — ne fut pas toujours observée; aussi certaines circulaires durent-elles la rappeler. — V. not. Circ. 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958), 7 sept. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2^e^ sér., t. 3, p. 478).

**662.** — Il n'y a aucune différence à établir à cet égard entre les travaux complémentaires et les travaux primitifs. Rappelons seulement qu'antérieurement aux conventions de 1883, ces derniers travaux étaient subordonnés, au moins au point de vue financier, à l'observation de règles spéciales et, notamment, à la règle de l'autorisation par un décret rendu en Conseil d'Etat.

**663.** — Le ministre, avons-nous dit, peut introduire dans les projets telles modifications que de droit. Mais il est clair qu'il y a une limite à ce pouvoir, et que le ministre ne saurait, se substituant au législateur, transformer les conditions générales de la voie, violer les règles du contrat et modifier, en définitive, par sa volonté unilatérale, une convention qui ne se forme que par la rencontre des deux volontés.

**664.** — Comme exemple du droit qui est reconnu au ministre d'introduire dans les projets de travaux telles modifications que de droit, nous signalerons un certain nombre de décisions de la jurisprudence.

**665.** — Il a été jugé, à cet égard, que l'Etat s'étant réservé dans les cahiers des charges des grandes compagnies et, notamment, dans le cahier des charges de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en 1857 (art. 31), d'introduire telles modifications qu'il jugerait utiles aux projets qui lui seraient présentés par les compagnies, le ministre des Travaux publics avait pu prescrire à une compagnie de relier une gare déterminée à une route nationale; que les chemins directs des gares sont, en effet, compris au nombre des objets visés par le cahier des charges, soit sous le nom d'abords des gares, soit sous le nom de dépendances du chemin (art. 3, 9 et 21 du cahier de 1857, dans l'espèce). — Cons. d'Et., 26 févr. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 182]

**666.** — ... Qu'il rentre dans les pouvoirs d'appréciation du ministre des Travaux publics d'autoriser toutes modifications à l'emplacement et au profil des voies publiques qui peuvent être nécessaires pour l'établissement des chemins de fer et de régler les conditions dans lesquelles ces modifications doivent être opérées (dans l'espèce, exhaussement d'un pont viaduc sur lequel passait une route nationale). — Cons. d'Et., 20 mars 1874, C^ie^ de chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 75.2.29, P. adm. chr., D. 75.3.25, Leb. chr., p. 285]

**667.** — ... Que l'administration a le droit d'autoriser la substitution d'une voie nouvelle à une voie ancienne (dans l'espèce, un chemin vicinal) occupée par une compagnie de chemins de fer. — Cons. d'Et., 8 févr. 1864, Commune d'Arnouville, [Leb. chr., p. 91]

**668.** — Il a été jugé également, à l'occasion d'une demande d'indemnité formée par une commune contre une compagnie de chemins de fer à la suite de modifications approuvées après enquête par le ministre, que le conseil de préfecture était incompétent pour en connaître par ce motif qu'il appartenait au ministre de modifier l'emplacement des voies publiques et qu'il n'y avait pas place à une réclamation contentieuse. — Cons. préf. Maine-et-Loire, 9 août 1878, Chemins de fer de l'Ouest, [Dauv., 80, p. 272]

**669.** — On pourra compléter ces indications par d'autres espèces que nous avons rassemblées dans le chapitre relatif aux pouvoirs du Conseil d'Etat en matière d'excès de pouvoir. Mais il ne faut pas perdre de vue que la circonstance qu'une décision n'est pas considérée comme entachée d'excès de pouvoir n'implique nullement qu'elle ait été prise conformément aux clauses du cahier des charges. C'est sous cette réserve que nous faisons ce renvoi.

**670.** — Le droit de la compagnie de proposer telles modifications qu'elle jugerait utiles avait, de son côté, été reconnu dès avant l'introduction de la disposition qui le consacre actuellement.

**671.** — Jugé en ce sens que lorsqu'il a été dit qu'un chemin de fer devait s'embrancher sur un autre en un point qui serait désigné plus tard par l'autorité supérieure, il n'était pas interdit au ministre d'accueillir pour cette fixation du point d'embranchement une proposition faite par la compagnie concessionnaire. — Cons. d'Et., 20 mai 1843, Ville de Saint-Germain-en-Laye, [Leb. chr., p. 235]

**672.** — Quelle serait la sanction au cas où des travaux viendraient à être effectués par une compagnie sans l'approbation de l'administration supérieure? L'administration pourrait certainement obtenir que ces travaux fussent démolis à peine d'une indemnité de..... par jour de retard. Elle pourrait même se faire

autoriser par justice à les faire démolir aux frais du contrevenant. En aucun cas, d'autre part, ces travaux ne pourraient être admis au compte de premier établissement. A un autre point de vue, les concessionnaires se placeraient sous le coup des peines édictées par les art. 12 et s., L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer. Enfin, la déchéance, à la rigueur, pourrait résulter de cette infraction aux clauses du cahier des charges.

**673.** — Ce sont là, d'ailleurs, des prescriptions sur lesquelles la pratique est loin d'être d'accord avec la théorie, et dans bien des circonstances, à l'occasion de travaux effectués sans autorisation, on a admis l'attribution provisoire des dépenses faites en augmentation du revenu réservé, ou l'inscription des charges qui en résultaient au compte du premier établissement. *A fortiori* a-t-on pu décider qu'une autorisation postérieure pourrait permettre de conserver les travaux faits irrégulièrement. — Cons. d'Et., 4 mars 1858, Cie des chemins de fer de l'Est, [P. adm. chr.]; — 31 mars 1874, Cie Lyon-Méditerranée, [S. 76.2.63, P. adm. chr.] — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 705.

**674.** — On peut signaler à cet égard une circulaire du ministre des Travaux publics aux administrateurs des grandes compagnies de laquelle il résulte que, lorsqu'une compagnie jugera qu'il y a urgence à entreprendre un travail ayant le caractère de premier établissement, elle devra, sans attendre et même sans solliciter l'autorisation ministérielle, en donner immédiatement avis à l'inspecteur général du contrôle et sera autorisée à inscrire la dépense ainsi faite sans autorisation préalable à un compte spécial provisoire. La même circulaire porte également qu'en tous cas, pour tous travaux complémentaires, il sera fait des décomptes réguliers soumis à l'appobation ministérielle, afin d'éviter que les décisions approbatives des projets, prises après examen des quantités et du prix par les ingénieurs du contrôle et sur l'avis du ministre des Travaux publics au Conseil d'Etat, ne soient inexactes, l'évaluation pouvant être dépassée ou n'être pas obtenue en cours d'exécution (Circ. 22 mars 1887, *Rec. Lois*, *Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 176).

**675.** — Le fait par la compagnie de ne pas présenter les projets dans les formes prescrites et au nombre d'exemplaires voulus ne nous semblerait au contraire pouvoir comporter que des mesures de blâme administratif.

**676.** — L'approbation ministérielle, pas plus que le décret ou la loi autorisant les travaux, ne saurait, d'ailleurs, suppléer aux formalités administratives qui peuvent être exigées à d'autres points de vue; et c'est ainsi notamment que toutes les fois que la construction doit joindre la voie publique, il faut obtenir l'autorisation préfectorale. C'est ce qui a été jugé notamment en matière d'agrandissement de gare. Cette nécessité de l'autorisation résulte de l'arrêt du conseil du 27 févr. 1765. Aussi a-t-on décidé, avec raison, qu'un arrêté ministériel et un décret impérial approuvant un projet d'agrandissement d'une gare aux marchandises d'un chemin de fer n'avaient pu dispenser une compagnie de chemin de fer de l'obligation d'obtenir une permission de voirie préalablement à l'exécution des travaux et de payer des droits conformément aux prescriptions du décret du 27 oct. 1868. — Cons. préf. de la Seine, 21 janv. 1884, Préfet de la Seine, [Dauv., 84

**677.** — III. *Communication des projets.* — Aux termes de l'art. 4 du cahier des charges, « La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés par l'Etat. »

**678.** — Cette règle n'a pas toujours été observée. A certaines époques, on s'est montré plus ou moins jaloux de réserver à l'Etat les études de toutes natures auxquelles avait pu donner naissance le projet d'établissement de chemins de fer dressé par ses soins.

**679.** — On comprend au surplus que, suivant qu'on se trouve sous le régime de la loi du 11 juin 1842 ou sous l'empire des conventions de 1883, la situation ne soit pas la même.

**680.** — D'après M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 234 et 890), depuis les conventions de 1883, l'administration supérieure aurait admis la communication aux compagnies des pièces suivantes, probablement au cas de construction par l'Etat des lignes concédées.

1° *Avant-projets* : *a*) Pièces du dossier réglementaire, à l'exception du rapport; *b*) Note justifiant, le cas échéant, les dérogations au cahier des charges en ce qui concerne les rayons des courbes et les déclivités du profil en long; *c*) Note rendant compte, le cas échéant, des variantes étudiées et justifiant l'adoption des tracés approuvés définitivement.

2° *Projets de tracé et de terrassement* : *a*) Pièces du dossier réglementaire, y compris le plan des dispositions générales des stations, mais non compris l'avant métré, les bases d'estimation et le rapport; *b*) Note justifiant, le cas échéant, les dérogations au cahier des charges et aux dispositions de l'avant-projet, en ce qui concerne les rayons et les déclivités;

3° *Projets de détail des passages à niveau* : Plan d'ensemble de chaque passage, indiquant le système adopté, la situation de la maison avec ses dépendances s'il y a lieu, la position et la longueur des barrières, la largeur normale libre du passage;

4° *Projets définitifs des ouvrages d'art* : *a*) Dessins suffisamment détaillés avec des *legendes* indiquant la nature des matériaux à employer dans les différentes parties des ouvrages; *b*) Extraits des devis limités à la description sommaire des ouvrages et à l'indication de la provenance des matériaux; *c*) Procès-verbaux des conférences tenues avec les représentants des divers services intéressés, et notamment du génie militaire; *d*) Notice justifiant le mode de fondation, les dispositions, la stabilité et la résistance des ouvrages, dans tous les cas où l'inspection des dessins ne suffirait pas pour motiver les conditions d'exécution des ouvrages.

5° *Projets des maisons de gardes* : Dessins-types des maisons, toutes les fois que les types n'ont pas encore été approuvés par l'administration supérieure, la compagnie entendue.

**681.** — IV. *Clauses diverses.* — Le paragraphe 2, art. 19, du cahier des charges édicte une prescription dont le caractère de généralité étonne dans un document aussi essentiellement pratique, et qui peut se passer de commentaire. « Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. »

**682.** — On peut en dire autant de la disposition de l'art. 18 : « La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

**683.** — Le second paragraphe a plus de précision. « Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre de divers cours d'eau, et les chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration »

**684.** — Nous plaçons ces articles au nombre des obligations particulièrement imposées à la compagnie, bien qu'ils soient évidemment applicables aussi aux ingénieurs chargés de la construction d'un chemin de fer pour le compte de l'Etat, à raison de la sanction qui en découle et qui a le caractère évidemment contractuel.

**685.** — L'art. 26 dispose que, pour l'exécution des travaux, « la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés. »

**686.** — V. *Contrôle de l'administration.* — Aux termes de l'art. 27, « les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration. — Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation, soit de la régie, soit du traité. — Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur soit pour l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit. — Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés. »

**687.** — Les dispositions du second alinéa de cet article ne figuraient pas dans les cahiers des charges de 1857 et 1859. La faculté laissée sous certaines garanties aux compagnies de traiter directement avec les entrepreneurs peut, suivant les circonstances, donner de meilleurs résultats au point de vue de la construction que l'obligation de toujours recourir à l'adjudication.

**688.** — On a écarté avec raison les marchés à forfait qui pouvaient amener les entrepreneurs, tout en sauvegardant les apparences, à de fâcheuses compromissions.

**689.** — La Cour de cassation a décidé, à cet égard, que la clause du cahier des charges relative à la concession d'un chemin de fer portant que « tout marché général et pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est formellement interdit » a pu être interprétée comme ne constituant pas, de la part de l'administration, une stipulation dont l'effet serait, lorsque la compagnie a, au mépris de cette clause, traité avec un entrepreneur général, d'obliger cette compagnie envers les sous-traitants, fournisseurs et ouvriers de ce dernier : qu'il y a là une simple interprétation de volonté qui échappe au contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 20 juill. 1868, [D. 69.1.369]

**690.** — Nous ne disons rien pour le moment de l'exercice du contrôle. Les règles qui le concernent feront l'objet d'une section particulière.

**691.** — Mentionnons seulement cette indication fournie par la circulaire du 21 févr. 1877 : Les ingénieurs du contrôle devront s'assurer si les projets des ouvrages d'art présentent les dimensions fixées par le cahier des charges, s'ils assurent toute garantie de stabilité, s'ils n'offrent rien de défectueux au point de vue de l'art, si en particulier les travaux des différentes parties des ouvrages métalliques demeurent renfermés dans les limites réglementaires.

**692.** — VI. *Doublement des voies.* — Aux termes de l'art. 6, « Les terrains..... seront acquis et les souterrains exécutés immédiatement pour deux voies; les autres ouvrages d'art et les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Toutefois les grands ponts et les viaducs devront être fondés pour deux voies lorsque l'administration le jugera nécessaire. — La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées lorsque l'insuffisance d'une seule voie par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration. — Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination. »

**693.** — Cette disposition est une de celles que les conventions de 1883, après celles de 1863 et de 1875, ont le plus modifiée suivant les réseaux. On trouvera le relevé de ces modifications très-exactement fait par M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 708 et s.).

**694.** — Il est clair que les prescriptions relatives au délai et aux conditions dans lesquels la seconde voie peut être établie sont spéciales aux compagnies. Mais l'acquisition immédiate des terrains pour deux voies paraît être une règle générale, motivée par cette considération que si cette acquisition ne se faisait que successivement, les maisons qui ne manqueraient pas de se construire aux environs de la première voie feraient hausser le prix du terrain nécessaire pour l'établissement de la seconde.

**695.** — VII. *Réception des travaux.* — L'art. 28 est relatif à la réception des travaux. « A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive ». — V. *suprà*, n. 595.

**696.** — C'est le ministre des Travaux publics qui désigne les commissaires chargés de recevoir provisoirement les travaux, et qui statue sur les résultats de la reconnaissance.

**697.** — La commission, fait remarquer à ce propos M. Picard, est généralement composée de l'inspecteur général du contrôle des travaux, de l'inspecteur général directeur du contrôle de l'exploitation, et des ingénieurs en chef de ces deux services. « Elle se rend compte de la situation des travaux, de leur conformité avec le cahier des charges et, les projets approuvés, de leur bonne exécution; son attention doit se porter spécialement sur les mesures nécessaires à la sécurité de l'exploitation, sur la pose et le fonctionnement des signaux et des appareils télégraphiques. Son procès-verbal contient des indications sommaires sur le tracé, le profil en travers, les terrassements, les ouvrages d'art, les gares et stations, les passages à niveau, les appareils de sécurité, les moyens d'alimentation en eau pour les locomotives, etc. Il conclut à la mise en exploitation immédiate ou à l'exécution préalable des travaux d'achèvement, dont la vérification est le plus souvent confiée aux ingénieurs en chef ». — Picard, t. 2, p. 673.

**698.** — C'est à la compagnie concessionnaire du chemin de fer, et non au constructeur de la voie ferrée, qu'incombe l'obligation de demander à l'autorité supérieure la réception du chemin avant son exploitation; en sorte que le défaut de réception ne peut être imputé à ce dernier, en cas d'accident, et en tant qu'il constituerait un fait de négligence pouvant servir de base légale à une condamnation pour homicide involontaire. Mais il en est autrement au cas où le constructeur s'est chargé d'établir entre la voie ferrée et un ancien matériel de transport une relation telle que la sécurité des voyageurs n'eût pas à en souffrir, s'il est reconnu que l'accident a eu précisément pour cause directe le défaut de rapport entre la voie construite et l'ancien matériel. — Cass., 1er févr. 1855, Flachat, [S. 55.1.230, P. 55.1.519, D. 55.1.189]

**699.** — La réception des voies de fer, avant leur mise en activité, doit avoir lieu, même en ce qui concerne les fractions de chemin susceptibles d'une exploitation séparée. — Paris, 7 juill. 1854, Flachat, [D. 55.1.190]

**700.** — Dès qu'un chemin de fer est mis en exploitation, il est, par ce seul fait, soumis aux lois et ordonnances qui régissent la police des voies ferrées dans l'intérêt de la sécurité publique, et on ne saurait admettre que le concessionnaire d'une voie de ce genre puisse éluder les diverses dispositions de ces lois et ordonnances, en contrevenant aux prescriptions du cahier des charges, qui lui interdit d'ouvrir la ligne au public avant la réception des travaux et l'autorisation de l'autorité. — Cass., 27 janv. 1883, Soulié, [S. 85.1.403, P. 85.1.961, D. 83.1.229] — Aucun chemin de fer ne peut être créé ni exploité qu'en vertu d'une autorisation donnée par le pouvoir compétent. — Même arrêt.

### § 4. *Règles communes.*

#### 1° *Prescriptions diverses.*

**701.** — La plupart des règles communes à la construction des chemins de fer par l'Etat ou par les compagnies se réfèrent à la dimension des ouvrages et des travaux d'art, aux conditions dans lesquelles doivent se faire les raccordements des routes et se trouver assuré l'écoulement des eaux, aux rapports avec les autres services publics pour l'établissement du chemin.

**702.** — I. *Conférences avec les services publics.* — Nous ne dirons rien des conférences avec les services publics. Nous nous sommes suffisamment expliqués, à cet égard, en ce qui concerne les avant-projets (V. *suprà*, n. 101). Les règles sont les mêmes pour les projets définitifs à l'occasion desquels elles paraissent même plutôt faites. On pourra se référer d'ailleurs, sur ce point, à l'art. 10 de la circulaire précitée du 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958).

**703.** — L'art. 23 du cahier des charges, à cet égard, est ainsi conçu : « Dans les limites de la zône frontière et dans les rayons de servitudes des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes. »

**704.** — Il a été jugé que les voitures employées par la compagnie d'un chemin de fer au transport des matériaux nécessaires à la confection d'un chemin de fer ne peuvent traverser un bois soumis au régime de l'administration forestière qu'en suivant les chemins qui ont été préalablement tracés, à cet effet, par les agents forestiers, de concert avec les ingénieurs et les conducteurs des travaux. — Nîmes, 28 nov. 1839, Chemin de fer d'Alais à Beaucaire, [P. chr.]

**705.** — Les mêmes principes doivent s'appliquer par des raisons analogues à l'hypothèse de la construction des chemins de fer par les compagnies.

**706.** — II. *Epreuves des ponts.* — Une autre règle commune à tous les travaux de construction de chemins de fer est relative aux épreuves que doivent subir les ponts métalliques. Ces épreuves ont été fixées successivement pour les voies de fer par une circulaire du 26 févr. 1858 (Potiquet, n. 311), modifiée elle-même par une seconde circulaire du 9 juill. 1877 (Potiquet, n. 969),

redigée après avis du conseil général des ponts et chaussées, sur le rapport d'une commission spéciale composée d'inspecteurs généraux et d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

**707.** — Les procès-verbaux de ces épreuves, prescrit, à cet égard, la circulaire précitée du 21 févr. 1877, doivent être adressés directement au ministre des Travaux publics par l'ingénieur en chef du contrôle. Ils doivent faire connaître en détail de quelle manière il a été procédé à ces épreuves et comment se sont comportées, pendant et après lesdites épreuves, les différentes parties de la construction.

**708.** — Il importe, ajoute de son côté une circulaire du 5 août 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 193), que les procès-verbaux soient rédigés de bonne heure, de façon que l'administration ne soit pas exposée à autoriser l'ouverture de la voie avant de les avoir reçus.

**709.** — III. *Largeur de la voie. — Dimensions des courbes, rampes, déclivités.* — Différents articles du cahier des charges des compagnies sont également applicables au régime de construction par l'administration. Nous citerons les suivants.

**710.** — Art. 7. « La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres. — La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins. — On ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de $0^m,50$ de largeur. — La compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. — Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie ». — Sur l'opération du ballastage et son utilité, V. Palaa, *op. cit.*, vo *Ballast*.

**711.** — Les chemins de fer construits dans ces conditions sont désignés sous le nom de *chemins de fer à voie normale*. Aujourd'hui, on peut constater une tendance marquée à substituer à ces voies ferrées d'autres voies plus étroites. — Sur les avantages et les inconvénients de ces différents systèmes au point de vue technique ou économique, V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 676 et s.

**712.** — Art. 8. « Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à ..... mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à ..... millimètres par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point. Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra. La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure. »

**713.** — La détermination des déclivités et des courbes de rayon se retrouve dans tous les cahiers des charges et dans toutes les constructions de ligne. Mais c'est le seul point commun. Il n'y a plus, à proprement parler, comme il y en avait autrefois, de *minima* réglementaires pour l'abaissement des courbes et de *maxima* également réglementaires pour les déclivités. On conçoit, en effet, que, suivant la nature des terrains traversés par la ligne, les accidents qu'ils produisent, etc., il peut y avoir lieu d'établir des distinctions. Tout ce qu'on peut dire, c'est que les *conventions* de 1883 ont fixé comme *minimum* du rayon des courbes 300 mètres, et comme *maximum* des déclivités 30 millièmes.

**714.** — Un arrêt du conseil de préfecture de la Seine du 31 janv. 1883, intervenu dans une contestation entre l'Etat constructeur de l'infrastructure d'une ligne et le concessionnaire de cette ligne, a décidé, par interprétation du cahier des charges, que des courbes ne peuvent avoir un rayon moindre de trois cents mètres, à moins de dérogation à cette règle du consentement mutuel des parties. — Cons. préf. Seine, 31 janv. 1883, Chemin de fer du Midi, Dauv., 83.194

**715.** — IV. *Poids des rails.* — Aux termes de l'art. 19, 2e alin., « le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilog. par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilog. dans le cas où ils seraient posés sur longuereau (art. 19, 2e alin.).

**716.** — V. *Chemins de fer stratégiques.* — Une circulaire du 21 févr. 1878 (Potiquet, en note sous le no 1091) a déterminé les conditions techniques d'établissement auxquelles une ligne ferrée doit satisfaire pour être classée dans la catégorie des chemins de fer dits stratégiques. Les conditions qui se réfèrent aux dimensions des déclivités, paliers, courbes, alignements droits, voies de croisement, voies de garage et prises d'eau, ne peuvent être modifiées qu'avec l'assentiment du département de la guerre auquel doivent être soumises toutes les propositions spéciales à chaque cas particulier.

**717.** — VI. *Ouvrages d'art.* — Les dimensions des ouvrages d'art pour le passage de trains sont fixées dans le cahier des charges par les art. 11, 12, 15, 2e et 3e alin., et 16.

**718.** — Art. 8. « Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres ($8^m,00$) pour la route nationale, à sept mètres ($7^m,00$) pour la route départementale, à cinq mètres ($5^m,00$) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres ($4^m,00$) pour un simple chemin vicinal. Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres ($5^m,00$) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres ($4^m,30$) au moins. La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres ($8^m,00$). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres ($0^m,80$). Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres ($4^m,50$) au moins. »

**719.** — Art. 12. « Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres ($8^m,00$) pour la route nationale, à sept mètres ($7^m,00$) pour la route départementale, à cinq mètres ($5^m,00$) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres ($4^m,00$) pour un simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres ($8^m,00$) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres ($4^m,80$) au moins. Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres ($4^m,50$).

**719** *bis*. — ... « Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres ($8^m,00$) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres ($4^m,50$) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres ($0^m,80$) » (art. 15, 2e al.).

**720.** — Art. 15. « La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales » (art. 15, 3e al.).

**721.** — Art. 16. « Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres ($8^m,00$) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et six mètres ($6^m,00$) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres ($4^m,80$). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres ($2^m,00$) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique. »

**722.** — VII. *Obstacles près des rails.* — Indépendamment des piédroits de ponts ou de souterrains, dit M. Picard, les chemins

de fer comportent nécessairement un certain nombre d'obstacles fixes, tels que paliers, grues hydrauliques, candélabres..., etc. Si ces obstacles étaient placés trop près des rails, il en résulterait inévitablement des accidents pour les mécaniciens et les chauffeurs qui sont souvent obligés de se pencher à l'extérieur de leur machine, et pour les agents de trains qui peuvent être conduits à circuler sur les marchepieds. Le 1er juin 1868, le ministre des Travaux publics a décidé spécialement pour le réseau de l'Etat : 1° que dorénavant aucun obstacle s'élevant au-dessus du niveau du marchepied ne pourrait être placé à moins de $1^m,35$ du bord du rail le plus rapproché appartenant à une voie principale ; 2° que les obstacles placés à une distance moindre pourraient être maintenus au chiffre de $1^m,35$, lorsque des modifications apportées dans la consistance des gares le permettraient. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 753.

**723.** — Puis, une circulaire du 15 févr. 1889 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 20) a prescrit que les dépôts de toute nature qui ne pourraient pas être enlevés dans un délai maximum de vingt-quatre heures, seraient placés à 1 mètre au moins du rail.

**724.** — Enfin, une nouvelle circulaire rappelant les dispositions de celle du 10 juin 1868 a fait remarquer qu'il ne s'agissait dans cette réglementation que des obstacles isolés ; qu'en ce qui concernait les ouvrages d'art exécutés conformément au cahier des charges de 1857 et 1859, comme ils ne pourraient pas être refaits sans de lourdes charges, qu'ils sont d'ailleurs parfaitement connus des conducteurs, et qu'ils subsistent en vertu d'un accord régulier, il ne peut être question de les déplacer.

**725.** — VIII. *Espacement des stations.* — L'espacement des stations n'a fait l'objet d'aucune règle spéciale. Pour les établir, il n'y a donc qu'à tenir compte des besoins de l'exploitation et de la configuration des lieux. — V. sur ce point, Palaa, *op. cit.*, v° *Distances.*

**726.** — Quant aux voies d'accès aux gares dont nous étudierons plus complètement le régime *infrà*, n. 926, il nous suffira de dire, pour le moment, qu'elles constituent des travaux qui *doivent* être établis par les compagnies.

2° *Rétablissement des voies de communication. — Passages à niveau.*

**727.** — D'autres dispositions qui ont encore un caractère commun aux deux régimes de construction par l'Etat et par les compagnies méritent une mention particulière. Ce sont celles qui sont relatives au rétablissement des moyens de communication.

**728.** — Envisagées plus particulièrement au point de vue des compagnies concessionnaires, on les trouve principalement contenues dans les art. 10, 13, 14 et 15, 1er alin., et 17 du cahier des charges, dispositions étendues à l'hypothèse de la construction par l'Etat par une note ajoutée à la circulaire du 28 juin 1879. Ces articles sont ainsi conçus :

**729.** — Art. 10. « A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers. »

**730.** — Art. 13. « Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures. Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°. Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration. La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières. »

**731.** — Ces dispositions ne sont que la confirmation d'une disposition d'ordre public contenue dans l'art. 4, L. 15 juill. 1845, ainsi conçu : « Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements. »

**732.** — Elles sont complétées en ces termes par l'art. 4, Ord. 15 nov. 1846 : « Partout où un chemin de fer est traversé à niveau soit par une route de voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières. Le mode de garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. »

**733.** — Il a été jugé à cet égard que faute par une compagnie d'établir des passages à niveau prescrits par différents articles de son cahier des charges, celle-ci devait encourir la contravention prévue par l'art. 12, L. 15 juill. 1845. — Cons. préf. Gard, 26 juin 1875, L'Etat, [Dauv., 1877, p. 93]

**734.** — Les compagnies pourraient, même en dehors de cette sanction, subir des pénalités à raison des accidents causés par leur négligence.

**735.** — La réglementation des passages à niveau sur les chemins de fer étant expressément attribuée à l'autorité administrative, il est clair que les tribunaux judiciaires sont incompétents pour connaître d'une demande tendant à faire ordonner qu'un passage à niveau sera ouvert la nuit comme le jour. — Cass., 13 févr. 1882, Grandpré, [S. 84.1.152, P. 84.1.365]

**736.** — On n'attendra certainement pas de nous que nous déterminions, au point de vue technique, les différents types des principaux passages à niveau en usage. Il nous suffit de dire que la plupart sont publics ; que quelques-uns, cependant, sont spécialement affectés à l'usage des particuliers qui en ont la *clef ;* — que, parmi les passages à niveau affectés au public, suivant leur fréquentation, les uns sont maintenus ouverts à l'état normal et fermés seulement au passage des trains, d'autres fermés pour les voitures et ouverts pour les piétons, d'autres maintenus toujours ouverts ; — que l'ouverture des uns se fait par les soins du garde barrière, tandis que les intéressés peuvent ouvrir directement les autres à leurs risques et périls ; que les plus fréquentés sont parfois protégés par des signaux, etc. — Sur tous ces points, V. Palaa, *op. cit.*, v° *Passage à niveau.*

**737.** — Sur les *cadres pleins* ou à claire-voie dont doivent ou peuvent être munis les tourniquets des portillons accolés aux passages à niveau, V. aussi une circulaire du 14 juin 1855.

**738.** — V., plus spécialement, en ce qui concerne les saillies des rails, Cons. d'Et., 31 mars 1874, Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 76.2.63, P. adm. chr., D. 75.3.26] ; — 4 août 1876, Chemin de fer de Lille à Valenciennes, [S. 78.2.310, P. adm. chr., D. 76.3.101, Leb. chr., p. 783]

**739.** — ... Et en ce qui concerne les barrières des passages à niveau, Cons. d'Et., 4 août 1876, précité.

**740.** — Aux termes de l'art. 14 du cahier des charges, « lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres ($0^m,03$) par mètre sur les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres ($0^m,05$) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau. »

**741.** — « Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, porte de son côté l'art. 15, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie, pour le service des chemins de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'Etat et de la compagnie.

**742.** — De la généralité des clauses dont nous venons de parler et qui procèdent elles-mêmes de la qualité de *grand-voyer* constamment reconnue au ministère des Travaux publics, on a induit que l'administration a un pouvoir discrétionnaire pour statuer, dans les limites du cahier des charges, sur les conditions dans lesquelles doivent être rétablies les communications interceptées, et cela non seulement à l'égard des voies publiques, mais encore à l'égard des voies privées, bien qu'on ne puisse pas dire, qu'en ce qui les concerne, les pouvoirs du ministre des Travaux publics soient aussi légitimes.

**743.** — Mais il est clair qu'à l'égard des intéressés, les décisions ministérielles ne pourront avoir force obligatoire que sous réserve des indemnités qui pourront leur être dues. — V. not. Limoges, 2 juill. 1862, Tourisson, [S. 63.2.35, P. 63.679]

**744.** — On a induit encore des mêmes dispositions que, lorsque l'administration, se maintenant dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés, prescrit les modifications qu'elle juge opportunes à l'assiette des voies publiques, que cette exécution est conforme à ses prescriptions et qu'il ne résulte aucun dommage de l'exécution du travail entrepris, il n'y a lieu d'attaquer

à aucun titre ses décisions, ni devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, ni devant le conseil de préfecture en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. Ce sont des points sur lesquels nous aurons à revenir lorsque nous nous occuperons des dommages causés par les travaux publics. — V. *infra*, n. 6006 et s.

**745.** — Mais nous verrons que le conseil de préfecture pourrait avoir compétence pour interpréter le cahier des charges et aussi pour juger peut-être de la conformité de l'exécution des travaux avec les ordres donnés. — V. not. Cons. d'Et., 20 juin 1873, Chemins de fer d'Orléans, [S. 75.2.160, P. adm. chr., D. 74.3.22]; — 26 nov. 1880, Collard, [S. 82.3.19, P. adm. chr., D. 82.5.406]

**746.** — Le concessionnaire a d'ailleurs, suivant les cas et dans la mesure prescrite par le cahier des charges, le pouvoir de provoquer lui-même les modifications qu'il jugera utiles, et cela, avant comme pendant l'exécution des travaux.

**747.** — Mais si ces modifications sont de nature à introduire des changements profonds dans le plan primitif, il faut recourir de nouveau, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, aux formalités de l'enquête.

**748.** — Lorsque la déviation d'un chemin a été opérée, il y a lieu d'en faire la remise à qui de droit (V. *infrà*, n. 969 et s.). Ce sont les compagnies qui prennent en général l'initiative de cette mesure; mais l'administration doit veiller à ce qu'elle se fasse en temps opportun.

**749.** — Une circulaire du 12 juin 1850 a déterminé les formes du procès-verbal qui doit la constater : « La reconnaissance et le récolement des travaux sont effectués sous la direction de l'ingénieur en chef du contrôle en présence du représentant de la compagnie par les représentants du service qui doit être chargé de leur entretien, ingénieurs des ponts et chaussées, agents-voyers, maires, directeurs de syndicats, etc. »

**750.** — Aux termes d'une autre circulaire du 21 févr. 1877 (Potiquet, n. 958), le procès-verbal doit être rédigé en triple exemplaire remis l'un à la compagnie, l'autre au chef de service du contrôle, le troisième au chef du service intéressé.

**751.** — Il a été jugé à cet égard que, dans l'hypothèse où des ouvrages dépendant de services différents se trouveraient réunis dans un même procès-verbal, la compagnie ne pourrait pas se prévaloir de cette circonstance que l'un des représentants de ces services aurait signé ledit procès-verbal, pour y voir une acceptation d'ouvrages qui, par leur nature, ne devaient pas lui être remis. — Cons. d'Et., 12 janvier 1883, Ville de Grenoble, [Leb. chr., p. 45]

**752.** — Les procès-verbaux doivent être homologués par le préfet.

**753.** — En cas de doute sur la portée du procès-verbal de réception, c'est au ministre qu'il appartient d'en fixer l'interprétation.

**754.** — Il a été jugé, à cet égard, dans une espèce particulière, que la réception d'un passage sur rails destiné au service des propriétés du requérant coupées par un chemin de fer, avait eu lieu en vertu de l'homologation, par arrêté préfectoral, d'un procès-verbal constatant les modifications apportées au plan primitif. — Cons. d'Et., 2 févr. 1883, Borel, [D. 84.3.91, Leb. chr., p. 96]

**755.** — Il semblerait résulter de cet arrêt que la remise d'une voie de communication particulière devrait être faite dans les mêmes formes que la remise d'une voie publique. Mais nous estimons que cette déduction ne devrait pas être exagérée, et qu'on doit se montrer moins rigoureux dans un cas que dans l'autre.

**756.** — Si les services intéressés refusaient la remise à eux proposée, le ministre pourrait certainement l'ordonner d'office. Encore faudrait-il qu'il s'agît de voies nouvelles remplaçant des voies anciennes. Dans l'hypothèse où il s'agirait de voies nouvelles ne remplaçant pas des communications interceptées par le chemin de fer, on admet généralement que l'administration n'aurait plus le même droit. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 767.

**757.** — Le même auteur semble poser, en principe, qu'à défaut de remise officielle, une prise de possession effective pourrait en tenir lieu. Nous sommes assez disposés à admettre son opinion, mais sous des restrictions analogues aux siennes, c'est-à-dire à la condition que « cette possession ait eu lieu sans réserve, qu'elle remonte à une époque assez éloignée, et quelle soit attestée par des faits suffisamment nombreux et réputés. »

**758.** — En aucun cas d'ailleurs, ainsi que le fait remarquer très-justement M. Picard, la remise ne peut comprendre les dépendances même du chemin et, par conséquent, les passages à niveau, non plus que les ouvrages d'art construits pour le passage des voies publiques par-dessus ou par-dessous la voie ferrée. — Picard, *loc. cit.*

**759.** — Il pourrait y avoir lieu cependant de faire exception pour la chaussée même de ces passages. On peut consulter, à cet égard, un arrêt du Conseil d'Etat du 29 mars 1853 qui, à l'occasion d'un ouvrage établi par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, à la rencontre de la rue de Stockholm, a mis à la charge de la compagnie les frais d'entretien du tablier de ce pont, sauf contribution de la ville de Paris pour une quote-part fixée d'après le prix moyen de l'entretien du pavé dans ladite rue. — Cons. d'Et., 29 mars 1853, Chemin de fer de Paris à Saint-Germain, [Leb. chr., p. 401] — V. *infrà*, n. 856.

**760.** — Nous terminerons sur ce point par une remarque générale : toutes les règles que nous avons appliquées aux modifications dans le régime des voies de terre, nécessitées par la construction du chemin de fer, s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux modifications introduites dans le régime des cours d'eau. — Picard, t. 2, p. 783.

**761.** — En pareil cas, les fonctions des ingénieurs des ponts et chaussées, des agents-voyers, des maires, chargés de la réception des nouveaux chemins, devront donc être remplies par les ingénieurs du service hydraulique, etc.

**762.** — Les compagnies ne doivent pas se contenter de rétablir les communications interceptées par les chemins de fer, elles doivent encore, pendant l'exécution de la voie, veiller à ce qu'il n'y ait pas d'interruption dans la circulation.

**763.** — C'est ce que prescrit l'art. 17 du cahier des charges en ces termes : « A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées. » (art 17.)

**764.** — Par ingénieur de la localité, il faut entendre, en réalité, les ingénieurs du contrôle et les représentants des services intéressés, mis en présence du délégué de la compagnie.

**765.** — Dans une espèce particulière, un arrêt du Conseil d'Etat a interprété cette clause en ce sens que si une compagnie s'est obligée à prendre toutes les mesures et à payer tous les frais nécessaires au service de la navigation, de façon à ce qu'elle puisse se faire après comme avant les travaux, la compagnie est tenue par là même de creuser un chemin sous l'arche marinière des ponts établis sous le chemin de fer, de sorte que le halage puisse s'effectuer au passage de ces ponts, avant comme après leur construction. — Cons. d'Et., 8 avr. 1847, Cie de chemins de fer de Paris à Rouen, [Leb. chr., p. 199]

**766.** — V. encore sur cette matière, une solution d'espèce émanée du Cons. d'Et., 4 août 1876, Chemin de fer de Lille à Valenciennes, [S. 78.2.310, P. chr., D. 76.3.101, Leb. chr., p. 783]

**767.** — Dans le cas où une compagnie n'exécuterait pas les dispositions de cette dernière clause du cahier des charges, M. Picard estime que l'administration pourrait, aux termes des art. 12 et 15, L. 15 juill. 1845, pourvoir d'urgence à la situation et recouvrer ensuite ses dépenses comme en matière de contributions directes. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 782.

**768.** — Dans une autre espèce, des chemins communaux ayant été supprimés et non rétablis en temps utile, la compagnie ne fut déchargée de toute indemnité que parce qu'elle finit néanmoins par les rétablir, et fut condamnée seulement aux dépens de l'instance. — Cons. d'Et., 10 févr. 1859, Cie des chemins de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 121]

3° *Écoulement des eaux.*

**769.** — Nous devons signaler comme mesure s'appliquant d'une manière générale à toute construction de chemin de fer, celle qui est relative à l'écoulement des eaux. L'écoulement des eaux ne doit pas être entravé par le chemin de fer. En ce qui concerne plus spécialement les compagnies, cette obligation est contenue dans les dispositions de l'art. 15 du cahier des charges, qu'on peut rapprocher de celles de l'art. 17, précité. « La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt. »

**770.** — La dernière partie de cette disposition n'a pas toujours figuré dans les cahiers des charges.

**771.** — Aussi avait-il pu être décidé autrefois, à cet égard, que lorsque le cahier des charges d'une concession de chemin de fer impose au concessionnaire l'obligation de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, cette disposition ne pouvait s'appliquer à l'écoulement des eaux séjournant dans les chambres d'emprunt, quelle que fût l'origine de ces eaux. — Cons. d'Et., 2 mai 1866, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 423]

**772.** — ... Mais que rien ne s'opposait à ce que l'administration, dans l'intérêt de la salubrité, et en vertu des pouvoirs généraux qui lui appartiennent, prît soit vis-à-vis du concessionnaire, soit vis-à-vis de qui de droit, les mesures nécessaires pour assurer l'assainissement des chambres d'emprunt. — Même arrêt.

**773.** — Sur le principe même de l'obligation où sont les compagnies de rétablir l'écoulement des eaux, il a été jugé qu'une compagnie de chemin de fer est tenue de procurer l'écoulement des eaux accumulées par l'établissement de la voie ferrée, alors même que l'issue qu'elle leur avait ménagée n'aurait été rendue insuffisante que par suite des travaux exécutés sur un chemin vicinal : cette circonstance ne saurait dispenser la compagnie de l'obligation de chercher une nouvelle direction à donner aux eaux, et de réparer les dommages qu'elles ont pu causer aux propriétés voisines. — Cons. d'Et., 20 juin 1873, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 570]

**774.** — Comme exemples des travaux qui devront être exécutés pour assurer le service des eaux interceptées par la voie, on peut consulter encore un certain nombre de décisions qui ont donné lieu à interprétation par le conseil de préfecture. — V. notamment Cons. préf. Seine, 21 mars 1882, Chemins de fer de l'Ouest, [Dauv., 1886, p. 174]

**775.** — V. plus spécialement sur le fait par une compagnie de ne pas établir d'acqueduc et de ne pas exécuter les travaux ordonnés par un arrêté préfectoral pour l'écoulement des eaux : Cons. d'Et., 4 août 1876, précité. — V. *infrà*, n. 1425.

4° *Voisinage des mines.*

**776.** — A joindre également à cette liste de travaux communs aux cas de construction par l'Etat et par les compagnies, celles contenues dans les art. 24 et 25 relatifs à la traversée par le chemin de fer de terrains à usage de mines ou de carrières. Art. 24. « Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la compagnie. »

**777.** — Art. 25. « Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traversant souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie. »

**778.** — Nous nous bornons pour le moment à ces indications. Nous aurons à revenir sur ce point lorsque nous étudierons le régime des propriétés riveraines des chemins de fer. — V. *infrà*, n. 1153 et s.

5° *Clôture.*

**779.** — Mentionnons également dans la même catégorie de règles celles qui sont relatives à la clôture. « Tout chemin de fer, porte l'art. 4, L. 15 juill. 1845, sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie. »

**780.** — Un député, M. G. de Beaumont, avait pensé qu'il conviendrait de déterminer le mode et la nature des clôtures. Mais on lui fit remarquer qu'une pareille détermination était impossible d'une façon absolue. « Ici, disait à cet égard l'honorable rapporteur, c'est une ville, un village populeux que le chemin traverse : il faut une clôture solide, qui oppose un obstacle sérieux; là ce sont des plaines où de rares habitations apparaissent, que parcourt le chemin : des barrières, des fossés, peut-être, seront suffisants. »

**781.** — De là le second alinéa qui est conçu dans les termes suivants : « L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée. »

**782.** — On retrouve le principe même de l'art. 4, L. 15 juill. 1845, reproduit dans l'art. 20 du cahier des charges actuellement en vigueur en ces termes : « Le chemin sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. »

**783.** — Ces dispositions sont générales, et il a été jugé, en ce sens, antérieurement aux décrets qui ont réglementé la situation des chemins de fer miniers, qu'on peut obliger la compagnie minière qui a joint à sa mine un chemin de fer, de clore ce chemin de fer du côté des héritages voisins. — Cass., 23 avr. 1850, Chagot, [D. 50.1.151]

**784.** — Il importe de remarquer que la clôture ne se confond pas avec le bornage, dont elle ne suit même pas nécessairement les traces, établie qu'elle est seulement dans le but d'assurer la sécurité de l'exploitation.

**785.** — C'est à l'administration active seule qu'il appartient, en principe, de déterminer le mode de clôture des chemins de fer. — Cons. d'Et., 24 déc. 1863, Lebarbier, [D. 64.5.39] — Sur les différents modes de clôture en usage, V. Palaa, *op. cit.*, v° *Clôture.*

**786.** — La juridiction contentieuse n'aurait pas ce droit, à moins qu'il ne s'agît de clôtures défensives que l'administration *se serait engagée* à établir lors de l'expropriation : auquel cas les tribunaux faisant application de l'art. 1144, C. civ., pourrait, si elle négligeait de remplir sa promesse, décider que la clôture en sera établie à ses frais. Mais, parmi les fonctionnaires de l'administration, quel est celui qui aura compétence à cet égard? Il faut décider que c'est le préfet seul et non le ministre : c'est ce qui résulte des mots « chaque ligne » insérés dans le second alinéa de notre article. Ils impliquent que le mode de clôture ne saurait être déterminé par l'autorité centrale, mais seulement par l'autorité locale, sauf recours, en cas de besoin, au ministre; encore faut-il tenir pour certain qu'une fois le procès-verbal de réception définitive intervenu, l'Etat ne serait pas recevable à prescrire au concessionnaire des travaux nouveaux, et notamment l'établissement de clôtures plus élevées que celles qui à l'origine auraient été reconnues suffisantes.

**787.** — Les clôtures étant établies dans le seul intérêt de l'exploitation et à la discrétion de l'administration, il est clair qu'à moins de conventions spéciales consenties en leur faveur, les riverains ne sauraient avoir aucun droit à réclamer de ce chef.

**788.** — Aussi a-t-on pu décider qu'un propriétaire riverain, qui a cédé pour l'établissement du chemin de fer une partie de sa propriété et qui, dans l'acte de cession, n'a fait aucune réserve relativement au mode de clôture à employer pour séparer la portion cédée de la portion conservée, ne peut pas, lorsque le mode de clôture a été accepté par l'administration, réclamer de la compagnie concessionnaire (compagnie dont le cahier des charges reconnait à l'administration seule le droit de déterminer le mode de clôture) soit des modifications à la clôture, soit des dommages-intérêts. — Cons. d'Et., 24 mai 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 60.2.216, P. adm. chr.]

**789.** — ... Que l'obligation imposée aux compagnies de che-

mins de fer par l'art. 4, L. 15 juill. 1845, d'établir des clôtures, des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie, ne l'a été que dans le but exclusif d'assurer la sécurité de l'exploitation, et ne saurait avoir pour conséquence de créer au profit des propriétaires riverains un droit individuel de se plaindre de l'insuffisance ou du défaut d'entretien desdites clôtures et de réclamer la réparation du préjudice qu'ils prétendraient en être la suite. — Cass., 29 août 1882, Gousseau, [S. 83.1.129, P. adm. chr., D. 83.1.129]

**789** *bis*. — ... Que cette obligation, imposée aux compagnies, laisse même subsister, à la charge des propriétaires riverains, la surveillance de leur bétail et la responsabilité civile, en cas d'accidents ou de dommages qui pourraient se produire, si, par leur fait ou leur négligence, leurs animaux venaient à s'introduire sur la voie ferrée, soit en pratiquant une brèche dans la clôture jugée suffisante par les propriétaires, soit en passant par une brèche existant, alors surtout que ces animaux avaient été laissés sans guides. — Même arrêt. — V. *infrà*, n. 1398.

**790.** — ... Que l'obligation de se clore, imposée aux compagnies de chemins de fer, n'ayant pas été édictée par la loi dans l'intérêt des propriétés contiguës, mais en vue de la délimitation de la voie et pour en défendre l'accès à toute personne étrangère au service ne dispense pas les riverains, soit de fermer leurs pâturages par des barrières, soit de faire surveiller leurs bestiaux. — Paris, 29 nov. 1892, Lesourd, [*Le Droit*, 12 déc. 1892]

**791.** — ... Et que, lorsqu'une compagnie de chemins de fer a établi des clôtures conformes au type adopté par l'administration, un riverain ne peut pas demander la condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts à raison d'une prétendue insuffisance de ces clôtures. — Cons. d'Et., 23 janv. 1885, Chemin de fer Nord-Est, [Leb. chr., p. 99]

**792.** — Mais les propriétaires voisins pourraient évidemment se plaindre si, à raison même de la composition des clôtures, il résultait un préjudice certain pour leurs propriétés, comme au cas où ces clôtures consistant en haies plantées d'épines-vinettes, leurs blés auraient été atteints par la rouille née de ce voisinage. — V. implicit. Cons. d'Et., 28 juill. 1889, Cocquebert, [Leb. chr.]

**793.** — Jusqu'en 1880, à l'exception de certaines concessions spéciales qui renfermaient des clauses particulières à cet égard, aucune compagnie n'avait été dispensée d'établir des clôtures le long de la voie. Le 27 décembre de la même année, une loi intervint qui eut pour but de permettre au ministre d'accorder des dispenses de ce genre. Mais cette loi ne s'applique qu'aux lignes à construire depuis cette époque (et non aux lignes déjà construites) ou aux lignes d'intérêt local incorporées ou à incorporer dans le réseau d'intérêt local. Elle est ainsi conçue : « Par dérogation à l'art. 4, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, le ministre des Travaux publics peut, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général en construction ou à construire, et des lignes d'intérêt local qui ont été ou qui seront ultérieurement incorporées au réseau d'intérêt général, dispenser de poser des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre, toutes les fois que cette mesure lui paraîtra compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public (art. 1). — Les dispenses accordées dans ces conditions n'auront qu'un caractère provisoire, le ministre des Travaux publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaîtra nécessaire, l'établissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur les lignes ou portions des lignes ci-dessus désignées » (art. 2).

**794.** — Il est clair que la dispense de clôture étant purement facultative pour le ministre, son refus de l'accorder ne saurait donner naissance à aucune réclamation. C'est ce qui a été décidé, croyons-nous, à l'occasion d'une décision ministérielle du 7 sept. 1886, qui avait refusé d'accéder, à cet égard, à une demande de la compagnie du Nord. Mais le ministre, par contre, n'aurait pas à tenir compte des dispositions contraires qui pourraient se trouver dans le cahier des charges.

**795.** — Il a été jugé que la dispense de clore la voie, accordée à une compagnie de chemins de fer à ses risques et périls, ne saurait avoir pour effet d'affranchir cette compagnie des précautions à prendre pour prévenir les conséquences fâcheuses qui pourraient, à un moment donné, résulter de cette dispense elle-même (LL. 15 juill. 1845, art. 4; 27 déc. 1880, art. 1). — Cass., 11 nov. 1891, Casanova, [S. et P. 92.1.91]

**796.** — ... Que la contravention aux lois sur la police des chemins de fer, qui aurait été commise par un particulier (en laissant pénétrer sur la voie ferrée un animal lui appartenant) ne peut autoriser les agents de la compagnie exploitante à causer un dommage à ce particulier, si ce dommage pouvait être évité, et si, par conséquent, il a eu pour cause leur imprudence ou négligence. — Même arrêt.

**797.** — ... Qu'en conséquence, le propriétaire d'un mulet écrasé par un train, qui actionne la compagnie en responsabilité, est recevable à prouver que le mulet, conduit par son propriétaire, arrivé à un passage à niveau où il n'y avait ni barrière ni garde-barrière, et effrayé par le bruit d'une locomotive en marche, a rompu son bridon, s'est engagé sur la voie, et y a été écrasé après un parcours de quatre kilomètres, qui laissait au chef de train, dûment averti par les cris des personnes présentes, le temps nécessaire pour ralentir la marche du train et éviter l'accident. — Même arrêt. — V. *infrà*, n. 1397.

**798.** — On s'est demandé si le défaut d'entretien des clôtures d'un chemin de fer était de nature à constituer une contravention de grande voirie. La question s'est posée devant le Conseil d'Etat, mais il n'a pas eu à la résoudre par cette raison, qu'en fait, le défaut d'entretien des clôtures n'était pas constaté. — Cons. d'Et., 7 avr. 1864, Chemin de fer suisse, [S. 64.2.175, P. 64.335, D. 64.3.141, P. adm. chr.] — La compagnie du chemin de fer soutenait, en droit, à l'appui de son pourvoi, qu'une contravention de grande voirie ne peut résulter que d'un fait positif, et non d'un simple fait négatif. Il a été en effet jugé, en ce sens, qu'il n'y a pas contravention de grande voirie de la part de celui qui a négligé d'exécuter certains travaux ordonnés par un arrêté préfectoral ou par le cahier des charges d'une adjudication de travaux publics. — Cons. d'Et., 18 sept. 1845, Viart, [S. 46.2.157, P. adm. chr.]; — 25 janv. 1851, Roussille, [S. 51.2.463, P. adm. chr.] — V. *infrà*, n. 1433.

**799.** — Nous croyons, en ce qui nous concerne, que cette raison ne serait pas décisive et que les contraventions peuvent aussi bien s'entendre *in omittendo* qu'*in committendo*. — En tous cas, si le cahier des charges faisait une obligation d'entretenir ces clôtures, le défaut d'entretien de celles-ci constituerait certainement une contravention passible des peines édictées par les art. 12 et s., L. 15 juill. 1845.

**800.** — Il est à peine besoin d'ajouter qu'en présence de l'obligation imposée aux compagnies d'établir des clôtures aux chemins de fer, les présomptions de mitoyenneté du Code civil ne sauraient recevoir ici aucune application. — V. *infrà*, n. 1314.

**801.** — La clôture des chemins de fer n'apparaissant que comme une des opérations finales de l'établissement de la voie, on serait tenté de déclarer que la plupart des solutions que nous avons fait connaître dans les numéros qui précèdent, et qui sont relatives à la responsabilité respective des compagnies et des riverains, ne sauraient trouver leur application tant que le chemin de fer n'est pas terminé. Cependant il a été décidé que l'obligation de la clôture des voies ferrées n'étant pas édictée dans l'intérêt des riverains, ceux-ci ne peuvent se prévaloir de l'absence de clôture pour échapper à la responsabilité des dommages causés par l'introduction sur la voie ferrée d'animaux qui leur appartiennent ou dont ils ont la garde et la surveillance. — Bourges, 7 déc. 1885, Sudron, [S. 86.2.107, P. 86.1.584]

**802.** — ... Qu'ainsi, le colon partiaire peut être, malgré l'absence de clôture d'une voie ferrée en construction, déclaré responsable envers l'entrepreneur du dommage résultant d'un déraillement occasionné par le passage sur la voie ferrée d'une vache dépendant de la métairie. — Même arrêt.

**802** *bis*. — ... Qu'il y a lieu, toutefois, pour apprécier l'étendue de la responsabilité du maître de l'animal, d'examiner si l'entrepreneur n'a pas commis lui-même une faute, en faisant circuler des trains sur une voie en construction et non close, longeant des terrains destinés au pâturage, sans prendre de précautions contre les imprudences ou les négligences des riverains. — Même arrêt. — Sur tous ces points, V. d'ailleurs *infrà*, n. 1405, et v° *Responsabilité*.

6° *Bornage*.

**803.** — Les règles contenues dans l'art. 29, et qui se réfèrent au bornage et à la confection du plan cadastral, conviennent également, *mutatis mutandis*, à l'hypothèse de la construction

par l'Etat ou par les compagnies. « Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dernières cotes de tous lesdits ouvrages. Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressé aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère. Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral. Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction. »

**804.** — Aux termes d'une circulaire du 31 déc. 1853 (Potiquet, n. 253), le bornage doit comprendre tous les terrains acquis en vue de l'établissement du chemin de fer, étant ou pouvant être utiles à son exploitation, et qui doivent faire retour à l'Etat à la fin de la concession ou après déchéance : gares, stations, emplacements de dépôt du matériel, ateliers de réparation et de construction, cours intérieures et extérieures, chemins spéciaux d'accès aux stations, maisons de gardes et leurs jardins, mais non les chemins latéraux ou déviés, chambres d'emprunt, cavaliers de dépôt, non plus que les parcelles inutiles ou acquises en vertu de l'art. 50, L. 3 mai 1841. — V. *infrà*, n. 897 et s.

**805.** — Les représentants de l'administration et de la compagnie commencent par fixer contradictoirement les lignes de délimitation à adopter et l'emplacement que doivent occuper les bornes; ils se réfèrent à cet égard aux indications fournies par le plan parcellaire. Dans le cas où l'accord ne peut pas se faire entre eux, c'est le ministre des Travaux publics qui décide.

**806.** — La dimension et la forme des bornes sont précisées; les riverains doivent signer le procès-verbal de bornage, qui est rédigé par commune, et leur signature est légalisée.

**807.** — A cet effet, on est dans l'habitude de les prévenir plusieurs jours à l'avance, et on les autorise à désigner un expert pour les représenter aux opérations.

**808.** — Doivent figurer sur le plan cadastral dressé au millième l'indication des bornes, clôtures, bâtiments, poteaux kilométriques, chemins déviés, chemins latéraux, ouvrages d'art, lieuxdits, cantons, sections, les noms des propriétaires voisins, les numéros du cadastre, l'axe du chemin et les lignes d'opération.

**809.** — Toutes les cotes doivent être soigneusement relevées; on doit distinguer par des traits différents les terrains compris dans le bornage et ceux qui ne sont susceptibles d'aucune rétrocession.

**810.** — L'expédition des procès-verbaux doit être signée tout à la fois par les ingénieurs du contrôle et par les administrateurs de la compagnie désignés à cet effet.

**811.** — Le bornage doit être fait, en principe, aussitôt que l'établissement du chemin de fer est terminé. Comme il implique, en effet, une contradiction des droits des propriétaires riverains, il importe qu'aucun empiètement réciproque ne s'autorise d'une possession plus ou moins longue.

**812.** — Nous n'avons pas à nous occuper ici des règles de compétence relatives au bornage. Il nous suffira de dire qu'on ne saurait, en aucun cas, invoquer les prescriptions de l'art. 646, C. civ., non plus que celles de la loi du 25 mai 1838, spéciales aux propriétés privées. Lorsque la ligne est en exploitation, il ne saurait plus être question d'ailleurs de bornage, mais de délimitation du domaine public. — V. *infrà*, n. 854, 962 et s.

**813.** — On consultera sur tous ces points, et spécialement sur le contentieux du bornage, un avis de la section des Travaux publics du Conseil d'Etat, du 15 févr. 1881.

**813 *bis*.** — Aux termes de la circulaire précitée du 31 déc. 1853, le bornage, le plan cadastral et l'état descriptif des ouvrages d'art, doivent être faits aux frais de l'Etat, dans le cas où il s'agit d'un chemin de fer exécuté par l'Etat, conformément à la loi du 11 juin 1842. Dans le cas où les compagnies ont construit à leurs frais, ce sont elles qui doivent faire dresser ces actes de leurs deniers.

## CHAPITRE II.

### DU DOMAINE DES CHEMINS DE FER.

### Section I.

**Les chemins de fer font partie du domaine public. — Principe et intérêt de la question.**

**814.** — A qui appartiennent les chemins de fer? Font-ils nécessairement partie du domaine public? Dans quelle mesure? Ne peut-on pas concevoir qu'ils en soient détachés?

**815.** — L'opinion dominante en doctrine et en jurisprudence paraît être que les chemins de fer font *essentiellement* partie du domaine public. — V. notamment, Aucoc, *op. cit.*, t. 2, p. 242.

**816.** — Mais la théorie opposée compte des partisans convaincus, en tête desquels on peut citer M. Dumay, *op. cit.*, p. 15 et s., 156 et s.

**817.** — Nous avons déjà rencontré, à propos des canaux, une question analogue (V. *suprà*, v° *Canal*, n. 146 et s.). Il semble qu'elle pourrait être résolue dans des termes identiques. Il faut tenir compte cependant, pour la trancher, de deux éléments particuliers : un élément de fait et un élément de droit.

**818.** — En fait, d'abord, contrairement à ce que nous avons constaté pour les canaux, il n'y a pas, ou du moins il n'y a plus, croyons-nous, de chemins de fer appartenant à des particuliers. La raison de cette différence tient peut-être uniquement à la date récente de la découverte des chemins de fer. Tandis que les premiers canaux, en effet, furent concédés à une époque où toutes les concessions se faisaient à titre de fief, au moment où furent posées les premières voies ferrées, la notion du domaine public était si bien assise qu'on se demandait même si l'Etat ne devait pas procéder au rachat de toutes les voies de communication.

**819.** — En droit, la loi du 15 juill. 1845 (art. 1) et, après elle, les lois du 12 juill. 1865 et du 11 juin 1880 (art. 11), ont classé les chemins de fer dans la grande voirie. — Il importe de remarquer, toutefois, qu'il ne s'agit, dans ces différentes lois, que des chemins de fer *construits ou concédés* par l'Etat, le département ou les communes.

**820.** — Il n'y a donc pas similitude entre la situation des chemins de fer et celle des canaux, et ce n'est pas sans raison qu'on peut faire, en notre matière, des réserves sur l'autorité de décisions intervenues à l'occasion de ces voies de navigation. C'est ce qui nous conduit à négliger l'argument tiré par M. Aucoc, à l'appui de sa théorie, de deux arrêts du Conseil d'Etat, l'un du 16 avr. 1852, Daviaud, [S. 52.2.470, P. adm. chr., D. 52.3.27], et l'autre du 1er mars 1860, Cie du canal Saint-Martin, [P. adm. chr.]. Aussi bien, l'autorité de ces décisions prises en elles-mêmes est-elle très-contestable puisque, ainsi que le fait remarquer M. Dumay, le premier ne contient que l'interprétation d'un acte administratif déterminé, et que, dans le second, le Conseil d'Etat, statuant uniquement sur la question de compétence, semble avoir intentionnellement laissé de côté la question du fond.

**821.** — C'est ce qui nous détermine également, en sens contraire, à ne pas donner trop de poids à l'arrêt du Conseil d'Etat du 21 juill. 1870, cité par M. Dumay, et où on lit : « Considérant qu'aucune disposition législative n'a compris les canaux navigables au nombre des biens qui font *nécessairement partie du domaine à titre de propriété nationale* ». — Cons. d'Et., 21 juill. 1870, Canal Louis XII, [S. 72.2.288, P. adm. chr., D. 72.2.20]

**822.** — En fait, d'ailleurs, il ne s'agissait que d'un canal concédé antérieurement à 1789, et dans lequel ne figurait la mention d'aucun droit de retour en faveur de l'Etat. En droit, la question qui se posait était moins celle de savoir si un canal peut faire partie du domaine privé, que de décider si, au lieu de faire partie du domaine public national, il peut figurer dans le domaine public communal. — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 125.

**823.** — Ceci dit, nous devons rechercher si, abstraction faite de ces dispositions, il se rencontre, soit dans les principes généraux du droit, soit dans l'organisation particulière des chemins de fer, des raisons qui s'opposent à ce que ces sortes de biens puissent faire l'objet d'une appropriation particulière.

**824.** — Le principal motif qu'on donne à l'appui de la thèse de la domanialité, c'est que les chemins de fer étant avant tout des-

tinés à un usage public, on ne concevrait pas que cette destination pût être compromise par l'exercice, même légitime, des droits d'un propriétaire.

**825.** — Cette observation n'arrête pas les partisans de l'opinion opposée. De ce que la plupart des avantages d'une propriété se trouvent annihilés par l'existence d'une servitude publique, disent-ils, ce n'est pas une raison pour conclure que cette propriété n'existe pas ou ne peut pas exister. Autre chose sont les profits réels qu'on peut retirer d'un bien, autre chose le droit même qu'on a sur ce bien.

**826.** — La situation dans laquelle se trouveraient placés les concessionnaires de chemins de fer, si on leur en reconnaissait la propriété, ne serait pas, d'ailleurs, isolée dans notre droit. « Ne pourrions-nous pas citer des routes, celles, par exemple, qui relient certains forts du sud de Paris, dont le tréfonds n'a pas cessé d'appartenir à des particuliers, la superficie ayant seulement été expropriée? Les chemins de halage, bien que dépendant de la grande voirie, n'appartiennent-ils pas aux riverains »? — Dumay, *loc. cit.*; Laurent, *Préc. dr. civ.*, t. 7, n. 130 à 140.

**827.** — C'était également l'esprit des lois romaines. — V. notamment, ce que disaient des routes, Ulpien (Dig. L. 2 § 22, L. 93, T. 8, *Ne quid in publico*), et des fleuves, Gaius (Dig. L. 5, L. 1, T. 8, D. *De divisione rerum*).

**828.** — Il est vrai que l'art. 538 paraît avoir quelque peu modifié ces notions en disant que « les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables ou flottables, ... et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété *privée*, sont considérés comme des dépendances du domaine public. »

**829.** — Mais il est clair que si la première partie de ce texte ne paraît pas favorable à l'opinion que nous exposons, puisque les fleuves sont explicitement compris dans le domaine public, et que l'assimilation des chemins de fer aux voies navigables n'a rien d'arbitraire, on ne peut pas dire que la seconde lui soit également contraire, puisqu'elle ne vise que les choses qui ne sont pas susceptibles d'appropriation privée, et que la question est précisément de savoir si les chemins de fer en sont susceptibles.

**830.** — On peut faire remarquer enfin qu'à l'exception de la loi du 13 mai 1851, toutes les lois qui intervinrent jusqu'en 1857 pour concéder des chemins de fer paraissent avoir reconnu aux compagnies qui les détenaient un droit de propriété sur les lignes construites à leurs frais, et que certaines lois particulières, postérieures même à la loi du 15 juill. 1845 et à l'ordonnance du 15 nov. 1846, c'est-à-dire à l'époque où fut proclamée pour ainsi dire officiellement pour la première fois la domanialité publique des chemins de fer, ont sanctionné ce droit de propriété, en conférant dans certains cas à l'Etat un droit de privilège ou d'hypothèque. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 117.

**831.** — Nous n'ajoutons pas à ces arguments ceux qui ont été tirés par certains auteurs du projet de loi élaboré en 1850, lequel comprenait parmi les biens susceptibles d'hypothèque les concessions de chemins de fer faites depuis vingt ans au plus, — ou de la loi du 11 juill. 1866, relative à l'amortissement, et qui affectait à la caisse d'amortissement la nue-propriété des chemins de fer dont la jouissance avait été concédée et devait faire retour à l'Etat, — non plus que cette remarque qu'aux termes de la loi organique du 11 janv. 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local, les départements ont droit à une indemnité lorsque les chemins de fer qui font partie de leur réseau viennent à être incorporés dans le réseau d'intérêt général. Le projet de loi de 1850 en effet n'a pas été adopté; la loi de 1866, qui a d'ailleurs été abrogée depuis par la loi de finances du 16 sept. 1871, n'avait d'autre but que de permettre le fonctionnement de la garantie d'intérêt, et nullement d'autoriser l'aliénation du réseau des chemins de fer; enfin, le dédommagement accordé aux départements, conformément à la loi de 1880, n'est pas autre chose, suivant l'expression très-heureuse de M. Picard, qu'une liquidation administrative opérée par le gouvernement lui-même, et qui a pour objet non pas l'éviction d'une propriété, mais les bénéfices éventuels d'une exploitation. — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 126.

**832.** — Quoi qu'il en soit, on peut dire que la plupart des auteurs sont d'accord pour dénier aux compagnies concessionnaires le droit à la propriété des chemins qu'elles exploitent. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, t. 3, n. 214, p. 190; Jousselin, *Des servitudes d'utilité publique*, t. 2, p. 375; Rebel et Juge, *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, n. 568; Gand, *Traité de police et de la voirie des chemins de fer*, n. 1 et 7; Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, t. 3, p. 41; Aucoc, *op. cit.*, t. 3, p. 527, n. 1241; Féraud-Giraud, *Des voies publiques et privées*, p. 11; Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 115; Ducrocq, *Dr. adm.*, t. 2, n. 945; de Récy, *Tr. du domaine public*, t. 1, p. 274; Batbie, *Traité théorique et pratique du droit public*, t. 5, p. 360; Baillière, *Du domaine public de l'Etat*, p. 133; Gaudry, *Traité du domaine*, t. 1, n. 258, et t. 2, n. 543; Garbouleau, *Du domaine public*, p. 281; Laurent, *Précis de dr. civ.*, t. 6, n. 29, 35, t. 7, n. 130 à 140 et les autorités par lui citées. — V. aussi *Revue de l'administration et du droit administratif en Belgique*, t. 11, 1864, p. 368.

**833.** — La jurisprudence, de son côté, ne paraît pas moins unanime, et nous allons nous rendre compte, en parcourant ses décisions, de l'intérêt pratique de la question.

**834.** — Notons d'abord un arrêt de principe de la Cour de cassation de Belgique, portant que l'Etat qui concède un chemin de fer ne cède pas la propriété du chemin, ni aucun démembrement de cette propriété, le chemin, eu égard à sa destination, étant hors du commerce; qu'il cède seulement au concessionnaire, en rémunération de ses dépenses, de ses travaux et du service public par lui entrepris, le droit de percevoir les péages, pendant la durée de la concession, à l'occasion des transports à effectuer sur la ligne, c'est-à-dire un droit purement mobilier. — Bruxelles, 10 juill. 1882, sous Cass. Belgique, 28 juin 1883, Chemin de fer de Lierre à Turnhout, [S. 83.4.33, P. 83.2.52 et la note de M. Laurent.

**835.** — ... Que telle est la seule part des droits qu'il aliène temporairement, et la seule dès lors qu'il puisse vouloir retraire ou racheter moyennant indemnité, pendant la durée de la concession. — Cass. Belgique, 28 janv. 1883, précité.

**836.** — La même règle se retrouve dans différents arrêts ou jugements cités par de Recy, *op. cit.*, p. 374, note 1, et particulièrement dans un jugement du tribunal de la Seine du 17 juin 1850 et dans un jugement du tribunal de Douai du 20 août 1856.

**837.** — I. *Inaliénabilité.* — De ce principe on a tiré, comme première conséquence, que les compagnies concessionnaires ne pouvaient conférer aucun droit réel sur l'objet de leur concession, soit directement par voie d'aliénation ou de constitution de servitude, soit indirectement par voie de gage, d'hypothèque, etc.

**838.** — Ainsi jugé, notamment, qu'une constitution de gage portant sur la concession d'une ligne ferrée dépendant d'un domaine public ne peut être légalement opérée qu'avec l'autorisation du chef de l'Etat. — Paris, 2 févr. 1888, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [D. 89.2.165]

**839.** — ... Qu'en tous cas, le traité de cession des produits de l'exploitation d'un chemin de fer, dans lequel il est énoncé que les obligataires conserveront leur droit de privilège conformément aux droits et aux précédents, et la lettre par lequel le président du conseil d'administration de la compagnie cessionnaire donne au président de la compagnie cédante l'assurance que le chemin de fer continuera de servir de garantie spéciale aux obligations émises pour sa construction, n'ont pu avoir pour effet de constituer un gage au profit des obligataires. — Paris, 12 févr. 1888, précité.

**840.** — ... Qu'un particulier ne peut prétendre avoir un droit de servitude sur la voie pour passer à l'aide d'un ponceau sur cette voie. — Cons. d'Et., 29 mars 1851, Chalanne, [Leb. chr., p. 220] — V. *infrà*, n. 1333.

**841.** — ... Que les compagnies de chemins de fer n'ont pas qualité pour intenter une action en suppression de servitudes, spécialement de vues et d'égout, qu'un propriétaire tenterait d'établir dans l'intérêt de sa propriété sur la voie ferrée : qu'une telle action ne peut être formée que par l'Etat, seul propriétaire des voies ferrées. — Douai, 9 mars 1857, Cie du chemin de fer du Nord, [S. 57.2.577, P. 58.623, D. 57.2.145]

**842.** — ... Qu'il importerait peu que, dans le cahier des charges de la concession du chemin, se trouvassent certaines expressions qui tendraient à faire considérer la compagnie concessionnaire comme ayant un droit de propriété, un *jus in re*, sur la voie ferrée : que de telles expressions, impropres en leur emploi, ne sauraient prévaloir sur les règles de la matière. — Même arrêt.

**843.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer ne peut, par l'effet d'une convention privée, accorder un droit d'accès sur la voie ferrée, ce droit n'appartenant qu'à l'administration supérieure. — Cass., 21 juill. 1874, Chemin de fer du Midi, [S. 74.1.443, P. 74.1115, D. 75.1.184]

**844.** — ... Que l'établissement d'une construction quelconque, sur le domaine du chemin de fer (dans l'espèce une buvette), ne

peut être faite qu'à titre de tolérance. — Cons. d'Et., 7 févr. 1890, Tarrière, [Leb. chr., p. 146]

**845.** — ... Que les chemins de fer ne peuvent être l'objet d'une poursuite d'expropriation, ni de la part des créanciers de la compagnie concessionnaire, ni même de la part des anciens propriétaires du sol cédé pour l'établissement du chemin. — Trib. Seine, 27 juill. 1850, L'Etat et le chemin de fer de Sceaux, [S. 50.2.599, D. 51.5.78]

**846.** — Cependant on peut rapprocher de cette décision un arrêt qui paraît en contradiction avec elle, et d'où il résulte que si, en théorie générale, un premier saisissant est préféré à un second, bien que celui-ci ait fait une saisie plus ample, on ne peut admettre l'application de ce principe à une saisie antérieure insuffisante pour assurer l'adjudication unique des objets saisis — Lyon, 20 févr. 1840, Chemin de fer de Roanne, [P. 40.2.633]

**847.** — ... Spécialement, que la vente d'un chemin de fer ne pouvant avoir lieu par parties séparées, en cas de saisie immobilière, la poursuite doit appartenir au premier qui a mis sous le sceau de justice la véritable chose aliénable, c'est-à-dire la totalité du chemin. — Même arrêt.

**848.** — II. *Meubles et immeubles.* — Cette première conséquence devait en entraîner une autre au point de vue du caractère mobilier ou immobilier du droit conféré aux concessionnaires. C'est ainsi qu'il a été décidé que l'Etat, étant seul propriétaire des chemins de fer, même de ceux concédés aux compagnies et construits par elles, le droit de ces compagnies se réduit à la seule exploitation des voies ferrées; que ce droit est purement mobilier, et que par suite la cession qui en est consentie n'est passible que du droit de mutation mobilière. — Cass., 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911, D. 61.1.225]

**849.** — ... Qu'une cession de réseau opérée par une compagnie à une autre compagnie ne pouvant avoir pour objet les lignes ferrées elles-mêmes qui font partie du domaine public, mais le droit à leur exploitation et aux bénéfices qui peuvent en provenir, est une vente d'objets mobiliers incorporels; que par suite, une cession de cette nature tombe, en cas de faillite de la compagnie concessionnaire, sous l'application de l'art. 558, C. civ. — Paris, 2 févr. 1888, Chemin de fer de Paris à Châlons, [D. 89.2.165]

**850.** — III. *Taxe de mainmorte.* — Une nouvelle conséquence tirée du même principe est que les compagnies des chemins de fer (concessionnaires ou fermières) ne sont pas assujetties, à raison du sol de ces chemins et de leurs dépendances, à la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs ou par décès, créée par la loi du 20 févr. 1849. — Cons. d'Et., 8 févr. 1851, Cie du chemin de fer du Centre, [S. 51.2 450, P. adm. chr., D. 51.3.49, Leb. chr., p. 99]; — 22 mars 1851, Chemin de fer du Centre de Beaucaire à Aiguesmortes, du canal du Rhône au Rhin, [S. 51.2.450, P. adm. chr., D. 51.3.50]; — 3 mai 1851, Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 322]; — 26 juill. 1851, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [P. adm. chr., D. 51.3.68]; — 29 nov. 1851, Chemin de fer d'Amiens à Boulogne et chemin de fer de Paris à Strasbourg, [P. adm. chr., Leb. chr. p. 707]; — 14 sept. 1852, Chemin de fer du Nord, [D. 53 3.12, Leb. chr., p. 406]; — 2 juin 1853, Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, [P. adm. chr., D. 54.3 1, Leb. chr., p. 587] — De Recy, *loc. cit.*, p. 273.

**851.** — Mais cette exemption est strictement limitée aux biens qui font partie du domaine public, et les sociétés anonymes de chemins de fer doivent la taxe des biens de mainmorte, à raison des terrains passibles de la contribution foncière qu'elles possèdent, à titre de propriétaires, en dehors de la voie ferrée et des dépendances de cette voie faisant partie du domaine public. — Cons. d'Et., 6 janv. 1853, Cie du chemin de fer du Nord, [S. 53.2.515, P. adm. chr., D. 54.3.1] — V. Arr. 12 déc. 1851, et ceux qui sont mentionnés à la note, Soc. des mines de la Vieille-Montagne, [S. 52.2.252, P. adm. chr.]

**852.** — IV. *Impôt foncier.* — La domanialité n'entraîne en principe aucune exemption de l'impôt foncier. Nous verrons toutefois que la fixation de cet impôt est différente suivant qu'il s'agit d'un bien affecté à l'usage public de la voie ou à l'industrie de la compagnie. — V. *infrà*, n. 4883 et s.

**853.** — V. *Répression des contraventions de grande voirie.* — On a soutenu, dans une certaine opinion, que le caractère domanial des chemins de fer était la cause déterminante du caractère spécial reconnu à la poursuite des contraventions qui peuvent s'y commettre. Mais c'est confondre, croyons-nous, la destination et la propriété du chemin. Nous verrons qu'il suffit qu'une voie soit destinée à l'usage public pour que les contraventions qui s'y commettent constituent des contraventions de grande voirie. — V. *infrà*, n. 1006 et s., n. 1367 et s.

**854.** — VI. *Délimitation du domaine public.* — Les chemins de fer faisant partie du domaine public, c'est aux préfets à prendre à leur égard tous arrêtés de délimitation conformément à la loi des 29 déc. 1789-8 janv. 1790. — Cons. d'Et., 20 févr. 1868, Chemin de fer de Saint-Ouen, [S. 69.2.28, P. adm. chr., D. 69. 3.9, Leb. chr., p. 213]

**855.** — VII. *Enregistrement.* — Nous avons déjà fait connaître incidemment (V. *suprà*, n. 848) l'intérêt qu'il y a distingué, au point de vue de l'enregistrement, entre la cession de droits réels immobiliers et la cession de droits personnels mobiliers. Nous retrouverons cette question, *infrà*, n. 5254 et s. — Cass., 16 août 1843, Chemin de fer de Versailles, [S. 43.1.822, P. 44.1.179]

**856.** — VIII. *Taxes de pavage.* — A la différence des propriétés particulières, les chemins de fer (faisant partie de la grande voirie) ne peuvent être assujettis au paiement de taxes de pavage. — Cons. d'Et., 12 déc. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 880] — Mais ils paraissent assujettis au paiement des droits de voirie. — V. Davenne, *Voirie urbaine*, p. 195. — V. aussi *suprà*, n. 856.

**857.** — IX. *Alignement.* — Pour une raison analogue, ils ne tombent pas sous le coup des arrêtés généraux d'alignement pris pour l'ensemble d'une commune.

**858.** — X. *Expropriations.* — Les observations que nous avons présentées au sujet de l'expropriation nous ont fourni également la matière d'une distinction intéressante entre les biens du domaine public et les biens du domaine privé (V. *suprà*, n. 488 et s.). Nous rappellerons qu'en principe les premiers ne peuvent être expropriés qu'après déclassement.

**859.** — Il ne faudrait pas pousser trop loin, d'ailleurs, les conséquences du principe que l'Etat est seul propriétaire du chemin, et un certain nombre d'arrêts ont marqué la limite qu'il convient d'observer à cet égard. C'est ainsi qu'il a été jugé que le fait qu'une exploitation de chemin de fer est grevée de droits de propriété réservé à l'Etat ne suffit pas pour transformer toute question intéressant la compagnie, en question administrative. — Paris, 28 nov. 1869, Guinet, [D. 70.2.191]

**860.** — ... Que les compagnies de chemins de fer investies du droit d'exploiter à leur profit les voies qui leur ont été concédées, avec obligation de veiller à la conservation de ces voies, ont, comme conséquence de ce droit et de cette obligation, le pouvoir d'exercer en leur nom les actions possessoires ayant pour objet la répression des entreprises commises dans l'étendue de leur concession; qu'il n'importe qu'elles n'aient point une possession *animo domini*, inconciliable avec le droit de propriété à l'Etat, leur détention, qu'on ne saurait assimiler à celle d'un preneur, étant, à raison du caractère *sui generis* que lui ont imprimé des lois nouvelles, exempte de précarité. — Cass., 5 nov. 1867, Clertan, [S. 67.1.417, P. 67.1137, D. 68.1.117]

**861.** — ... Que, bien que l'Etat soit propriétaire du chemin de fer, néanmoins il n'en a pas moins le droit de demander une indemnité d'expropriation à la compagnie pour un terrain domanial dont elle a besoin pour l'établissement de la voie ferrée. — Cass., 8 mai 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.1.273, P. 65.850, D. 65.1.293]; — 29 déc. 1868, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 69. 1.107, P. 69.258, D. 69.1.220] — Caen, 30 déc. 1867, Chemin de l'Ouest, [S. 68.2.183, P. 68.813] — V. aussi à cet égard, *suprà*, n. 491 et s.

**862.** — On a proposé de décider que l'Etat étant propriétaire des chemins de fer d'intérêt général, c'était toujours à lui que devaient être attribués les terrains reconnus inutiles aux chemins de fer ou rachetés par les propriétaires riverains, aux termes de l'art. 60, L. 3 mai 1841. — C'est du moins l'opinion émise par le fisc. — V. Dumay, p. 78.

**863.** — Une pareille solution serait incontestablement fausse dans sa généralité. L'Etat n'est propriétaire que des terrains employés à l'établissement de la voie ou de ses dépendances, dans la mesure que nous indiquerons. Pour résoudre la question qui nous occupe, le seul élément qui doive être pris en considération est alors de savoir aux frais de qui les terrains ont été établis et doivent demeurer définitivement. S'ils l'ont été par le concessionnaire, c'est lui qui doit bénéficier du prix des terrains vendus. — Cons. préf. Seine, 14 juill. 1870, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 72.3.33] — Cons. d'Et., 11 déc. 1874, Ministère des

Finances, D. 75.3.8.) — Dans le cas contraire, c'est l'Etat. — V. Dumay, p. 83, et Riom, 24 juill. 1876, D. 77.2.11.) qui autorise implicitement cette distinction.

**864**. — Nous verrons aussi que la circonstance que le chemin de fer fait partie du domaine public n'implique pas nécessairement que la voie ait le caractère de publicité suffisant pour transformer le délit de vol qui viendrait à s'y commettre en vol qualifié, etc. — Dijon, 28 avr. 1859, X..., [D. 59.5.414]

**865.** — Toutes ces conséquences d'ailleurs ne sont pas admises par tout le monde; celle qui est relative au caractère mobilier des cessions de chemins de fer est combattue en ces termes par Laurent. « Faut-il induire du caractère domanial des chemins de fer, comme l'a fait la Cour de cassation de France, dans son premier arrêt du 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911, D. 61.1.225], et à sa suite la cour de Bruxelles, que le droit des concessionnaires est purement mobilier, parce qu'il est limité aux produits du chemin de fer? La raison n'est pas décisive. L'usufruitier n'a aussi droit qu'aux fruits, c'est-à-dire à des choses mobilières, et cependant son droit est réel et immobilier. — Laurent, note sous Cass., 28 juin 1883, précité. — V. aussi Cotelle, *Cours de dr. adm.*, t. 2, n. 901.

**866.** — Et le même auteur poursuit en disant : « Si l'on s'en tenait à la première jurisprudence de la Cour de cassation du 15 mai 1861, précité, suivie par la cour de Bruxelles, il faudrait dire que les concessionnaires n'ont pas même les actions possessoires. La conséquence témoigne contre le principe. C'est dans un intérêt public que les voies concédées sont placées dans le domaine de l'Etat; or, il importe à l'intérêt public que les concessionnaires puissent former les actions possessoires; ils sont intéressés à réprimer les usurpations, et ils sont plus à même de les constater que l'Etat qui n'exploite pas. La Cour de cassation a jugé, par arrêt du 5 nov. 1867, précité, que les concessionnaires ont qualité pour intenter les actions possessoires, ils ont donc la possession; partant, leur droit n'est pas purement mobilier ». — V. Baillière, *Du domaine public de l'Etat*, p. 135.

**867.** — Mais si leur droit n'est pas purement personnel et mobilier, quel est son caractère et en quoi consiste-t-il? Est-ce une emphytéose? est-ce un usufruit? Aucune de ces qualifications ne conviendrait exactement, croyons-nous, à la situation qui est faite aux compagnies par le contrat de concession : celle d'emphytéose, parce que l'emphytéose comporte sinon le droit d'aliéner la propriété elle-même, au moins celui de concéder librement tous les avantages qui y sont attachés; — celle d'usufruitier, parce que l'usufruit suppose un terme qui ne peut guère se rencontrer dans l'espèce, le décès de l'usufruitier. — V. *suprà*, n. 178 et s.

**868.** — Aussi l'opinion de Laurent peut-elle paraître la meilleure: « En définitive, dit-il, le droit des concessionnaires est un *droit réel immobilier sui generis*. La jurisprudence a raison de dire que ce droit n'entraîne pas un démembrement du domaine public : cela est juridiquement impossible. Mais la propriété de l'Etat n'exclut pas le droit réel de jouissance des concessionnaires. La propriété de l'Etat est fondée sur l'intérêt public; dès que cet intérêt est sauvegardé, il se concilie parfaitement avec le droit réel des concessionnaires. Voilà pourquoi le droit de propriété de l'Etat peut coexister avec le droit réel des concessionnaires. Ils sont d'une nature toute différente : l'un est d'intérêt public, l'autre est d'intérêt privé; et l'intérêt privé ne peut jamais l'emporter sur l'intérêt général; de là suit que le droit de l'Etat reste toujours sauf. C'est par ce principe que se décident les difficultés que fait naître le concours des deux droits sur une même chose. Le concours des deux droits n'est pas un conflit ». — Laurent, *Princ. de dr. civ.*, t. 6, n. 35.

**869.** — Qu'on admette la réalité ou la personnalité du droit du concessionnaire, son caractère mobilier ou immobilier, on est d'accord d'ailleurs, dans l'une et dans l'autre opinion, pour reconnaître que l'aliénation n'en peut avoir lieu sans le consentement de l'Etat (Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1311 et s.; Dumay, *op. cit.*, p. 180 et 182; Laurent, *loc. cit.*); ce qui s'explique, selon nous, par cette simple considération que la concession est à titre essentiellement personnel, dans l'acception grammaticale du mot, *personæ inhærens*. Cette constatation amoindrit singulièrement l'intérêt pratique de la controverse, puisque les modes de transfert des droits mobiliers ou immobiliers étant les mêmes chez nous, il semble que, dans l'une et l'autre opinion, on arrive nécessairement, par des procédés identiques, aux mêmes résultats. — V. *suprà*, n. 837.

**870.** — La réalité du droit du concessionnaire ne conduirait même pas nécessairement à la faculté de l'hypothéquer, puisque tous les droits réels ne sont pas susceptibles d'hypothèque et que notre législation a énuméré limitativement ceux qui jouissent de cette faculté. — V. à cet égard, Av. Cons. d'Et., 5 nov. 1874, Sect. trav. publ., [cité par de Récy, *loc. cit.*, p. 273 *ad notam*] — V. aussi Baillière, *loc. cit.* — V. cependant Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public*, t. 5, n. 403.

**870** *bis.* — Pourrait-on même aller jusqu'à soutenir, en présence de l'art. 1, L. 23 mars 1855, qui vise exclusivement les droits réels *susceptibles d'hypothèque*, que la cession d'une concession devrait être assujettie à la formalité de la transcription?

**871.** — Entre les deux opinions opposées, on n'aperçoit donc que des raisons secondaires de distinguer, telles que celles qui découlent, au point de vue de la compétence *ratione personæ*, de la réalité ou de la personnalité de droit litigieux, ou, au point de vue du gage ou de l'antichrèse, de son caractère mobilier ou immobilier.

**871** *bis.* — Il est inutile d'ajouter que la précarité de ce droit s'opposerait à toute idée de prescription acquisitive. — V. Husson, *Traité de la législation des Travaux publics*, p. 571, note 2, qui invoque surtout les art. 538 et 2226 C. civ.

SECTION II.

**Durée de la domanialité.**

**872.** — Les chemins de fer constituent donc, d'après l'opinion générale, des biens du domaine public. Mais à partir de quel moment et jusqu'à quel moment doivent-ils être considérés comme affectés de domanialité?

**873.** — Après quelques hésitations, la jurisprudence semble s'être arrêtée à cette idée qu'il ne suffit pas que la déclaration d'utilité publique soit intervenue pour que le chemin puisse être classé dans la grande voirie, mais qu'il faut encore qu'il ait été livré à l'exploitation.

**874.** — C'est ainsi qu'il a été décidé, notamment à l'occasion du bris d'un jalon destiné aux études d'un chemin de fer, que si, aux termes de la loi du 15 juill. 1845, les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat, font partie de la grande voirie, cette disposition n'est applicable qu'à une voie ferrée définitivement livrée à la circulation; que, dans l'espèce, il ne pouvait y avoir que violation d'un arrêté préfectoral entraînant l'application de l'art. 471, § 15, C. pén. — Lyon, 20 août 1857, Damon, [S. 57.2.736, P. 58.845, D. 57.2.219]

**875.** — ... Et à l'occasion de l'établissement d'un fossé servant à l'écoulement des eaux dans un terrain vague destiné à l'élargissement d'une voie ferrée, mais non encore mis en état d'exploitation, que ce terrain n'appartenant pas au domaine de la grande voirie, le conseil de préfecture était incompétent pour connaître de cette entreprise. — Cons. préf. Seine, 24 nov. 1877, L'Etat, [Dauv., 79.49]

**876.** — ... Qu'on ne pouvait considérer comme constituant une contravention de grande voirie une entreprise d'un particulier sur un terrain acquis par l'Etat pour être ultérieurement affecté à l'un des services d'une gare de chemin de fer, si ce terrain n'avait pas encore reçu son affectation. — Cons. d'Et., 7 août 1883, Allix, [S. 85.3.52, P. adm. chr., D. 85.3.52, Leb. chr., p. 789]

**877.** — ... Que, dans une pareille hypothèse, le terrain sur lequel s'étaient produits les faits incriminés dépendait du domaine privé de l'Etat, et non du domaine public, et qu'il n'était, dès lors, pas soumis aux lois et règlements sur la grande voirie. — Même arrêt (implicit.).

**878.** — ... Qu'il en était spécialement ainsi de l'ouverture d'une porte sur un terrain contigu à une avenue qui conduisait à une gare, terrain acquis par l'Etat pour être affecté aux services de la gare, mais qui n'avait pas encore reçu cette affectation au jour du procès-verbal. — Même arrêt.

**879.** — ... Que le propriétaire dont le terrain avait été occupé temporairement par l'administration en vertu d'un traité amiable, à l'effet d'y pratiquer des sondages nécessaires pour l'exécution d'un chemin de fer, ne commettait pas une contravention de grande voirie, si, au mépris de ce traité, il y opérait des extractions de matériaux; que le terrain occupé n'avait pas cessé, en effet, d'appartenir au propriétaire et ne constituait pas *une dépendance du domaine public*. — Cons. d'Et., 11 janv. 1889, Mague, [Leb. chr., p. 61]

**880.** — ... Que la circonstance qu'un terrain aurait été acquis par voie d'expropriation par une compagnie de chemin de fer ne suffirait même pas pour en amener le classement dans le domaine public; qu'en matière de voie ferrée, c'est à la situation de fait qu'il faut s'attacher pour déterminer les limites de ce domaine. — Cons. d'Et., 24 juin 1892, Guaillat, [Leb. chr.]

**881.** — ... Spécialement, que deux propriétaires riverains ayant établi un mur de clôture et un escalier sur le sol de l'avenue d'une gare de marchandises, ce fait ne saurait constituer une contravention de leur part si le chemin de fer n'était pas en état d'exploitation. — Même arrêt.

**882.** — Si la mise en exploitation est le terme à partir duquel les chemins peuvent être considérés comme soumis à la domanialité, inversement il faut dire qu'ils cessent d'en faire partie dès que cette exploitation vient à cesser.

**883.** — Mais ils ne retombent pas alors nécessairement dans le domaine privé de l'Etat : ils peuvent, suivant les conventions, devenir la propriété des concessionnaires.

**884.** — On ne conçoit guère d'hypothèse dans laquelle une ligne viendrait à être complètement désaffectée. Il est arrivé souvent, au contraire, que des tronçons de lignes ou des immeubles destinés à l'exploitation d'une ligne aient été l'objet d'une désaffectation.

**885.** — Il a été jugé, à cet égard, que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a établi une nouvelle gare sur un terrain qu'elle a acquis à ses frais, l'emplacement qu'elle avait antérieurement acheté pour y construire la gare supprimée demeure à son entière disposition; qu'il en est de même des tronçons de routes, déclassées par suite de déviations exécutées aux frais de la compagnie. — Cons. préf. Seine, 14 juill. 1870, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 72.3.33]

**886.** — ... Que lorsque des terrains et constructions dépendant d'un chemin de fer cessent, par suite de modifications régulièrement autorisées, d'être affectés à son exploitation, l'Etat n'a aucun droit à exercer sur ces terrains et constructions. — Cons. d'Et., 11 déc. 1874, Chemin de fer du Midi, [S. 76.2.224, P. adm. chr., D. 75.3.85] — Dans l'espèce, un embranchement avait été construit, qui avait eu pour effet de rendre inutiles une gare et une section de chemin de fer où tout service avait été supprimé.

**887.** — Ces solutions, qui peuvent s'expliquer par des raisons tirées de l'interprétation du cahier des charges en ce qui concerne les gares et stations, nous paraissent, au contraire, difficiles à justifier en ce qui concerne les délais de route. — V. d'ailleurs, à cet égard, *suprà*, n. 862.

**888.** — En tous cas, une fois les terrains expropriés pour l'établissement des chemins de fer, livrés à l'exploitation, la désaffectation qui viendrait à en être faite n'autoriserait pas les propriétaires riverains à user du droit de préemption de l'art. 60, L. 3 mai 1841. — Lyon, 20 août 1857, précité.

**889.** — Ainsi jugé que les terrains expropriés pour l'établissement d'un chemin de fer qui, après avoir été affectés aux travaux pour lesquels ils ont été acquis, cessent de recevoir cette destination, ne sont pas soumis au droit de préemption accordé aux anciens propriétaires. — Douai, 24 juin 1884, Malo, [D. 85.1.311] — V. *suprà*, n. 529.

## Section III.

### Ce qu'il faut comprendre dans la domanialité des chemins de fer. — Du chemin de fer proprement dit et de ses dépendances.

**890.** — La plupart des décisions que nous venons d'examiner portent que ce ne sont pas seulement les chemins de fer, mais encore leurs dépendances, qui doivent être considérés comme faisant partie du domaine public. Il importe de préciser ce qu'il faut entendre par l'une et l'autre de ces expressions.

**891.** — Le chemin de fer comporte évidemment le tracé de la ligne, c'est-à-dire le terrain sur lequel il est établi et le profil de la plate-forme dont les limites légales sont fixées par l'art. 5, L. 15 juill. 1845. — De Recy, *op. cit.*, p. 277.

**892.** — Mais où s'arrête le sol du chemin? Faut-il s'attacher, pour le déterminer, aux actes administratifs qui ont précédé ou accompagné l'expropriation, aux clauses de l'acte de concession, à l'arrêté de cessibilité, etc., ou se guider d'après les actes qui l'ont suivi : bornage de la voie, clôtures, alignements qui ont pu être demandés, etc.? *Quid*, enfin, dans les cas où il n'y a eu ni bornage, ni alignement?

**893.** — La jurisprudence ne paraît pas avoir sur ce point une règle bien nette. On peut dire cependant qu'en principe, elle s'attache d'abord au bornage, et que ce n'est que subsidiairement, lorsque ce bornage n'est pas régulier ou qu'il est incomplet, qu'elle s'éclaire d'après les actes préliminaires à l'établissement du chemin ou par des moyens tirés de l'inspection des lieux. — V. *suprà*, n. 784.

**894.** — Ainsi jugé que, lorsque à l'époque de la construction du chemin de fer par l'Etat dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, un chemin latéral a été établi pour remplacer un chemin servant à l'exploitation d'un terrain riverain, si ce chemin latéral est situé en dehors des clôtures du chemin de fer et n'a pas été mentionné dans le procès-verbal de la remise des ouvrages et dépendances du chemin de fer faite par l'Etat à la compagnie, il ne constitue pas une dépendance du chemin de fer, et si la compagnie peut être tenue de contribuer à l'entretien de ces voies à raison de l'usage qu'elle en fait, cette charge ne peut lui être imposée par l'administration en vertu des pouvoirs qui lui sont donnés par le cahier des charges pour assurer l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances (cahier des charges portant que « le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenues en bon état de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre »). — Cons. d'Et., 13 août 1861, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr. p. 745]

**895.** — Rien n'est plus logique, croyons-nous, que cette distinction, puisque le bornage, qui est visé comme obligatoire par tous les cahiers des charges, intervient précisément pour éviter toutes les difficultés de cette nature, et qu'il est basé lui-même sur les énonciations des plans parcellaires, c'est-à-dire des actes préalables à l'établissement de la voie. — V. cependant les objections présentées à cet égard par M. de Recy, *loc. cit.*, t. 1, p. 276 et aussi *infrà*, n. 944. — Il y a, d'ailleurs, tel cas où, en dehors du bornage, il serait bien difficile de se décider d'après la configuration même des lieux. C'est ainsi, notamment, que, dans un cas où le chemin étant en déblai, il s'agissait de distinguer la partie du talus qui appartenait à l'Etat de celle qui était demeurée aux particuliers et qui lui faisait immédiatement suite, on se décida par l'inspection d'une clôture en treillis qui avait été placée après l'opération du bornage sur la ligne séparative des deux domaines. On ne saurait soutenir, en effet, que, par le seul fait qu'un terrain est disposé en pente de manière à faire suite au talus d'un chemin de fer, il soit nécessairement une dépendance de ce chemin. — Cons. d'Et., 1er déc. 1859, Dyvernois, [Leb. chr., p. 687]

**896.** — Il y a d'autres hypothèses, il est vrai, où le doute n'est pas possible et où il suffit, pour décider la question, soit d'un examen même des lieux, soit d'une interprétation raisonnable des actes constitutifs du chemin de fer.

**897.** — Comment comprendre, en effet, dans les dépendances d'un chemin de fer, par exemple, les parcelles inutiles, celles qui ont été acquises en vertu de l'art. 50, L. 3 mai 1841, celles qui n'ont servi que comme chambres d'emprunt, les cavaliers de dépôt, etc. La circulaire du 31 déc. 1853, dont nous avons parlé (*suprà*, n. 804) à propos du bornage, exclut formellement en principe tous ces objets des dépendances du chemin de fer. — V. cependant, *infrà*, n. 909.

**898.** — Jugé, en ce sens, que la construction d'un mur de clôture sur une parcelle excédant l'emprise prévue par la déclaration d'utilité publique, parcelle acquise en conformité de l'art. 50, L. 3 mai 1841, et aménagée surtout pour assurer la desserte de propriétés coupées par le chemin de fer, ne constitue pas une contravention de grande voirie, ce terrain ne faisant pas partie intégrante de la voie. — Trib. Seine, 26 nov. 1880, Préfet de la Seine, [Leb. chr., p. 85]

**899.** — Nous en dirons autant des parties délaissées des voies publiques et remplacées par de nouvelles. Nous avons vu que les compagnies avaient revendiqué cependant ces chemins contre le domaine. Mais le triomphe même de leur revendication n'aurait pas pu aboutir à faire englober les parties délaissées dont il s'agit dans le domaine public, du moins faute d'utilisation de ces parties pour l'usage du chemin de fer. — V. encore, sur cette question des terrains délaissés, une lettre du directeur des domaines du département de la Seine au préfet du même département, du 30 août 1876, commentant une décision du Conseil d'Etat du 28 juill. 1876.

**900.** — Il ne faut pas perdre de vue, en effet, qu'une des conditions essentielles, indépendamment de celles que nous venons d'examiner, pour qu'une dépendance de chemin de fer fasse par-

tie du domaine public, c'est qu'elle soit affectée à l'usage du chemin.

**901.** — C'est pour cela également, qu'en thèse générale, les chemins qui bordent la voie sans la traverser ne font pas partie du domaine public du chemin de fer. Encore verrons-nous que ce principe n'est pas absolu.

**902.** — Le point de vue de la domanialité (on a pu déjà s'en rendre compte par tous les arrêts analysés dans les numéros qui précèdent) n'est pas d'ailleurs le seul auquel on puisse se placer pour apprécier si un bien constitue ou non une dépendance du domaine public.

**903.** — S'agit-il d'apprécier si le travail effectué pour l'établissement de ce bien constitue ou non un travail public, il faut encore rechercher si l'immeuble fait ou non partie de la voie ou de ses dépendances.

**904.** — Même observation lorsque la question en jeu est celle de savoir si l'atteinte portée à un bien de cette nature constitue ou non une contravention de grande voirie.

**905.** — Même principe enfin et mêmes distinctions alors que, s'agissant d'interpréter la convention des parties, il y a lieu de régler les rapports financiers de l'Etat et d'une compagnie, et par exemple, de rechercher si un bien déterminé peut être compris dans une clause de rachat.

**905 *bis*.** — Nous séparons ces différents points, car, bien que cette observation n'ait pas la même importance dans la matière des chemins de fer que dans celle de canaux, par exemple, il ne faut pas perdre de vue que la *domanialité* n'est pas un élément essentiellement constitutif de la *grande voirie* des travaux publics, etc.

**906.** — Dans toutes ces hypothèses et autres semblables, ce sont donc toujours les mêmes considérations qui permettent de faire la distinction : considérations tirées du bornage, des actes constitutifs de la concession, des plans parcellaires, etc.

**907.** — Mais on conçoit que, suivant les points de vue auxquels on se place, il y ait lieu d'accorder une importance plus ou moins considérable aux uns et aux autres de ces éléments, et qu'on ne doive pas leur donner la même autorité lorsqu'il s'agit de trancher une question de domanialité, par exemple, qu'une question de grande voirie, ou de compétence.

**908.** — Conformément aux indications que nous venons de donner, il a été jugé : que l'autorité administrative est seule compétente pour connaître de la demande formée par un particulier contre une compagnie de chemin de fer, en réparation du dommage causé à sa propriété par l'établissement ou la taille de la haie servant de clôture à la voie ferrée : que cette haie étant *une dépendance* du chemin de fer, son entretien doit être considéré comme un travail public. — Cass., 23 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.327, P. 67.873, D. 67.1.325]

**909.** — ... Qu'il faut considérer, au point de vue de la réparation des contraventions dont ils peuvent être l'objet, comme *une dépendance* de la voie un cavalier ou une haie dépendant d'un chemin de fer. — Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [Leb. chr., p. 581] — La décision eût-elle été la même s'il se fût agi d'une question de domanialité? — V. *suprà*, n. 897.

**910.** — ... Que le terrain, sis à l'intérieur d'une clôture établie pour déterminer les limites et les dépendances de la voie ferrée, doit être considéré comme *dépendant* de la grande voirie; que, par suite, le bris de la clôture et l'occupation de ce terrain constituent une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 7 août 1874, Duluat, [Leb. chr., p. 850]

**911.** — ... Que les palissades adoptées comme modes de clôture sont des *dépendances* du chemin de fer et ont le caractère d'un travail public au double point de vue de leur établissement et de leur entretien. — Cons. d'Et., 22 avr. 1882 (1re espèce), Boulary (2e espèce), Martin et Merlin, [S. 84.3.25, P. adm. chr., D. 83.3.16, Leb. chr., p. 382]

**912.** — ... Qu'il en est ainsi spécialement des palissades établies pour servir de jonction entre la barrière d'un passage à niveau et la haie qui sert de clôture à la voie ferrée (Dall. Table déc. 1877-1887, v° *Chemin de fer*, n. 155).

**913.** — ... Qu'il faut en dire autant des fossés servant de limites à un chemin de fer. — Cons. d'Et., 29 mars 1851, Chabarne, P. adm. chr., Leb. chr., p. 220]

**914.** — ... Ou destinés à l'écoulement des eaux. — Cons. d'Et., 30 août 1884, Bosse, [Leb. chr., p. 480.

**915.** — Sur ce qui constitue, à proprement parler, la clôture d'un chemin, on peut consulter, au surplus, les décisions rendues relativement aux contraventions de grande voirie, et, principalement, à l'introduction de bestiaux ou d'animaux sur la voie, *infrà*, n. 1344 et s.

**916.** — Jugé, encore, que les talus sont une *dépendance* nécessaire des chemins de fer. — Cons. d'Et., 12 déc. 1863, Martiny, [D. 64.3.10, Leb. chr., p. 803]

**917.** — ... Qu'un pont viaduc peut être considéré comme un ouvrage d'art *dépendant* de la voie ferrée, et que les contraventions qui y sont commises doivent y être réprimées comme en matière de grande voirie. — Cons. préf. Seine, 11 avr. 1877, Préfet de la Seine.

**918.** — Nous rappelons cependant à ce sujet ce que nous avons dit *suprà*, n. 519, à savoir, que les ouvrages d'art qui servent à la circulation, au-dessus ou au-dessous de la voie, peuvent être envisagés pour certaines parties comme dépendances de la voie, pour d'autres comme faisant partie de la voirie générale. Et à cet égard il n'y aurait aucune différence à faire, croyons-nous, entre des ouvrages établis pour le rétablissement d'une voie publique ou d'un chemin particulier. — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 788 et 856.

**919.** — Il a été jugé, spécialement sur ce point, que le sol d'une arcade d'un viaduc de chemin de fer n'est pas nécessairement une *dépendance* de ce chemin, et que, dès lors, le juge de police a pu connaître d'un fait de dépôt de matériaux commis sous l'arcade d'un viaduc, alors qu'il a été établi devant lui que le sol de cet arcade était livré à la circulation publique depuis plusieurs années, et constituait une voie publique urbaine, servant à mettre en communication une rue de la ville avec un port. — Cass., 15 nov. 1872, Lhuillier, [D. 73.1.386]

**920.** — Pour continuer l'énumération commencée, nous pouvons citer encore deux arrêts qui ont décidé : le premier, implicitement, qu'un port sec peut être considéré comme la *dépendance* d'une gare. — Cass., 24 nov. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.34, P. 74.54, D. 74.1.125]

**921.** — ... Le second, que les voies maritimes construites sur les quais d'un port peuvent être considérées comme une *dépendance* et un prolongement de la gare, au moins relativement au point de savoir si l'arrivée dans ce port de marchandises destinées à être transportées par la voie ferrée constitue une remise en gare, et abstraction faite du point de savoir à quelles autorités appartient le contrôle de ces chemins. — Cass., 10 déc. 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.291, P. 84.1.699, D. 84.1.119]

**922.** — C'est particulièrement à l'occasion des chemins latéraux établis au long de la voie, que la préoccupation de savoir à quels usages sont destinés ces chemins paraît avoir exercé une influence.

**923.** — Ainsi, il a été décidé qu'un chemin latéral à la voie ferrée et un pont établi pour le service des propriétés riveraines traversées par le chemin de fer, ne pouvaient être considérés comme des *dépendances* de ce chemin, alors surtout qu'ils n'avaient pas été compris au nombre des travaux que l'Etat constructeur, aux termes de la loi du 11 juin 1842 (art. 3 et 5), devait remettre à la compagnie. — Cons. d'Et., 27 déc. 1860, [Leb. chr., p. 826] — V. *infrà*, n. 973.

**924.** — ... Que les chemins latéraux ne peuvent être considérés comme *dépendances* d'un chemin de fer qu'autant qu'ils font partie de la voie et figurent dans le procès-verbal de remise des ouvrages faits par l'Etat à la compagnie. — Cons. d'Et., 13 août 1861, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 745]

**925.** — ... Que lorsqu'un chemin latéral, longeant un chemin de fer, n'a été établi que pour servir à des exploitations rurales, un propriétaire riverain de ce chemin qui, pour se clore, a creusé un fossé en arrière du chemin, ne peut être considéré comme ayant commis un délit de grande voirie, par contravention au tit. 1, L. 15 juill. 1845 (contravention consistant, dans le système du ministre, en ce que le fossé constituerait un empiètement sur le terrain acheté par l'Etat et un trouble à l'économie des travaux du chemin de fer), le chemin dont il s'agit ne pouvant, en effet, être considéré comme *dépendant* du chemin de fer. — Cons. d'Et., 15 févr. 1864, Vauquelin, [Leb. chr., p. 155]

**926.** — Le classement des chemins d'accès des gares, au point de vue qui nous occupe, a donné naissance également à de sérieuses difficultés qui n'ont été tranchées qu'à l'aide des différents éléments que nous avons signalés. Ainsi il a été décidé, d'une façon générale, que les chemins d'accès des gares font partie du domaine public et sont inaliénables comme lui. — Cons.

d'Et., 27 août 1857, Boilié-Martin, [Leb. chr., p. 702] — *Sic*, de Recy, *op. cit.*, p. 286; Féraud-Giraud, *Traité des voies publiques et privées;* Palaa, *op. cit.*, v^is *Avenues d'accès et chemins*.

**927.** — ... Plus spécialement, qu'un terrain non clos (dans l'espèce disposé en avenue), qui fait partie des *dépendances* d'une station de chemin de fer et par lequel le public arrive à la cour de la gare des marchandises de cette station, n'est pas une voie publique; que, par suite, en autorisant un propriétaire voisin à construire un mur le long de ce terrain, *à la charge de n'y faire aucune saillie et de n'y percer aucune ouverture autre que celles permises par le droit commun*, le préfet n'a pas donné un alignement; qu'il a simplement agi comme représentant l'Etat pour la conservation du domaine dont il est propriétaire et que, dès lors, il n'a commis aucun excès de pouvoir. — Même arrêt.

**928.** — ... Que les avenues des gares font partie de la voie ferrée lorsqu'elles ont été acquises par la compagnie concessionnaire comme la voie ferrée elle-même en vertu de la loi d'expropriation. — Cons. d'Et., 1^er juill. 1869, Lebrun de Blon, [D. 70.3.21]

**929.** — ... Que l'art. 1, L. 15 juill. 1845, d'après lequel les chemins de fer font partie de la grande voirie, s'applique non seulement à la voie ferrée, à la gare dans laquelle se meuvent les trains et aux bâtiments spécialement affectés au service des voyageurs et de leurs bagages, mais encore aux cours donnant accès à la gare, même situées en dehors des clôtures de la voie ferrée, lorsque ces cours en sont une *dépendance* nécessaire, *qu'elles y ont été réunies par l'expropriation pour cause d'utilité publique, et qu'elles doivent faire retour à l'Etat*, comme le surplus des biens compris dans la concession; que de telles cours ne sauraient être assimilées aux choses uniquement destinées à l'exploitation commerciale de la compagnie, et faisant, à ce titre, partie de son patrimoine privé; et, qu'en conséquence, la cour dont il s'agit ne peut être l'objet, au profit de particuliers, d'une possession privée utile, soit à titre de propriété, soit à titre de servitude. — Trib. Bayonne, 31 juill. 1866, sous Cass., 20 janv. 1868, V^e Puyolle, [D. 68.1.133]

**930.** — On retrouve des idées analogues dans un arrêt qui a décidé que l'avenue d'une gare de chemin de fer, avenue formée de terrains acquis, comme ceux de la voie ferrée elle-même, par le concessionnaire *en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique*, n'ayant pas le caractère de voie intérieure, n'étant pas réservée à l'exploitation du chemin de fer, formant la prolongation de deux voies publiques et livrée, comme ces voies, à la circulation, constitue une *dépendance* de la voie ferrée soumise, comme cette voie, au régime de la grande voirie. — Cons. d'Et., 10 janv. 1867, Thiébaut, [Leb. chr., p. 58]

**931.** — Le même arrêt n'en conclut pas toutefois que tout ce qui constitue cette avenue fasse également partie du domaine public, et il décide notamment qu'en brisant la clôture qui la terminait, un propriétaire riverain n'a pas commis une contravention de grande voirie, parce que la compagnie n'avait pas (après lui avoir laissé sur cette voie publique le libre accès qu'il était fondé à réclamer) placé la clôture au devant de son terrain, en vertu d'une autorisation régulière et dans un but de sécurité publique.

**932.** — On peut rapprocher de cette décision un autre arrêt rendu dans des conditions tout à fait semblables et rejetant également l'idée de contravention parce que la clôture n'avait pas été établie régulièrement. — Cons. d'Et., 12 déc. 1884, Forneret, [D. 86.3.121, Leb. chr., p. 908]

**933.** — La formule que nous avons donnée aux numéros précédents se retrouve en termes identiques dans d'autres arrêts, et semble synthétiser la doctrine du Conseil d'Etat, qui en tire certaines conséquences au point de vue du droit pour le préfet de donner des alignements. — Cons. d'Et., 26 mars 1869, Le Brun, [Leb. chr., p. 630]

**934.** — ... De l'interdiction pour les particuliers, sous les peines encourues pour contravention de grande voirie, d'exécuter sans autorisation des travaux sur les talus de ces avenues (Ord. 4 août 1731; L. 15 juill. 1845). — Cons. d'Et., 1^er févr. 1884, Meuret, [S. 85.3.75, P. 84.508, D. 85.3.52, Leb chr., p. 108]

**935.** — ... Spécialement, d'y pratiquer sans autorisation, des rampes destinées à permettre l'accès de leurs propriétés. — Même arrêt.

**936.** — ... Solution déjà admise précédemment dans un avis de la section des travaux publics du Conseil d'Etat du 9 juill. 1879, où se trouve formulée cette doctrine, que les avenues des gares réunissant tous les caractères du domaine public, tant qu'elles ne sont pas classées dans le réseau des routes nationales et départementales ou dans celui des chemins vicinaux, doivent demeurer soumises aux dispositions de la loi du 15 juill. 1845, à l'exception de celles qui ont été édictées spécialement en vue de la circulation des locomotives et des trains; que, par suite, il appartient sans contestation aux compagnies auxquelles incombe la charge de les entretenir, de pouvoir les préserver par l'établissement de clôtures longitudinales, et que les riverains n'acquièrent pas sur ces avenues les droits et les facultés dont ils jouissent le long des voies publiques, notamment en ce qui concerne les accès et les jours. — V. aussi Cass., 12 janv. 1881, Decrais, [S. 81.1.413, P. 81.1.1058, et le rapport de M. le conseiller Babinet] — Un autre avis du Conseil d'Etat du 13 avr. 1880, [S. *Lois annotées* de 1881, p. 139, P. *Lois, décr.*, etc., de 1881, p. 232], a pareillement déclaré que les gares et stations, comme les avenues, font partie du domaine public des chemins de fer.

**937.** — Aussi a-t-on pu décider, par *à contrario* (et l'exception confirme la règle), que l'ouverture d'un chemin d'accès à une gare peut être autorisée par la commission départementale, lorsqu'il est établi, en fait, que cette voie rentre dans la catégorie des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, Dusouchet, S. 88.3.6, P. adm. chr., D. 87.3.103]

**938.** — ... Que si l'avenue d'accès d'une gare peut être considérée comme une dépendance du domaine public, il n'en est pas de même d'une partie de chemin vicinal non incorporée à l'avenue. — Cons. d'Et., 3 févr. 1888, Laparra, [D. 89.5.67, Leb. chr., p. 128]

**939.** — Dans d'autres hypothèses, on s'est attaché plus spécialement aux désignations des cahiers des charges pour affirmer le caractère de ces chemins. C'est ainsi qu'il a été décidé, notamment, que les voies d'accès des gares étant comprises parmi les ouvrages désignés au cahier des charges des compagnies de chemins de fer sous la désignation d'abords des gares et de *dépendances* de chemins de fer, le ministre pouvait obliger une compagnie à ouvrir une voie de cette nature. — Cons. d'Et., 4 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 426]; — 26 févr. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.3.52, P. adm. chr., D. 86.3.122] — V. *infrà*, n. 975.

**940.** — On peut encore trouver la même doctrine dans une décision rendue à l'occasion de l'injonction faite par un ministre à une compagnie de créer une nouvelle voie accédant à une route. La compagnie ayant formé un recours contre cette décision et demandé l'interprétation de son cahier des charges, il fut décidé qu'à raison de l'insuffisance notoire du chemin auquel aboutissait la voie d'accès, c'est à bon droit que le ministre avait imposé cette obligation à la compagnie; qu'au surplus, les *dépendances* d'un chemin de fer comprennent les travaux indispensables pour mettre chaque gare en communication avec le chemin public qui en est le plus rapproché. — Cons. de préf. Seine, 5 juin 1883, Ch. de fer P.-L.M., [Dauvert, 1883, p. 262, et 1886, p. 179]

**941.** — Enfin, certaines décisions ne paraissent même pas considérer la domanialité des chemins d'accès comme discutables. Ainsi jugé, notamment, que la pose d'un drain sous l'avenue d'accès d'une gare constitue une contravention de grande voirie, les avenues d'accès étant des dépendances de la grande voirie. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Min. Trav. pub., [Leb. chr., p. 750] — V. *infrà*, n. 1336.

**942.** — Les places qui se trouvent devant les gares participent également, en général, des mêmes caractères que les voies d'accès. C'est ainsi qu'il a été jugé, au point de vue d'une contravention commise par les riverains, qu'une place de cette nature constituait une dépendance du domaine public. — Cons. d'Et., 22 juill. 1848, Tournois, [S. 48.2.762, P. adm. chr., D. 49 3.3]

**943.** — Les passages à niveau semblent également des dépendances du domaine public, bien qu'ils continuent à servir de moyen de communication, car ils sont indivisiblement unis à la voie (V. *suprà*, n. 503). Peut-être, toutefois, est-il plus logique de distinguer, à leur égard, entre le sol, qui devrait continuer à être rangé dans la voirie ordinaire, et les installations qui s'y rattachent et qui sont destinées à assurer la police de la voie, lesquels pourraient être assimilés à la voie ferrée. On peut consulter, à cet égard, un avis

émané des sections réunies du Conseil d'Etat, cité par Picard, t. 2, p. 775; et de Récy, *op. cit.*, p. 280.

**944.** — Pour les jardins des gardes-barrières, on ne paraît pas d'accord. Dans l'avis précité du Conseil d'Etat du 9 juill. 1879, rapporté par Picard (t. 2, p. 869), on lit : « La section considère aussi que le fait d'avoir été acquis pour un service public et par la voie de l'expropriation ne suffit pas pour donner à des terrains le caractère et les privilèges propres aux portions du domaine public imprescriptible et inaliénable; que le bornage prescrit par le cahier des charges des compagnies et les instructions ministérielles n'a pas eu non plus pour but et pour effet d'attribuer aux terrains compris dans les limites, quelle que soit leur destination, ce même caractère et ce même privilège; mais, que, dans le cas où les jardins dont il s'agit sont attenants aux maisons de gardes-barrières et situés sur la voie, ils doivent être considérés comme des dépendances de la voie elle-même, etc. — Nous verrons, au sujet des impôts payés par les compagnies, les distinctions qui ont été établies à cet égard.

**945.** — Nous ne nous sommes occupés, pour ainsi dire, jusqu'ici, que de la voie elle-même ou des terrains sur lesquels les bâtiments sont construits. Mais ce ne sont pas les seuls biens qui composent un chemin de fer : les bâtiments eux-mêmes en font certainement partie, ainsi que le matériel fixe et mouvant qui sert à l'exploitation. — V. notamment pour les stations, Av. du Cons. d'Et. du 13 mai 1880, précité.

**946.** — Dans quelle mesure, d'après quelles règles, en constituent-ils des dépendances? On serait tenté, à première vue, de s'attacher ici aux principes de l'immobilisation soit par nature, soit au moins par destination pour trancher la question. Il n'est pas besoin, cependant, d'un long examen pour voir que cette solution serait trop compréhensive, et s'il paraît permis de poser en principe que toute dépendance de chemins de fer est immobilière par nature ou par destination, il semble rationnel d'affirmer, d'autre part, qui sont seuls domaniaux ceux de ces meubles qui sont indispensables à l'exploitation, c'est-à-dire ceux qui sont affectés au transport et au passage des voyageurs et des marchandises.

**947.** — Comment concevoir, par exemple, que des logements d'employés, ou des ateliers de construction, soient rangés dans cette catégorie? Il n'est pas douteux qu'ils appartiennent au chemin de fer. Mais à quel titre pourraient-ils participer aux avantages attachés à la domanialité, savoir l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité?

**948.** — C'est donc ici la destination de l'objet qu'il faut surtout avoir en vue. S'il est inséparable et le complément nécessaire de la ligne, il participera du caractère de cette ligne. Dans le cas contraire, il n'y participera pas. Seront, en d'autres termes, compris dans la ligne, tous les objets servant *ad integrandam viam*. Demeureront, au contraire, en dehors, tous ceux qui n'interviendront que *ad instruendam viam*.

**949.** — La plupart des applications de ces principes ayant été faites à propos des impôts que doivent payer les compagnies et particulièrement à propos des contributions foncières et des patentes, c'est à ces chapitres qu'on devra se reporter pour les trouver (V. *infrà*, n. 4878 et s.). Nous nous bornerons à signaler ici les solutions de la jurisprudence qui ont un caractère plus général.

**950.** — Il a été jugé, au point de vue qui nous occupe plus particulièrement : que les matériaux pris par l'ennemi et employés par lui au rétablissement d'un pont de chemin de fer se trouvent, par là même, incorporés au domaine public et ne peuvent plus être revendiqués par leur propriétaire; mais que la compagnie concessionnaire du chemin de fer doit payer au propriétaire une indemnité égale, non à la valeur des matériaux au moment de leur emploi, mais à leur valeur au moment où, après la paix, elle s'est mise en possession du pont, et qu'il ne lui suffit pas d'offrir de restituer les matériaux, quand ils ne lui seront plus utiles, à charge d'en payer jusque-là le prix de location. — Paris, 10 juill. 1875, Payen et autres, [D. 76.2.157]

**951.** — ... Que doivent seuls être considérés comme partie intégrante d'un chemin de fer les terrains dont l'acquisition, imposée à la compagnie par le cahier des charges, constitue par cela même une des conditions de la concession; que quant aux terrains acquis volontairement par la compagnie aux abords de la voie ferrée pour les besoins de son exploitation commerciale, ils restent, ainsi que les constructions y élevées, sa propriété privée, alors même que l'Etat, dans un intérêt d'ordre ou de police, en aurait autorisé et réglé l'acquisition et la création (C. civ., art. 538 et 2226). — Cass., 4 juill. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.82, P. 67.169]

**952.** — ... Que les travaux exécutés par la compagnie sur des annexes de la voie de fer qu'elle a établies sur des terrains achetés à sa convenance et non visés par le cahier des charges ne constituent pas des travaux publics, exclusifs de l'action en complainte possessoire de la part de celui qui les signale comme apportant un trouble à sa possession d'un droit de servitude. — Même arrêt.

**953.** — ... Que les locaux affectés, dans les gares de chemins de fer, au buffet de station, étant une dépendance du chemin de fer, et ayant, comme tels, le caractère de biens du domaine public, ne sont pas passibles de la taxe des biens de mainmorte établie par la loi du 20 févr. 1849. — Cons. d'Et., 22 août 1853, Cie du chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 54.2.280, P. adm. chr., D. 54.3.76] — V. *suprà*, n. 850 et *infrà*, n. 5189 et s.

**954.** — ... Et cela alors même que ces locaux ont été loués à des particuliers qui exploitent le buffet. — Même arrêt.

**955.** — ... Mais que le fait par une compagnie de chemin de fer d'avoir acquis les actions d'une société exploitant une gare d'eau afin d'éteindre d'anciennes contestations, et sans que l'Etat ait autorisé l'adjonction de cette gare à la concession de la compagnie, n'est pas de nature à faire considérer ladite gare comme une dépendance de l'établissement industriel que ladite compagnie possède dans la même localité pour l'exploitation de la voie ferrée.

**956.** — Nous venons d'établir, par de nombreux exemples, qu'au point de vue tant de la domanialité, que du caractère public du travail auquel ont donné lieu les ouvrages, ou des lieux sur lesquels les contraventions commises revêtent le caractère de contraventions de grande voirie, c'est particulièrement la remise de la voie, et le procès-verbal qui l'accompagne, si le constructeur n'est pas le même que l'exploitant, et par dessus tout le procès verbal de bornage, qu'il faut consulter. — V. cep. *suprà*, n. 944.

**957.** — Pour être complets, nous devons ajouter qu'on s'est attaché aussi, dans certains cas, à des décisions ministérielles rendues en l'absence du cahier des charges, ou pour en préciser le sens ou pour ordonner des travaux complémentaires. Nous trouverons quelques exemples de ce genre lorsque nous nous occuperons des dommages causés par les travaux publics. — V. *infrà*, n. 5802 et s.

**958.** — Mais il faut bien se garder de rien exagérer en ce sens. Autrement on arriverait facilement à un cercle vicieux, puisque c'est l'arrêté du ministre qui ferait d'un bien une dépendance du chemin de fer, et que c'est la circonstance qu'un bien serait une dépendance du chemin de fer qui autoriserait le ministre à prendre cet arrêté.

**959.** — Si au lieu de se placer à l'un des trois points de vue sus-indiqués *suprà*, n. 910, on se préoccupe surtout des rapports du concédant et du concessionnaire, pour déterminer les dépendances du chemin de fer, on conçoit alors que ce sont plutôt les actes antérieurs à l'établissement de la voie, l'acte de concession, le cahier des charges, qu'il faut consulter.

**960.** — C'est en ce sens notamment qu'il a pu être décidé par la Cour de cassation belge, dans un arrêt déjà cité à un autre point de vue, que l'Etat n'aliénant qu'un droit de péage au profit du concessionnaire, c'est également la seule part de ses droits qu'il ait pu vouloir retraire ou racheter, moyennant indemnité, pendant la durée de la concession; que dès lors, en Belgique, le prix de rachat, stipulé par le cahier des charges, ne comprend pas l'outillage, le mobilier des stations et le matériel roulant, et que l'Etat ne saurait davantage revendiquer l'outillage, le mobilier et le matériel roulant, comme étant des accessoires de la concession ou de l'immeuble. — Bruxelles, 10 juill. 1882, sous Cass. Belg., 28 juin 1883, Chemin de fer de Lierre à Turnhout, [S. 83.4.33, P. 83.2.52]

**961.** — Il paraît, en effet, qu'en Belgique et pendant longtemps, le département des Travaux publics a été d'avis que l'Etat avait le droit, en rachetant les chemins de fer, d'entrer en possession, non seulement de la voie ferrée, mais aussi du matériel, du mobilier des stations, de l'outillage, et que, dans ces derniers temps, des jurisconsultes belges ayant écarté ce système, deux opinions principales ont été exprimées par eux : la première, aux termes de laquelle le prix de rachat stipulé par le cahier des charges comprend la valeur du mobilier et de l'outillage, mais

non celle du matériel roulant; d'où la conséquence que l'Etat, en payant le prix stipulé au cahier des charges, peut exiger la délivrance du chemin de fer avec son mobilier et son outillage, mais non avec le matériel roulant; la seconde, qui veut au contraire que le rachat ne comprenne ni le mobilier, ni l'outillage, ni le matériel roulant, et que le paiement du prix stipulé ne donne à l'Etat aucun droit quelconque sur ces objets.

**962.** — C'est ce que nous apprend du moins une note de M. le représentant Demeur, annexée au rapport de la commission de la Chambre des représentants, chargée de l'examen du projet de loi relatif au rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout (*Doc. parlem.*, session de 1880-1881, appendice au n. 42). La note ajoute : « il n'est pas douteux que ces considérations, qui ont une importance capitale pour la détermination des rapports du concédant et du concessionnaire, seraient sans influence sur le classement des mêmes biens dans le domaine public.

**963.** — Nous nous bornons pour le moment à ces indications; on devra les compléter par ce qui sera dit plus tard, relativement aux impôts, n. 4883 et s., n. 4962 et s., n. 5189 et s., aux dommages résultant de l'exécution de travaux publics, n. 5862 et s., et aux contraventions de grande voirie, n. 1317 et s.

## Section IV.

### A qui appartient la délimitation du domaine public.

**964.** — Nous avons supposé jusqu'ici que la distinction des biens composant le domaine public ne mettait pas en jeu la délimitation générale du chemin. Qu'arriverait-il dans l'hypothèse contraire, si, par exemple, on ne pouvait s'appuyer sur rien pour distinguer le chemin de fer des propriétés riveraines?

**965.** — En pareil cas, il faudrait recourir à une délimitation du domaine public qui serait faite par l'autorité préfectorale. C'est à l'administration préfectorale, en effet, qu'il appartient de délimiter le domaine public. Ce droit lui a été conféré par la loi du 22 déc.-8 janv. 1790 qui charge « les administrations de département, sous l'autorité et l'inspection du roi, comme chef supérieur de la nation et de l'administration générale du royaume, de toutes les parties de cette administration, notamment de celles qui sont relatives à la conservation des propriétés publiques... et à celle des chemins et autres choses communes. »

**966.** — Il y a là, on le conçoit, une opération tout à fait différente de celle qui constitue le bornage ou l'alignement (*V. suprà*, n. 812). Le bornage est une opération générale qui peut rendre inutile toute délimitation postérieure, s'il est bien fait et qu'il ne se produise aucune modification dans le tracé. La délimitation est une opération plus limitée, qui a pour but précisément de suppléer au bornage, soit qu'il n'en ait pas été fait, soit que les traces en aient été effacées matériellement ou ne figurent pas dans les actes qui le constituent. L'alignement enfin est une opération purement individuelle qui suppose nécessairement connues les limites du domaine public. — V. *suprà*, n. 812 et 854.

**967.** — Sans entrer ici dans des détails qui ne seraient pas à leur place, nous nous bornerons à rappeler certains principes généraux. L'acte de délimitation ne saurait être assimilé à une expropriation ou à une vente amiable. Les propriétaires qui verraient une partie de leur héritage réunie ainsi indûment au domaine public auraient donc toujours la ressource, soit de déférer l'acte de délimitation au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, soit de justifier devant les tribunaux de droit commun de leur propriété, et de faire fixer par leurs soins l'indemnité qui pourrait leur être due. Mais les tribunaux de l'ordre judiciaire ne pourraient, d'autre part, ordonner la réintégration des propriétaires dépossédés dans leur propriété, et leur pouvoir consisterait uniquement à faire fixer l'indemnité dont il vient d'être parlé.

**968.** — Ce sont là des principes dont l'application ne fait aucun doute à l'heure actuelle. Il est certain qu'ils peuvent conduire à une dépossession parfois considérable, sans l'attribution préalable d'une indemnité, et que la logique pure exigerait peut-être que le préfet, dans le cas où la délimitation paraît indispensable, n'eût d'autre pouvoir que de préciser jusqu'où il importe au besoin public de reconnaître la domanialité, et que ce fût un jury réuni par ses soins qui fixât l'indemnité de dépossession, conformément aux principes de la loi du 3 mai 1841. Mais un pareil procédé risquerait d'entraîner des lenteurs excessives qui ne sauraient s'accorder toujours avec les circonstances dans lesquelles sont sollicités les arrêtés de délimitation.

## Section V.

### Du régime des chemins déviés, et plus spécialement des chemins d'accès.

**969.** — Nous avons vu qu'il devait être procédé, sur la demande de la compagnie, au récolement et à la remise aux différents services intéressés des routes, chemins et cours d'eau modifiés ou déviés par suite de l'exécution d'un chemin de fer. Nous avons exposé les conditions dans lesquelles devait se faire cette remise, conditions qui se trouvent rappelées dans une circulaire du 21 févr. 1877 à laquelle on pourra se référer. — V. *suprà*, n. 748 et s.

**970.** — Il résulte de ce qui précède que, tant que la remise n'est pas effectuée, le chemin demeure à la charge du constructeur; que dès qu'elle est faite, au contraire, il doit passer à la charge de l'Etat, du département ou de la commune, suivant les cas.

**971.** — Il a été jugé, en ce sens, que l'entretien d'un chemin vicinal dévié du service qui le concerne pour la construction d'une voie ferrée, ne peut être mis à la charge de la compagnie concessionnaire en l'absence d'une convention spéciale entre celle-ci et la commune; que les propositions de l'ingénieur du contrôle relativement à l'entretien du chemin ne peuvent lier la compagnie; que la ratification de ces propositions par la compagnie ne peut résulter de l'entretien du chemin par la compagnie, pendant les pourparlers relatifs à la remise du chemin à la commune. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Chemin de fer d'Orléans, [D. 88.3.12, Leb. chr., p. 745]

**972.** — On conçoit d'ailleurs qu'il puisse y avoir à se préoccuper des circonstances particulières de la cession.

**973.** — On peut consulter à cet égard un arrêt du Conseil d'Etat du 27 déc. 1860, rendu à l'occasion d'une contestation entre une compagnie concessionnaire de chemin de fer et l'Etat, qui, aux termes des art. 3 et 5, L. 11 juin 1842, avait été chargé de livrer à cette compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, et relatif au point de savoir si les travaux d'entretien d'un chemin latéral à la voie ferrée et de reconstruction d'un pont établi pour le service des propriétés particulières traversées par le chemin de fer, devaient être à la charge de l'Etat ou de la compagnie. Cet arrêt a décidé que, nonobstant l'expiration du délai fixé par le cahier des charges pour la garantie contractée par l'Etat envers la compagnie, le chemin latéral et le pont (lequel faisait partie du chemin) n'étant pas des dépendances du chemin de fer, mais n'ayant été établis au contraire par l'Etat que dans l'intérêt des propriétés particulières traversées par la ligne de fer et n'ayant pas figuré au nombre des travaux que l'Etat avait successivement livrés à la compagnie, on devait considérer que le jury d'expropriation imposant à l'Etat l'obligation d'entretenir le chemin latéral, avait attribué ainsi une véritable indemnité aux propriétaires expropriés, que cette indemnité par suite devait être à la charge de l'Etat et non de la compagnie, et que les frais d'entretien du chemin latéral et de reconstruction du pont devaient être supportés par l'Etat. — Cons. d'Et., 27 déc. 1860, Min. des Trav. publ., [Leb. chr., p. 826] — V. *suprà*, n. 923.

**974.** — On peut encore consulter sur ce point : Cons. d'Et., 27 déc. 1860, Pont de Saisne; — 15 févr. 1864, Vauquelin, [Leb. chr., p. 155]; — 18 mars 1869, Cie de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 281]

**975.** — Pour les chemins d'accès aux gares, la question de savoir à qui incombe leur entretien a pu être d'autant plus délicate qu'on n'a pas toujours été d'accord sur le point même de savoir si, comme pour les chemins déviés, les compagnies sont *tenues* de l'obligation d'en établir.

**976.** — On peut dire, à cet égard, que la question fut douteuse jusqu'en 1886. Bien qu'ils fussent naturellement compris dans les abords dont parle l'art. 9 du cahier des charges (V. *suprà*, n. 939) et qu'ils fissent également partie des dépendances du chemin de fer visées par les art. 3 et 21, on hésitait néanmoins sur le caractère obligatoire de leur établissement et de leur entretien. — Picard, t. 2, p. 758.

**977.** — Aussi M. Varroy, alors ministre des Travaux publics, avait-il cru devoir préciser ce point à l'occasion du projet de convention de 1882 avec la compagnie d'Orléans. « Les stations, haltes et gares de marchandises, lisait-on dans ce projet, devront être raccordées avec le chemin classé le plus voisin par des ave-

nues que la compagnie établira à ses frais et dont l'entretien restera à sa charge, tant qu'elles n'auront pas été classées comme voies publiques, nationales, départementales ou communales. »

**978.** — Depuis, un arrêt du Conseil d'État a tranché la question en décidant que la construction des chemins d'accès était obligatoire pour les compagnies.

**979.** — Cet arrêt porte que les voies d'accès des gares étant comprises parmi les ouvrages désignés dans le cahier des charges des compagnies de chemin de fer sous la dénomination d'abords des gares et de dépendances du chemin de fer, le ministre peut obliger une compagnie à ouvrir une voie de cette nature, et le commissaire du gouvernement a précisé à cet égard les pouvoirs du ministre en faisant remarquer qu'il ne pourrait y avoir de dérogation à cette règle qu'autant que les travaux prescrits seraient d'une telle importance qu'on devrait les considérer comme en dehors de l'acte de concession. — Cons. d'Ét., 26 févr. 1886, Cie de P.-L.-M., [S. 87.3.52, P. adm. chr., D. 86.3.122, Leb. chr., p. 182.

**980.** — Les chemins d'accès sont classés ou ne le sont pas. Mais le classement ne peut jamais intervenir que lorsqu'ils sont achevés par les soins de la compagnie.

**981.** — Dans la première période, ils appartiennent donc à la compagnie. Mais quels sont alors les droits des propriétaires voisins? Peuvent-ils y prendre des vues, des jours ou des accès? Nous verrons, en étudiant le régime des propriétés riveraines des chemins de fer, qu'on est loin de s'entendre à cet égard.

**982.** — Quelle est, d'autre part, la mesure des obligations qui incombent aux compagnies comme entretien? Peuvent-elles encourir d'autres charges que celles qui seraient motivées par le service de la voie ferrée, qui se rattacheraient directement à la concession?

**983.** — Ce sont les inconvénients qui dérivent de cette situation ambigue, ainsi que le fait remarquer M. Picard (t. 2, p. 759), qui ont le plus souvent pour effet de faire classer les chemins d'accès dans le réseau de la voirie terrestre. Ils peuvent faire partie à ce titre de la grande voirie ou de la voirie urbaine, vicinale, ou départementale.

**984.** — Quelles sont les formalités nécessaires pour opérer ce classement? — Il faut établir des distinctions.

**985.** — L'avenue doit-elle être classée comme annexe d'une route nationale, il faut, aux termes de la loi du 27 juill. 1870, un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

**986.** — Doit-elle être classée dans le domaine public départemental, il faut d'abord une délibération du conseil général (L. 10 août 1871, art. 48), puis un décret (L. 24 mai 1842, art. 1).

**987.** — Doit-elle faire partie de la voirie urbaine, la délibération du conseil général doit être remplacée par une délibération du conseil municipal.

**988.** — Enfin, si elle doit figurer au nombre des chemins vicinaux, il faut ajouter à cette délibération du conseil municipal un avis de la commission départementale aux termes de la loi du 10 août 1871.

**989.** — Ce changement d'affectation, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*eod. loc.*), est gratuit. « Mais les départements, et surtout les communes, ont à contracter certains engagements, tels que celui de conserver aux avenues leur destination, de ne pas réduire leur largeur, de pourvoir à leur bon entretien et à leur éclairage, s'il y a lieu, pendant la nuit. On comprend, en effet, qu'il soit nécessaire de se prémunir contre certaines éventualités qui priveraient les gares de leur accès ou rendraient ces accès insuffisants. »

**990.** — Ces différents points ont été établis par deux circulaires des 5 avr. 1882 et 6 sept. 1888 (*Rec. Lois*, *Ord.*, 2e série, t. 1, p. 438, et t. 3, p. 478). Aux termes de la première, toute avenue, qu'elle soit construite par l'Etat ou par des compagnies, fait partie, en principe, du domaine public et ne devrait dès lors être remise aux départements ou aux communes qu'après déclassement préalable et moyennant indemnité. Mais, leur classement dans la voirie vicinale ou départementale ayant l'avantage d'exonérer de leur entretien l'Etat ou la compagnie, il a été reconnu qu'il serait rigoureux de réclamer un prix pour la cession de terrains dont la conservation ne constitue qu'une charge. D'autre part, lesdites avenues pouvant être assimilées aux routes nationales ou aux chemins vicinaux, etc., on a pensé que rien ne s'opposait à ce que le classement parmi les chemins vicinaux en fût opéré à titre gratuit en vertu de l'art. 1. L. 21 mai 1842, c'est-à-dire par décret rendu sur le rapport du ministre de l'Intérieur conformément à l'avis du ministre des Travaux publics. En fait, pour en arriver là, on procédera de la façon suivante : le préfet transmettra directement au ministre de l'Intérieur les demandes qui seront formées par le conseil général de son département ou par des communes afin d'incorporer dans la grande, la moyenne ou la petite vicinalité les voies d'accès aux gares et stations. Dans tous les cas, le ministre des Travaux publics sera consulté sur l'opportunité de la mesure et il faudra produire un rapport des agents du contrôle des chemins de fer. Si les avenues d'accès sont utiles à plusieurs communes, on prendra les mesures nécessaires pour que l'obligation de les entretenir n'incombe pas exclusivement à la commune dont elles emprunteront le territoire, et, s'il y a lieu de les classer comme voies vicinales, elles devront l'être parmi les chemins de grande ou de moyenne communication.

**991.** — Aux termes de la circulaire du 6 sept. 1888, les voies d'accès constituant des dépendances des chemins de fer lorsqu'elles servent exclusivement à mettre les gares et stations en relation avec les routes ou chemins de fer voisins, et, par suite, l'entretien de ces avenues, avant tout classement opéré, sur la demande des départements ou des communes, dans la voirie départementale, vicinale ou urbaine, devant incomber à la compagnie, on aura soin à l'avenir, lorsqu'on procédera à la livraison d'une ligne exécutée en totalité ou en partie par l'Etat, de comprendre dans cette livraison les avenues d'accès à entretenir par la compagnie, de façon à ce que celle-ci soit obligée d'y pourvoir du jour où, ayant ouvert la ligne à l'exploitation, elle en percevra les revenus.

### Section VI.

#### Des embranchements privés.

**992.** — Les embranchements peuvent être de deux sortes : embranchements résultant de nouvelles concessions de chemins de fer faites par le gouvernement après la construction de la ligne principale; embranchements concédés à des propriétaires de mines ou d'usines.

**993.** — Ce dernier point résulte de l'art. 61 précité du cahier des charges et de l'art. 62 du même cahier, ainsi conçu : « La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement : à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue. »

**994.** — Nous n'avons rien à dire relativement à l'établissement ou à la domanialité des chemins de fer concédés à des compagnies. Toutes les explications qui précèdent seront applicables au cas qui nous occupe.

**995.** — Les embranchements concédés à des particuliers pourront constituer leur propriété. — V. ce qui sera dit à cet égard, *infrà*, n. 6693 et s., pour les chemins de fer miniers.

**996.** — Mais l'administration conservera, en tous cas, son droit de contrôle et de surveillance.

**997.** — Jugé à cet égard qu'une compagnie de chemin de fer peut concéder à des tiers le droit d'établir dans leur intérêt exclusif des embranchements conduisant de leur propriété à la voie ferrée pour toute espèce de transports. — Cass., 14 nov. 1860, Gonon, [S. 61.1.629, P. 61.980, D. 61.1.150]

**998.** — ... Qu'on ne saurait voir dans un traité de cette nature, soit un abandon du monopole de la compagnie, le transport sur l'embranchement ne pouvant être exécuté que par elle, soit une atteinte au droit de surveillance et de police, qui s'exerce sur l'embranchement comme sur la voie principale, soit un traité de faveur, l'embranchement ne constituant qu'un moyen d'accéder à la gare ou au chemin de fer, qui ne cessent pas d'être ouverts à tous. — Même arrêt.

**999.** — ... Qu'une telle concession d'embranchement, faite par le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, n'a pu d'ailleurs être modifiée par la loi postérieure du 10 juin 1853, qui a substitué la compagnie du Grand-Central à celle du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, et par celle du 19 juin 1857, qui a substitué à son tour la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon à celle du Grand-Central. — Même arrêt.

**1000.** — ... Que la concession d'un embranchement à un particulier qui fait le commerce des charbons peut être réputée comprendre le droit de transporter sur cet embranchement, non seu-

lement les charbons qui font l'objet du commerce actuel du concessionnaire, mais encore toutes autres marchandises qui feraient l'objet d'un commerce ultérieur. — Même arrêt.

## CHAPITRE III.

### DE LA POLICE, DE LA SURETÉ ET DE LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER.

#### Section I.

#### Règles générales.

**1001.** — La loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer, portait dans son art. 9 : « Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. »

**1002.** — C'est dans la loi du 15 juill. 1845 et dans l'ordonnance du 15 nov. 1846 que se trouvent posées les principales de ces règles. Il peut y être porté atteinte par les concessionnaires eux-mêmes, par les riverains de la voie ou par des tiers. Chacune de ces hypothèses a été prévue et réglementée d'une façon spéciale. Nous les parcourrons successivement, mais nous devons, tout d'abord, rappeler certains principes qui les gouvernent toutes et qui se trouvent inscrits dans l'art. 1, L. 15 juill. 1845.

**1003.** — Dans tous les chemins de fer il faut nécessairement distinguer deux choses :

1° Le chemin de fer considéré comme route, comme chemin, comme objet dépendant du réseau de la voirie;

2° Le chemin de fer envisagé comme moyen de circulation.

**1004.** — Le principe qui domine le premier point de vue se trouve formulé dans l'art. 1, L. 15 juill. 1845, de la façon suivante : « Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. »

**1005.** — Voici en quels termes M. Chasseloup-Laubat, rapporteur à la Chambre des députés, justifiait cette disposition dont nous avons eu déjà l'occasion de faire certaines applications. « Si l'on envisage les chemins de fer, soit dans la manière dont ils se forment, soit dans leur destination, il est impossible de méconnaître qu'ils appartiennent nécessairement à la classe de ces objets que la loi considère comme des dépendances du domaine public (C. civ., art. 538). En effet, pour ouvrir un chemin de fer, il faut un acte du pouvoir législatif ou de l'autorité royale, qui ne l'accorde que dans un intérêt général; le terrain sur lequel repose le chemin, c'est par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'on s'en est emparé; enfin, c'est au service de tous qu'il est consacré, et l'on ne peut en refuser l'usage à personne. Si cet usage est subordonné à des conditions spéciales qui dérivent de la nature même des choses, si l'exploitation de ces chemins (c'est-à-dire le mode d'en faire jouir le public) est confiée à des compagnies particulières; enfin, si l'Etat, lorsqu'il ne veut pas exécuter lui-même les travaux, concède, pour en solder le prix, des perceptions de péage; tout cela n'altère en rien le principe qui préside à l'établissement de ces grandes voies de communication. Les concessions, quelle qu'en soit la durée, quelle que soit l'étendue des droits qu'elles confèrent, ne sauraient changer la nature des objets auxquels elles se rapportent. Une route royale, un pont, un canal, une rivière, sur lesquels l'Etat aura autorisé, au profit d'un entrepreneur, la perception de certains péages, n'en conservent pas moins leur caractère de voies publiques, et n'en restent pas moins dans la classe de ces choses dont l'usage est commun à tous et subordonné seulement aux lois et règlements de police. »

**1006.** — Nous nous sommes assez longuement expliqués sur le caractère domanial des chemins de fer pour n'avoir plus à y revenir. Nous devons cependant fournir quelques explications sur la prétendue synonymie des mots *domaine public* et *grande voirie* (V. *suprà*, n° 905 *bis*). Que cette synonymie ait existé dans l'esprit des rédacteurs de la loi de 1845, cela n'est pas douteux; qu'elle s'impose et qu'elle se commande, c'est autre chose. On conçoit très-bien qu'un objet appartienne privativement à un particulier ou à une compagnie envisagée *ut singuli* et cependant qu'il serve à un usage public. Nous en avons déjà rencontré des exemples en matière de canaux. Or, il suffit qu'un objet serve à un usage public pour qu'il soit garanti par des règles d'ordre public. Le régime de la grande voirie n'est pas autre chose qu'un système de protection de cette nature appliqué à une catégorie spéciale de biens, à ceux qui assurent la circulation dans de certaines conditions. A l'appui de cette opinion nous citerons un nouvel exemple tiré des embranchements particuliers. Il n'est pas douteux qu'ils ne puissent constituer entre les mains de ceux qui en jouissent une véritable propriété. Et cependant ne sont-ils pas assujettis aux mêmes règles particulières que le chemin auquel ils sont rattachés? — V. *suprà*, n. 853 et *infrà*, n. 1367 et s.

**1007.** — Les chemins de fer appartiennent donc à la grande voirie en ce sens surtout que les mêmes mesures de protection qui ont été édictées en faveur des routes nationales et départementales leur sont également applicables, que les mêmes autorités sont chargées de veiller à leur conservation, que les mêmes juridictions ont mission d'appliquer les peines que comportent les dégradations qu'elles peuvent avoir à subir.

**1008.** — Si l'on envisage les chemins de fer non plus dans leur affectation de route, c'est-à-dire dans leur établissement, mais dans les moyens de locomotion qu'ils offrent au public, on se trouve en présence d'un principe général, c'est qu'en dehors des règles édictées par la loi du 15 juill. 1845 et par l'ordonnance du 15 nov. 1846, des mesures spéciales peuvent être prises par l'administration dans des conditions qui sont déterminées par les art. 21 de cette loi et 79 de cette ordonnance. Ces dispositions sont ainsi conçues : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 fr. » (Art. 21, L. 25 juill. 1845).

**1009.** — « Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre 3, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des Travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement » (Art. 79, Ord. 15 nov. 1846).

**1010.** — Il résulte des travaux préparatoires que les arrêtés préfectoraux « que nécessite le règlement lui-même, qui s'y incorporent en quelque sorte, qui n'en sont que la mesure d'exécution, » tombent seuls sous l'empire des dispositions précitées. Encore a-t-on exigé, pour calmer toute inquiétude, que ces arrêtés fussent revêtus de l'approbation du ministre des Travaux publics, et a-t-on laissé aux tribunaux le soin d'en apprécier la légalité.

**1011.** — Il en résulte encore que les pénalités édictées par ces dispositions ne peuvent avoir pour objet de réprimer que les contraventions aux règlements sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et ne sauraient concerner ceux qui sont relatifs à la conservation de la voie et qui sont prévus par le titre 1, L. 15 juill. 1845.

**1012.** — D'autre part, ces arrêtés eux-mêmes, pris dans les conditions que nous venons d'indiquer, ne peuvent avoir la sanction dont il s'agit qu'autant que l'ordonnance pour l'exécution de laquelle ils ont été rendus a la force d'un règlement d'administration publique.

**1013.** — Pris en dehors de ces conditions, ces arrêtés n'entraîneraient même pas la sanction de l'art. 471, C. pén. C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, antérieurement à la loi de 1845, qu'un règlement général fait par le ministre des Travaux publics pour la police d'un chemin de fer, et l'arrêté préfectoral rendu pour son exécution, ne peuvent tenir lieu des règlements d'administration publique (ordonnances du roi délibérées en Conseil d'Etat) exigés par la loi de concession du chemin de fer. — Cass., 10 mai 1844, Chemin de fer de Paris à Rouen (2 arrêts), [S. 44.1.458, P. 44.2.98, D 44.1.268]; — 2 mai 1845, de Bumann, [S. 45.1.475, P. 47.2.435, D. 45.1.301]

**1014.** — ... Que, dès lors, l'infraction à ce règlement ministériel et à cet arrêté préfectoral ne constitue point la contravention punie par l'art. 471, § 15; et que de tels actes n'emporteraient avec eux de sanction pénale, qu'autant qu'il s'agirait d'une mesure particulière et locale, prise d'urgence, dans l'intérêt de la sûreté publique (dans l'espèce, il s'agissait de l'injonction faite à un voyageur de ne pas fumer). — Mêmes arrêts.

**1015.** — ... Que le cahier des charges, même annexé à la loi de concession [V. *suprà*, n. 221], n'est pas pourvu d'une sanction plus efficace et ne saurait par suite entraîner des condamnations pénales; qu'il en est spécialement ainsi lorsque, contrairement à une disposition du cahier des charges qui prescrit de mettre des voitures de troisième classe à un convoi, la compagnie se dispense de le faire. — Même arrêt.

**1016.** — Depuis la loi de 1845, on a encore jugé qu'un règlement général fait, soit par le ministre des Travaux publics, soit par le préfet, pour la police d'un chemin de fer, ne peut tenir lieu du règlement d'administration publique (ordonnance du roi délibérée en Conseil d'État) exigé par la loi de concession du chemin de fer; que le règlement ministériel ou préfectoral ne serait obligatoire sous sanction pénale, qu'autant qu'il s'agirait d'une mesure particulière et locale prise d'urgence. — Cass., 24 avr. 1847, Petiet et Duthoit, [S. 47.1.618, P. 47.1.698, D. 47.1.59]

**1017.** — ... Mais que si, outre l'inobservation de ce règlement, les juges constatent divers faits d'imprudence qui ont, sinon causé un accident arrivé sur le chemin de fer, du moins concouru à rendre cet accident plus grave, cela suffit pour justifier la condamnation pénale prononcée contre les auteurs de ces faits d'imprudence. — Même arrêt.

**1018.** — Toutes ces règles au surplus sont rappelées privativement à l'égard de chaque compagnie par leur cahier des charges.

**1019.** — L'art. 33 du cahier des charges actuellement en vigueur est ainsi conçu : « Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie. »

**1020.** — Nous avons dit que les mesures d'application des règlements d'administration publique pouvaient être prises, soit par les préfets, soit par le ministre. Contrairement à ce qui se passe dans les cas ordinaires où le préfet seul a droit de prendre des mesures dans son département, et où on n'arrive, pour ainsi dire, qu'à l'aide de subterfuges (au moyen de modèles d'arrêtés, par exemple, ou d'arrêtés-types adressés aux préfets), à uniformiser la réglementation des pouvoirs de police, le pouvoir central est donc investi ici d'un véritable droit de réglementation.

**1021.** — C'est ce qui a été reconnu dans différents cas et notamment par la cour d'Aix (sur appel d'un jugement du tribunal de Tarascon), le 14 juin 1862, Burillon, [S. 62.2.405, P. 62.1150]

**1022.** — M. Picard (t. 3, p. 654) estime qu'en visant les décisions ministérielles, l'art. 21, L. 15 juill. 1845, n'a pas entendu se référer exclusivement à celles qui seront prises en forme d'arrêtés et que les termes généraux de l'art. 79, Ord. 15 nov. 1846, permettent d'étendre la sanction contenue dans cette disposition même aux simples circulaires. Nous avons quelque peine à nous rallier à cette opinion. La circulaire, en tous cas, pour être revêtue de cette autorité, aurait besoin d'être rendue dans une forme impérative et publique, et l'on ne voit guère, dès lors, en quoi elle différerait d'un arrêté proprement dit.

**1023.** — En tous cas, il est certain que la lettre par laquelle le ministre des Travaux publics accuserait réception d'une lettre par laquelle une compagnie manifesterait l'intention de prendre certaines mesures n'équivaudrait pas à une décision ministérielle proprement dite. — Paris, 18 mai 1872, Cie de P.-L.-M.

**1024.** — Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, que les préfets aient perdu, en dehors du chemin de fer proprement dit et à l'occasion des intérêts généraux que le voisinage de ce chemin peut concerner indirectement, la liberté de prendre, sans tutelle ni contrôle du ministre, toutes les mesures qui sont compatibles avec l'exercice de leur pouvoir général de police. Ce n'est que dans la mesure où la police du chemin est intéressée directement qu'ils sont assujettis à l'approbation ministérielle.

**1025.** — Jugé, en ce sens, que les préfets ont des droits de police générale en dehors de ceux qui leur sont reconnus à eux-mêmes ou à d'autres autorités par la loi du 15 juill. 1845, et qu'ils conservent notamment celles qui leur ont été conférées au point de vue de la grande voirie. — Douai, 28 déc. 1846, Petiet, [P. 47.1.375, D. 47.2.19]

**1026.** — ... Plus spécialement, que les art. 9, L. 11 juin 1842, et 21, L. 15 juill. 1845, n'ont pas enlevé aux préfets investis de la police de la grande voirie le droit de réglementer *provisoirement* les chemins de fer, et notamment de prendre des arrêtés relatifs à la vitesse *maxima* des trains. — Même arrêt. — Dans l'espèce, l'arrêté préfectoral avait été pris dans l'attente de l'ordonnance de 1846 et était conforme à un arrêté ministériel.

**1027.** — ... Que la contravention à ces arrêtés peut donc être punie de la peine portée dans l'art. 19, L. 15 juill. 1845. — Même arrêt.

**1028.** — ... Et qu'il en est ainsi, alors même que le contrevenant alléguerait que l'exécution du règlement rendrait presque impossible l'exploitation. — Même arrêt.

**1029.** — ... Que, dans le cas où le préfet se trouve en dehors des hypothèses prévues par la loi du 15 juill. 1845 ou l'ordonnance du 15 nov. 1846, son arrêté n'a pas besoin d'être revêtu de l'approbation du ministre. — Même arrêt.

**1029** *bis*. — ... Qu'est légal et obligatoire, comme pris au point de vue de la sûreté générale, l'arrêté du préfet qui réglemente pour toutes les villes du département pourvues d'une gare de chemin de fer le service des omnibus de la gare aux centres de population et sur leur parcours. — Cass., 19 août 1859, Py, [P. 61.1011, D. 59.1.477]

**1030.** — ... Qu'un tel arrêté, d'ailleurs, ne concernant pas la police des chemins de fer n'est pas subordonné pour son exécution à l'approbation du ministre des Travaux publics. — Même arrêt.

**1031.** — ... Et qu'au cas où ce règlement défend aux maîtres d'hôtel qui conduisent les voyageurs à la gare du chemin de fer de les transporter à une destination autre que leur établissement, on ne peut considérer le seul fait de la présence dans une voiture de l'hôtel d'une personne se déclarant domiciliée dans la ville comme constituant le conducteur en contravention s'il n'est pas établi que cette personne ait été conduite ailleurs qu'à l'hôtel. — Même arrêt.

**1032.** — En dehors de cette hypothèse même, et pour arriver plus sûrement à une unité plus grande, on avait pensé primitivement, lorsqu'un chemin de fer traversait plusieurs départements et que l'un d'eux était plus particulièrement intéressé par le passage de la voie ferrée, à confier au préfet de ce département le droit de prendre des mesures générales applicables aux autres.

**1033.** — C'est à cet effet qu'on avait inséré dans l'art. 71, Ord. 15 nov. 1846, la disposition suivante : « Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés. »

**1034.** — « L'art. 71, portait, à cet égard, le rapport au roi qui accompagnait l'ordonnance, autorise le gouvernement à centraliser dans les mains d'un seul préfet, en tout ou en partie, la surveillance de l'exploitation d'un chemin de fer. Cette centralisation sera nécessaire au moins pour une partie de la surveillance. Il est impossible, par exemple, que la réception, le contrôle des machines et voitures servant aux transports, soient confiés à plusieurs autorités; il est également difficile que toutes les mesures d'ensemble relatives au mouvement, à la marche des convois, aux signaux de sûreté, soient morcelées et réparties entre tous les préfets des départements traversés. Enfin la vérification des taxes qu'une compagnie se propose de mettre en perception sur toute l'étendue de la ligne qu'elle exploite, peut souvent, sans inconvénient, être ramenée à un centre unique. Il est entendu que la centralisation dont il est ici question ne peut s'appliquer qu'à la partie purement administrative de la surveillance, et que tout ce qui peut toucher à la juridiction des préfets ou des conseils de préfecture et aux droits des tiers, n'est point atteint par cette disposition du règlement. »

**1035.** — Ce préfet, disait d'autre part une circulaire du 31 déc. 1846 qui a commenté cette ordonnance, sera « soit le préfet du lieu du départ, soit celui du siège des principaux établissements de la compagnie. C'est à lui que devra être remis le soin de faire vérifier la bonne construction et le bon état du matériel, et de délivrer ou de retirer les permis de circulation. C'est lui qui, lorsqu'il s'agira de vérifier si les taxes de toute nature sont assurées dans les limites posées par le cahier des charges aura la mission de contrôler les chiffres et les calculs de la compagnie. Les résultats de la vérification confiée au préfet centralisateur seront ensuite soumis à l'examen du ministre, qui prendra sa décision, et qui la notifiera à tous les préfets des départements traversés, pour que chacun d'eux puisse ensuite, par un arrêté spécial, les

porter à la connaissance du public dans l'étendue de son département.

**1036.** — C'est lui encore qui provoquera et préparera les mesures qui concernent « les ordres de service, le nombre des convois journaliers, les intervalles qui doivent séparer leurs départs successifs, les décisions relatives à la vitesse dont ils doivent être animés, aux précautions à prendre au passage des souterrains et des plans inclinés, à l'expédition et à la marche des convois extraordinaires, aux signaux de toute nature propres à prévenir les rencontres et les collisions... Mais les décisions une fois prises par le ministre, il appartient à tous les préfets des départements traversés de faire constater et de faire poursuivre les contraventions dont elles peuvent être l'objet. Il reste d'ailleurs dans leur droit et dans leur devoir de recevoir toutes les plaintes du public, et de les transmettre à l'administration supérieure avec leurs observations; il reste dans leur droit et dans leur devoir de veiller aux intérêts des tiers, qui ne peuvent être soustraits à la protection des administrateurs et des juges du territoire. Il est bien entendu enfin que la centralisation du service ne s'applique qu'à des mesures purement administratives, et qui, par leur nature, ne peuvent être morcelées ou prises isolément sans inconvénient. La surveillance de l'état du chemin, de ses terrassements, de ses ouvrages d'art, les travaux à prescrire ou à exécuter d'office dans cet intérêt, les questions de voirie, d'alignements, de plantations, et, en général, toutes celles qui dérivent spécialement de l'art. 1 de la loi sur la police des chemins de fer, restent dans les attributions des préfets des départements traversés, assistés pour ces différents objets des ingénieurs, soit des ponts et chaussées, soit des mines, qui seront commis par l'administration supérieure. »

**1037.** — Mais cette organisation était une anomalie dans nos lois. On a pu s'assurer par la pratique que le profit que pouvaient en retirer le bon ordre et la sûreté des chemins de fer ne correspondait pas à l'atteinte qu'elle portait aux principes généraux de notre droit, et l'institution a disparu avec l'organisation régulière du service de contrôle.

**1038.** — Est-il besoin d'ajouter avec l'art. 72, Ord. 15 nov. 1846, que les attributions données aux préfets des départements par ladite ordonnance doivent être, conformément à l'arrêté du 3 brum. an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres du département de Seine-et-Oise?

**1039.** — On doit ajouter que le principe général de l'art. 1 et les limitations qu'y apportent les art. 2 et 3, n'empêchent pas non plus qu'on ne doive appliquer aux chemins de fer et à leurs dépendances, de même qu'aux routes nationales dans les parties qui traversent les villes et bourgs, les règles de la *petite voirie*, en ce qui touche les objets confiés par les lois des 16-24 août 1790 (tit. 11, art. 3) et 5 avr. 1884, à la vigilance de l'autorité municipale, tels que la liberté, la sûreté, la commodité du passage, le bon ordre, la salubrité, etc., en ayant soin, toutefois, de combiner et concilier ces applications avec les prescriptions particulières de la loi du 15 juill. 1845. C'est aussi l'opinion de M. Gand dans son *Traité de police et de la voirie des chemins de fer*, p. 20, n. 17 et s.

**1040.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que, bien qu'il n'appartienne qu'à l'administration supérieure de réglementer la police des chemins de fer, il peut néanmoins se présenter des cas où le droit de l'autorité municipale, agissant en vertu de la délégation générale des lois de 1790 et de 1791, au point de vue de la sûreté et de la santé des habitants, pourrait se concilier avec le droit exclusif de réglementation de l'administration supérieure en ce qui concerne l'usage et le service d'exploitation de ces chemins. — Cass., 16 déc. 1864, Chemin de fer d'Orléans, [S. 65.1.293, P. 65.683, D. 65.1.41]

**1041.** — ... Mais qu'on ne saurait reconnaître ce caractère, et dès lors attribuer force obligatoire, au règlement municipal qui interdit à une compagnie de chemin de fer « de faire stationner, le long des promenades de la ville, des trains pouvant exhaler des odeurs incommodes ou insalubres, soit par la nature de leur chargement, soit par celle des combustibles employés au chauffage des locomotives en opérant la traction. » — Même arrêt.

**1042.** — ... Que, l'arrêté de police municipale fixant l'heure de la fermeture des cafés et débits de boissons dans la commune n'est applicable ni à la police ni à l'exploitation du buffet de la gare d'un chemin de fer, lequel n'est soumis qu'aux décrets ou aux arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre des Travaux publics. — Cass., 2 juill. 1870, Meinrad-Geyer, [S. 71.1.40, P. 71.64, D. 70.1.314]

**1043.** — ... Qu'en conséquence, l'admission dans un buffet de chemin de fer, après l'heure fixée pour la fermeture des débits de boissons, de personnes non munies de billets de voyageurs ne peut être poursuivie et réprimée comme constituant une contravention au règlement de police prescrivant cette fermeture. — Même arrêt.

**1044.** — La question s'est également posée de savoir si, alors que le ministre avait réglementé les heures d'enlèvement de certaines marchandises à une gare (dans l'espèce, des gadoues) un maire avait pu, en vertu des pouvoirs de police qu'il tient des art. 94 et 97, L. 5 avr. 1884, prendre un arrêté interdisant à certaines heures le passage de ces gadoues sur les routes de la commune, étant donné que cet arrêté mettait obstacle à l'application de l'arrêté ministériel. Mais elle n'a été résolue, croyons-nous, par aucune décision.

**1045.** — Enfin, des instructions ministérielles ont reconnu, dans certains cas particuliers, les pouvoirs des maires. Ainsi, d'après les instructions ministérielles des 15 avr. 1850 (Potiquet, n. 184 et 22 oct. 1868), les contraventions à l'art. 2 du règlement relatif à la police des cours des gares (emplacements assignés aux différentes voitures) sont du ressort des commissaires de surveillance administrative (V. *infrà*, n. 1631 et s.) : mais la police locale n'en doit pas moins intervenir dans le cas où les mesures prises par ces fonctionnaires occasionnent des cris, injures, rixes ou autres délits. Quant aux contraventions à l'art. 3 dudit règlement qui défend la mendicité et les sollicitations importunes, elles rentrent exclusivement dans les attributions de la police locale.

**1046.** — Ce ne sont là, bien entendu, que des exemples. D'une façon générale, dans quels cas, d'ailleurs, peut-on dire que l'arrêté d'un maire se concilie avec le pouvoir de réglementation de l'autorité supérieure? S'inspirant d'une décision rendue par la Cour de cassation dans une matière voisine, celle des établissements dangereux, incommodes ou insalubres, on a pensé pouvoir dire que le droit de réglementation des maires s'arrête là où il aurait pour effet de créer « un empêchement réel à la libre et entière exploitation du chemin de fer. » — Cass., 1er août 1862, Renard-Robert, [S. 63.1.107, P. 63.694, D. 63.1.155]; — 7 févr. 1863, Blanchard, [S. 63.1.217, P. 63.694, D. 63.1.155] — Mais cette formule ne nous paraît pas mieux faite pour dissiper les doutes que la précédente, et nous croyons que chaque espèce ne peut se résoudre qu'en tenant compte des circonstances de fait.

**1047.** — Mais, ce point établi, quelles sont les mesures que les préfets peuvent prendre conformément aux règles que nous venons d'indiquer? Quand peut-on dire, en d'autres termes, qu'ils statuent dans l'intérêt de la police, de la sûreté ou de l'exploitation du chemin de fer?

**1048.** — On avait commencé par vouloir distinguer entre les mesures relatives à la sécurité et celles relatives à la commodité des voyageurs, de façon à n'admettre la légitimité des arrêtés préfectoraux que pour les dispositions de la première catégorie.

**1049.** — C'est ainsi qu'il avait été décidé, notamment, qu'aucune peine ne peut être prononcée par les tribunaux pour infractions aux ordonnances royales sur la police des chemins de fer, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux pris pour l'exécution de ces ordonnances, lorsque les infractions n'ont trait qu'à la commodité personnelle des voyageurs : que ce n'est qu'au cas où les infractions concernent la police, la sûreté et l'exploitation des chemins, qu'une peine peut être appliquée par les juges....., sauf du reste à l'administration à prendre telles mesures qu'elle croit convenables. — Orléans, 7 juill. 1847, Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, [S. 47.2.450, P. 47.2.381, D. 47.2.154]

**1050.** — ... Spécialement, que si une compagnie a substitué du foin au crin dont elle devait garnir ses voitures il n'y a lieu, en pareil cas, à l'application d'aucune loi pénale. — Même arrêt.

**1051.** — ... Mais que tomberait, au contraire, sous l'application de ces règles l'infraction à des règlements concernant le nombre des portières de wagons de première classe, la dimension des places réservées dans ces wagons aux voyageurs, la largeur des voitures de deuxième et de troisième classe, etc. — Même arrêt.

**1052.** — Cette distinction a été repoussée par la Cour de cassation qui a décidé à l'occasion d'une des deux espèces précitées, que les infractions aux règlements administratifs sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, sont punissables des peines portées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, même alors que ces infractions ne concernent que la commodité des voyageurs comme l'atteinte portée à la disposition qui prescrit de rembourrer des voitures avec du crin. — Cass., 6 janv. 1848, Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, S. 48.1.249, P. 48.1.453, D. 48.1.42

**1053.** — On avait également prétendu établir des distinctions entre les mesures relatives à la sûreté de la circulation et celles relatives à l'exploitation. L'administration, disait-on, n'a pu être investie du droit de réglementation qu'autant que la police de la circulation est directement intéressée; comment astreindre, en effet, des tiers, tels que des expéditeurs, des destinataires, etc., à l'observation de règlements purement administratifs sous des sanctions aussi rigoureuses? — V. notamment Aucoc, t. 3, n. 1511. — *Contra*, Picard, t. 3, p. 153.

**1054.** — Les grandes compagnies s'étaient même donné le mot pour un moment à l'effet de combattre les prétentions de l'administration et on peut voir notamment dans Picard (t. 3, p. 646), les termes d'une consultation rendue à leur instigation par d'éminents jurisconsultes.

**1055.** — Cependant la jurisprudence ne paraît jamais avoir hésité à consacrer ces applications du pouvoir réglementaire. Dans toutes les occasions où elle a été amenée à se préoccuper de la question, elle semble avoir toujours proclamé la légalité des mesures prises par l'administration en matière d'exploitation. Et il faut convenir que les textes semblent bien en sa faveur, puisque la disposition très-générale de l'art. 62, Ord. 15 nov. 1846, qui se réfère elle-même aux termes non moins généraux de l'art. 21, L. 15 juill. 1845, vise incontestablement toutes les prescriptions précédentes et que ces prescriptions embrassent des cas multiples où l'exploitation seule est intéressée.

**1056.** — Depuis, dans des espèces assez nombreuses et par suite de considérations diverses, on a agité la même question de détermination des pouvoirs préfectoraux. Sans chercher à poser à cet égard des principes qui ne sont écrits nulle part, nous nous bornerons à relater les principales décisions de la jurisprudence.

**1057.** — Il a été jugé, sur ce point, que l'art. 17, Ord. réglem. 15 nov. 1846, sur les chemins de fer, qui exige que tout convoi ordinaire contienne un nombre suffisant de voitures de chaque classe, est légal et obligatoire pour les compagnies; que l'infraction à cette prescription est passible des peines édictées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer; que vainement on prétendrait que ce dernier article n'a en vue que les infractions aux règles qui ont pour objet la sûreté de la circulation. — Colmar, 23 févr. 1848, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 48.2.371, P. 48.2.230, D. 48.2.124]

**1058.** — ... Qu'il y a infraction à la disposition dont il s'agit, et conséquemment délit, alors même que, par suite de l'insuffisance des voitures d'une classe inférieure, les voyageurs porteurs de billets de cette classe ont été placés dans des voitures d'une classe supérieure, sans payer de supplément de prix (Rés. impl.). — Même arrêt.

**1059.** — ... Que la pénalité édictée par les art. 21, L. 15 juill. 1845 et 79, Ord. 15 nov. 1846, à l'égard des contraventions aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, s'applique aux contraventions commises envers les décisions prises par l'autorité pour le transport des marchandises. — Cass., 23 juin 1864, Pigneau, [S. 64.1.340, P. 64.1005, D. 64.1.496]

**1060.** — ... Qu'ainsi, et spécialement, tombe sous l'application de cette pénalité la contravention envers l'arrêté du ministre des Travaux publics du 3 avr. 1862, prescrivant que toute expédition de finances soit accompagnée, de la part de l'expéditeur, d'un bulletin contenant déclaration de la valeur de l'article à transporter. — Même arrêt.

**1061.** — ... Que cette contravention existe de la part de l'expéditeur de finances qui, pour payer une moindre taxe de transport, déclare une valeur inférieure au montant réel de ces finances. — Même arrêt.

**1062.** — ... Que l'infraction à l'arrêté du ministre des Travaux publics, du 3 avr. 1862, qui prescrit aux expéditeurs d'espèces, de billets de banque, ou de titres remis aux chemins de fer, d'en déclarer la valeur réelle, constitue une contravention à un règlement d'administration publique rendu conformément à l'art. 79, Ord. 15 nov. 1846, et tombe, par conséquent, sous l'application des peines prononcées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, — Limoges, 6 juin 1872, Rondel, [S. 72.2.184, P. 72.796]

**1063.** — ... Spécialement, que l'expéditeur qui a fait transporter des espèces par chemin de fer est seul et personnellement passible des peines prononcées par la loi, à raison de la fausse déclaration de valeurs faite à son profit et d'après ses ordres, par son employé. — Même arrêt.

**1064.** — ... Que, dans tous les cas, l'employé qui a signé pour son patron la fausse déclaration n'encourt aucune peine pour ce seul fait, si les espèces expédiées ainsi que le bulletin de déclaration ont été remis à la gare par une autre personne. — Même arrêt.

**1065.** — ... Que toute fausse déclaration de valeurs contenues dans un paquet remis à une compagnie de chemins de fer pour le transporter, constitue une simple contravention, prévue et réprimée par les art. 21, L. 15 juill. 1845, 79, Ord. 15 nov. 1846, à l'arrêté du ministre des Travaux publics du 3 avr. 1862, qui est légal et obligatoire; que par suite, l'auteur de la fausse déclaration doit seul être poursuivi, au moins lorsqu'il a commis une faute; que les règles de la complicité sont inapplicables à cette matière. — Caen, 9 mai 1877, Jamot et autres, [S. 78.2.49, P. 78.225, D. 79.2.41]

**1066.** — ... Que la contravention existe de la part de celui qui, ayant reçu d'un tiers le paquet avec une déclaration fausse, fait de son chef et signe la déclaration sans s'assurer du contenu du paquet. — Même arrêt.

**1067.** — ... Que le contrevenant ne saurait échapper à la responsabilité pénale en prouvant qu'il n'a agi que par l'ordre de son supérieur ou pour le compte de son maître ou patron; que le maître ou patron est d'ailleurs civilement responsable. — Cass., 9 août 1872, Rondel, [S. 78.2.49, P. 78.225 *ad notam*, D. 72.1.229] — Caen, 9 mai 1877, précité.

**1068.** — ... Qu'il importe peu que la fausse déclaration n'eût pas été faite par son auteur à la compagnie de chemin de fer, mais à un intermédiaire (les messageries), qui devait remettre la déclararation à la compagnie. — Caen, 9 mai 1877, précité.

**1069.** — ... Qu'un arrêté ministériel qui a autorisé les compagnies de chemin de fer à donner accès dans les gares de départ deux heures après la fermeture réglementaire aux marchandises reçues dans les bureaux de ville de ces compagnies peut être considéré comme ayant été pris par le ministre dans l'exercice de ses attributions légales, et ne saurait par suite être l'objet de la part des camionneurs de la ville d'un recours devant le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 16 janv. 1885, Galbrun et autres, [S. 86.3.47, P. adm. chr., D. 86.3.81, Leb. chr., p. 63]

**1070.** — ... Mais qu'un pareil arrêté ne ferait pas obstacle à ce que les camionneurs citent les compagnies devant l'autorité judiciaire s'ils s'y croyaient fondés pour atteinte à la liberté de l'industrie des transports.

**1071.** — ... Que les dispositions des tarifs des compagnies de chemins de fer homologués par le ministre des Travaux publics ont force de loi et sont sanctionnées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Toulouse, 10 juin 1887, G..., [S. 87.2.245, P. 87.1.253, *infrà*, D. 91.2.77 *ad notam*] — V. *infrà*, n. 2652.

**1072.** — ... Qu'en conséquence, les tarifs généraux de grande vitesse prescrivant le paiement d'une taxe pour le transport des chiens, sans distinction, que les chiens soient à l'état libre ou enfermés dans des paniers ou cages, qu'ils soient placés dans les fourgons du train ou dans les compartiments de voyageurs, qu'ils soient adultes ou nouvellement nés, le voyageur qui prend dans son compartiment un chien nouveau-né sans avoir au préalable acquitté la taxe commet une contravention. — Toulouse, 10 juin 1887, précité. — Caen, 7 août 1889, Esnault, [S. 90.2.12, P. 90.1.199, D. 91.2.77]

**1073.** — La cour d'Amiens avait également décidé que les infractions à l'art. 32, § 8 du cahier des charges des chemins de fer, prescrivant aux compagnies de réserver dans tout train de voyageurs un compartiment de chaque classe pour les dames seules, tombaient sous l'application de l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Amiens, 29 nov. 1872, Bisetzky, [S. 72.2.260, P. 72.1054, D. 73.2.45]

**1074.** — ... Qu'il en était de même des infractions à l'arrêté ministériel du 1er mars 1861, qui exige que tout compartiment

réservé soit constamment pourvu d'une plaque indicative. — Même arrêt.

**1075.** — ... Que le chef de gare qui faisait monter des hommes dans un compartiment réservé aux dames seules, malgré les réclamations de celles qui l'occupaient, et qui faisait ensuite enlever de ce compartiment la plaque indicative, commettait deux contraventions distinctes pour chacune desquelles il devait être prononcé une pénalité spéciale : la règle du non-cumul des peines étant inapplicable aux infractions de cette nature. — Même arrêt.

**1076.** — ... Et que ces contraventions ne pouvaient être excusées, ni par l'impossibilité où se serait trouvé le chef de gare de disposer d'aucune autre place dans les compartiments non réservés, ni par la circonstance qu'il aurait télégraphié à la prochaine station pour faire ajouter au train une voiture de chaque classe. — Même arrêt.

**1077.** — Mais la Cour de cassation a jugé, depuis, qu'aucune disposition réglementaire n'impose aux compagnies de chemin de fer l'obligation formelle de réserver, dans chaque train, un compartiment spécial destiné aux dames voyageant seules Cette obligation ne résulte pour elles que de simples circulaires ministérielles prises en exécution de leur cahier des charges (V. *suprà*, n. 221) et dont l'inobservation ne saurait donner lieu à l'application d'aucune peine. — Cass., 2 mai 1873, Bisetzky, [S. 73.1.342, P. 73.826, D. 73.1.172]

**1078.** — Elle a reconnu, toutefois, qu'il doit en être autrement de l'obligation qui leur est imposée par l'arrêté ministériel du 1er mars 1861, en cas de réserve d'un compartiment, de désigner ostensiblement ce compartiment, à l'aide d'une plaque qui doit y rester appendue pendant toute la durée du voyage, et décidé que cette obligation, en cas d'inexécution, trouve sa sanction pénale dans l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Même arrêt.

**1079.** — Jugé d'ailleurs, à cet égard, que le mot « loué », apposé sur un compartiment de wagon de chemin de fer rentre dans l'expression plus générale « réservé »; qu'en conséquence, l'arrêté ministériel du 1er mars 1861, interdisant de prendre place dans les compartiments réservés, le voyageur, qui monte dans un compartiment portant la plaque indicatrice « loué », commet une infraction à l'arrêté, réprimé par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Cass., 25 nov. 1887, Camus, [S. 88.1.141, P. 88.1.316 D. 88.1.190]

**1080.** — La fausse déclaration dans l'expédition des marchandises, les fraudes commises dans le transport des bagages ont également donné naissance à des décisions que confirment toute la doctrine précédente. Ainsi jugé que la fausse déclaration sur la nature des marchandises expédiées par chemin de fer constitue une infraction sanctionnée par les pénalités édictées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Toulouse, 7 févr. 1889, Sol. implic. Brunet, [S. 91.2.13, P. 91.1.99, D. 90.2.259]

**1081.** — ... Que la franchise du transport des bagages, à concurrence de 30 kilogr., accordée aux voyageurs des chemins de fer par les cahiers des charges, est un accessoire du droit de place, et ne peut appartenir qu'au voyageur qui accompagne ses bagages (Cahier des charges, 21 juin 1857, art. 44; Tarif gén. chem. de fer du Nord, art. 8 et 9). — Douai, 25 nov. 1890, Huret, [S. 91. 2.61, P. 91.1.341, D. 91.2.305]

**1082.** — ... Qu'en conséquence, commet une contravention à la police et à l'exploitation des chemins de fer, réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, le titulaire d'une carte d'abonnement, qui, après avoir, au moyen de sa carte, fait enregistrer des colis comme bagages, envoie le bulletin de bagages à un tiers pour retirer les colis, sans se rendre lui-même au lieu de destination pour lequel les bagages ont été enregistrés. — Même arrêt.

**1083.** — Dans la mesure des pouvoirs qui leur sont accordés par la loi, les préfets, enfin, demeurent assujettis, est-il besoin de le dire, à l'observation des lois d'ordre public et d'intérêt général. C'est ainsi notamment qu'ils ne pourraient transgresser les règles relatives à la liberté du commerce et de l'industrie, etc.

**1084.** — C'est ainsi encore qu'ils ne peuvent, en dehors des cas prévus par un décret réglementaire et de l'approbation ministérielle, prendre que des mesures locales. — V. *suprà*, n. 1024 et s.

**1085.** — Nous retrouverons des applications spéciales de toutes ces règles, soit à l'occasion de chacune des mesures de police particulières édictées par l'ordonnance du 15 nov. 1846, soit à propos de la compétence du Conseil d'Etat, lorsque nous rechercherons dans quels cas il est appelé à connaître des excès de pouvoir.

**1086.** — Nous terminerons par deux observations générales. La loi du 15 nov. 1846 a eu pour objet exclusif de réglementer la police de sûreté des chemins de fer en exploitation, et nullement les opérations qui ont lieu pendant la construction, et à l'occasion de la construction (V. *suprà*, n. 872 et s.). — Cass., 2 juin 1886, Caisse générale des familles, [S. 87.1.369, P. 87.1. 908, D. 86.1.265, et les observations de M. le conseiller Féraud-Giraud] — V. cependant, Douai, 27 juin 1881, Ledoux, [S. 84. 2.7, P. 84.1.89, D. 82.2.183]

**1087.** — Les dispositions de l'ordonnance du 15 nov. 1846 ont été déclarées applicables à la Réunion par un décret du 22 déc. 1881, à l'exception de celles contenues dans les art. 8, 12, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 52, 53, 54, 71, 72, et celles de l'art. 15.

**1088.** — Ces principes posés, nous étudierons successivement : 1° les règles relatives à la conservation des chemins de fer envisagés comme voies publiques, et à leurs rapports avec les autres voies de communication, en d'autres termes la voirie des chemins de fer; 2° les règles relatives à la police et à la sûreté des chemins de fer envisagés comme moyens de circulation, comme véhicules. Pour plus de clarté, nous diviserons le premier point en trois parties : 1° régime des propriétés riveraines; 2° obligations imposées au public; 3° obligations imposées aux concessionnaires.

## SECTION II.

### Règles concernant la voirie.

#### § 1. *Régime des propriétés riveraines.*

##### 1° *Notions générales.*

**1089.** — Nous avons vu que les chemins de fer étaient assimilés, d'une façon générale, aux voies de terre placées sous le régime de la grande voirie. Mais la condition de ces deux espèces de voies de communication est-elle identique? N'y a-t-il pas, au contraire, des différences sensibles entre les unes et les autres?

**1090.** — Au moment où la loi de 1845 vint en délibération devant les Chambres, on avait d'abord proposé d'établir entre les deux régimes une assimilation complète. Puis, comme on s'était rapidement aperçu que cette assimilation était pratiquement impossible, on avait, par une réaction non moins absolue, proposé de déterminer, sous la forme d'une énumération rigoureusement limitative, les règles communes. Mais c'était s'exposer à un nouveau danger, celui de laisser un certain nombre de points en dehors de l'énumération. Aussi s'arrêta-t-on à un moyen mixte : l'assimilation posée en principe, mais restreinte aussitôt à certaines lois spéciales.

**1091.** — Voici, au surplus, comment M. Persil, dans son deuxième rapport à la Chambre des pairs (séance du 17 mars 1845), s'est exprimé à l'égard de cette méthode : « On s'était demandé, dit-il, s'il ne conviendrait pas de placer en tête de l'art. 2 une expression qui limitât aux seules lois citées dans cet article et dans l'article suivant le principe général de l'art. 1. Après y avoir mûrement réfléchi, votre commission a pensé que cela n'était pas nécessaire. Elle a été convaincue que du seul rapprochement des trois articles résultait cette démonstration, clairement manifestée d'ailleurs dans l'autre Chambre, que les deux derniers n'avaient pu être votés que dans l'intention de restreindre le principe général de l'art. 1 aux seules lois de la grande voirie qu'ils indiquaient. Autrement, ces deux articles n'auraient pas eu de but. La généralité du principe consacré par l'art 1 les eût rendus inutiles. Par cette double considération, nous proposons à la Chambre de voter les art. 1, 2 et 3, tels qu'ils sont proposés par le gouvernement, et avec le sens que nous venons de leur donner. » — Aucoc, *op. cit.*, n. 1613.

**1092.** — Pour terminer avec toutes ces notions générales, nous devons nous poser une question qui avait beaucoup d'importance quand a été promulguée la loi de 1845, et qui en a conservé encore, quoiqu'elle en ait moins aujourd'hui, c'est la question de savoir si toutes les dispositions législatives ou réglementaires, auxquelles renvoie l'art. 3 de la loi ci-dessus, et même l'art. 2, sont applicables aux constructions, cours d'eau, plantations, mines, carrières, etc., dont l'existence est antérieure à cette loi. Nous pensons qu'elles pourront leur être appliquées,

mais seulement en vertu de l'art. 10 ci-après, c'est-à-dire à charge d'indemnité; c'est aussi l'opinion de M. Gand, *op. cit.*, n. 78.

*2° Alignement.*

**1093.** — En tête des servitudes de grande voirie qui s'appliquent aux propriétés riveraines des chemins de fer, la loi du 15 juill. 1845 place l'alignement.

**1094.** — « Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, lisons-nous dans l'art. 3, § 1, les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent l'alignement. »

**1095.** — Nous rappelons que les servitudes imposées aux propriétés riveraines des grandes routes en ce qui concerne l'*alignement*, et par suite, l'obligation de demander la permission de bâtir, sont contenues principalement dans les lois ou règlements suivants : Edit de déc. 1607; Décl. 16 juin 1693; Arr. du conseil des 17 juin 1721 et 27 févr. 1765; L. 6 sept. 1774; Ord. du bureau des finances de la généralité de Paris, concernant les réparations des murs de face des maisons sises dans les traverses des villes, bourgs et villages; L. des 7-14 oct. 1790, sur la grande voirie; L. 16 sept. 1807, art. 50 et s.; Décr. 27 juill. 1808; Av. Cons. d'Et , 3 sept. 1811; Ord. des 29 févr. et 31 juill. 1817; Av. Cons. d'Et., 7 et 21 août 1839; L. 4 mai 1864; L. 5 avr. 1884, art. 70, § 3.

**1096.** — Il résulte de ces différentes dispositions que tout propriétaire qui veut bâtir, soit dans la traverse des villes, bourgs ou villages, soit en bordure des routes nationales ou départementales (Arr. cons. 27 févr. 1765), est obligé de se faire autoriser à cet effet par l'autorité compétente, que cette autorisation ne peut lui être accordée qu'autant que la construction qu'il projette est conforme à un plan général d'alignement approuvé pour les routes nationales et départementales par décret rendu en Conseil d'Etat, que l'autorité compétente pour délivrer l'alignement individuel lorsqu'il s'agit de grande voirie est le préfet ou le sous-préfet (L. 4 mai 1864) substitué aux corps administratifs (L. 14 oct. 1790), que la grande voirie comprend les rues des villes, bourgs et villages qui font suite aux grandes routes (LL. 7-14 oct. 1790; 16 sept. 1807, art. 50), que toute maison frappée d'alignement ne peut plus être l'objet d'aucun travail confortatif, etc...

**1097.** — Nous aurons résumé toute cette législation en disant qu'en dehors de l'alignement nécessaire pour bâtir, il existe sur les grandes routes un alignement relatif aux fossés dont elles doivent être bornées.

**1098.** — Toutes ces dispositions s'appliquent-elles indistinctement aux chemins de fer? Evidemment non, puisque tout chemin de fer doit être séparé de la voie publique par une clôture apposée après un bornage régulier et contradictoire avec les propriétaires voisins, et que, d'autre part, en deçà d'une distance de deux mètres de la voie, calculée comme nous le verrons plus bas, il n'est permis d'élever aucune autre construction qu'un mur de clôture.

**1099.** — Il ne peut donc être question, à proprement parler, d'aucun plan général d'alignement pour les chemins de fer, puisque ce plan se confondrait fatalement avec l'assiette de la voie, telle qu'elle est établie par le bornage susvisé.

**1100.** — Aussi bien, par leur destination même, les chemins de fer formant un tout complet, on ne comprendrait pas qu'en dehors d'une déclaration nouvelle d'utilité publique, une voie nouvelle indépendante des premières pût être ajoutée à un réseau préexistant par simple mesure administrative.

**1101.** — C'est dire qu'en dehors de la permission que les riverains sont tenus de demander pour construire *sur la limite même* de la zône de deux mètres susindiquée, la servitude légale d'alignement n'est susceptible de produire, à leur égard, aucun effet; qu'ils peuvent, notamment, faire à leurs constructions élevées en retrait toutes espèces de travaux sans qu'il y ait à distinguer entre ceux qui sont confortatifs et ceux qui ne le sont pas, et qu'ils ne s'exposent, en le faisant, à aucune contravention. — Cons. d'Et., 13 déc. 1860, Ricard, [S. 61.2.363, P. adm. chr., D. 61.3.20, Leb. chr., p. 768]

**1102.** — Encore même résulte-t-il d'une circulaire du 27 sept. 1855 (Potiquet, n. 277) que l'administration ne peut pas forcer les riverains à se clore sur l'alignement, comme elle le peut faire sur les chemins publics, afin d'éviter qu'il s'y puisse faire des angles ou des renfoncements contraires à la salubrité ou à la sécurité publique.

**1103.** — Nous ne croyons même pas qu'à l'égard des constructions préexistantes à la loi de 1845 dont parle l'art. 5 de cette loi et qui se trouveraient en deçà de la distance de deux mètres qu'il détermine, l'interdiction générale de bâtir désormais dans cette zône pourrait être assimilée à un plan général d'alignement avec la prohibition de faire tous travaux confortatifs qui en résulte, puisque, d'après le même article, « ces constructions pourront *être entretenues* dans l'état où elles se trouveront à cette époque. »

**1104.** — *A fortiori*, ne saurait-il être question, à raison même de la clôture qui doit exister au long de tout chemin de fer, de leur faire l'application des règles relatives aux fossés des routes.

**1105.** — Abstraction faite des différences qui précèdent et en tant qu'il s'agit surtout d'apprécier l'acte d'alignement *individuel* et l'autorité compétente pour le délivrer, les chemins de fer se trouvent d'ailleurs soumis à toutes les règles de droit commun.

**1106.** — C'est donc à l'autorité préfectorale qu'il appartient de donner les alignements qui s'y réfèrent. — Cons. d'Et., 16 avr. 1851, Délier, [S. 51.2.578, P. adm. chr., D. 51.3.35, Leb. chr., p. 275]

**1107.** — Et les particuliers qui ont obtenu un tel alignement ne sont pas tenus d'attendre, pour bâtir, qu'il ait été approuvé par le ministre des Travaux publics. Mais le ministre a le droit de révoquer l'autorisation, sans pourtant que cette révocation ait pour effet de constituer le particulier en contravention et de l'obliger à la destruction de ses travaux. — Même arrêt.

**1108.** — Dans l'exercice de ce droit, les préfets ne peuvent, sans excéder les pouvoirs et les limites de leur compétence, subordonner l'alignement à des conditions qui auraient pour effet de prononcer sur des questions de servitude et d'application des lois et règlements en matière de grande voirie (dans l'espèce, condition d'arrêter le mur de chaque côté à l'angle d'une maison de garde du chemin de fer, — de ne former aucun dépôt à moins de deux mètres de la façade de cette maison, de manière à ne pas en gêner les vues que la compagnie restait libre d'augmenter si elle le jugeait nécessaire, — de donner accès par sa propriété pour l'exécution des travaux d'entretien et de réparation dans cette maison, — de souffrir sur la largeur de deux mètres les dépôts de matériaux nécessaires aux travaux, — enfin, de donner au mur une hauteur de 3 mètres 25 cent. au moins au dessus du sol). — Cons. d'Et., 15 déc. 1859, Klein, [S. 60.2.497, P. adm. chr., D. 63.3.40, Leb. chr., p. 748]

**1109.** — ... Ou imposer à l'impétrant toutes autres obligations établies par la loi civile pour déterminer les rapports des particuliers entre eux. — Cons. d'Et., 26 juin 1869, Le Brun de Blon, [S. 69.5.339, P. adm. chr., D. 70.3.21, Leb. chr., p. 630]

**1110.** — Ils ne peuvent pas, notamment, subordonner la permission de construire à l'obligation prise par les riverains de se conformer aux prescriptions contenues dans les art. 678 et 681, C. civ. — Même arrêt.

**1110 *bis*.** — Mais un propriétaire ou locataire riverain d'une voie ferrée ne saurait être recevable à protester contre un arrêté d'alignement par ce motif que l'assiette du chemin de fer ayant été élargie depuis son établissement, la servitude *non ædificandi* se trouverait aggravée à son détriment. Il ne pourrait que faire valoir ses droits à une indemnité de ce chef. — Cons. d'Et., 20 févr. 1885, [Leb. chr., p.        ]

**1111.** — Les règles relatives à la notification des arrêtés d'alignement sont également celles du droit commun et le contrevenant à un arrêté de cette nature ne peut pas se prévaloir du défaut de notification dudit arrêté lorsque, sur l'invitation qui lui en a été faite, il a pris communication de l'arrêté à la mairie et que l'alignement lui a été donné sur le terrain par un conducteur des ponts et chaussées. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, Colein, [D. 85.3.7, Leb. chr., p. 489]

**1112.** — Est-il besoin d'ajouter que toutes ces règles s'appliquent non seulement au chemin de fer proprement dit, mais encore à ses dépendances?

**1113.** — Jugé, en ce sens, que lorsque les terrains sur lesquels a été établie l'avenue d'une gare, ont été acquis par la compagnie concessionnaire en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique comme la voie ferrée elle-même, cette avenue est également soumise au régime de la grande voirie, et que, par suite, il appartient au préfet de donner aux propriétaires riverains l'alignement nécessaire pour construire sur ladite avenue si, d'ailleurs, elle n'a pas le caractère d'une voie intérieure, exclusivement réservée à l'exploitation du chemin de

fer. Ici, toutefois, les règles générales de l'alignement paraîtraient devoir s'appliquer plus largement et ne pas se borner à l'interdiction de construire dans la zône de deux mètres. — Cons. d'Et., 26 juin 1869, précité.

**1114.** — Nous ne nous sommes expliqués d'ailleurs, qu'à l'occasion des constructions édifiées en dehors des rues, routes ou chemins. Pour celles qui seraient élevées, au contraire, sur des voies de communication latérales au chemin de fer, il faudrait observer toutes les règles relatives aux alignements sur les voies analogues.

*3° Ecoulement des eaux.*

**1115.** — L'écoulement des eaux est la seconde servitude d'utilité publique que l'art. 2, L. 15 juill. 1845, déclare applicable aux chemins de fer.

**1116.** — On doit consulter, à cet égard, les ordonnances des trésoriers de France, et du bureau des finances de la généralité de Paris des 3 févr. 1741, 22 juin 1751, 29 mars 1754, 30 avr. 1772 et 17 juill. 1781 qui imposent aux propriétaires, dont les héritages sont plus bas que les chemins, l'obligation d'en recevoir les eaux, et leur défendent d'en interrompre le cours, par des exhaussements ou clôtures, sauf à construire à leurs dépens des aqueducs ou fossés propres à les débarrasser des eaux, à peine de cinquante francs d'amende et des frais des ouvrages nécessaires pour réparer les effets de la contravention. — V. Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, t. 2, p. 330; Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, p. 8; Dufour, *op. cit.*, n. 1180 et 2949; Cotelle, *Dr adm.*, n. 4, § 14 et s., n. 130, § 16 et s.; de Recy, *op. cit.*, p. 524, note 2.

**1117.** — Il va de soi que, dans le cas où la contravention serait le fait des concessionnaires du chemin de fer, elle serait régie, comme nous le verrons plus bas, par les dispositions de l'art. 12 de la même loi.

**1118.** — Par contre, la voie nous paraît assujettie à recevoir les eaux qui découlent naturellement des fonds supérieurs, sans le fait ni l'intervention de l'homme conformément à la disposition de l'art. 640, C. civ.

**1119.** — En vain, on dirait que cette servitude n'est écrite que pour régler les rapports des particuliers entre eux. Il s'agit là d'une servitude naturelle que la loi n'a pas créée, mais qu'elle ne fait que reconnaître.

**1120.** — C'est dire que, contrairement à ce qui a été jugé pour l'égout des toits (V. *infrà*, n. 1312), les propriétaires ne sauraient être responsables des dégradations causées aux talus ou ouvrages d'art des chemins de fer par les eaux tombant naturellement de leurs fonds, alors même qu'ils seraient situés à moins de deux mètres du chemin de fer.

**1121.** — Nous devons rappeler d'ailleurs qu'aux termes de l'art. 15 du cahier des charges, les compagnies sont tenues d'assurer l'écoulement des eaux.

*4° Occupation temporaire.*

**1122.** — Les propriétés riveraines des chemins de fer sont également assujetties à l'occupation temporaire des terrains en cas de construction ou réparation de la voie. Mais il ne semble pas que ce soit une conséquence de cette règle que ces chemins font partie de la grande voirie, car cette obligation n'est pas spéciale à la confection ou à la réparation des chemins, mais se retrouve à l'occasion de la confection de tous les travaux publics. — Jousselin, *op. cit.*, t. 2, p. 377. — Ce cas est régi par l'arrêt du Conseil du 17 sept. 1755, la loi du 28 pluv. an VIII les art. 48 et s., L. 16 sept. 1807, et le décret du 8 févr. 1868.

**1123.** — Sans exposer ici la théorie de l'occupation temporaire, nous nous bornerons à rappeler quelques-unes des principales décisions auxquelles elle a donné naissance en matière de chemin de fer. Présentons d'abord cette observation générale que lorsqu'une occupation temporaire est nécessitée par des travaux concédés à une compagnie de chemin de fer, l'autorisation d'y procéder doit être délivrée à son nom et non à celui de ses entrepreneurs ou sous-traitants.

**1124.** — Faisons remarquer également que l'occupation temporaire ne devant jamais se confondre avec l'expropriation, un préfet ne pourrait autoriser régulièrement une occupation temporaire qui aurait pour effet de modifier d'une façon définitive le relief du sol.

**1124** *bis*. — Il a été jugé qu'un préfet n'a pas pu autoriser une compagnie de chemin de fer à occuper, même temporairement, le terrain d'un particulier pour y établir une voie de raccordement provisoire, en vue des besoins de son exploitation commerciale et pour suppléer à l'insuffisance de sa ligne principale en attendant l'exécution d'un raccordement dont le projet n'était pas encore définitivement arrêté. — Cons. d'Et., 11 févr. 1876, Cie des chemins de fer du Nord, [D. 76.3.80, Leb. chr., p. 153]

**1125.** — ... Que cette occupation n'ayant pour objet que de faciliter l'exploitation de la voie et ne se trouvant pas ordonnée, par suite, dans l'un des cas prévus par l'arrêt du Conseil du 7 sept. 1755, la loi du 28 pluv. an VIII, et celle du 16 sept. 1807, est entachée d'irrégularité. — Même arrêt.

**1126.** — ... Qu'en conséquence, c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé le propriétaire à faire valoir devant l'autorité judiciaire les droits qu'il prétend avoir à une indemnité pour la prise de possession de son terrain. — Même arrêt.

**1126** *bis*. — ... Qu'en pareil cas, l'administration est même fondée à rapporter l'arrêté d'occupation temporaire avant la décision du Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 20 juin 1884, Lacour, [Leb. chr.]

**1127.** — ... Que lorsque l'occupation d'une propriété a été autorisée en vue d'extraire du ballast pour la construction et l'entretien de deux lignes de chemin de fer, cette occupation cesse d'être régulière lorsque ces lignes sont terminées, et que d'autre part, le terrain ne peut plus fournir les matériaux prévus; qu'en conséquence, le propriétaire est fondé à soutenir que, dès ce moment, l'autorisation accordée a cessé de produire effet et à demander le règlement définitif de l'indemnité qui lui est due. — Cons. d'Et., 18 févr. 1887, Chemin de fer du Midi, [S. 88.3.60, P. adm. chr., D. 88.3.33, Leb. chr., p. 162]

**1128.** — ... Que, par suite, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur le dommage résultant de cette occupation postérieurement au jour où elle a cessé d'être régulière. — Même arrêt.

**1129.** — ... Mais que, lorsque l'occupation d'une parcelle, autorisée régulièrement, n'a pas cessé par suite du défaut d'activement des travaux en vue desquels elle a été ordonnée, le propriétaire n'est pas fondé à demander l'allocation d'une indemnité pour établissement de talus et de fossés dans cette parcelle. — Même arrêt.

**1130.** — ... Qu'à l'inverse lorsque, par suite des travaux résultant de l'occupation en cours, les terrains occupés sont devenus impropres à la culture, le conseil de préfecture peut statuer immédiatement par application du décret du 6 févr. 1868 sur la réparation du dommage. — Même arrêt.

**1131.** — ... Que le propriétaire d'un terrain occupé pour les travaux d'un chemin de fer est fondé à réclamer directement une indemnité distincte à raison de cette occupation, alors même que ledit terrain devrait subir une expropriation ultérieure pour cause d'utilité publique. — Cons. d'Et., 29 nov. 1851, Pélissier, [S. 52.2.154, Leb. chr., p. 720]

**1132.** — ... Que la demande du propriétaire ne pourrait pas être rejetée dans ce cas sous la réserve de tous ses droits pour l'époque où le terrain dont il s'agit serait exproprié. — Même arrêt.

**1133.** — A titre d'exemple comme évaluation d'indemnité due en cas d'occupation temporaire, et notamment sur la question de savoir, en cas de dépôt sur le terrain d'autrui, si l'administration ne doit que la réparation du dommage qu'elle a causé matériellement à la propriété pendant l'occupation, ou si elle doit rendre au contraire le terrain occupé dans le même état que si l'occupation n'avait pas eu lieu, V. Cons. d'Et., 7 mars 1849, Ve Briez et consorts, [Leb. chr., p. 142]; — 30 avr. 1852, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 131]; — 11 janv. 1855, Chemin de fer d'Avignon à Marseille, [Leb. chr., p. 43]; — 17 mars 1876, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 285]; — 21 mars 1879, Ve Canel, [Leb. chr., p. 242]

*5° Arbres et plantations.*

**1134.** — Une quatrième servitude de voisinage commune aux routes et aux chemins de fer, et mentionnée par la loi du 15 juill. 1845, est relative à la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

**1135.** — On peut citer, parmi les principales dispositions qui se réfèrent aux plantations des grandes routes, les textes suivants :

Ord. février 1522, imposant aux riverains des routes l'obligation de planter des arbres sur le sol de ces routes. — Arrêts ou règlements des 26 oct. et 19 nov. 1666, 28 mars 1714 qui prononcent des peines contre ceux qui arrachent ou endommagent les haies plantées le long des chemins (cités par Merlin, *Répert.*, v° *Chemins* (grands), n. 8). — Arrêt du Conseil, 3 mai 1720, qui ordonne l'élargissement des grands chemins, l'établissement et l'entretien des fossés, et la plantation d'arbres sur iceux dans l'étendue du royaume. — Arr. Cons., 17 juin 1721. — Ordonnance des trésoriers de France de la généralité de Paris, 23 août 1743, pour la conservation des arbres plantés et des fossés faits le long des grands chemins. — Arr. Cons., 4 août 1781. — L. 9 vent. an XIII. — Décr. 16 déc. 1811. — L. 12 mai 1825.

**1136.** — Sans entrer dans l'explication détaillée de ces différents textes, dont nous avons donné l'analyse *suprà*, v° *Arbres*, n. 172 et s., nous rappellerons seulement qu'après avoir été astreints successivement à planter des arbres sur le sol même des routes (Ord. 1522), puis sur leurs terrains (Arr. Cons. 1720) et de nouveau sur le sol des routes (L. 9 vent. an XIII), les riverains se sont vus attribuer la propriété des arbres qui avaient été plantés par leurs soins et à leurs frais sur le sol des routes antérieurement à la loi du 9 vent. an XIII (Décr. 16 déc. 1811), ou dont ils justifiaient avoir fait les frais à quelque époque que ce fût (L. 12 mai 1825); que le même décret du 16 déc. 1811, abrogeant à cet égard la loi du 9 vent. an XIII, a conféré aux préfets le droit d'obliger les riverains par simple arrêté à planter des arbres sur leurs terrains, à une certaine distance de la route, dans des conditions d'espacement et de distance fixées par l'administration, et sans que ces arbres, bien que plantés par les propriétaires sur leur propre terrain, pussent être arrachés, coupés ou même essartés sans le consentement de l'administration; — et que l'art. 5, L. 9 vent. an XIII, toujours en vigueur sur ce point, a subordonné à l'autorisation préfectorale donnée sous forme d'autorisation d'alignement, la possibilité pour ces mêmes riverains de planter des arbres sur leur sol à moins de six mètres de distance de la route, sauf aux préfets à pouvoir autoriser cette plantation à la distance de droit commun (art. 671), s'ils jugent qu'elle n'est de nature à causer aucun préjudice à la voie.

**1137.** — Il est bien clair qu'aucune de celles de ces dispositions qui se réfèrent à l'obligation de planter sur le sol même des routes ou à la propriété des arbres ainsi plantés ne saurait s'appliquer aux chemins de fer. — Jousselin, *op. cit.*, p. 381.

**1138.** — Par contre, il ne paraît pas douteux que les riverains d'une voie ferrée qui voudront planter des arbres sur les terrains qu'ils possèdent en bordure de la voie ferrée ne pourront le faire qu'en observant la distance prescrite par l'art. 5, L. 9 vent. an XIII. C'est ce qui résulte de la façon la moins douteuse des travaux préparatoires.

**1139.** — C'est donc à bon droit qu'il a été décidé que l'art. 5, L. 9 vent. an XIII, qui interdit aux riverains des grandes routes de faire aucune plantation d'arbres sur leur terrain à moins de six mètres de la voie sans avoir demandé l'alignement au préfet étant applicable aux chemins de fer, un conseil de préfecture a pu condamner, à juste titre, un riverain à abattre les arbres plantés sans autorisation le long d'une voie ferrée établie sans déblai ni remblai à moins de six mètres du bord extérieur du fossé latéral. — Cons. d'Et., 27 févr. 1891, Martin, [Leb. chr., p. 167]

**1140.** — ... Qu'en tous cas, l'arrêté par lequel le préfet enjoint à un propriétaire riverain d'enlever des arbres de haute tige plantés à moins de six mètres de la voie ferrée, sans décider que faute de se conformer à cette injonction il sera procédé à l'enlèvement d'office, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir; qu'il constitue une simple mise en demeure. — Cons. d'Et., 7 mars 1890, Phéleppon, [Leb. chr., p. 266]

**1141.** — En pratique, l'administration qui constatera sur une propriété riveraine des chemins de fer la présence d'arbres à une distance prohibée devra commencer par mettre le propriétaire en demeure de les abattre, et après procès-verbal de contravention dressé contre lui sur son refus, les fera abattre à ses frais, sans indemnité si la plantation n'en a été faite que postérieurement à l'établissement de la voie, et sauf à l'indemniser, au contraire, dans l'hypothèse inverse. C'est le conseil de préfecture qui fixera cette indemnité en cas de désaccord. Mais si c'est la compagnie qui a procédé à l'abatage sur l'ordre de l'administration, il ne paraît pas que celle-ci puisse être assujettie à prendre possession des arbres abattus et à en rembourser la valeur au propriétaire.

**1142.** — On s'est demandé si la distance de six mètres prescrite pour les arbres ne pourrait pas être atténuée pour les haies. Bien que la négative puisse s'autoriser des termes mêmes de la loi du 9 vent. an XIII, art. 5, qui ne fait aucune distinction quant à l'essence ou la hauteur des arbres qu'elle défend de planter, sans autorisation, à moins de six mètres de la route (Gand, *op. cit.*, n. 59), certains auteurs se montrent partisans de cette distinction. — Picard, t. 2, p. 945.

**1143.** — On s'est demandé, d'autre part, s'il faudrait appliquer aux riverains des chemins de fer l'*obligation* même de planter des arbres de haute tige, qui leur est imposée, en ce qui concerne les routes, par les art. 1 et s., L. 9 vent. an XIII. La négative semble résulter de la façon la plus formelle d'un passage du rapport de M. Chasseloup-Laubat et de l'exposé des motifs du ministre des Travaux publics à la Chambre des pairs du 13 févr. 1845 (*Mon.*, p. 364). Il paraît, en effet, qu'on avait proposé dans un paragraphe de l'article qui nous occupe d'imposer aux riverains l'obligation dont il s'agit, et que, dans la discussion dont ce paragraphe avait été l'objet à la Chambre des pairs, il avait été entendu qu'à l'exception de l'essartement auquel les termes de l'article ne pouvaient nullement s'appliquer, les propriétaires riverains des chemins de fer seraient soumis à toutes les obligations qui sont imposées pour les plantations aux propriétaires des terrains limitrophes des routes et, par suite, à celle de *planter* (Décr. du 16 déc. 1811, art. 88). On avait même, à ce sujet, fait ressortir les avantages qui résulteraient pour les chemins de fer de l'établissement de rideaux d'arbres qui, dans quelques localités, préserveraient la marche des convois de l'action contraire des vents. Mais ces dispositions furent nettement combattues par le rapporteur et retranchées du projet sur ses observations. « Votre commission, dit-il à ce propos, n'a pas cru qu'il fût possible d'étendre jusqu'à ce point les sacrifices que nous avions à demander à la propriété. Pour les routes ordinaires, cette obligation, imposée par le décret de 1811, trouve des compensations qui ne se présentent point ici; et quelque désirable que puisse être, dans certains cas, pour les chemins de fer, la création de ces plantations protectrices dont on a parlé, nous ne pensons pas qu'on puisse l'exiger de ceux qui n'ont aucun profit à en attendre ». — *Mon.*, 5 juin 1844. — On peut rapprocher de ce passage la déclaration du ministre des Travaux publics dans la discussion à la Chambre des pairs du 1er avr. 1844 (*Mon.*, p. 811, 3e col.) et l'exposé des motifs du même ministre du 13 févr. 1845 (*Mon.*, p. 334). — Garbouleau, *Du domaine public*, p. 282.

**1144.** — La même solution nous paraît s'imposer également au sujet de l'*essartement* à une distance de 60 pieds (20 mètres), imposé par l'ordonnance de 1669, aux riverains des grandes routes dans les parties qui traversent les bois ou forêts. C'est ce qui paraît encore résulter, au surplus, d'un autre passage du rapport à la Chambre (V. Picard, t. 2, p. 945; Garbouleau, *loc. cit.*).

**1144 *bis*.** — *A fortiori*, ne saurait-on admettre que l'administration soit libre d'imposer aux propriétaires riverains qui veulent planter des essences de son choix. Tout cela, il est vrai, ne paraît pas toujours en harmonie avec les explications fournies devant les différentes assemblées. Voici, en effet, les explications que donnait à cet égard à la Chambre des pairs M. Legrand, commissaire du roi (séance du 1er avr. 1844, *Mon.* du 2, p. 808): « C'est surtout en ce qui touche les plantations, disait-il, que le système de la commission nous paraît insuffisant. Ce système ne fait que consacrer le droit commun. Le riverain ne pourra planter qu'à deux mètres du chemin de fer. Mais, d'après le droit commun, il pourra choisir l'essence des arbres, il pourra planter des arbres dont les branches s'étendront en longueur vers le chemin de fer; il pourra les placer aussi près les uns des autres qu'il le voudra et former un rideau impénétrable qui interceptera la circulation de l'air; enfin, il n'élaguera ses arbres qu'alors qu'il lui plaira. Dans le système de l'amendement, qui n'est autre chose que le régime actuel des plantations sur le bord des routes de terre, l'administration pourra prescrire l'essence des arbres, elle fixera l'intervalle qui devra les séparer, de manière à permettre l'assèchement de la voie. Elle pourra faire élaguer les plantations à des époques périodiques. S'il est utile de favoriser l'assèchement d'une route de terre, il ne l'est pas moins de favoriser

celui d'un chemin de fer. L'humidité de la voie peut hâter la décomposition des traverses et l'affaissement du sol peut, à son tour, en produisant l'affaissement des rails, devenir une cause d'accident. Il nous paraît donc essentiel de maintenir pour les chemins de fer le régime des plantations des routes de terre. » Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il n'était alors question que de combattre le système de la commission, lequel se réduisait à imposer aux riverains l'observation des art. 671 et s., C. civ.

**1145.** — Ce sont sans doute les mêmes raisons qui ont fait hésiter sur l'élagage des arbres : d'après les uns, il faudra appliquer aux chemins de fer la disposition de l'art. 105, Déc. 16 déc. 1811, qui défend aux particuliers de procéder à l'élagage des arbres qui leur appartiennent sur les grandes routes, autrement qu'aux époques déterminées et suivant les indications et sous la surveillance des agents de l'administration (Jousselin, *loc. cit.*); d'après d'autres, au contraire, le préfet aurait seulement le droit d'ordonner un élagage conformément à l'art. 3, tit. 11, L. 16-24 août 1790.

**1146.** — De ce qui précède il résulte donc que des différentes servitudes imposées aux routes en ce qui concerne les arbres, la seule qui puisse sans aucun doute s'appliquer aux chemins de fer est celle qui est relative à la distance à observer pour les plantations librement effectuées sur leur terrain par les riverains.

**1147.** — Du caractère d'utilité publique de cette servitude, la Cour de cassation de Belgique a conclu, avec raison, croyons-nous, que la défense de planter à proximité d'un chemin de fer constitue une servitude d'utilité publique grevant les fonds voisins, et pouvant ainsi être poursuivie contre tout détenteur. — Cass. Belgique, 18 avr. 1889, L'Etat belge, [S. 90.4.21, P. 90.2.87]

**1148.** — La même Cour a décidé également que si la forme des autorisations individuelles délivrées en cette matière par le gouvernement n'est pas déterminée par la loi, on ne saurait cependant induire de là que, en cas d'infraction à la prohibition légale, l'absence de poursuites répressives par l'administration, pendant le délai de la prescription, soit équivalente à une autorisation d'effectuer ou de maintenir les plantations. — Même arrêt.

**1149.** — Dans ce cas, la prescription de l'action publique dérivant de l'infraction n'entraîne pas l'extinction de l'action civile qui compète à l'Etat pour faire supprimer les plantations illégalement faites. — Même arrêt.

**1150.** — Mais nous croyons qu'il y aurait des réserves à faire contre cette dernière partie, de la décision ou tout au moins contre une solution qu'elle implique. Il nous paraît, en effet, qu'il n'y a pas de prescription même pénale possible contre une contravention qui se renouvelle tous les jours.

**1150** *bis*. — L'art. 671 n'ayant aucune application ici, il va de soi qu'on ne saurait accorder aucune autorité aux usages contraires qu'il vise.

**1151.** — La distance prévue par l'art. 5, L. 9 vent. an XIII, se compte évidemment de la limite du domaine public, c'est-à-dire du chemin de fer proprement dit ou de ses dépendances. Elle ne saurait se calculer de la limite de propriétés privées qui pourraient appartenir aux concessionnaires.

**1152.** — Est-il besoin d'ajouter que les riverains, astreints à l'observation d'une certaine distance pour planter sur leur propre terrain, tomberaient sous le coup d'une contravention plus certaine encore s'ils plantaient sur les dépendances mêmes de la voie? — V. Cons. préf. Haut-Rhin, 23 juin 1887, Chemin de fer de l'Est, [Dauv., 1888, p. 165]

6° *Mines, minières, tourbières, carrières*, etc.

**1153.** — Indépendamment de toutes les règles qui précèdent, les riverains sont encore soumis à toutes celles qui concernent le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zône déterminée à cet effet.

**1154.** — Les principaux textes à consulter à cet égard, sont, en ce qui concerne les conditions d'ouverture et d'exploitation des mines, minières, tourbières, etc., la loi du 21 avr. 1810 et l'instruction ministérielle du 3 août suivant; les décrets des 3 janv.-22 mars et 4 juill. 1813; la loi du 28 avr. 1838 et les ordonnances des 23 mai 1841 et 26 mars 1842, concernant les mesures à prendre lorsque l'exploitation d'une mine compromet la sûreté publique ou celle des ouvriers, la solidité des travaux, la conservation du sol et des habitations de la surface; la loi du 9 mai 1866 qui modifie les art. 57 et 58, L. 21 avr. 1810 sur les mines, et la loi du 27 juill. 1880.

**1155.** — Quant aux règlements anciens touchant les carrières, plâtrières, sablières, ardoisières, etc., les distances et précautions à observer à l'égard des routes, on peut voir les arrêts du Conseil des 23 déc. 1690 et 14 mars 1741; les art. 10 et 11 de l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, du 29 mars 1754; un autre arrêt du Conseil du 5 avr. 1772; la sentence de la capitainerie de la Varenne-du-Louvre du 5 août 1776; la déclaration du roi du 17 mars 1780; et les art. 15 et 16 de l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris. — V. *infrà*, n. 1167.

**1156.** — Il convient enfin de compléter ces dispositions par celles des art. 24 et 25 du cahier des charges que nous avons cités, *suprà*, n. 776 et s.

**1157.** — Parmi ces dispositions nous signalerons particulièrement celle de l'art. 50, L. 27 juill. 1880, modificative de la loi du 21 avr. 1810, et qui est ainsi conçu : « Si les travaux de recherche ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la sécurité publique, la conservation de la mine, la sûreté des ouvriers mineurs, la conservation des voies de communication, celles des eaux minérales, la solidité des habitations, l'usage des sources qui alimentent les villes, villages, hameaux et établissements publics, il y sera pourvu par le préfet. »

**1158.** — Les cahiers des charges des concessions de mines contiennent, en outre, comme le fait remarquer M. Picard (t. 2, p. 946), des prescriptions spéciales. C'est ainsi que le modèle joint à la circulaire ministérielle du 8 oct. 1843 contenait un article libellé comme il suit : « Dans le cas où les travaux projetés par le concessionnaire devraient s'étendre sous..... (indication de la voie de communication) ou à une distance de ses bords moindre de..... mètres, ces travaux ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une autorisation du préfet donnée sur le rapport des ingénieurs des mines, après que les propriétaires et les ingénieurs des..... auront été entendus. S'il est reconnu que l'autorisation peut être accordée, l'arrêté du préfet prescrit toutes les mesures de conservation et de sécurité qui seront jugées nécessaires ». — V. aussi Léchalas, *op. cit.*, t. 1, p. 490.

**1159.** — C'est ainsi encore que le formulaire annexé à la circulaire du 9 oct. 1882 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 477), renferme cette clause : « Dans le voisinage des chemins de fer, il est interdit au concessionnaire d'exploiter à toute profondeur, sous une zône de terrain limitée à la surface par deux lignes menées parallèlement aux limites du chemin de fer et de ses dépendances, et, à ( ) mètres de ces limites, s'il n'en a obtenu l'autorisation du préfet, donnée sur le rapport des ingénieurs des mines, la compagnie des chemins de fer et le service du contrôle entendus » (art. F).

**1160.** — Et M. Picard ajoute : « Le concessionnaire de la mine est en outre tenu de communiquer au préfet ses projets d'exploitation avec mémoire justificatif à l'appui, et opposition peut être faite à l'exécution de ces projets, s'il peut en résulter des dangers. Il est soumis à la surveillance permanente des ingénieurs des mines et doit fournir périodiquement tous les renseignements nécessaires pour que ses travaux puissent être pour ainsi dire suivis pas à pas ». — Picard, *loc. cit.*

**1161.** — Pour les mines de sel, les précautions à prendre sont plus grandes encore, et l'exploitation en est subordonnée, non plus à une simple adhésion tacite, mais à une approbation explicite des projets après enquête. — Même auteur, p. 946.

**1162.** — En l'absence de décisions formelles du ministre des Travaux publics à cet égard, on n'est pas d'accord, d'ailleurs, sur la ligne à partir de laquelle doit être comptée la zône de prohibition. Mais il paraît difficile d'admettre qu'elle puisse être inférieure à la distance énoncée dans l'art. 5, L. 15 juill. 1845.

**1163.** — Pour les minières, suivant que l'exploitation se fait à ciel ouvert ou par des galeries souterraines, il suffit d'une simple déclaration de l'exploitant, ou il faut, au contraire, une autorisation préfectorale (art. 57, L. 21 avr. 1810, modifiée par L. 9 mai 1866).

**1164.** — L'autorisation d'exploitation donnée par le préfet contient le plus généralement l'énumération des conditions dans lesquelles cette exploitation doit être poursuivie. Mais ces conditions ne constituent pas la seule loi de l'exploitant qui doit, aux termes de l'art. 58 de la même loi, se conformer à tous les règlements généraux et locaux intéressant la sûreté et la salubrité publiques.

**1165.** — Les tourbières (art. 84 et 85, L. 21 avr. 1810) doi-

vent être autorisées, et la direction générale des travaux doit être déterminée par des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique.

**1166.** — Pour les carrières, il convient de faire une distinction analogue à celle que nous avons rencontrée à propos des minières. Si elles doivent être exploitées à ciel ouvert, il suffit d'une déclaration de l'exploitant (art. 81 et 82, L. 21 avr. 1810, modifiée par L. 27 juill. 1880). Si l'exploitation doit se faire, au contraire, par galeries souterraines, il faut observer les règles prescrites par les art. 47, 48 et 50, L. 21 avr. 1810 modifiée par L. 27 juill. 1880 qui la soumettent à une surveillance spéciale de l'administration. C'est dire que le préfet pourra prendre toutes les dispositions nécessaires à la sûreté des voies de communication et que le concessionnaire, d'autre part, sera tenu d'observer tous les règlements locaux ou généraux relatifs à ce mode d'exploitation. Les règlements locaux imposent en général une distance minimum de dix mètres pour les excavations voisines des voies de communication.

**1167.** — Aux termes de l'art. 81, précité, L. 27 juill. 1880, les règlements généraux, parmi lesquels on peut citer notamment les arrêts du Conseil ou déclarations du roi des 5 avr. 1772, 15 sept. 1776 et 17 mars 1780, devaient être remplacés, dans les départements où ils étaient encore en vigueur, par des règlements rendus sous forme de décrets en Conseil d'Etat. Chaque département, croyons-nous, est ou doit être pourvu, au moment où nous écrivons ces lignes, d'un règlement conforme applicable à l'étendue de son territoire. — V. *suprà*, n. 1155, et *infrà*, v° *Mines, Minières et Carrières.*

**1168.** — Nous signalerons, à propos de toutes les prescriptions qui précèdent, quelques arrêts relatifs à l'étendue de la compétence des préfets et à la façon dont doivent se mesurer les distances à observer pour l'exploitation des carrières après l'ouverture d'un chemin de fer.

**1169.** — Il a été jugé, sur le premier point, qu'un préfet peut licitement subordonner à certaines conditions l'exploitation d'une carrière située dans le voisinage d'une voie ferrée (L. 21 avr. 1810 et 27 juill. 1880, 15 juill. 1845, 7-14 oct. 1790, 24 mai 1872); mais que, s'il autorise cette exploitation dans des conditions de nature à créer certaines menaces pour la sécurité de la voie, il ne peut, sans excès de pouvoir, obliger le concessionnaire de la mine à rémunérer les agents de surveillance que la compagnie a cru devoir instituer. — Cons. d'Et., 9 mars 1888, Solleux, [Leb. chr., 90.3.17, P. adm. chr., D. 89.3.67]

**1170.** — Il a été décidé, sur le second point, que lorsqu'une carrière est en exploitation auprès d'une voie de chemin de fer située en remblai, la zône de dix mètres à réserver doit être mesurée à partir, non de la crête, mais de l'arête inférieure du talus. — Cons. préf. Seine, 26 déc. 1863, Préf. Seine, [Dauv., 1863, p. 18]

**1171.** — ... Que le contrevenant aux règlements sur les carrières invoquerait en vain une décision du jury d'expropriation portant que la zône doit être comptée à partir de la voie même, que cette décision ne saurait prévaloir contre les prescriptions légales. — Même arrêté.

**1172.** — ... Que lorsqu'une carrière est exploitée dans le voisinage de la voie d'un chemin de fer située en déblai, la zône de dix mètres à réserver pour protéger la sécurité publique doit être mesurée non du rail le plus rapproché, mais de la crête extérieure du déblai. — Cons. préf. Seine, 25 févr. 1865, Robinet, [Dauv., 1865, p. 180]

**1173.** — Nous devons, en terminant sur ce point, une mention spéciale à un décret réglementaire du 12 déc. 1881, complété par deux circulaires des 5 sept. 1882 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 463), et 6 août 1890 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 327), et relatif à l'interdiction de tirer des coups de mines pour exploiter les carrières (mesure qui nous paraît devoir être généralisée en dehors même des carrières), dans une certaine limite des voies ferrées. Aux termes de ce décret, il faut une autorisation spéciale pour pouvoir se servir de la mine dans le voisinage des chemins de fer. Cette permission ne peut être donnée que par arrêté du préfet. Le permissionnaire doit avertir au moins vingt-quatre heures à l'avance le chef de section de la mise en train, et celui-ci doit alors charger spécialement un agent de surveiller l'opération et de veiller à la protection de la voie. Le tirage des coups de mines ne peut avoir lieu qu'en sa présence et sur son ordre, et il doit au préalable prendre toutes les mesures pour protéger la ligne dans les deux directions, soit au moyen de disques, soit, si les signaux font défaut, en envoyant un poseur ou garde à la distance réglementaire pour faire les signaux à la main. Le tirage des mines ne peut avoir lieu qu'à des heures déterminées d'avance dans l'intervalle du passage des trains, et deux heures au moins avant le passage du premier train attendu; on dispose, aux lieux où des morceaux sont susceptibles d'être détachés par l'explosion, des bourres ou fascines de façon à protéger la voie. L'arrêté préfectoral porte encore, en général, que, dans le cas où, malgré toutes ces précautions, le chemin de fer viendrait à être encombré, l'exploitant devra mettre à la disposition de l'agent de la ligne tous les ouvriers et outils nécessaires pour rétablir immédiatement la circulation, et que, dans tous les cas, il sera responsable des accidents survenus.

**1174.** — A ces prescriptions, la circulaire du 5 sept. 1882, ajoute sur certains points des règles spéciales. C'est ainsi qu'elle prescrit, notamment, que chaque arrêté préfectoral détermine la largeur de la zône à protéger contre les coups de mine du côté de la voie ferrée, d'après les circonstances du fait, et sans que la distance de dix mètres, prescrite pour l'exploitation à ciel ouvert, soit nécessairement observée. C'est ainsi encore qu'elle réglemente la forme dans laquelle devront se produire les demandes d'autorisation, et les autorités chargées d'en faire l'instruction service du contrôle).

**1175.** — Enfin, la circulaire du 6 août 1889 a précisé le caractère du décret du 12 déc. 1881, en décidant qu'il constituait plutôt un règlement de voirie des chemins de fer qu'un règlement de police minier, et que les règlements sur l'exploitation des carrières, pris en confirmation de la loi du 21 avr. 1810 et du 27 juill. 1880, paraissaient donner des bases suffisantes pour obtenir le but poursuivi par l'administration.

**1176.** — Cette même circulaire, en reproduisant les principales dispositions du décret précité et de la circulaire du 5 sept. 1882, ajoute d'ailleurs, qu'en cas de péril imminent, on peut appliquer les dispositions de l'art. 23 du règlement-type sur l'exploitation des carrières.

**1176** *bis*. — On doit conclure de tout ce qui précède que l'arrêté ministériel du 12 déc. 1881, étant rendu en exécution de l'art. 79, Ord. 15 nov. 1846, dans le cas où un entrepreneur viendrait à tirer un coup de mine aux abords d'un chemin de fer dans la zône prohibée et sans avis préalable, ce fait constituerait une contravention passible des peines prévues par l'art. 21, L. 15 juill. 1845.

**1177.** — Il est bien certain que lorsque le préfet est amené à prendre des mesures quelconques aux termes de l'art. 50, L. 21 avr. 1810, soit pour protéger les habitations, soit même pour protéger les voies de communication et par suite les chemins de fer depuis la loi de 1880, le concessionnaire n'a droit à aucune indemnité. — Mais à supposer qu'un arrêté préfectoral lui interdise l'exploitation de sa mine ou de sa carrière dans une certaine distance de la voie, quelle peut être pour l'exploitant la conséquence de cette interdiction? A-t-il droit à une réparation pour le préjudice qui lui est causé? Devant quelle autorité peut-il faire valoir ce droit? Comment cette indemnité peut-elle être évaluée? Toutes ces questions ont fait l'objet de décisions assez divergentes du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation.

**1178.** — La raison de douter est apparente si on ne s'attache qu'à l'origine des choses. L'interdiction d'exploiter une mine, une carrière, etc., ne constitue, à tout prendre, qu'une servitude d'utilité publique et ne devrait, à ce titre, entraîner aucune indemnité. Si on considère, au contraire, les effets de l'interdiction, on ne peut s'empêcher de remarquer qu'ils aboutissent à quelque chose d'analogue à ceux qui sont produits sinon par l'expropriation, au moins par les dommages résultant de l'exécution de travaux publics.

**1179.** — Tant qu'on a assimilé en doctrine et en jurisprudence les dommages permanents à ceux qui résultent de l'expropriation, il était naturel que l'autorité judiciaire se déclarât compétente et accordât une indemnité à raison de l'interdiction qui frappait une carrière en pleine exploitation.

**1180.** — ... Sauf à faire prédominer dans certains cas, et suivant les circonstances et les appréciations des cours souveraines, le caractère de servitude d'utilité publique sur celui d'expropriation. Pour l'autorité judiciaire et à cette époque, en effet, le dommage équivalait à une véritable éviction, et le concessionnaire, pour en obtenir la réparation, pouvait invoquer à son choix, soit l'art. 9 de la charte de 1830, soit l'art. 545, C.

civ., soit même l'art. 1382 du même Code. — V. à cet égard, Picard, t. 2, p. 957 et s.

**1181**. — C'est ainsi qu'il fut jugé successivement que la prohibition d'exploiter la partie du périmètre d'une mine traversée par un chemin de fer constitue une expropriation, qui ouvre au concessionnaire de la mine le droit à une indemnité. — Cass., 18 juill. 1837, Cie de la mine de houille de Couzon, [P. 37.2.232]

**1181** *bis*. — ... Et que, en supposant qu'un premier jugement ait définitivement statué sur l'action intentée par le concessionnaire d'une mine contre la compagnie d'un chemin de fer qui doit traverser cette mine relativement à l'indemnité due de ce fait, il ne s'ensuit pas qu'il y ait chose jugée sur la demande en indemnité formée en conséquence d'une prohibition ultérieure de l'autorité, d'exploiter la mine dans une certaine distance du chemin de fer. — Même arrêt.

**1182**. — ... Que les mines, après la concession, constituent une propriété perpétuelle dont le concessionnaire ou ses ayants-droit ne peuvent, pour cause d'utilité publique, être dépossédés sans indemnité. — Cass., 3 mars 1841, Concessionnaires des mines de Couzon, [S. 41.1.259, P. 41.2.181]

**1183**. — ... Et que ce droit existe bien que le propriétaire ne subisse pas l'éviction entière de sa propriété, mais soit privé pour un temps indéterminé seulement de la jouissance et des produits de la mine; qu'ainsi le concessionnaire d'une mine à qui il est interdit par l'autorité administrative d'exploiter cette mine dans le voisinage du passage d'un chemin de fer nouvellement concédé à travers le périmètre de la mine a droit à une indemnité pour le préjudice que lui fait éprouver cette interdiction qui est une véritable expropriation pour cause d'utilité publique. — Même arrêt.

**1184**. — ... Et que l'art. 50, L. 21 avr. 1810, qui confère à l'autorité administrative le droit d'interdire l'exploitation des mines lorsqu'elle compromet la sûreté des établissements de la surface, ne s'applique pas aux établissements postérieurs à la concession de la mine qui ne peuvent causer à la mine un préjudice sans être tenus à une indemnité. — Même arrêt.

**1185**. — ... Qu'une compagnie de chemins de fer doit une indemnité pour dédommagement du préjudice qui résulte de l'interdiction administrative, prononcée dans son intérêt, d'exploiter à une certaine distance de la voie ferrée une mine précédemment concédée. — Cass., 3 janv. 1853, Chemin de fer de Saint-Etienne, [P. 54.1.9, D. 53.1.33]

**1186**. — ... Que les conventions faites entre le concessionnaire d'une mine et le propriétaire de la surface pour fixer les redevances dues par le premier au second peuvent servir de base à l'évaluation de l'indemnité pour interdiction d'exploitation entre le propriétaire de la surface et une compagnie de chemin de fer. — Même arrêt.

**1187**. — ... Que l'indemnité est due non seulement aux concessionnaires de la mine, mais encore aux propriétaires de la surface à raison de la redevance dont ils sont privés de la part des concessionnaires; qu'il en est ainsi, soit que le chemin de fer traverse la mine souterraine, soit qu'il la traverse à ciel ouvert. — Même arrêt.

**1188**. — . . Que le propriétaire d'une carrière ouverte avant l'établissement d'un chemin de fer a droit à une indemnité à raison de l'interdiction qui lui est faite par l'autorité administrative d'exploiter cette carrière au moyen de la mine. — Grenoble, 7 févr. 1860, Chemin de fer de Lyon, [D. 61.2.86]

**1189**. — Cependant, la cour de Dijon, dont l'arrêt, il est vrai, fut cassé, avait commencé par décider que la prohibition faite par l'autorité administrative pour cause de sûreté publique d'exploiter une mine de houille à une distance déterminée d'un chemin de fer ne peut engendrer au profit des concessionnaires de la mine une action en dommages-intérêts contre les propriétaires du chemin de fer, surtout si l'établissement du chemin de fer est antérieur aux travaux d'exploitation de la mine. — Dijon, 25 mai 1838, Chemin de fer de Saint-Etienne, [S. 38.2.469, P. 38.1.606]

**1190**. — Le jour où l'on cessa, au contraire, de tenir compte de la permanence des dommages causés par l'exécution des travaux publics pour l'attribution de compétence, et où l'autorité administrative fut déclarée valablement investie de ces questions, le débat fut limité à la question de savoir si la soumission à une servitude d'utilité publique pouvait constituer une cause valable d'indemnité, ou si, à raison même du caractère spécial du chemin de fer, qui constitue un travail public au premier chef, il ne convenait pas de faire prédominer le principe posé dans la loi du 28 pluv. an VIII, et si on ne devait pas considérer l'interdiction d'exploiter comme un dommage résultant d'un travail public.

**1191**. — Le premier point de vue commença certainement par prédominer. C'est ainsi qu'il fut décidé, notamment, que lorsque des carrières en exploitation se trouvent dans la zône de dix toises à partir des bords d'un chemin de fer (même encore en construction) l'indemnité due au propriétaire de ces carrières à raison de l'obstacle apporté à leur exploitation par les travaux du chemin de fer ne doit représenter que la dépréciation causée au terrain considéré comme terrain de culture. — Cons. d'Et., 2 avr. 1857, de Poix, [D. 58.3.5]

**1192**. — ... Que le propriétaire d'une carrière riveraine d'un chemin de fer, qui suspend ses travaux d'exploitation sur une lettre par laquelle le conducteur attaché au contrôle du chemin de fer lui rappelle les dispositions spéciales des lois et règlements sur l'exploitation des carrières, et l'avertit que des procès-verbaux seraient dressés contre lui en cas de contravention à ces dispositions, — ne peut plus, à raison de cette suspension de travaux, prétendre droit à une indemnité; que ce propriétaire, en suspendant ses travaux, n'a fait lui-même que se conformer aux lois et règlements sur la grande voirie; qu'en conséquence, il ne saurait formuler de conclusions tendant à ce qu'il fût déclaré que le requérant pourrait continuer à exploiter ses carrières dans les mêmes conditions qu'avant l'établissement du chemin de fer, par le motif qu'il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture et qu'il n'appartient pas au Conseil d'Etat d'exonérer soit la propriété du requérant des servitudes dont elle a été grevée par la loi du 15 juill. 1845, soit le requérant lui-même de la responsabilité qui pourrait lui incomber, aux termes des art. 19 et 21 de la même loi, dans le cas où il continuerait, avec l'autorisation de l'administration, d'exploiter ses carrières dans la zône de 60 mètres du chemin de fer. — Cons. d'Et., 25 févr. 1864, Grangier, [Leb. chr., p. 207]

**1193**. — Mais on ne tarda pas à abandonner cette manière de voir, et c'est ainsi qu'il fut jugé successivement par de nombreux arrêts que l'interdiction d'exploiter une mine, faite par un préfet, dans l'intérêt d'un tunnel, constitue pour le propriétaire de la mine un titre à indemnité. — Cons. d'Et., 18 juin 1860, Cie houillère de la Ricamarie, [D. 60.3.52, Leb. chr., p. 485]

**1194**. — ... Que l'interdiction absolue d'exploiter une mine dans le voisinage d'un chemin de fer donne droit à indemnité. — Lyon, 28 juill. 1860, Chemin de fer de Lyon, [S. 61.2.197, P. 62.752]

**1195**. — ... Qu'un concessionnaire de mine dont la concession, antérieure à celle d'un chemin de fer qui vient traverser son périmètre, ne contient aucune clause qui prohibe, en vue de l'établissement de ce chemin, l'exploitation sur une partie de ce périmètre, est fondé à réclamer une indemnité, à raison de l'interdiction, qui lui est faite par décision ministérielle, d'opérer aucune extraction, à moins d'une certaine distance (dans l'espèce, 30 mètres) du plan vertical passant par l'axe du chemin de fer. — Cons. d'Et., 15 juin 1864, Cie des mines de Combes, [S. 65.2.117, P. adm. chr., D. 64.3.82, Leb. chr., p. 577]

**1196**. — ... Que s'il appartient à l'administration dans un intérêt de sûreté publique, aussi bien que dans l'intérêt de l'exploitation du chemin de fer, d'imposer à un concessionnaire de mines l'interdiction dont il s'agit, cette mesure, qui est la conséquence directe de l'établissement du chemin de fer, ne rentre pas dans le cas prévu par l'art. 50, L. 21 avr. 1810, qui prescrit au préfet de pourvoir à ce que la sûreté des habitations de la surface ne soit pas compromise par l'exploitation de la mine et qui est exclusif du droit du concessionnaire à une indemnité; et qu'en conséquence, une pareille interdiction cause au concessionnaire de mines un dommage direct et matériel. — Même arrêt.

**1197**. — ... Qu'une carrière étant en pleine exploitation au moment où vient à être construit un chemin de fer, une indemnité peut être due pour le préjudice qui résulterait de l'interdiction de l'exploiter. — Cons. d'Et., 24 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 179]

**1198**. — ... Que lorsqu'un préfet a interdit l'exploitation d'une carrière sur la demande d'une compagnie de chemin de fer et dans l'intérêt éventuel de la conservation de ses ouvrages, le propriétaire de cette carrière, qui, dans l'espèce, était en pleine exploitation avant l'établissement de la voie ferrée, a droit à une indemnité par application de l'art. 10, L. 15 juill. 1845. — Cons.

d'Ét., 16 févr. 1877, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [Leb. chr., p. 187]

**1199.** — ... Que l'interdiction par le préfet de poursuivre, dans la zône de protection d'un chemin de fer et des voies publiques déplacées par suite de sa construction, l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée dans la zône de garantie au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non exploitation. — Cons. d'Ét., 3 juin 1881, Cie du chemin de fer du Nord, [S. 83.3.8, P. adm. chr., D. 82.3.115, Leb. chr., p. 613]

**1199** *bis.* — ... Que l'interdiction d'exploiter une mine dans un certain rayon à raison de l'existence sur le sol correspondant d'une ligne de chemin de fer ne constitue pas une dépossession définitive équivalant à une expropriation ; que le préjudice causé est un véritable dommage en matière de travaux publics dont la connaissance appartient à la juridiction administrative. — Trib. conf., 7 avr. 1884, Société des houillères de Rive-de-Gier, [Leb. chr.]

**1200.** — ... Que l'interdiction faite aux riverains d'une carrière d'exploiter cette carrière dans un certain rayon de la voie donne droit à une indemnité, mais du moins si la carrière était en exploitation au moment de l'établissement de la voie. — Cons. d'Ét., 6 août 1887, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [D. 88.3.126, Leb. chr., p. 666]

**1201.** — Comme on le voit, d'après ces arrêts, il s'est opéré dans la jurisprudence du Conseil d'État une évolution lente qui peut se traduire ainsi : 1° Le concessionnaire de mines n'aura droit à indemnité qu'autant que l'interdiction d'exploiter atteindra une partie en exploitation au moment où cette prohibition interviendra, et que sa concession ne contiendra aucune clause lui refusant tout droit à indemnité pour le cas où cette hypothèse viendrait à se réaliser. 2° Il suffit que la carrière soit en exploitation sur un point quelconque au moment où cette interdiction intervient pour que ce droit à indemnité s'ouvre à son profit. 3° Il suffit, pour qu'il en soit ainsi, que la concession de la mine soit régulière et parfaite à cette époque et investisse le concessionnaire du droit même éventuel d'exploiter.

**1202.** — Par quelle série d'arguments est-on arrivé à une conclusion aussi éloignée du point de départ. Le Conseil d'État paraît s'être laissé surtout convaincre par des arguments d'équité. Il est clair, en effet, que la prétendue analogie invoquée par ces différents arrêts entre les cas prévus par l'art. 10, L. 5 juill. 1845, et le cas qui nous occupe n'existe pas. Mais on ne peut nier que l'interdiction d'exploiter une mine en pleine exploitation au moment où un chemin de fer vient traverser son périmètre ne soit aussi préjudiciable pour l'exploitant que, pour le propriétaire d'une maison, un alignement qui vient restreindre ses droits, ou, pour l'usinier, un règlement d'eau qui amoindrit sa force motrice.

**1203.** — Pour M. Picard, qui approuve pleinement la jurisprudence du Conseil d'État, il y a une autre raison qui la justifie, c'est le caractère exceptionnel des chemins de fer envisagé au point de vue de l'usage qu'ils tirent de la surface du sol. « Sans doute, dit-il à cet égard, la propriété d'une mine est toujours de date récente par rapport à la propriété de la surface; sans doute, les concessionnaires de mines sont tenus de n'apporter aucun trouble à la jouissance des fonds supérieurs, aucun obstacle aux constructions que voudraient élever les propriétaires de ces fonds; sans doute, ils doivent subir sans indemnité toutes les mesures que l'administration viendrait à leur prescrire en vertu de l'art. 50, L. 21 avr. 1810, pour sauvegarder les bâtiments ou autres ouvrages établis par des particuliers à la superficie. Mais c'est à la condition que ces ouvrages ne dépassent pas la limite des œuvres ordinaires de l'homme. Or, dans la plupart des cas, les grands travaux publics excèdent ces limites; leur établissement ne constitue pas un usage normal de la propriété; ils exigent une protection spéciale, sortant du cadre des mesures habituelles de protection que peut commander la libre jouissance des terrains supérieurs. En vendant ces terrains à l'État ou à la compagnie, les anciens possesseurs du sol n'ont pu leur transmettre que les droits dont ils étaient eux-mêmes détenteurs; ils n'ont pu l'investir au regard de la mine d'une souveraineté supérieure à celle dont ils étaient eux-mêmes fondés à se prévaloir (Picard, t. 2, p. 954). » C'était, du reste, là une partie des arguments déjà présentés par M. Robert, commissaire du gouvernement en 1864 dans l'affaire des mines de Combes.

**1204.** — Nous avons rapporté tous ces arguments, car on comprend qu'ils sont de nature à jouer un grand rôle non seulement dans la question de savoir s'il peut être dû une indemnité à raison de l'interdiction d'exploiter une mine, mais encore dans la détermination même du quantum de cette indemnité.

**1205.** — Nous avons déjà rencontré dans le système qui assimilait l'interdiction d'exploiter à une expropriation un arrêté qui décide que l'indemnité devait comprendre non seulement la réparation du dommage causé au concessionnaire, mais encore la privation de redevance pour le propriétaire de la surface.

**1206.** — Depuis que le système contraire a triomphé, des propriétaires tréfonciers ayant formé une demande d'indemnité contre une compagnie de chemins de fer à raison du dommage que leur causait l'interdiction d'exploiter dans une zône de cent mètres de chaque côté d'un terrain, des couches de houilles existant dans le tréfond, il a été décidé que, pour déterminer cette indemnité, il y avait lieu de prendre en considération la différence de la valeur vénale de la propriété au moment où l'interdiction avait été prononcée, et celle qu'elle avait encore depuis, et non pas seulement les redevances qui leur auraient été payées par les concessionnaires de la mine si l'exploitation n'avait pas été interdite dans le périmètre susénoncé. La question s'étant posée de savoir, d'autre part, si les requérants avaient conservé le tréfond de parcelles expropriées sur eux par l'État et si, en conséquence, ils avaient droit à indemnité à raison de l'interdiction d'exploiter les couches situées sous ces parcelles, il fut décidé que les demandeurs n'auraient droit à cette indemnité qu'autant qu'ils rapporteraient soit une reconnaissance de l'État, soit une décision judiciaire établissant que le jugement d'expropriation ne s'appliquait pas au tréfond. — Cons. d'Ét., 5 févr. 1875, Ogier et Larderet, [S. 76.2.309, P. adm. chr., Leb. chr., p. 112]

**1207.** — En tous cas, on conçoit que l'indemnité due au concessionnaire soit plus difficile à évaluer dans le cas où la partie dont il est privé n'est pas en exploitation que dans le cas contraire.

**1208.** — Est-il besoin de faire remarquer que, nonobstant le droit à indemnité qui est ou peut être reconnu à l'exploitant, celui-ci, s'il vient à contrevenir à l'arrêté d'interdiction, doit subir les conséquences de la contravention qu'il a commise. — Cons. préf. Seine, 26 déc. 1863, Préf. Seine, [Dauv., 1863, p. 18]

**1209.** — ... Et qu'il y a lieu de considérer comme constituant une contravention de grande voirie le fait d'exploiter une carrière le long d'un chemin de fer à une distance moindre que celle déterminée par le règlement en vigueur dans le département pour les exploitations voisines des routes. — Cons. d'Ét., 28 mai 1880, Masselin, [S. 81.3.78, P. adm. chr., D. 81.3.37]

**1210.** — Nous citerons, en terminant, deux arrêts rendus pour régler les rapports des concessionnaires des mines avec les propriétaires de la surface ou leurs ayants-cause, lorsque ces propriétaires se sont substitué une compagnie de chemin de fer. On sait que, d'une façon générale, l'exploitant doit une indemnité aux propriétaires de la surface pour tous les dommages causés par l'exploitation. La jurisprudence a jugé, avec raison, qu'il pouvait en être différemment lorsque le superficiaire avait changé lui-même la destination de sa propriété ou que les cahiers des charges des compagnies contenaient des clauses contraires à cette responsabilité.

**1211.** — Il a été jugé, à cet égard, que si les concessionnaires de mines sont responsables des dommages causés aux compagnies de chemins de fer qui sont substituées aux droits et obligations des propriétaires de la surface, il n'en est ainsi qu'autant que ces dommages sont antérieurs à la mise à exécution des cahiers des charges qui imposent à ces compagnies, à partir d'un certain délai, l'obligation de supporter les frais des travaux de consolidation dans l'intérieur des mines précédemment concédées, et de réparer tous les dommages résultant de leur traversée pour les concessionnaires desdites mines. — Lyon, 9 juin 1882, Société des houillères de Rive-de-Gier, [D. 84.2.72]

**1212.** — ... Qu'en tous cas, le propriétaire d'une mine n'est pas responsable des dommages causés à des travaux souterrains (un tunnel de chemin de fer) établis depuis la concession par le propriétaire de la surface ou ses ayants-droit dans le périmètre de cette mine, alors d'ailleurs que le concessionnaire de la mine a observé les prescriptions particulières qui lui étaient imposées par l'administration à raison du voisinage de ces travaux. — Lyon, 14 juill. 1846, Chemin de fer de Saint-Étienne, [S. 47.2.17, P. 47.1.30, D. 47.2.24]

**1213.** — Nous ne nous sommes placés pour étudier la question du dommage causé aux concessionnaires de mines par l'invétison qu'à un point de vue général. Il est bien clair que, suivant les circonstances, il faudra tenir compte des dispositions spéciales contenues dans les cahiers des charges sur tous ces points. — V. d'ailleurs, Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 670; Daffry de la Monnoye, *De l'expropriation*, t. 2, p. 701; Dupont, *Cours de législation des mines*, p. 384; Léchalas, *op. cit.*, t. 1, p. 491; Aguilon, t. 2, p. 58.

7° *Extraction de matériaux.*

**1214.** — Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, continue l'art. 2, L. 15 juill. 1845, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics. Sur le principe même de la servitude imposée à cet égard aux propriétés riveraines, on doit consulter les arrêts du Conseil des 7 sept. 1755 et 20 mars 1780; la loi des 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, sect. 6, art. 1; la loi du 16 sept. 1807, art. 55.

**1215.** — Il résulte de ces différentes dispositions qu'à l'exception des enclos, tous les terrains qui renferment des matériaux peuvent être occupés temporairement pour l'exécution des travaux d'utilité publique; que les terrains occupés pour y prendre les matériaux nécessaires aux routes et aux constructions publiques pourront être payés aux propriétaires comme s'ils eussent été pris pour les routes elles-mêmes, mais qu'il n'y a lieu de faire entrer dans l'estimation la valeur des matériaux à extraire que dans le cas où l'on s'emparerait d'une carrière alors en exploitation; qu'en pareil cas les matériaux doivent être évalués d'après leur prix courant, abstraction faite de l'existence et des besoins de la route pour laquelle ils sont pris ou des constructions auxquelles on les destine.

**1216.** — Sans traiter ici des conditions d'exercice de cette servitude (ce qui serait tout à fait en dehors de notre sujet), nous signalerons deux arrêts qui ont décidé : l'un, qu'on doit tenir compte, pour la fixation du prix des matériaux extraits d'une carrière, de l'influence qu'aurait exercée sur les prix courants l'exploitation et la mise en vente par les propriétaires, dans un laps de temps très-court, d'une quantité de matériaux égale à celle extraite par la compagnie de chemin de fer; que la privation de récolte sur des terrains voisins de la carrière non exploités par la compagnie mais occupés par elle donne lieu à indemnité; que s'il n'est pas dû d'indemnité à raison de l'arrachage de souches, piquets et clôtures qui est la conséquence nécessaire de l'exploitation, la compagnie doit cependant restituer les bois arrachés ou payer une indemnité représentative de leur valeur; que par une raison analogue, si la compagnie emploie à son profit, au lieu de les remettre aux propriétaires, des terres et galets dont l'enlèvement est la conséquence de l'exploitation, elle doit une indemnité spéciale en raison de ce fait; que, dans le cas où la carrière est encore occupée et où par suite les dommages résultant de sa détérioration ne peuvent être évalués, c'est avec raison que le conseil de préfecture surseoit à statuer; que les intérêts sont dus du jour de la demande seulement, et non à la fin de chaque campagne pour l'indemnité afférente à cette campagne. — Cons. d'Et., 4 mai 1877, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 435]

**1217.** — ... L'autre, que l'établissement d'une voie ferrée à travers un enclos ne lui fait pas perdre l'avantage d'être exempt de la servitude d'extraction des matériaux, lorsque toutes les parties restent en communication au moyen de passages affectés à l'usage exclusif du propriétaire. — Cons. d'Et., 8 août 1872, Ledoux, [S. 74.2.126, P. adm. chr., D. 73.3.11]

8° *Constructions.*

**1218.** — L'art. 5, L. 15 juill. 1845, porte, qu'à l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

**1219.** — Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à $1^{m},50$ à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

**1220.** — Il s'agit, dans les deux premiers paragraphes de cet article, d'une servitude *non ædificandi* des plus onéreuses aux propriétés riveraines des chemins de fer, et qui a été dans les deux Chambres l'objet des plus vifs débats. On s'est demandé d'abord si cette prohibition d'élever aucune construction, autre qu'un mur de clôture, dans une zône de deux mètres de la limite légale du chemin de fer, ne donnerait lieu à aucune indemnité, et on est généralement tombé d'accord pour admettre la négative, par cette considération que la servitude dont il s'agit n'emportait pas expropriation du terrain frappé de l'interdiction de bâtir, et qu'il convenait d'appliquer ici les principes relatifs aux servitudes de marchepied et de chemins de halage le long des fleuves et rivières navigables.

**1221.** — On s'est demandé ensuite si la servitude serait applicable, sans distinction, dans tous les lieux, c'est-à-dire dans la traversée des villes ou bourgs, aussi bien que dans les campagnes. L'affirmative résulte positivement de la discussion de l'art. 5 de la loi à la Chambre des députés, dans la séance du 31 janv. 1845, et notamment du rejet d'un amendement proposé par M. Pascalis, et qui consistait à introduire cette exception au principe général « hors l'enceinte des villes et villages ». M. Pascalis donnait pour motif de son amendement que les chemins de fer étant assimilés à des routes ou à des rues, on ne voyait pas pourquoi on déciderait qu'en dehors du tracé de la rue un périmètre devrait être réservé sans qu'on pût construire. Il ajoutait qu'une pareille servitude dans les villes et villages constituerait une véritable expropriation.

**1222.** — Cet amendement a été rejeté, par ces considérations, exposées par le rapporteur, qu'il n'était pas possible d'admettre des exceptions à une servitude que réclamait impérieusement la prudence et la nécessité dans tous les lieux, et surtout dans la traverse des villes où les constructions plus nombreuses et plus élevées rendraient plus fréquent et plus imminent le danger des écroulements ou du jet, qui pourraient tout à coup obstruer la voie de fer et y occasionner les accidents les plus graves; que, d'ailleurs, l'art. 9 de la loi donnait au gouvernement la faculté de tempérer la rigueur de la servitude, en réduisant l'étendue de la zône de prohibition dans tous les cas où cela serait possible sans danger.

**1223.** — Ce point entendu, on pouvait se demander également si, pour les constructions de toute nature qui pourraient être élevées sur la limite de la zône de deux mètres, ou même pour la construction d'un mur de clôture dans cette zône, le propriétaire riverain devrait demander l'alignement à l'administration comme pour les constructions sur le bord des grandes routes? On pensait généralement, au lendemain même de la confection de la loi, que l'affirmative résultait de son esprit général, et notamment de son art. 1 qui déclare, d'une manière générale, que les chemins de fer font partie de la *grande voirie* et, plus particulièrement, de l'art. 3 qui déclare applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements qui concernent l'*alignement*. Nous avons déjà répondu, par avance, à la question (V. *suprà*, n. 1093 et s.); nous n'avons pas à y revenir.

**1224.** — Nous nous contenterons de faire observer que si l'alignement doit être demandé pour les constructions élevées à deux mètres, à plus forte raison doit-il l'être pour le mur de clôture, qui pourra être construit en dedans de la zône de deux mètres, mais toujours, au moins à $1^{m},50$ des rails extérieurs de la voie de fer. — V. au surplus, sur tous ces points, Gand, *op. cit.*, n. 80, p. 138.

**1225.** — Il est donc bien entendu, qu'à l'exception des murs de clôture, aucune construction ne pourra être élevée à moins de deux mètres du chemin de fer, et nous allons voir, dans un instant, comment se calcule cette distance. Mais que faut-il entendre par le chemin de fer? S'agit-il seulement de l'endroit où est placée la voie ferrée et où peuvent circuler les trains? Ne s'agit-il pas même de toute dépendance de la voie pour peu qu'elle appartienne au domaine public? La jurisprudence paraît constante en ce sens qu'il ne s'agit que de la voie ferrée. C'est ainsi qu'il a été jugé que l'art. 5, L. 15 juill. 1845, qui interdit d'établir des constructions dans la distance de deux mètres du chemin de fer, n'est pas applicable aux constructions contiguës à un embarcadère lorsqu'elles sont placées à plus de deux mètres de la voie elle-même. — Cons. d'Et., 12 mai 1853, Sauvin, [S. 54.2.151, P. adm. chr., D. 54.3.36]

**1226.** — ... Que la disposition de l'art. 5, L. 15 juill. 1845, qui interdit d'établir aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (mesurée comme le veut cet article), s'applique non seulement à la voie ferrée proprement dite, mais encore à la partie d'une gare en déblai où aboutissent plusieurs voies, si elles s'entrecroisent et se raccordent, soit d'une manière fixe, soit au moyen de plaques tournantes, où elles arrivent le long des quais de débarquement et

où les besoins du service peuvent comporter des déplacements de rails. — Cons. d'Ét., 19 juin 1863, Decalond, S. 64.2.84, P. adm. chr., D. 64.3.101, Leb. chr., p. 506, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Robert]

**1227.** — ... Et qu'il en est ainsi, quand même, à raison de la distance existant entre le rail extérieur et l'arête supérieure du déblai, la construction établie sur le talus se trouverait par le fait à plus de trois mètres cinquante centimètres de ce rail. — Même arrêt.

**1228.** — ... Que les travaux exécutés par un propriétaire voisin d'une gare de chemin de fer, ne peuvent pas être considérés comme constituant une contravention à cet article alors que les bâtiments réparés et rehaussés par ce propriétaire sont bien à moins de deux mètres du mur de clôture de la gare, mais qu'ils se trouvent encore (malgré le développement donné dans l'espèce, depuis les travaux, aux dépendances de la gare et aux voies accessoires) à une distance de plus de quatre mètres des rails extérieurs des voies. — Cons. d'Ét., 3 août 1866, Novion, S. 67.2.271, P. adm. chr., D. 68.5.64, Leb. chr., p. 932]

**1230.** — En faveur de cette opinion, on peut faire remarquer que le but principal de la prohibition contenue dans notre article, a été certainement soit d'empêcher le jet de matières susceptibles de faire dérailler les trains, soit d'éviter les incendies que ne manqueraient pas d'allumer les étincelles échappées des locomotives, si on permettait de construire sur la limite même du domaine public livré à l'exploitation. On peut aussi observer que le deuxième alinéa de l'art. 5, en prescrivant de mesurer la distance de deux mètres à partir de $1^m,50$ du rail extérieur sur les points où il n'y a ni déblai, ni remblai, ni fossé est tout à fait conforme à cette opinion. — V. aussi Cons. d'Et., 22 mai 1885, Peyron, [Leb. chr.]

**1231.** — On peut conclure de là qu'il suffit que des rails soient posés en terre, et fixés de nature à constituer une voie susceptible de donner passage au matériel roulant, alors même qu'en fait il ne passe encore ni trains ni machines, pour qu'il soit interdit d'élever dans leur voisinage aucune construction en deçà de la distance de deux mètres.

**1232.** — Mais pourrait-on aller jusqu'à soutenir qu'il suffirait que le terrain fût acquis pour la construction de deux voies, bien que la voie ne fût pas encore posée, pour que la même prohibition se fît sentir? M. Picard n'hésite pas à adopter cette opinion (t. 2, p. 935). Nous ne dissimulons pas que pour notre part nous éprouvons plus de scrupules. Comment faire valoir, en effet, en pareille hypothèse, les raisons que nous avons déduites (V. *suprà*, n. 1230)? Ni la lettre, ni l'esprit de la loi ne semblent pouvoir être invoqués en pareil cas; cependant, nous concevons également qu'à raison des dangers que pourrait faire courir aux constructions élevées dans ces conditions l'établissement postérieur d'une seconde voie, on fasse prédominer sur le second alinéa, qui ne comprend après tout qu'un mode de calcul, le premier alinéa qui, posant le principe, parle d'une façon générale des chemins de fer. Or le chemin de fer comprend évidemment la place où figurera par la suite la seconde voie ferrée.

**1233.** — Il résulte certainement de ce que nous venons de dire que la servitude *non ædificandi* ne s'applique pas là où il y a des dépendances du chemin de fer, telles que gares, magasins, cour intérieure, etc. — V. Cons. préf. Seine-Inférieure, 11 déc. 1846, Troublain, [cité par de Recy, *op. cit.*, p. 525] — La même règle doit être étendue évidemment et pour la même raison aux avenues d'accès qui ne desservent que les gares, c'est-à-dire dont le but exclusif est de relier la gare à une voie publique.

**1234.** — Si, au contraire, l'avenue d'accès est livrée à la circulation générale et constitue en même temps la déviation d'une voie publique, nous pensons qu'il n'y a d'autres règlements à observer par rapport à elle, que ceux qui concernent les voies similaires.

**1235.** — Il semblerait qu'on dût, par *à fortiori*, raisonner de même à l'égard des terrains qui ne font pas partie du domaine public, et par suite ne feront pas retour à l'Etat, mais constituent la propriété propre et privée des concessionnaires. On ne conçoit pas, en effet, qu'une compagnie puisse de son plein gré et sans y être autorisée, frapper les propriétaires riverains d'une servitude qui n'aurait aucun caractère d'utilité publique. Cependant, il est clair que si, sur cette propriété privée, la compagnie établit des ateliers de réparations, forges, etc., et qu'on y accède, les dangers seront les mêmes pour les voisins. Malgré cette analogie de situation, nous pensons cependant qu'il n'y a pas lieu d'étendre la servitude au cas qui nous occupe. Si l'établissement projeté par la compagnie est un de ceux qu'on peut considérer comme dangereux, incommodes ou insalubres, il se trouvera nécessairement placé sous l'empire des règles qui gouvernent la matière. Dans le cas contraire, le préfet trouvera dans ses pouvoirs de police, l'autorité suffisante pour sauvegarder tout à la fois les intérêts de la compagnie et ceux des voisins.

**1236.** — Nous venons de voir ce qu'il est interdit d'élever, ce qu'il est permis, au contraire, d'édifier dans la limite de deux mètres. Il est permis d'édifier un mur, il est défendu d'élever des constructions. Mais que faut-il entendre par ce mot *constructions?* S'agit-il uniquement de construction à usage d'habitation? Nous ne le pensons pas; nous croyons que la prohibition est plus générale et quelle s'applique à tous magasins, hangars, écuries, réserves, en un mot à tout local recouvert d'une toiture et servant à un autre usage qu'une clôture. Les deux termes, en effet, servent à s'éclairer mutuellement; en cas de doute, on peut considérer comme construction tout ce qui n'est pas mur de clôture.

**1237.** — Il importe donc peu, à notre avis, que la construction soit ou non percée de jours ou de fenêtres, et nous ne saurions nous rallier, à cet égard, à l'opinion enseignée par M. Picard (t. 2, p. 936), lequel admet, en tirant argument d'un arrêt du Conseil d'Etat, « qu'un mur de clôture cesse d'avoir ce caractère et devient une véritable construction dès qu'il y est pratiqué des ouvertures ». Aussi bien, peut-on relever dans le même auteur une certaine incertitude au sujet du droit qu'il faudrait reconnaître ou refuser au voisin d'ouvrir des jours ou des accès sur la voie ou sur ses dépendances. — V. notamment, à cet égard, le passage précité, t. 2, p. 936, et comparez, p. 938, *in fine*.

**1238.** — Ce mur de clôture pourrait-il être remplacé par une haie? Pas davantage, du moins dans une distance de moins de six mètres de la limite du chemin de fer, et nous en avons expliqué la raison plus haut. — V. *suprà*, n. 1142.

**1239.** — Reste à déterminer la façon dont doit être calculée la distance à partir de laquelle s'impose la servitude *non ædificandi*. Nous avons posé le principe, nous devons indiquer les applications qui en ont été faites.

**1240.** — Il a été jugé que lorsqu'une voie ferrée est établie en déblai, c'est à partir de l'arête supérieure du talus que doit être calculée la distance de deux mètres dans laquelle aucune construction autre qu'un mur de clôture ne peut être élevée, et non pas à partir de la face extérieure du mur de clôture que la compagnie du chemin de fer a établi sur la limite même du terrain lui appartenant au delà du talus. — Cons. d'Et., 21 janv. 1881, Noël et Viguier, [D. 82.3.44, Leb. chr., p. 108]

**1241.** — ... Que lorsqu'une construction a été élevée sans autorisation à moins de deux mètres d'un fossé parallèle à une voie ferrée, si la voie ferrée est en remblai relativement au terrain du contrevenant et que le fossé, ayant une destination spéciale, ne puisse être considéré comme le fossé du chemin visé par l'art. 5, L. 15 juill. 1845, de sorte que les constructions se trouvent, en définitive, à quatre mètres de l'arête inférieure du talus du remblai, il ne peut y avoir aucune contravention résultant du fait de reconstruction. — Cons. préf. de Saône-et-Loire, 20 févr. 1885, Préfet de Saône-et-Loire, [Dauvert, 1885]

**1242.** — ... Que, bien que la crête d'un talus se soit trouvée recoupée pour l'élargissement de la voie antérieurement à la délimitation de l'alignement, la contravention n'en existe pas moins, sauf la faculté pour le contrevenant d'intenter à la compagnie une demande en indemnité. — Cons. de préf. de la Seine, 30 juin 1882, Préfet de la Seine, [Dauvert, 1882, p. 226] — Comp. Cons. d'Et., 20 févr. 1885, Canda, [Leb. chr.]

**1243.** — V. encore, sur le mode de calculer cette distance lorsque le chemin de fer étant en déblai, le terrain qui appartient aux propriétaires riverains et qui leur fait suite est également un talus : Cons. d'Et., 1er déc. 1859, Dyvernois, [Leb. chr., p. 687]

**1244.** — On s'est demandé si les particuliers pourraient, à l'aide de réserves introduites dans des conventions privées, faire échec aux principes contenus dans les dispositions que nous venons de rappeler. La négative nous paraît résulter certainement du caractère d'utilité publique attaché à ces dispositions.

**1245.** — Bien que la question ne paraisse pas avoir été expressément tranchée par la jurisprudence, on peut citer à cet

égard un arrêt d'où il résulte qu'au cas où le propriétaire, qui a cédé amiablement à une compagnie de chemins de fer avant la loi du 25 juill. 1845, dont l'art. 5 prohibe toute construction dans la distance de deux mètres d'un tel chemin, un terrain nécessaire pour l'établissement du chemin de fer, forme, depuis cette loi, contre la compagnie une demande d'indemnité à raison de l'obstacle apporté par le gouvernement à l'exercice de la faculté qu'il s'était réservée de faire des constructions sur le surplus de sa propriété à la limite du chemin et d'y établir des jours et des issues, les juges doivent rechercher quels sont les effets de ladite loi relativement aux conventions intervenues entre les parties et apprécier quelle est la nature de l'obstacle allégué; qu'ils ne peuvent se borner à réserver au demandeur la faculté dont il se dit privé en se fondant sur ce qu'il ne justifie pas d'obstacles résultant des lois et règlements à l'exercice de cette faculté. — Cass., 6 mai 1862, Richarme, [S. 62.1.890, P. 62.873]

**1246.** — Après avoir interdit à l'avenir toute construction dans la limite que nous avons indiquée, la loi de 1845 a décidé que les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer pourraient être entretenues dans l'état où elles se trouveraient à cette époque.

**1247.** — Ce paragraphe a donné naissance à de sérieuses difficultés et à de nombreux renvois devant les différentes commissions. On se demandait ce que comprenait le mot *entretenir*, s'il équivalait, dans certains cas, à des réparations et à des reconstructions. Bien qu'il y ait eu à cet égard d'assez sérieux dissentiments dans les deux Chambres, on peut dire que le sens de ce mot a été précisé par M. Persil qui s'est exprimé en ces termes dans son rapport à la Chambre des Pairs. « Il a été compris par ces seules explications que le mot *entretenu* exprimait ce qu'on appelle dans l'usage des réparations d'entretien, réparations que nous n'avons pas besoin de définir, réparations qui sont définies pour une certaine portion par notre droit civil, réparations qui sont encore définies par l'administration qui est chargée d'y veiller. Ainsi, nous voilà bien d'accord sur le mot. Le propriétaire de ces constructions ne pourra pas rebâtir d'une manière générale; il ne pourra pas rebâtir partiellement; si un mur tombe, il ne pourra pas le relever; il ne pourra pas (j'emploie exprès le mot en usage) faire des réparations réconfortatives, mais il pourra faire toutes les réparations d'entretien. Maintenant, quand il s'agira de savoir si ce qu'il veut faire est réparation d'entretien ou ne l'est pas, on aura à faire ce qui se fait tous les jours, c'est-à-dire que quand le propriétaire d'un immeuble frappé de servitude, pour cause d'intérêt public, veut faire toucher à son immeuble, il ne le peut pas, d'après les règlements, sans aller faire sa déclaration à l'autorité. L'autorité envoie ce qu'on appelle *le voyer* pour s'informer quelles sont les réparations qu'on veut faire. Ce sont des réparations d'entretien ou ce n'en sont pas. Si le voyer juge que ce sont des réparations d'entretien, il les laissera faire; s'il juge le contraire, on se pourvoira devant l'autorité, devant le conseil de préfecture, et ensuite, s'il y a lieu, devant le Conseil d'Etat. » — *Sic*, Jousselin, *op. cit.*, t. 2, p. 389; Dalloz, *Rép.*, v° *Voirie par chemin de fer*, n. 213.

**1248.** — Il est vrai que cette interprétation ne paraissait pas tout à fait conforme à l'esprit qui a dicté la loi du 17 juill. 1819 sur les servitudes militaires et à l'ordonnance de 1821 qui l'a appliquée, loi et ordonnance dont paraissait cependant s'être inspirée la loi de 1845, ainsi que le faisait remarquer M. Taillandier à la Chambre des députés.

**1249.** — Mais les deux Chambres se sont rencontrées implicitement sur ce terrain commun, que la jurisprudence seule serait apte à définir dans chaque cas donné ce qui constituera une réparation d'entretien ou ce qui constituera, au contraire, une grosse réparation, et c'est là en réalité la vraie solution de la question. — V. cep. Garbouleau, *op. cit.*, p. 284; Batbie, *op. cit.*, t. 6, p. 60; Duvergier, *Commentaire sur la loi de 1845;* Féraud-Giraud, *op. cit.*, p. 152. — V. aussi Aucoc, *op. cit.*, n. 1616.

**1250.** — Un règlement d'administration publique, continuait la même loi, déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies (art. 5, L. 15 juill. 1845).

**1251.** — Ce paragraphe n'était que la conséquence nécessaire du précédent : pour que les constructions riveraines du chemin de fer fussent définitivement frappées de la prohibition de reconstruction ou même de *réparation*, il paraissait justement nécessaire que leur état actuel fût constaté.

**1252.** — Ce règlement d'administration publique cependant, n'est, croyons-nous, jamais intervenu.

**1253.** — On a admis avec raison que jusqu'à ce qu'il soit rendu, les propriétaires conservent toute liberté pour user de leur propriété.

**1253** *bis.* — Lorsque l'administration poursuit un propriétaire pour avoir construit à moins de deux mètres du pied du talus d'un chemin de fer et que celui-ci soutient que sa construction, antérieure à l'élargissement récemment donné à la voie était, avant cet élargissement, à la distance réglementaire, c'est à l'administration poursuivante qu'incombe la preuve des faits d'où résulterait la contravention. — Cons. d'Et., 16 janv. 1885, Augé, [Leb. chr.]

9° *Excavations.*

**1254.** — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zône de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (L. 15 juill. 1845, art. 6).

**1255.** — De cette manière de mesurer la hauteur verticale du remblai, à partir du pied du talus, il s'ensuit que, dans les terrains en pente transversale, cette hauteur verticale du talus, et par conséquent la zône de prohibition, devront augmenter d'autant plus que le talus s'étendra plus loin en aval. C'est en effet le seul moyen, dans les terrains mouvants, d'empêcher que les excavations voisines du remblai n'en puissent occasionner l'éboulement.

**1256.** — Lorsque le chemin de fer n'aura qu'un remblai de moins de trois mètres, ou lorsqu'il sera au niveau du sol et qu'il n'existera pas de remblai, on peut se demander à quelle distance il sera défendu de creuser des excavations? Nous pensons que, dans ce cas, la présente loi n'offrant aucune disposition nouvelle, il faudra se référer aux règlements de la grande voirie relatifs à la conservation des chemins et routes, et, particulièrement en ce qui touche les fouilles et excavations, à l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721, à l'ordonnance du bureau des finances de Paris du 18 juin 1765, et surtout à l'art. 9 de l'ordonnance du même bureau du 17 juill. 1781. — V. *infrà*, v° *Routes*.

**1257.** — L'autorisation de pratiquer des excavations ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

10° *Couvertures en chaume. — Meules de paille ou de foin. — Dépôt de matières inflammables.*

**1258.** — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables (L. 15 juill. 1845, art. 7).

**1259.** — Nous n'avons pas besoin de définir chacun de ces mots dont le sens est tout à fait clair : nous nous contenterons de signaler un arrêt qui a considéré comme dépôt de matières inflammables un dépôt de fourrage établi à une distance de moins de huit mètres du rail extérieur de la voie dans un local ouvert du côté de la voie et protégé, dans une partie de sa hauteur, seulement par une simple barrière. — Cons. d'Et., 27 avr. 1870, Drevet et Cessieux, [Leb. chr., p. 503]

**1260.** — Cette prohibition qui s'applique incontestablement aux riverains, s'applique-t-elle également à la compagnie? *A priori*, il semblerait qu'on dût répondre par la négative. Cependant il a été jugé que l'interdiction d'établir à moins de vingt mètres de distance du bord extérieur de la clôture de la voie de fer aucun amas de matières inflammables fait obstacle à ce que la compagnie laisse les herbes du fossé former un dépôt de matières d'une combustion prompte et facile. — Bordeaux, 13 déc. 1854, Saige, D. 55.2.290

**1261.** — Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

**1262.** — En conséquence, des dépôts de gerbes, qui ont eu lieu seulement pour le temps de la moisson, sur une aire à dépiquer, ne constituent pas une contravention. — Cons. d'Et., 13 juin 1867, Ducros, [Leb. chr., p. 568]

**1263.** — On a pu décider, en partant du même principe, qu'elle ne s'appliquait pas non plus aux dépôts de matières inflammables qui n'ont pas un caractère permanent. Jugé, en ce sens, que l'art. 7 ne prohibe pas le fait d'un propriétaire qui a placé des meules de gerbe ou de paille à une distance de moins de vingt mètres de la ligne de chemin de fer, qui a pratiqué le battage de ses récoltes sur une aire située dans la zône prohibée par la loi, mais qui n'y a pas déposé d'*une manière permanente* ses gerbes, lesquelles ont été seulement transportées sur l'aire pendant le temps nécessaire au battage. — Cons. d'Ét., 18 juin 1860, Serre, [P. adm. chr., D. 60.3.65, Leb. chr., p. 512]

**1264.** — On est d'accord pour reconnaître que la prohibition établie par cet article n'a pas pu atteindre les couvertures en chaume déjà existantes avant la loi ou avant l'établissement du chemin de fer; qu'elle ne l'aurait pu qu'en produisant un effet rétroactif, et en portant atteinte à des droits acquis. Il est clair, d'ailleurs, que l'administration trouvera toujours dans l'art. 10 de la loi le moyen de faire supprimer les couvertures en chaume, comme toutes autres constructions qui présenteraient un danger imminent; seulement, aux termes du même article, elle ne peut ordonner cette suppression que moyennant une juste indemnité.

**1265.** — Mais si la prohibition inscrite dans la loi n'a pas pu avoir pour effet de faire disparaître les couvertures en chaume existant au moment où elle a été rendue, n'a-t-elle pas interdit au moins au propriétaire qui possédait de semblables toitures à cette époque, de les réparer ou reconstruire depuis? Il semble qu'il puisse y avoir lieu à cet égard de distinguer entre les réparations proprement dites et les reconstructions.

**1266.** — Jugé, en ce sens, que les propriétaires de maisons ou bâtiments couverts en chaume situés à moins de vingt mètres d'un chemin de fer, mais dont l'existence est antérieure à la loi du 15 juill. 1845, peuvent, même sans autorisation, exécuter de simples réparations d'entretien à cette toiture — Cons. d'Ét., 27 août 1854, de Maingoval et Desruènes, [S. 55.2.276, P. adm. chr., D. 55.3.39]

**1267.** — ... Que l'art. 7, L. 15 juill. 1845, qui prohibe, pour l'avenir, l'établissement de toitures en chaume à moins de vingt mètres de chemins de fer desservis par des machines à feu, a par cela même prohibé la reconstruction totale des toitures en chaume qui existaient antérieurement à l'exécution de ces chemins de fer; mais, qu'aucune disposition de loi n'interdit aux propriétaires de faire des réparations à ces couvertures, et ne les oblige, avant d'y procéder, à se pourvoir d'une autorisation administrative. — Cons. d'Ét., 16 mars 1859, Hup, [S. 59.1.696, P. adm. chr., D. 59.3.58, Leb. chr., p. 211]

**1268.** — ... Que l'art. 7, L. 15 juill. 1845, en prohibant d'une manière absolue l'établissement de nouvelles couvertures en chaume, a, par cela même, prohibé la reconstruction totale des couvertures en chaume qui existaient antérieurement à la construction des chemins. — Cons. d'Ét., 31 janv. 1866, Junca, [S. 66.2.372, P. adm. chr., D. 66.3.70, Leb. chr., p. 68]

**1269.** — ... Qu'en conséquence, un propriétaire qui a remplacé par une nouvelle toiture en chaume son ancienne toiture disparue, bien que le hangar qu'elle recouvre soit à une distance de moins de 20 mètres, doit être condamné à l'amende et à la démolition de cette toiture; mais que, quant au hangar qui n'a pas été détruit de fond en comble avant d'être rebâti par le propriétaire, et qui, d'ailleurs, se trouve à plus de deux mètres du chemin de fer, la démolition ne doit pas en être ordonnée. — Même arrêt.

**1270.** — On a appliqué les mêmes principes dans des conditions un peu différentes aux simples dépôts. C'est ainsi qu'il a été jugé que lorsqu'un dépôt de matériaux combustibles, établi antérieurement à la construction d'un chemin de fer, se trouve, par suite de cette construction, dans la zône de prohibition fixée par l'art. 7, L. 15 juill. 1845, le renouvellement fait incessamment depuis lors des matériaux qui le composent ne saurait être considéré comme l'établissement d'un dépôt nouveau, en contravention à la loi; et que la suppression du dépôt ne peut, dès lors, être ordonnée que moyennant indemnité. — Cons. d'Ét., 1er sept. 1860, Guiraud, [S. 61.2.425, D. 61.3.35] — Dans l'espèce, il s'agissait d'un dépôt de fagots faisant partie des approvisionnements d'une briqueterie : le propriétaire ne l'avait pas déplacé, et il prétendait avec raison que les dépôts antérieurs à la loi de 1845 ne peuvent être déplacés qu'après une préalable indemnité.

La même observation ne nous paraîtrait pas pouvoir s'appliquer toutefois à des dépôts qui, par leur nature, n'auraient aucun caractère de permanence, tels que des meules de pailles. En d'autres termes, nous ne pensons pas que le fait par un riverain d'avoir affecté un terrain (antérieurement à la création d'un chemin de fer) à recevoir des meules, pourrait l'autoriser par la suite à y établir indéfiniment les meules provenant de récoltes postérieures.

**1271.** — A partir de quel point devra être mesurée cette distance de vingt mètres? Il y a toute apparence que c'est à partir de la limite même du terrain occupé par le chemin; il n'y aurait aucun motif d'appliquer ici les distances établies à d'autres fins par les art. 5 et 6 de la loi. C'est aussi le sentiment de M. Gand, *op. cit.*, n. 98.

**1272.** — Jugé, cependant, que lorsque la loi prohibe d'établir, à une distance de moins de vingt mètres de la voie d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin et autres dépôts de matières inflammables, cette distance doit être mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur du fossé du chemin, soit des rails extérieurs de la voie ferrée. — Cons. d'Ét., 27 avr. 1870, Drevet et Cessieux, [Leb. chr., p. 503]

**1273.** — L'interdiction contenue dans la loi du 15 juill. 1845 d'effectuer des dépôts de matières inflammables à moins de vingt mètres de la voie ferrée, ne peut donner lieu à indemnité que dans le cas où l'administration, par application de l'art. 10 de la loi, ordonne la suppression de constructions, plantations ou dépôts existant lors de l'établissement du chemin de fer. — Cons. d'Ét., 3 janv. 1873, Cie de Paris-Lyon-Méditerranée, [Leb. chr., p. 22]

**1274.** — Lorsque des dépôts de matières inflammables (dans l'espèce, dépôts de bois de chauffage et de construction), existaient avant l'établissement d'un chemin de fer, leur existence ne saurait constituer une contravention à l'art. 7 de la loi. En est-il ainsi alors même que les dépôts existent sur une propriété partiellement expropriée pour l'établissement du chemin de fer, ou bien peut-on prétendre que, dans ce cas, il y a présomption légale, que, lors de l'expropriation, le jury a tenu compte, dans la fixation de l'indemnité, des dépréciations résultant des servitudes de toute nature que la loi de 1845 pouvait faire peser sur le restant de la propriété et que, par suite, l'existence des dépôts constitue une contravention? Il a été jugé à cet égard que l'administration a seulement le droit d'ordonner la suppression des dépôts, en vertu des pouvoirs qui lui sont accordés par l'art. 10 de la loi, et moyennant le règlement des indemnités qui pourraient être dues au propriétaire. — Cons. d'Ét., 31 mars 1865, Navet, [D. 66.3.3, Leb. chr., p. 393]

**1275.** — La compagnie est d'ailleurs responsable de l'incendie dont ont été atteints des bâtiments riverains de la voie par le feu échappé de ses locomotives, bien que ces bâtiments, contenant un dépôt de matériaux combustibles, soient situés à une distance moindre que celle prescrite par l'art. 7, L. 15 juill. 1845, s'ils existaient déjà avant la création de la voie ferrée. — Cass., 20 nov. 1866, Chemin de fer de la Méditerranée, [S. 67.1.77, P. 67.160, D. 66.2.225]

**1276.** — Spécialement, elle est responsable du feu communiqué à des granges contenant des récoltes et peut être tenue de garantir le fermier déclaré lui-même responsable de l'incendie envers son bailleur. — Même arrêt.

11° *Dépôts d'objets non inflammables.*

**1277.** — Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet. Cette autorisation sera toujours révocable. L'autorisation n'est pas nécessaire : 1° pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin; 2° pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres (L. 13 juill. 1845, art. 8).

**1278.** — Ces dispositions peuvent se passer de commentaire. Un dépôt de matière quelconque peut être menaçant pour la circulation s'il est susceptible de se projeter sur la voie. Il n'est pas dangereux dans le cas contraire : de là le principe posé par notre article et de là aussi l'exception.

**1279.** — Il a été jugé, à cet égard, que lorsque des cavaliers (masses de terres provenant de l'exploitation de carrières et entassées par les exploitants de ces carrières), n'ont pas été établis

à une distance moindre que celle fixée par l'art. 8 combiné avec l'art. 5, L. du 15 juill. 1845, lorsque d'ailleurs, les terres provenant de l'éboulement de ces cavaliers ne sont pas tombées dans la zône de cinq mètres déterminée par la combinaison de ces articles, et que les procès-verbaux dressés se bornent à constater que, par suite du mouvement des terres, une voie du chemin de fer s'est trouvée déformée horizontalement et soulevée de plusieurs centimètres, ces faits ne peuvent pas être considérés comme constituant la contravention prévue par l'art. 8, L. 15 juill. 1845. — Cons. d'Et., 14 mars 1863, Chemin de fer de Ceinture, [Leb. chr., p. 259]

**1280.** — ... Que si le concessionnaire du chemin de fer se croit fondé d'ailleurs à réclamer la réparation du dommage qu'il aurait éprouvé par suite de l'accumulation des dépôts dont les cavaliers ont été successivement formés, il conserve le droit de porter sa demande devant la juridiction compétente pour y être statué ce qu'il appartiendra. — Même arrêt.

**1281.** — L'autorisation d'effectuer des dépôts dans la zône prohibée doit être préalable : si elle n'était demandée que postérieurement au procès-verbal, le prévenu n'en devrait pas moins être condamné à l'amende et à la suppression de l'ouvrage indûment exécuté, et aux dépens. — Cons. préf. Seine, 20 févr. 1881, Préfet de la Seine, [Dauv., 1884, p. 208]

**1282.** — On voit d'après ce qui précède que, pour les dépôts comme pour les excavations, les préfets ont un droit d'autorisation analogue. Il semblerait résulter d'une comparaison attentive des art. 6 et 8 qui règlent ces deux points, que, tandis que l'autorisation préfectorale en cas d'excavation ne pourrait être accordée qu'après audition du concessionnaire cette même autorisation au contraire, en cas de dépôt de matériaux, serait absolument libre. Mais cette différence est plus apparente que réelle, et il paraît préférable d'exiger dans tous les cas l'avis de la compagnie. — Picard, t. 2, p. 953.

12° *Exceptions aux règles précédentes.*

**1283.** — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquête (L. 15 juill. 1845, art. 9).

**1284.** — Il résulte des explications données lors de la discussion de la loi, qu'un règlement d'administration publique n'est pas nécessaire pour diminuer la zône des servitudes, et qu'un simple décret suffit.

**1285.** — On paraît d'accord pour enseigner, malgré le silence du texte, que les intéressés, c'est-à-dire les concessionnaires, devront encore être ici entendus, avant que le décret soit rendu.

**1286.** — On admet également, d'une façon générale, que l'enquête dont il est parlé devra se faire dans la forme des enquêtes de *commodo et incommodo*.

**1287.** — Le gouvernement, ayant ainsi, sous les conditions déterminées par la loi, la faculté de diminuer, par simple décret, l'étendue des zônes de servitude, il s'ensuit nécessairement que, dans les cas où ces conditions lui paraîtront ne plus exister, il pourra révoquer l'ordonnance et rétablir la règle générale. Mais alors quel sera le sort des constructions qui auront été élevées sous l'empire du premier décret? Devront-elles disparaître immédiatement et sans indemnité? L'affirmative nous paraît indubitable, les propriétaires de ces constructions ont dû savoir que la faculté qui leur était accordée ne pouvait être que subordonnée aux éventualités de l'avenir, et qu'en conséquence ils ne pouvaient regarder cette faveur comme définitive et constituant pour eux un droit acquis. A cet égard, il en sera comme des tolérances ou permissions de bâtir dans les zônes de servitude des places fortes, tolérances ou permissions qui ne sont jamais accordées que sous la condition de démolir à première réquisition. — V. de Lalleau, *Traité des servitudes établies pour la défense des places de guerre*, p. 348, n. 380 et s. — Ajoutons, au surplus, qu'il est à croire que, pour prévenir toute surprise, toute difficulté, les décrets qui, pour certaines localités, autoriseront à construire dans une distance moindre de deux mètres de la voie de fer, mentionneront les conditions sous lesquelles cette faculté aura été accordée.

**1288.** — Sur les quelques très-rares applications qui ont été faites de cette disposition, on peut consulter notamment Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer, loc. cit.*, et Picard, t. 2, p. 956.

**1289.** — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zônes ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer. L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux tit. 4 et s., L. 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 sept. 1807 (L. 15 juill. 1845, art. 10).

**1290.** — Nous avons déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de nous occuper de cette disposition. Nous avons dû nous demander, notamment, si elle devait être interprétée restrictivement, ou si elle ne pouvait pas être étendue en dehors des cas pour lesquels elle a été faite expressément.

**1291.** — Du rapprochement opéré par notre article, entre les dispositions de la loi du 15 juill. 1845 et celles de la loi des 16-24 août 1790, on peut conclure tout d'abord que, bien que les chemins de fer soient placés d'une manière générale sous le régime de la grande voirie, ils n'en sont pas moins soumis dans certaines parties et sous certains rapports, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer (V. *suprà*, n. 1039), aux arrêtés que l'autorité municipale peut prendre dans les cas d'urgence déterminés par la loi des 16-24 août 1790, c'est-à-dire, lorsqu'il s'agit de la sûreté et de la commodité du passage, de la tranquillité publique, du maintien du bon ordre, etc. (tit. 10, art. 3).

**1292.** — Hors ces cas, l'art. 10 ci-dessus donne à l'administration le droit d'ordonner la suppression des constructions, plantations, etc., existantes dans les zônes de servitude déterminées par les articles précédents, c'est-à-dire, celles que leur existence antérieure à la loi ou à l'établissement du chemin de fer aurait fait tolérer jusque-là, d'après le § 3 de l'art. 5.

**1293.** — Le cas d'urgence dont il est ici question est désigné sous le nom d'arrêté de péril.

**1294.** — Pour les autres, qui ne paraissent assujettis à aucune règle fixe, mais qui semblent plutôt abandonnés à la discrétion de l'administration préfectorale, nous nous bornerons à faire remarquer que cette administration, en les réglementant, ne s'expose à aucun recours pour excès de pouvoir.

**1295.** — Ce n'est que moyennant une *juste indemnité* que peuvent avoir lieu les suppressions autorisées par cet article. Mais cette indemnité doit-elle être *préalable* comme dans les cas ordinaires d'expropriation pour cause d'utilité publique, ou, ce qui revient à peu près au même, dans quelle forme sera-t-il procédé au règlement de l'indemnité? — Ces deux questions fort graves ont occupé quatre longues séances de la Chambre des pairs des 3, 8, 9 et 10 avr. 1844 (*Mon.*, p. 738, 874, 887 et 893), et de cette discussion approfondie, il est résulté qu'une distinction était à faire entre les divers objets dont la suppression pourrait être ordonnée; que, pour les constructions seulement, la suppression serait regardée comme une sorte d'expropriation pour utilité publique, et que, dans ce cas, le règlement de l'indemnité aurait lieu dans la forme fixée par les tit. 4 et s., L. 3 mai 1841, ainsi que l'énonce le deuxième paragraphe du présent article, ce qui entraîne de soi, ainsi que l'a déclaré du reste le rapporteur (*Mon.*, p. 888, 2e col.), que l'indemnité, réglée par le jury, sera *préalable*, aux termes de l'art. 53 de cette dernière loi. — Quant aux autres objets indiqués dans le premier paragraphe de l'article ci-dessus, les plantations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, il a été entendu que leur suppression ne constituait pas une véritable expropriation; qu'elle n'entraînait qu'un simple *dommage*, temporaire ou permanent, et qu'à ce titre, l'indemnité en serait réglée conformément à la loi du 16 sept. 1807, ainsi que l'exprime le deuxième paragraphe de l'article ci-dessus, ce qui emporte cette conséquence que l'indemnité sera réglée par l'administration et ne sera pas préalable (V. *Mon.*, p. 893, 3e col.).

**1296.** — Mais par qui sera due et payée l'indemnité? Sera-ce par l'Etat ou par les compagnies concessionnaires? Il paraît résulter des travaux préparatoires que tout dépendra des circonstances du fait. L'article proposé par la commission de la Chambre des pairs contenait, en effet, à ce sujet un troisième paragraphe ainsi conçu : « Elle (l'indemnité) sera payée par l'Etat, si l'Etat a exécuté les travaux, et par les compagnies, si les travaux

ont été exécutés à leurs frais, moyennant une concession perpétuelle ». Cette double disposition a été combattue par plusieurs membres comme inutile ou dangereuse. « Ces deux paragraphes, a dit M. Girod de l'Ain, me paraissent inutiles, parce que, dès l'instant que vous avez réglé la juridiction, vous avez établi d'après quelle loi tel ou tel cas serait apprécié. Eh bien, le juge déterminera à la charge de qui doit être mise l'indemnité. Ces paragraphes sont dangereux, parce qu'ils ne peuvent pas comprendre les cas divers d'indemnité réclamée, soit par l'Etat contre les particuliers, soit par ceux-ci contre l'Etat; il est impossible de pourvoir à tous les cas; et l'on risquerait, par une énumération incomplète des cas dans l'article, de gêner l'appréciation juste qu'on pourrait faire des autres cas. Vous avez déterminé les juridictions; cela seul doit vous rassurer. Les juges ne reconnaîtront pas qu'il y a lieu à indemnité, sans dire à la charge de qui elle doit être mise. »

13° *Servitudes qui ne sont pas visées par la loi.*

**1297.** — Nous avons fait connaître les principales servitudes d'utilité publique que la loi de 1845 a déclaré applicables à la matière des chemins de fer. Il nous reste à indiquer maintenant celles des plus importantes qui ne semblent pas les concerner. Il y en a pour lesquelles il ne paraît y avoir place pour aucun doute : telle la servitude d'enclave et de passage (de Recy, *op. cit.*, p. 481) : telles encore les servitudes de drainage, d'irrigation, d'acqueduc, d'appui ou de barrage établies par les lois des 29 avr. 1845 et 11 juill. 1847 (de Recy, *op. cit.*, p. 482). Mais, pour d'autres, la question paraît plus délicate à trancher.

14° *Vues et jours.*

**1298.** — La loi ne s'est pas expliquée sur la possibilité ou l'impossibilité d'avoir des vues et des jours sur le chemin de fer, et plus généralement sur le point de savoir si les art. 675 et s., C. civ., devaient s'appliquer dans les rapports des propriétaires riverains avec la voie ferrée.

**1299.** — La question ne se pose, bien entendu, que pour les constructions élevées régulièrement en deçà de la limite légale, c'est-à-dire pour les murs de clôture ou les bâtiments préexistants au chemin de fer, parce que pour les autres constructions c'est l'immeuble même qui peut être appelé à disparaître, et que celles qui sont construites au delà de deux mètres échappent par cela même à toutes les prescriptions édictées par ces articles.

**1300.** — On sait qu'en règle générale on admet que ces articles ne s'appliquent pas aux propriétés riveraines des voies publiques. — Cass., 1er mars 1848, Durand, [S. 48.1.622, P. 48.2.304, D. 48.1.157]; — 27 août 1849, David, [S. 49.1.409, P. 49.2.166, D. 49.1.227]; — 1er juill 1861, Fornard, [S. 62.1.81, P. 62.119, D. 62.1.138]

**1301.** — Les chemins de fer constituant essentiellement une voie publique, nous pensons que la même solution devrait leur être appliquée.

**1302.** — Il a été jugé cependant qu'il est interdit d'établir des jours et issues dans les murs de clôture existant à deux mètres des chemins de fer. — Cons. d'Et., 16 avr. 1850, Délier, [S. 51.2.578, D. 51.3.35, Leb. chr., p. 275] — V. Cons. d'Et., 23 mars 1888, Bonnier, [Leb. chr., p. 323]

**1303.** — En tous cas, il est certain que le fait d'avoir des jours et des vues aux distances prohibées par ces articles ou en dehors des conditions qu'ils prescrivent ne saurait constituer une contravention de grande voirie.

**1304.** — Jugé, en ce sens, que les vues droites ouvertes dans une construction établie à plus de deux mètres de la limite d'un chemin de fer, ne constituent pas une contravention aux règlements de grande voirie. — Cons. d'Et., 13 déc. 1860, Ricard, [S. 61.2.363, P. adm. chr., D. 61.3.20, Leb. chr., p. 768]

**1305.** — ... Que le conseil de préfecture est incompétent pour connaître de l'inobservation de l'art. 676, C. civ., relativement à l'absence de verres dormants à des fenêtres établies du côté d'un chemin de fer. — Cons. préf. Seine, 20 févr. 1883, Préfet de la Seine, [Dauvert. 1884, p. 201]

**1306.** — ... Que le fait d'avoir établi dans un mur pignon d'un immeuble situé à la limite d'un chemin de fer, et du côté de ce chemin de fer, des châssis ouvrants et non garnis d'un treillis de fer, dont deux notamment sont situés à deux mètres trente de hauteur du sol, constitue non une contravention de grande voirie, mais une infraction aux art. 676 et 677, C. civ., de la compétence exclusive du tribunal ordinaire. — Cons. préf. Seine, 24 mars 1885, Préfet de la Seine, [Dauv., 1888, p. 197]

**1307.** — ... Que des jours et issues pratiqués dans un mur de clôture établi à plus de deux mètres du chemin de fer ne constituent pas une contravention de grande voirie, alors du moins qu'il n'est pas allégué que ce mur eût été, lors de sa construction, établi à deux mètres du chemin de fer; et, par suite, que c'est encore à tort que la suppression des jours et issues en question en serait ordonnée. — Même décision.

**1308.** — ... Mais que cette décision ne ferait point obstacle à ce que, si la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer exigeaient la suppression, soit dudit mur, soit desdits jours et issues, l'administration y fît procéder conformément à l'art. 10, L. 15 juill. 1845. — Même décision.

**1309.** — Ce qui est vrai dans les rapports des riverains avec la compagnie l'est-il également dans les rapports de celle-ci avec les riverains? « Les constructions de chemins de fer, dit à cet égard M. de Recy, peuvent être élevées à l'extrême limite de la propriété publique sans que les propriétaires voisins soient fondés à réclamer lorsque ces constructions nuisent aux ouvertures qu'ils ont eux-mêmes pratiquées dans leurs bâtiments. Les dispositions des art. 678 et 679, C. civ., ne peuvent être invoquées par les riverains du chemin de fer ». Mais le même auteur (et nous partageons ses réserves) ne va pas jusqu'à déclarer que la compagnie pourrait avoir sur les fonds voisins des vues directes ou obliques sans observer aucune distance; il hésite toutefois sur l'étendue des précautions qu'elle devrait être tenue d'observer. Plus rigoureux que lui, nous estimons qu'en pareil cas il y aurait lieu purement et simplement de revenir au droit commun.

**1309 *bis*.** — Une raison d'analogie nous conduit à décider que si les jours, issues, etc., au lieu de donner sur le domaine public donnaient sur des parcelles réservées en propre à la compagnie, les art. 675 et s., C. civ., recouvreraient leur pleine et entière application.

15° *Egouts des toits.*

**1310.** — Les conditions mêmes auxquelles se trouve subordonnée la construction des immeubles dans le voisinage des chemins de fer rend peu pratique la question de savoir si on peut acquérir sur une voie ferrée la servitude d'égout des toits. Comment concevoir, en effet, un droit d'égout à plus de deux mètres de distance du sol de la voie publique? Elle ne pourrait se poser que par rapport aux constructions préexistantes soit à la loi du 15 juill. 1845, soit à l'établissement du chemin de fer, ou pour les murs de clôture, mais on conçoit que par rapport à ces derniers ce droit soit pour ainsi dire inapplicable.

**1311.** — D'une façon générale, nous croyons qu'on peut dire, à raison même du caractère public de la voie, qu'on ne saurait y établir aucune servitude d'égoût. « Tandis que les riverains des routes, dit à cet égard M. de Recy, peuvent déverser leurs eaux sur la voie publique, à charge seulement de se conformer aux prescriptions de police prescrites par l'autorité, cette faculté est absolument interdite aux riverains des voies ferrées. Il importe, en effet, au plus haut point de prévenir des infiltrations et par suite des tassements dont les conséquences pourraient être désastreuses. L'art. 681, C. civ., est sans application à la matière des chemins de fer. La nature des voies ferrées y résiste absolument ». — De Recy, *op. cit.*, p. 524.

**1312.** — Nous devons même ajouter que, suivant les cas, l'écoulement des eaux pluviales et ménagères qui dégradent les talus d'un chemin de fer, pourrait constituer le propriétaire en contravention, et cela alors même que sa maison serait construite à plus de deux mètres de la limite du chemin. — Cons. d'Et., 13 déc. 1860, précité.

16° *Saillies, balcons, etc.*

**1313.** — Les règlements de voirie applicables aux saillies, balcons, etc., en tant qu'ils déterminent la hauteur à laquelle ils peuvent être placés par rapport à la voie publique, etc., ne sont évidemment pas applicables aux chemins de fer, puisque la construction par elle-même ne peut être qu'en retrait sur la voie publique. Ils ne pourraient y être étendus que pour les constructions préexistantes au chemin et placés à une distance moindre que la distance légale.

*17° Mitoyenneté.*

**1314.** — Une autre servitude qui nous paraît également inapplicable à la matière des chemins de fer est celle de la mitoyenneté. Nous savons qu'en pratique la question s'est quelquefois posée, notamment à l'occasion du chemin de fer de Ceinture, croyons-nous, et du chemin de fer de Lyon à Limoges, de savoir si une compagnie de chemin de fer pouvait exiger d'un voisin l'acquisition de la mitoyenneté d'un mur, ou si, inversement, le voisin ne pouvait pas exiger de l'administration qu'elle participât à la réfection d'un mur mitoyen ou qu'elle abandonnât la mitoyenneté. Mais nous croyons que le caractère public du chemin s'oppose à l'existence de semblables copropriétés. — Sec. Avis de la section des travaux publics au Conseil d'Etat, du 13 avril 1880; de Recy, *op. cit.*, p. 476.

**1315.** — Nous limitons par cela même notre prohibition aux seuls biens faisant partie du domaine public, c'est-à-dire à ceux qui sont appelés à faire retour à l'Etat. Pour les biens du domaine privé des compagnies, il est incontestable que la servitude devrait produire tous ses effets. — V. sur tous ces points, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 942; de Recy, *op. cit.*, p. 526, n. 708.

*18° Sanction.*

**1316.** — Les sanctions des dispositions qui précèdent étant les mêmes que celles qui sont édictées par la loi pour les contraventions commises par les tiers, nous nous bornerons à renvoyer à cet égard *infrà*, n. 1913 et s.

### § 2. *De la conservation des chemins de fer et des ouvrages d'art. — Obligations des tiers.*

*1° Dégradation des chemins de fer ou de leurs dépendances proprement dites.*

**1317.** — L'obligation pour les tiers de respecter les chemins de fer est réglée tout à la fois par la loi du 15 juill. 1845, art. 2 et s., et par l'ordonnance du 15 nov. 1846.

**1318.** — Il ne faut pas prendre au pied de la lettre la distinction que nous avons faite entre les tiers et les riverains; il n'est pas douteux en effet que ces derniers tombent eux-mêmes sous l'application des dispositions que nous allons commenter, lorsqu'ils agissent, non plus en leur qualité de propriétaires limitrophes, mais comme pourrait le faire toute autre personne.

**1319.** — Le principe général de l'obligation qui s'impose à chacun de respecter le domaine public est contenu dans l'art. 2, L. 15 juill. 1845, en ces termes : « Sont applicables aux chemins de fer, les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes.

**1320.** — On peut citer parmi les principales dispositions applicables à la police des grandes routes les lois et ordonnances suivantes : Arrêt du Conseil du 17 juin 1721, concernant la police, la conservation et la liberté des grands chemins. — Ordonnance du roi du 4 août 1731, qui impose des peines aux voleurs et recéleurs de pavés, et autres matériaux des routes, et à ceux qui dégradent et embarrassent les chemins publics. — Ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 29 mars 1754, concernant la police générale des routes et chemins. — Arrêt du Conseil du 16 déc. 1759. — Ordonnance du bureau des finances de Paris du 18 juin 1765, sur la police et la conservation des grands chemins dans l'étendue de la généralité. — Ordonnance des trésoriers de France du 15 juill. 1766, sur la manière de fonder les routes pour en assurer la largeur. — Ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 30 avr. 1772, qui renouvelle celle du 29 mars 1754, concernant la police des chemins. — Ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 2 août 1774, concernant la police des grands chemins et les bornes militaires. — Arrêt du Conseil du 6 févr. 1776, qui réduit à 42 pieds la largeur des routes principales et fixe celles des autres et des chemins. — Ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 17 juill. 1781, concernant la police des chemins dans l'étendue de cette généralité. — Loi du 29 flor. an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie. — Loi du 12 févr. 1810. — Code pénal, art. 438, 471, 475 et 479. — Décret du 11 déc. 1811, contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des grandes routes. — Loi du 12 mai 1825, concernant la propriété des arbres plantés sur le sol des routes royales et départementales et le curage et l'entretien des fossés qui bordent ces routes.

**1321.** — Il résulte spécialement de l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721, qui est l'un des plus fréquemment applicables en la matière, qu'il ne doit être effectué aucune fouille sur les routes, aucun dépôt de fumier, décombres ou autres immondices, et que les fossés n'en doivent être comblés par personne.

**1322.** — De son côté, l'arrêt du Conseil du 4 août 1731, qui édicte des dispositions d'un caractère aussi général, après avoir renouvelé l'interdiction faite de combler les fossés, interdit également d'abattre les berges, de commettre des anticipations, de faire des dépôts quelconques, d'enlever les pavés ou les matériaux destinés aux ouvrages publics ou mis en œuvre.

**1323.** — Enfin l'art. 1, L. 29 flor. an X, qui résume toutes les prohibitions antérieures, porte « que les contraventions en matière de grande voirie, telles que anticipations, dépôts de fumier et d'autres objets, et toutes espèces de détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien, seront punies..., etc. »

**1324.** — La jurisprudence a fait de nombreuses applications de ces différentes dispositions. Nous avons déjà eu l'occasion d'en signaler quelques-unes *suprà*, n. 919, 945 et s. Nous compléterons ces indications à l'aide de citations nouvelles de quelques décisions.

**1325.** — Rappelons d'abord que la disposition de l'art. 1, L. 15 juill. 1845, qui déclare que les chemins de fer font partie de la grande voirie, est applicable non seulement à la voie de fer proprement dite, mais encore aux stations, gares et autres emplacements en dépendant; qu'en conséquence, les contraventions commises sur ces emplacements doivent être poursuivies et réprimées comme contraventions de grande voirie. — Cons. d'Et., 22 juill. 1848, Tournois, [S. 48.2.762, P. adm. chr., D. 94.3.3, Leb. chr., p. 430] — Il n'en est autrement qu'à l'égard des biens qui, appartenant à la compagnie, ne servent pas à compléter le chemin de fer envisagé comme chemin public.

**1326.** — Ce sont des distinctions dont nous avons déjà fait connaître la portée *suprà*, n. 890 et s.

**1327.** — Conformément à ces distinctions, il a été décidé que le fait de dégrader le talus d'une avenue d'accès à une gare ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors qu'il s'agit moins d'une avenue d'accès que d'un chemin vicinal non incorporé à une avenue semblable. — Cons. d'Et., 3 févr. 1888, Laparra, [D. 89.5.67, Leb. chr., p. 128]

**1328.** — ... Qu'il n'y a pas lieu non plus de considérer comme constituant une contravention de grande voirie le bris d'une clôture placée le long et sur les côtés latéraux d'une avenue conduisant à une gare et dépendant du domaine public, mais n'ayant pas été classée comme voie publique, alors que cette clôture n'a pas été établie en vertu d'une autorisation régulière. — Cons. d'Et., 12 déc. 1884, Ministre des Travaux publics, [D. 86.3.121, Leb. chr., p. 908]; — 22 mai 1885, Peyron, [S. 87.3.9, P. adm. chr. et les observations de M. le Commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt, D. 86.3.121, Leb. chr., p. 560]; — Même date, Podevin et Momméga, [*Ibid*]; — 4 déc. 1885, Peyron, [Leb. chr., p. 937]

**1329.** — ... Ni le fait que des jours et accès ont été pris par un riverain sur cette avenue. — Cons. d'Et., 22 mai 1885, deux arrêts précités. — V. d'ailleurs *suprà*, n. 1301 et s.

**1330.** — ... Ni celui que des eaux pluviales s'écoulent sur l'avenue, si ces eaux n'y ont causé aucune détérioration. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 1312.

**1331.** — Mais il a été jugé, par contre, qu'il y a contravention de grande voirie dans le fait, par un particulier, de dégrader un cavalier et une haie dépendant d'un chemin de fer. — Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 583] — V. *suprà*, n. 897, 909.

**1332.** — ... Dans le fait, par un riverain d'une voie ferrée, de détruire un fossé servant à l'écoulement des eaux, et de s'approprier le terrain dans lequel était creusé ce fossé. — Cons. d'Et., 30 mai 1884, Bosse, [Leb. chr., p. 480] — V. *suprà*, n. 913.

**1333.** — ... Dans le fait, par un particulier, d'avoir, à l'aide de ponceaux en bois, établi un passage sur les fossés de limite d'un chemin de fer (Ord. 4 août 1730 et L. 15 juill. 1845). —

Cons. d'Et., 29 mars 1851, Chabanne et Drevet, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 220]

**1334.** — ... Dans le fait d'avoir construit un mur de clôture en saillie de 325 millimètres sur les dépendances du chemin de fer, et plus spécialement sur un terrain formant partie de la plateforme d'un réservoir destiné à l'alimentation des machines (Ord. 30 août 1772; Arr. Cons. 27 févr. 1765). — Cons. préf. Seine, X..., [Dauv., 1881, p. 281]

**1335.** — ... Dans le fait d'avoir posé des tuyaux sur le domaine de la voie. — Cons. préf. de la Seine, 29 août 1887, Préfet de la Seine, [Dauv., 1887, p. 281]

**1336.** — ... Ou d'avoir établi sans autorisation un drain sous le sol de l'avenue d'une gare. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Deltheil, [Leb. chr., p. 750] — V. *suprà*, n. 941.

**1336** *bis*. — ... Dans le fait d'avoir établi une cantine dans l'enceinte du chemin de fer, alors, du moins, que le propriétaire de cette cantine n'avait pas été autorisé par le préfet et qu'il avait été régulièrement mis en demeure de la supprimer. — V., par *a contrario*, Cons. d'Et., 7 févr. 1890, Carrière, [Leb. chr., p. 146] — V. *infrà*, n. 1967.

**1337.** — ... Dans le fait d'avoir brisé la lanterne et la rampe d'un passage à niveau. — Cons. préf. Seine, 9 mars 1887, [Dauv., 1887, p. 197]

**1338.** — ... Ou le vantail d'un même passage. — Cons. préf. Vosges, 7 juin 1876, Préf. Vosges, [Dauv., 77.363]

**1339.** — ... Dans le fait d'avoir brisé, en conduisant une voiture attelée, la clôture d'un chemin de fer (L. 29 flor. an III et L. 15 juill. 1845). — Cons. préf. Seine, 9 juin 1882, Préf. Seine, [Dauv., 1882, p. 202]

**1340.** — Ces dernières conclusions, cependant, n'ont pas été admises par le Conseil d'Etat qui a refusé de voir, dans les faits sus-énoncés, des contraventions prévues et punies par la loi du 15 juill. 1845, non plus que par l'art. 479, C. pén. (qui a remplacé, à cet égard, l'art. 40, L. 28 sept.-6 oct. 1791), et décidé que ces dégradations ne tombant que sous l'application de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, il n'y avait pas lieu de faire l'application de ses dispositions à la cause, par ce motif, que la loi du 15 juill. 1845 n'avait pu rendre applicable à la matière des chemins de fer que les lois sur la grande voirie qui avaient été édictées à l'époque de sa promulgation et non celles qui n'avaient pas encore été rendues à ce moment.

**1341.** — Ainsi jugé, spécialement, que l'art. 9, L. 30 mai 1851 sur la police du roulage, qui réprime et punit les dommages causés aux routes par les voitures, est inapplicable à un charretier dont la voiture a dégradé la barrière d'un passage à niveau. — Cons. d'Et., 10 févr. 1888, Côme, [S. 90 3.7, P. adm. chr., D. 89.3.44, Leb. chr., p. 149]; — 9 mars 1888, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 254] — *Contrà*, Palaa, *Dict. législ. et réglem. des chemins de fer*, v° *Roulage*, p. 946, n. 30.

**1341** *bis*. — La même question s'est posée à l'occasion d'un tramway à vapeur dont la voie croisait celle d'un chemin de fer et qui avait endommagé la barrière d'un passage à niveau en pénétrant sur la ligne au moment où elle se fermait : mais elle n'a pas été résolue, le pourvoi dans l'espèce ayant été déclaré non-recevable pour vice de forme. — Cons. d'Et., 16 janv. 1891, Jeltsch, [Leb. chr., p. 15]

**1342.** — La loi de 1851 n'est elle-même applicable que dans le cas où le dommage est causé par une voiture. Par suite, s'il venait à être commis différemment, on ne pourrait plus avoir recours qu'à l'art. 1, L. 29 flor. an X, lequel ne permettrait de condamner les contrevenants qu'à la réparation du préjudice et aux frais, à l'exclusion de toute autre disposition répressive. — Cons. d'Et., 4 déc. 1891, Schack, [Leb. chr., p. 740]

**1343.** — Si les dégradations commises aux mécanismes des passages à niveau constituent des contraventions, encore faut-il, d'ailleurs, qu'elles soient bien vérifiées et qu'elles ne proviennent pas du mauvais fonctionnement de ce mécanisme (V. Arr. Cons., 16 déc. 1759; LL. 15 juill. 1845, art. 2; 23 mars 1842). — Cons. d'Et., 6 juill. 1888, Ministre des Travaux publics, [D. 89.5.67, Leb. chr., p. 643]

*2° Introduction ou pacage de bestiaux.*

**1344.** — Nous réunissons ici tout ce qui concerne les contraventions, atteintes ou menaces d'atteintes à la voie ferrée commises par les bestiaux. Ces faits sont punis et réprimés soit par l'art. 2, L. 15 juill. 1845, soit par l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, soit enfin par l'arrêt du Conseil du 16 déc. 1759.

**1345.** — L'art. 2, L. 15 juill. 1845, se borne à interdire, d'une [illegible] le pacage des bestiaux.

**1346.** — L'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, de son côté, porte : « Il est interdit à toute personne étrangère au service du chemin de fer, d'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce. »

**1347.** — Enfin, l'arrêt du Conseil du 16 déc. 1759 est ainsi conçu : « Est défendu à tous pâtres et autres gardes et conducteurs de bestiaux de les conduire au pâturage ou de les laisser répandre sur les bords des grands chemins plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines ou d'autres, à peine de confiscation des bestiaux et 100 livres d'amende, de laquelle amende les maîtres, pères, chefs de famille et propriétaires de bestiaux, seront et demeureront civilement responsables. »

**1348.** — Il résulte très-nettement de ces dispositions : 1° que tout pacage de bestiaux est puni en tant que pacage, sauf à s'entendre sur la définition qu'il convient de donner de ce mot (L. 15 juill. 1845, art. 2).

**1349.** — 2° Que toute introduction *volontaire* d'animaux sur la voie ferrée, ou plus exactement sur les chemins de fer et ses dépendances est également réprimée (Ord. 15 nov. 1846).

**1350.** — 3° Que tout vagabondage de bestiaux *sur les bords* du chemin de fer constitue une contravention (Arr. du Cons. de 1759).

**1351.** — Mais la simple introduction d'un animal sur la voie ferrée elle-même, lorsqu'elle n'est pas volontaire doit-elle être considérée comme visée par ces dispositions?

**1352.** — ... Alors du moins que l'animal n'a causé aucun dommage au chemin de fer ou à ses dépendances (L. 15 juill. 1845, art. 2, § 1).

**1353.** — La jurisprudence a longtemps hésité avant d'admettre l'affirmative sur ce point. Puis, par un esprit de généralisation peut-être un peu excessif, elle a considéré comme fait contraventionnel non seulement l'introduction même involontaire et non dommageable d'animaux sur les parties de voies ferrées encloses par des plantations, telles que grands arbres, haies d'épines (c'est-à-dire le seul fait textuellement prévu par l'arrêt du Conseil de 1759) mais même sur celles de ces parties qui n'ont pour clôture qu'une haie sèche, un treillage, etc.

**1354.** — Toutefois, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 975), « comme les compagnies sont tenues, sauf exception, de clore les chemins de fer d'intérêt général, de placer des barrières aux passages à niveau, d'établir leurs clôtures suivant le type déterminé par l'administration, de les maintenir en bon état d'entretien, et de manœuvrer leur barrière conformément aux règlements, le Conseil d'Etat a toujours eu soin d'examiner si les faits d'introduction ne coïncidaient pas avec un défaut de conformation entre les clôtures et le type approuvé, avec un vice dans leur entretien, et notamment avec une solution de continuité ou avec l'ouverture de barrières d'un passage à niveau à une heure à laquelle elles auraient dû être fermées; et lorsqu'il s'est trouvé en présence d'irrégularités de cette nature, il a jugé que la contravention commise par la compagnie excusait ou effaçait la contravention commise par les inculpés et il a renvoyé ces derniers des fins des procès-verbaux dressés contre eux. »

**1355.** — Ce passage résume de la façon la plus nette et la plus complète la jurisprudence du Conseil d'Etat, au moins depuis 1867. Si nous ajoutons que là où le chemin de fer peut être légalement dépourvu de clôtures, le Conseil d'Etat ne considère pas cette dispense comme de nature à autoriser les propriétaires de bestiaux à se départir de leur surveillance ou à diminuer leur responsabilité, nous aurons fait connaître clairement son esprit.

**1356.** — Il ne nous reste désormais, pour préciser la question, qu'à énoncer successivement les décisions intervenues sur ces différents points.

**1357.** — Nous commencerons par signaler les premières hésitations de la jurisprudence sur le caractère répressible ou non qu'il convenait de reconnaître à la simple introduction non dommageable de bestiaux ou d'animaux sur la voie ferrée.

**1358.** — Il a été jugé successivement à cet égard que l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, ne punit l'introduction de bestiaux ou autres animaux dans l'enceinte d'un chemin de fer, par des personnes étrangères au service, qu'autant que ce fait procède de

la volonté de l'homme, qu'il n'y a pas contravention punissable, si les bestiaux ne sont entrés dans le chemin qu'en l'absence et sans la participation de leur gardien ou propriétaire. — Cass., 19 mai 1854, Debrade, [S. 54.1.505, P. 54.2.527, D. 54.1.215]

**1359.** — ... Que l'introduction de chevaux ou bestiaux dans l'enceinte d'un chemin de fer n'est punissable, en vertu de l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, que lorsque cette introduction a été volontaire de la part du prévenu; que le simple abandon de ces animaux ne donne lieu qu'à la mise de ces animaux en fourrière, aux termes de l'art. 68 de la même ordonnance — Cass., 3 avr. 1858, Derbré, [S. 58.1.559, P. 58.1204, D. 58.5.59] — V. *infrà*, n. 1995.

**1360.** — ... Qu'aucune disposition législative ne permet de prononcer une amende contre un particulier, à raison de ce qu'une vache lui appartenant se serait introduite dans l'enceinte d'un chemin de fer, que ce particulier peut seulement de ce chef être condamné à la réparation des dégradations que cette vache a causées, et que, dès lors, qu'il n'y a aucune dégradation, il ne peut y avoir lieu de prononcer aucune amende. — Cons. d'Et., 18 août 1862, Dubourdonné, [P. adm. chr., D. 63.3.75, Leb. chr., p. 709]

**1361.** — ... Qu'alors qu'il n'est établi, ni par un procès-verbal de contravention, ni par l'instruction faite à la suite de ce procès-verbal, que les vaches d'un particulier poursuivi eussent, pour s'introduire sur le chemin de fer, brisé la clôture ou qu'elles eussent causé, soit à la voie ferrée, soit à ses dépendances, aucune dégradation, le particulier doit être renvoyé des fins du procès-verbal. — Cons. d'Et., 14 janv. 1863, Damiens, [Leb. chr., p. 36]

**1362.** — Cependant, il avait déjà été jugé préalablement que la défense d'introduire des bestiaux sur les voies de fer par toutes personnes autres que les agents de compagnies, ne s'applique pas seulement au fait d'amener des bestiaux sur une voie ferrée, mais encore au fait de les y laisser pénétrer par négligence, et impose par suite aux riverains l'obligation de pourvoir à ce que leur bétail ne puisse pénétrer sur ces voies. — Il n'importe, faisait observer l'arrêt, qu'il y ait insuffisance de la clôture de la voie, cette clôture servant simplement de délimitation. — Bourges, 24 sept. 1853, Suif, [P. 55.1.335, D. 54.2.202]

**1363.** — C'est en 1863 qu'apparaît pour la première fois la préoccupation de savoir si le mauvais état des clôtures ne peut pas être considéré comme une circonstance de nature à faire disparaître la responsabilité des propriétaires ou gardiens d'animaux, et ce n'est qu'après avoir pris parti sur cette question qu'on arrive indirectement, par cette voie détournée, à frapper d'une façon générale et par des arrêts de principe toute introduction, même involontaire, d'animaux sur le domaine du chemin de fer dans le cas où les clôtures sont en bon état et conformes au type admis par l'administration.

**1364.** — On commence par examiner à cet égard les pouvoirs du conseil de préfecture. Tout se ramène d'abord à une question de procédure : sur une poursuite en contravention de grande voirie dirigée contre des propriétaires de bestiaux qui se sont introduits dans une ligne de chemin de fer, le conseil de préfecture en première instance et le Conseil d'Etat en appel, peuvent-ils résoudre, sans avoir préalablement *fait constater l'état des lieux par une expertise contradictoire*, la question de savoir si, en fait, les bestiaux n'ont pas, *attendu l'état de vétusté de la barrière* de la ligne de fer, franchi cette barrière sans la briser? Le Conseil d'Etat se prononce pour l'affirmative. — Cons. d'Et., 26 mai 1863, Hervieu, [Leb. chr., p. 891]

**1365.** — Il admet que le conseil de préfecture peut, suivant les cas, statuer avec ou sans le concours d'expert, et tout en réservant à l'administration le droit de déterminer le mode de clôture des chemins de fer, il autorise ce conseil à rechercher si c'est par suite du mauvais état des clôtures que les bestiaux ont pu pénétrer sur la voie. — Cons. d'Et., 24 déc. 1863, Lebarbier; — Même date, Boyer, [D. 64.5.39, Leb. chr., p. 891]

**1366.** — Puis, ce premier point admis, il pose le principe général que lorsque la clôture sera continue et conforme au type adopté, il y aura contravention par cela seul que les animaux se seront introduits sur la voie ferrée. Jugé ainsi que le fait par un particulier d'avoir laissé des bestiaux lui appartenant s'introduire sur la voie d'un chemin de fer constitue une contravention de voirie punissable d'amende, alors, du reste, que la clôture franchie par ces animaux, consistant en une haie vive, était en bon état d'entretien. — Cons. d'Et., 14 août 1867, Rozée-Belle-Isle, [S. 68.2.240, P. adm. chr., D. 68.3.41, Leb. chr., p. 784]

**1367.** — ... Que le fait d'avoir laissé des bœufs s'introduire sur une voie ferrée, alors que la clôture séparant la voie du pré dans lequel les bœufs ont été laissés en pâture, est entretenue conformément aux prescriptions de l'art. 4, L. 15 juill. 1845, et du cahier des charges de la compagnie concessionnaire, constitue une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Cons. d'Et., 15 janv. 1868, Debrade, [D. 68.3.100, Leb. chr., p. 32]

**1368.** — Mais il n'est question jusqu'alors que de contraventions commises sur une partie de la voie enclose de haies vives : haie vive renforcée par une triple rangée de lisses. — Cons. d'Et., 14 août 1867, précité; — haie vive de brins de marsaule garnis d'échalas plantés en terre et réunis par une lisse. — Cons. d'Et., 15 janv. 1868, précité.

**1369.** — On ne tarde pas à généraliser et à étendre la contravention au fait d'introduction d'animaux sur la voie, quelle que soit la clôture. Jugé, en ce sens, que le fait, par un particulier, d'avoir laissé un animal lui appartenant s'introduire sur la voie d'un chemin de fer, constitue une contravention de voirie punissable d'amende, alors, du reste, qu'il n'est pas établi que la clôture franchie par cet animal n'était point conforme au mode admis par l'administration supérieure et ne se trouvait point en bon état d'entretien. — Cons. d'Et., 18 août 1869, Griffon, [S. 70.2.302, P. adm. chr., Leb. chr., p. 831, et la note]

**1370.** — ... Pour peu qu'elle soit définitive (V., à cet égard, et par *à contrario*, Cons. préf. Seine-Inférieure, 11 mars 1876, Préfet de Seine-Inférieure, [Dauv., 1876, p. 272]; haie sèche provisoire en pieux et fils de fer sur laquelle étaient fixées des lattes en chêne supportant les attaches d'une haie fruitière et destinées à protéger temporairement les jeunes plants).

**1371.** — ... Qu'il s'agisse, d'ailleurs, d'une clôture de la voie proprement dite ou d'une palissade établie pour servir de jonction entre la barrière d'un passage à niveau et la haie voisine. — Trib. des confl., 22 avr. 1882, Boulary, [S. 84.3.25, P. adm. chr., et la note, Leb. chr., p. 382 et la note]; — Même date, Martin et Merlin, [*Ibid.*] — V. *suprà*, n. 911.

**1372.** — Toutefois, il convient ici de signaler un temps d'arrêt dans la progression constante de la jurisprudence du Conseil d'Etat dans la voie de la généralisation. On fait la remarque que le préambule de l'arrêt du Conseil du 16 déc. 1759 vise principalement la destruction des plantations à la traversée des forêts, et que le paragraphe final semble même en restreindre la portée aux parties de route situées *dans les bois*. Un scrupule s'élève.

**1373.** — Le fait d'avoir laissé des bestiaux pénétrer sur une voie ferrée, lorsqu'il n'a pas eu lieu dans la traverse d'un bois, rentre-t-il dans l'application de l'arrêt du Conseil du 16 déc. 1759, qui a été rendu applicable aux chemins de fer par l'art. 2, L. 15 juill. 1845? On se pose la question et on la résout par l'affirmative. L'arrêt du 16 déc. 1759, dit-on, n'a pas seulement pour objet d'interdire le passage sur les chemins qui traversent des bois, mais sur les bords des grands chemins plantés, soit d'arbres, soit de haies d'épines ou autres. — Cons. d'Et., 30 mai 1873, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 499]

**1374.** — On décide ainsi que le fait, par un particulier, d'avoir laissé des bestiaux lui appartenant se répandre sur un chemin de fer, même lorsqu'il n'a pas eu lieu dans la traverse d'un bois, constitue une contravention de grande voirie, encore qu'il n'en soit résulté aucun dommage pour la voie ferrée. — Cons. d'Et., 21 nov. 1873, Bernard, [S. 75.2.276, P. adm. chr., D. 74.5.72, Leb. chr., p. 853]

**1375.** — Et cette nouvelle difficulté écartée, on confirme de nouveau par une longue série d'arrêts la jurisprudence aux termes de laquelle il y a contravention dans toute introduction d'animaux ou de bestiaux sur la voie ferrée et ses dépendances, alors que la clôture continue est conforme au type adopté et qu'elle n'a pas cessé d'être entretenue. — Cons. d'Et., 30 avr. 1875, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 408]; — 15 déc. 1876, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 94]; — 13 févr. 1880, Mangematin, [S. 81.3.55, P. adm. chr., D. 80.3.86, Leb. chr., p. 185]; — 3 déc. 1886, Beucherie, [S. 88.3.43, P. adm. chr., et la note, D. 88.3.25, Leb. chr., p. 865]; — 6 août 1887, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 669]; — 3 août 1888, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 718]

**1376.** — ... Encore que la barrière ne semble pas très-solide. — Cons. d'Et., 4 mars 1881, Filoque, [S. 82.3.51, P. adm. chr.,

D. 82.3.84, Leb. chr., p. 267]; — 5 déc. 1884, Villedieu [D. 86.3.55, Leb. chr., p. 884]; — 1er mai 1885, Castan, [Leb. chr., p. 85.483] — Trib. des confl., 22 avr. 1882, précité.

**1377.** — ... Ou qu'elle porte des traces de brèche si cette brèche a été réparée et que la continuité ait été ainsi assurée. — Cons. d'Et., 11 mars 1881, Lallemant, [D. 82.3.84, Leb. chr., p. 29]

**1378.** — ... Ou qu'elle ne soit pas tout à fait conforme au modèle que la compagnie s'était engagée à établir par une convention passée avec un propriétaire dont le contrevenant est le fermier, pour peu qu'elle le soit avec le type admis par l'administration supérieure. — Cons. d'Et., 29 juill. 1881, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 766]; — 19 déc. 1890, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 984]

**1379.** — ... Ou que l'introduction ait eu lieu par le portillon d'un passage à niveau, si on établit que ce portillon était fermé. — Cons. d'Et., 20 janv. 1888, Marie, [Leb. chr., p. 77]

**1380.** — ... Ou que, par suite de l'exhaussement d'un chemin latéral par le fait d'une commune, il y ait une différence de niveau sensible entre ce chemin et la voie ferrée. — Cons. d'Et., 21 mars 1890, Lebaudy, [D. 91.3.100, Leb. chr., p. 327]

**1381.** — ... Alors on décide, au contraire, que toute contravention doit être écartée, dès lors qu'il n'y a pas de clôture ou qu'elle n'est pas conforme au type adopté. — Cons. préf. Meuse, 23 janv. 1877, Préfet de la Meuse, [Dauv., 1877, p. 274] — Cons. préf. Manche, 29 mars 1885, [Dauv., 1886, p. 245]

**1382.** — ... Ou qu'elle présente des solutions de continuité. — Mêmes arrêts.

**1383.** — ... Ou des brèches. — Cons. préf. Seine, 20 févr. 1876, [Dauv., 1876, p. 166]; — 7 avr. 1876, Lainé et Vespier, [D. 76.3.83, Leb. chr., 76.386]; — 17 nov. 1876, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 827] — Cons. d'Et., 30 avr. 1875, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 408]; — 14 mai 1875, Ministre de l'Intérieur, [Leb. chr., p. 489]

**1384.** — ... Ou que l'administration a à se reprocher d'avoir laissé ouvertes des portes, comme des portes de passages à niveau qui auraient dû être fermées. — Cons. d'Et., 28 nov. 1879, Farcat, [D. 81.3.27, Leb. chr., p. 762]; — 5 août 1881, Geoffroy, [S. 83.3.21, P. adm. chr., D. 82.5.85, Leb. chr., p. 791]; — 7 août 1883, Breton, [S. 85.3.51, P. adm. chr., D. 85.3.52] — Cons. préf. Seine-et-Marne, 29 mars 1876, Préfet de Seine-et-Marne, [Leb. chr., p. 105]

**1385.** — On va plus loin et on décide qu'il suffit que la barrière existe dans les conditions qui viennent d'être indiquées pour que la contravention résultant de l'introduction de bestiaux sur la voie ferrée se rencontre, et que le conseil de préfecture soit compétent, et qu'il n'y a pas à s'attacher à cette circonstance que les portes étaient ouvertes au moment du fait incriminé, alors, du moins, que l'ouverture en était faite régulièrement et conformément aux instructions administratives. — Cons. d'Et., 16 août 1880, Emonot, [S. 81.3.69, P. adm. chr., Leb. chr., p. 384]; — 3 déc. 1886, Chédebois, [S. 88.3.43, P. adm. chr., D. 88.3.25, Leb. chr., p. 865]; — 16 mars 1888, Galis, [Leb. chr., p. 292]; — 23 mars 1888, Ve Charlot et fils, [D. 89.5.67, Leb. chr., p. 322]; — 5 juill. 1889, Moulin, [Leb. chr., p. 840]; — 28 nov. 1890, Vilaine, [Leb. chr., p. 890] — Cons. préf. Seine, 16 avr. 1885, Préfet, [86.85]; — 22 janv. 1886, Préfet de police, [Leb. chr., 86.225]

**1386.** — Des conseils de préfecture semblent même manifester une tendance plus générale encore et se montrent disposés à punir toute introduction de bestiaux sur la voie ferrée, quel que soit l'état de clôture de cette voie, par cela seul que les chemins de fer font partie de la grande voirie et que les cahiers des charges répriment cette introduction. — Cons. préf. Creuse, Préfet de la Creuse, [Dauv., 1876, p. 189]

**1387.** — On peut signaler cependant, par contre, quelques dissonances dans ce concert d'arrêts. C'est ainsi qu'en 1875, un arrêt du Conseil d'Etat, paraissant revenir en arrière décide que le fait, par un particulier, d'avoir laissé un animal s'introduire sur un chemin de fer, ne constitue pas une contravention de voirie lorsqu'il n'est pas établi qu'il en soit résulté un bris de clôture ou un dommage à la voie ferrée ou à ses dépendances. — Cons. d'Et., 2 juill. 1875, Deschâteaux, [S. 77.2.124, P. adm. chr., D. 76.3.37] — V. aussi Cons. préf. Isère, 10 avr. 1880, Préfet de l'Isère, [Dauv., 82.240]

**1388.** — C'est ainsi encore que certains conseils de préfecture semblent également distinguer entre les bestiaux, d'une part, seuls visés par l'arrêt du Conseil de 1759, et les bêtes de trait ou de somme. — Cons. préf. Seine, 13 juin 1879, Préf. Seine, [Dauv., 1879, p. 197]

**1389.** — C'est ainsi enfin que d'autres conseils semblent subordonner à l'existence des plantations le fait de la contravention, alors du moins qu'il n'y a pas eu de dégradations, et que l'introduction s'est faite par un passage ordinaire tel qu'un passage à niveau. — Cons. préf. Seine, 26 févr. 1886, Préf. de la Seine, [Dauv., 1886, p. 227]

**1390.** — Mais ce ne sont là que des décisions isolées et exceptionnelles.

**1391.** — La contravention existe dès que l'introduction a eu lieu et par quelque endroit qu'elle se soit produite, c'est-à-dire directement par la voie ou indirectement par ses dépendances. — V. cependant Arr. cons. préf., 10 avr. 1880, Isère, précité, qui semble admettre une opinion opposée dans un cas où l'introduction de l'animal n'avait eu lieu que par une halle aux marchandises.

**1392.** — Encore faut-il que la compagnie n'ait, de son côté, rien à se reprocher. Jugé, en ce sens, que le fait que des bestiaux reçus dans les dépendances d'une gare, et y séjournant en vue de leur embarquement avec la permission et sous la surveillance des agents de la compagnie, se sont répandus sur la voie ferrée, ne constitue pas une contravention de grande voirie à la charge du propriétaire des bestiaux. — Cons. d'Et., 3 févr. 1882, [S. 83.3.26, P. adm. chr., D. 83.1.49, Leb. chr., p. 131, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Marguerie] — V. *infrà*, n. 1966 et s.

**1393.** — La jurisprudence que nous venons d'exposer reçoit son application, que les animaux n'aient fait que s'introduire dans le chemin de fer pour y passer, ou qu'ils y aient au contraire séjourné. — Cons. préf. Manche, 29 mai 1885, Préfet, [Dauv., 1886, p. 245] — Cons. d'Et., 4 déc. 1885, Bignat, [Leb. chr., p. 937]

**1394.** — ... Qu'ils aient causé ou non des dommages à la voie ou à ses dépendances. — Cons. d'Et., 3 août 1888, Beauvais, [Leb. chr., p. 718]; — 14 nov. 1890 (motifs), Cosnard, [Leb. chr., p. 836]; — 28 nov. 1890, Vilaine, [Leb. chr., p. 890]

**1395.** — *A fortiori*, en est-il ainsi lorsqu'ils ont dégradé des ouvrages d'art, forcé des barrières ou que, s'étant introduits sur la voie au moment du passage d'un train, ils ont causé par leur présence des accidents. — Cons. préf. Meuse, 28 mai 1881, Préf. Meuse, [Dauv., 1881]

**1396.** — En pareil cas, on ne saurait se prévaloir de ce fait que le sifflet réglementaire ne se serait pas fait entendre. C'est ce qui a été jugé, notamment, à l'égard du conducteur d'une voiture qui, faute d'avoir accompagné et surveillé ses chevaux les avait laissés pénétrer sur la voie d'un chemin de fer où ils avaient causé un accident. — Angers, 3 mai 1875, Roland, [S. 75.2.320, P. 75.1235, D. 76.2.51]

**1397.** — Le fait que les animaux auraient été tués, et que leur propriétaire aurait subi de ce chef une perte sérieuse ne saurait davantage l'exonérer des conséquences de la contravention.

**1398.** — Le propriétaire des animaux peut même être condamné de ce chef à des dommages-intérêts envers la compagnie. Ainsi le riverain, propriétaire d'un bœuf qui a pénétré sur la voie par suite du mauvais état de la clôture et a été écrasé par un train, est responsable du dommage causé par ce fait au matériel du train, et la compagnie de chemins de fer peut en obtenir réparation, si elle justifie régulièrement du dommage dont elle se plaint. — Cass., 29 août 1882, Gousseau, [S. 83.1.129, P. 83.1.129, et la note de M. Lacointa, D. 83.1 127] — Trib. La Rochelle, 5 août 1880, sous Cass., 29 août 1882. — V. Trib. Seine, 20 déc. 1877, Godard, [D. 78.3.80] — Trib. Rouen, 28 juin 1878, Thomas, [*Ibid.*]

**1399.** — Tout ce que nous venons de dire s'applique quel que soit le lieu où la contravention se commet, pourvu qu'elle se produise sur le domaine public du chemin de fer, dans une gare comme sur la voie.

**1400.** — Tel est notamment le fait d'avoir laissé s'échapper dans l'intérieur d'une gare des chevaux qui se sont lancés sur la voie ferrée et l'ont parcourue sur une certaine étendue. — Cons. préf. Seine, 30 déc. 1881, Préfet de la Seine, [Dauv., 1881]

**1401.** — Mais encore faut-il qu'on se trouve bien sur le domaine du chemin de fer.

**1402.** — Ainsi il a été jugé que le fait d'avoir laissé des bestiaux brouter les tiges des pommiers plantés en arrière des barrières en bois établies à la limite même de la voie ferrée, ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors que d'ailleurs il n'est pas allégué que ces bestiaux aient brisé les barrières, ni pénétré sur la voie ferrée; lesdits pommiers, dans les conditions où ils sont plantés, ne pouvant être considérés comme faisant partie de la clôture de la voie. — Cons. d'Et., 28 janv. 1876, Sureray, [Leb. chr., p. 987]

**1403.** — ... Doctrine qui se retrouve dans des termes identiques dans un autre arrêt du 20 nov. 1874, Même partie, [Leb. chr., D. 75.3.78]

**1404.** — ... Et on peut consulter dans le même sens un arrêt aux termes duquel on ne saurait voir de contravention dans le fait d'avoir laissé introduire des bestiaux sur des terrains situés en dehors des clôtures établies en exécution des lois et règlements pour déterminer les limites de la voie ferrée et de ses dépendances. — Cons. préf. Aube, 30 déc. 1881, Préfet de l'Aube, [Dauv., 82, p. 132]

**1405.** — Nous avons dit (*suprà*, n. 1355) que l'absence légale de clôture n'est pas de nature, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, à faire disparaître la contravention. On peut citer à cet égard un arrêt rendu, il est vrai, à l'occasion des chemins de fer algériens. — Cons. d'Et., 14 mai 1875, Ministre de l'Intérieur, [D. 76.3.83, Leb. chr., p. 485]

**1406.** — Nous ne serions pas sans faire quelques réserves sur cette jurisprudence *au moins en ce qui concerne l'application de l'arrêt du Conseil de 1759*. Il n'est pas douteux, en effet, que cet arrêt n'a été rendu que pour *punir* ou au moins pour *prévenir* des dégradations résultant d'un fait de broutage des plantations. Dans ces conditions on n'a pu, avons-nous déjà fait observer, étendre l'application de ses dispositions au cas où le chemin de fer est entouré de haies sèches que par une interprétation quelque peu prétorienne.

**1407.** — La légitimité de cette extension paraît plus douteuse lorsque le chemin de fer n'étant enclos d'aucun côté, ses talus et francs-bords ne présentent aucune plantation.

**1408.** — Il résulte de tout ce qui précède que c'est la jurisprudence bien plus que la loi elle-même qui a réglementé la protection du domaine public des chemins de fer. Nous souhaitons que la commission qui a été nommée à l'effet de rédiger un nouveau projet de loi sur ce point, en condensant dans un texte unique toutes les indications utiles fournies par les arrêts, fasse disparaître toute hésitation sur ce point.

3° *Dépôts de matériaux.*

**1409.** — Sont également applicables aux chemins de fer, poursuit l'art. 2, L. 15 juill. 1845, les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'interdire sur toute leur étendue les dépôts de terre et autres objets quelconques.

**1410.** — Les textes qui se réfèrent à cette hypothèse sont les mêmes que nous avons signalés à propos de l'espèce précédente, et il nous suffira de nous y référer.

**1411.** — La jurisprudence a fait de cette règle les principales applications qui suivent.

**1412.** — Il a été jugé, d'une façon générale, que les règlements sur la grande voirie sont applicables aux chemins de fer, notamment en ce qui touche la prohibition des dépôts de matériaux, dans toute leur étendue; et que les contraventions à ces règlements, commises sur une voie ferrée ou sur une de ses dépendances, sont de la compétence des tribunaux administratifs. — Cass., 15 nov. 1872, Lhuillier, [D. 73.1.386]

**1413.** — ... Plus spécialement, qu'il y a contravention dans le fait de déposer des pierres sur un terrain englobé dans la rampe d'accès d'un fossé. — Cons. préf. Haut-Rhin, 23 juin 1887, Chemin de fer Est, [Dauv., 1887, p. 295]

**1414.** — ... Qu'un dépôt de bois sur la voie ferrée du quai d'un port constitue également une contravention de grande voirie, alors du moins que la susdite voie a été concédée à une compagnie de chemins de fer (dans l'espèce, la compagnie du Midi), par un décret rendu par application de la loi du 11 juin 1880. — Cons. d'Et., 22 déc. 1882, Ministre des Travaux publics, [D. 84.3.88, Leb. chr., p. 1084]

**1415.** — ... Que le fait, par un industriel, d'avoir effectué sur une voie ferrée un dépôt de cendres pyrites, constitue également une contravention de grande voirie; et qu'il en est ainsi alors même que les cendres déposées ne seraient plus la propriété de l'industriel, si le transport a eu lieu d'après ses ordres, au moyen de ses ouvriers et de ses voitures. — Cons. d'Et., 30 mai 1884, Lagache, [Leb. chr., p. 481]

§ 3. *Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer.*

**1416.** — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou pour l'écoulement des eaux, porte l'art. 12, L. 15 juill. 1845, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

**1417.** — Cet article et les suivants créent un système nouveau de pénalité, non seulement à raison des contraventions de grande voirie que pourraient commettre les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer, mais encore à raison de l'inexécution de leurs contrats avec l'Etat, c'est-à-dire des clauses et conditions des cahiers des charges de leur concession ou adjudication. Pour justifier cette exception, on a fait remarquer que si on laissait les compagnies qui créent elles-mêmes des voies nouvelles et qui ont pour ainsi dire intérêt à interrompre les anciennes, placées sous l'empire du droit commun, on ne les soumettrait qu'aux pénalités dérisoires de la grande et de la petite voirie, peut-être même, dans certains cas, de la simple police, et qu'il convenait de proportionner la pénalité, non seulement au dommage causé, mais aux pouvoirs exorbitants contenus dans leurs concessions.

**1418.** — Il est clair qu'il faut restreindre plutôt qu'étendre les termes de cette disposition qui a évidemment un caractère exceptionnel. Il faut les restreindre d'autant plus que les cahiers des charges étant l'œuvre principale de l'administration et celle-ci se trouvant investie en outre du droit de prendre des décisions pour en assurer l'application, il ne faut pas qu'on puisse arriver indirectement à l'armer d'un droit pour ainsi dire sans limite.

**1419.** — C'est dire qu'il ne pourra y avoir contravention punissable du fait des concessionnaires qu'autant que ce fait portera atteinte au régime de la voirie. C'est ce que suffirait au besoin à démontrer l'étude des travaux préparatoires. — V., à cet égard, Picard, t. 2, p. 995.

**1420.** — Mais on doit admettre, par contre, que tout fait qui pourra rentrer dans cette catégorie, tombera sous l'application de cet article.

**1421.** — C'est ainsi qu'il a été décidé, avant la loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, que le refus fait par une compagnie de chemin de fer d'obtempérer aux ordres de l'administration qui lui avait prescrit d'exécuter dans l'intérêt de la navigation certains dragages aux abords d'un pont qu'elle avait établi sur une rivière navigable, ne pouvait pas constituer une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 8 avr. 1847, Chemin de fer Paris à Rouen, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 180]

**1422.** — ... Qu'un tel refus ne pourrait constituer une contravention de grande voirie que dans le système élaboré dans les art. 12 et 13, L. 15 juill. 1845, et que l'on soutiendrait en vain que la décision ministérielle à laquelle il était contrevenu avait été prise dans l'intérêt de la navigation. — Même arrêt.

**1423.** — Il a été jugé depuis, conformément à cette disposition de l'art. 12, que le fait, par une compagnie de chemin de fer, d'avoir, contrairement à une clause de son cahier des charges, placé sur un passage à niveau des rails faisant saillie, constitue une contravention de la compétence du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 4 août 1876, Cie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, [S. 78.2.310, P. adm. chr., D. 76.3.101, Leb. chr., p. 783]

**1424.** — ... Qu'il en est de même du fait par la compagnie d'avoir intercepté la circulation sur un chemin. — Même arrêt.

**1425.** — ... De n'avoir pas établi un aqueduc dont le préfet avait prescrit la construction. — Même arrêt.

**1426.** — ... De n'avoir pas présenté le projet des travaux a exécuter, en vertu d'un arrêté préfectoral, pour l'écoulement des eaux. — Même arrêt.

**1427.** — ... Ou d'avoir négligé de munir un passage à ni-

veau de barrières et de gardiens pendant la circulation des trains de ballast. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 733.

**1428.** — On peut encore consulter en pareille matière un arrêt relatif à la mise en mouvement d'un pont tournant sur une rivière. — Cons. d'Et., 9 nov. 1877, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 868]

**1429.** — Constitue aussi une contravention de grande voirie le fait, par une compagnie, de ne pas avoir obéi à un arrêté préfectoral lui faisant injonction de déblayer un chemin encombré par un éboulement. — Cons. préf. Meuse, l'Etat.

**1430.** — ... D'avoir fait exécuter des travaux de rectification d'un chemin vicinal, contrairement aux prescriptions d'une décision ministérielle, qui l'obligeait à soumettre le tracé de la voie et les conditions de son établissement à l'approbation de l'administration supérieure, prise après avis des ingénieurs du service ordinaire, sans qu'il y ait à examiner si ces travaux étaient définitifs et s'ils ont porté atteinte à la circulation sur ledit chemin. — Cons. d'Et., 31 mars 1874, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, S. 76.2.63, P. adm. chr., D. 75.5.26, Leb. chr., p. 331]

**1431.** — ... D'avoir refusé d'obtempérer à l'injonction d'enlever du lit d'un contre-fossé d'un canal navigable les terres provenant de l'éboulement des talus de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 13 mai 1887, Chemin de fer du Nord-Est, [S. 89.3.16, P. adm. chr., D. 88.3.91, Leb. chr., p. 408]

**1432.** — ... Alors surtout que l'obstruction du contre-fossé provient de ce que la compagnie a, contrairement aux prescriptions d'une décision ministérielle, déposé les terres d'éboulement dans son voisinage. — Même arrêt.

**1433.** — Dans chacun des cas prévus, n. 1421, 1425, 1426, 1431, la contravention reprochée à la compagnie présentait cette particularité qu'elle résultait, non d'un fait actif, mais de la non-exécution d'une condition de sa concession. Mais il paraît résulter clairement du texte de l'art. 12, L. 15 juill. 1845, qu'il n'y a pas à s'attacher à cette circonstance et que le défaut d'exécution, par une compagnie de chemin de fer, d'une clause de son cahier des charges ayant en vue la viabilité des chemins ou l'écoulement des eaux peut, en effet, constituer une contravention de voirie. — V. *suprà*, n. 733, 798.

**1434.** — Sur le fait de ne pas munir les passages à niveau de barrières, la raison de douter, quant à la compétence, provenait de ce que des textes de loi différents imposent aux compagnies de chemin de fer l'obligation d'établir des barrières et des gardiens aux passages à niveau. En effet, si l'art. 4 de la loi de 1845 a disposé en ce sens dans l'intérêt de la conservation de la voie ferrée, la même prescription est reproduite dans l'art. 21 de la même loi et dans l'art. 4, Ord. 15 nov. 1846, qui ont en vue la sûreté de la circulation. Or, les contraventions à la première de ces dispositions ressortissent aux conseils de préfecture, tandis que les infractions aux deux dernières doivent être déférées aux tribunaux ordinaires. D'un autre côté, les art. 12, 13 et 14 de la loi de 1845 attribuent aux conseils de préfecture la connaissance des contraventions commises par les compagnies aux dispositions de leur cahier des charges relatives à la viabilité des routes et chemins vicinaux. Le Conseil d'Etat tranche ici la question de compétence en déclarant qu'il s'agit d'une infraction à un arrêté préfectoral pris, dans les termes de l'art. 12, pour assurer la viabilité des routes et chemins traversant la voie ferrée.

**1435.** — Comment accorder ces dispositions avec les arrêts qui décident qu'une compagnie subrogée aux droits de l'Etat ne peut être condamnée à une indemnité envers les tiers à raison des entraves que ses travaux peuvent apporter, par exemple, à la navigation? — V. *suprà*, n. 546.

**1436.** — Nous croyons que la solution de cette question doit se régler par l'examen des circonstances de fait et que s'il est démontré que la compagnie a fait tout ce qu'elle devait faire pour empêcher l'entrave à la circulation, aucune responsabilité ne peut être par elle encourue; mais qu'il importe peu, au contraire, qu'elle se trouve subrogée aux droits de l'Etat, si, soumise en même temps aux clauses du cahier des charges qui les limitait, elle ne les a pas observées.

**1437.** — Il y a d'ailleurs des cas où le doute n'est pas possible. L'interruption momentanée des communications qui résulte nécessairement de certains faits de construction ne saurait être confondue, par exemple, avec l'omission de rétablir une communication interrompue, alors que ce rétablissement est possible. — On peut consulter [illegible] les travaux préparatoires de la loi tels qu'ils sont analysés par M. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. [illegible] et s.

**1438.** — Indépendamment des règles dont l'observation leur est imposée par leur cahier des charges, les compagnies de chemins de fer sont également assujetties aux règles du droit commun, et notamment à l'observation des lois et règlements sur la grande voirie.

**1439.** — Il a été jugé, en ce sens, que les dispositions de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 sont applicables à une compagnie de chemin de fer qui, pour l'exécution de ses travaux, aurait dégradé une chaussée établie par l'Etat le long d'une rivière navigable ou flottable pour le service de la navigation et du halage. — Cons. d'Et., 27 déc. 1844, Chemin de fer d'Orléans, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 695]

**1440.** — Il ne se présentera aucune difficulté lorsque ces règles seront distinctes de celles qui sont édictées par les cahiers des charges. Mais que faudra-t-il décider lorsque ce dernier document se les sera appropriées. Faudra-t-il appliquer les pénalités de droit commun ou les pénalités exceptionnelles écrites dans la convention? Nous estimons qu'on devra s'arrêter à cette dernière solution. Les cahiers des charges s'inspirent, en effet, des circonstances exceptionnelles de chaque espèce et on comprend dès lors que ces circonstances exceptionnelles puissent entraîner des dérogations à la règle générale. — Conf. *suprà*, n. 1221 et s.

**1441.** — Si les concessionnaires avaient été autorisés par l'administration à faire certains actes contraires aux clauses du cahier des charges la contravention, d'ailleurs, disparaîtrait. Encore faudrait-il, d'ailleurs, que cette permission fût antérieure à l'acte incriminé.

**1442.** — Décidé en ce sens, au cas où une compagnie de chemin de fer autorisée par l'administration à transporter des marchandises à l'aide d'une voie ferrée établie sur la chaussée d'un quai et à les décharger sur cette chaussée à la condition de ne pas les y laisser en dépôt, et contre laquelle avait été dressé un procès-verbal constatant que trois pièces de bois avaient été trouvées en dépôt sur la chaussée, s'était bornée à user de l'autorisation qui lui avait été accordée. — Cons. d'Et., 26 déc. 1868, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 1099] — V. *infrà*, n. 1966.

**1443.** — Décidé, d'autre part, que l'amende édictée par l'art. 12, L. 15 juill. 1845, doit être appliquée alors même que l'autorisation de conserver provisoirement des ouvrages d'art a été donnée postérieurement par le préfet, cette autorisation n'ayant pu avoir pour résultat de faire disparaître la contravention. — Cons. d'Et., 4 mars 1858, Cie des chemins de fer de l'Est, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 199]

**1444.** — Qui est responsable d'une contravention en cas de fusion de deux compagnies de chemin de fer. Est-ce la compagnie ancienne ou la compagnie nouvelle? Il faut distinguer si la compagnie ancienne est complètement absorbée par la nouvelle, ou si elle a conservé, au contraire, une existence distincte. Dans le premier cas, c'est la nouvelle société seule qui est tenue des obligations contractées par l'ancienne pour des faits antérieurs à la substitution. Dans le cas contraire, la responsabilité continue à incomber à l'auteur de la contravention. — Cons. d'Et., 13 mai 1887, Chemin de fer du Nord-Est, [S. 89.3.16, P. adm. chr., D. 88.3.91, Leb. chr., p. 408] — V. aussi par analogie, Cons. d'Et., 4 févr. 1887, Société parisienne de Crédit, [S. 88.3.57, P. adm. chr., D. 88.3.69, Leb. chr., p. 117]

**1445.** — Il en est ainsi alors d'ailleurs que le traité conclu entre les deux compagnies n'a été ratifié par une loi que postérieurement aux faits constituant la contravention. — Cons. d'Et., 13 mai 1887, précité.

### Section III.

#### Règles concernant la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

**1446.** — Nous connaissons les règles relatives à la conservation de la voie. Nous devons parcourir désormais les règles relatives à la police et à la sûreté du chemin de fer envisagé comme moyen de circulation. Ces règles sont contenues principalement dans le titre 3, L. 15 juill. 1845, et dans les titres 7 et 8, Ord. 15 nov. 1846.

**1447.** — On peut diviser ces règles en quatre grandes catégories :

1° Les unes visent les faits coupables qui pourraient être tentés par des tiers contre la vie des voyageurs, l'installation de la voie et du matériel roulant, et la sécurité des objets transportés;

2° Les autres répriment les actes de négligence des agents ou les manquements qu'ils pourraient commettre dans l'exercice de leurs fonctions;

3° Une troisième catégorie prévoit les infractions commises par les voyageurs eux-mêmes dans les faits de circulation;

4° Une quatrième catégorie atteint les infractions au règlement sur l'exploitation commises par les compagnies.

§ 1. *Infractions commises par les tiers.*

**1448.** — En tête de ces règles il convient de placer celle qui est relative à la répression des tentatives de déraillement ou d'arrêt de convoi. Elle est contenue en ces termes dans l'art. 16, L. 15 juill. 1845 : « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. »

**1449.** — La première rédaction de cette disposition contenait une énumération des faits répréhensibles qui a été écartée comme dangereuse et nuisible. Il résulte de cette suppression que c'est aux tribunaux à apprécier la nature et la gravité de l'infraction.

**1450.** — La difficulté ne sera pas grande lorsqu'il s'agira d'un de ces faits qui rentrent directement dans la prévision des textes et qui sont malheureusement si fréquents, comme de placer des pierres sur les rails, de renverser des poteaux télégraphiques, etc. Mais il y a des hypothèses plus délicates. L'une d'elle s'est rencontrée dernièrement dans la pratique. Un passant avait tourné la clef d'un frein Westinghouse. Il pouvait résulter de ce fait non pas que le train fût arrêté, mais qu'il ne pût pas l'être, au contraire, de sorte que l'espèce ne paraissait pas rentrer au nombre de celles qui sont prévues par notre article. Comment assimiler deux ordres de faits aussi différents et dont les conséquences dommageables semblent si contraires? Il serait à souhaiter que la commission chargée d'élaborer un projet de loi sur la police et la sûreté des chemins de fer prît parti sur de semblables infractions et toutes autres analogues, d'autant que le perfectionnement constant de l'outillage des chemins de fer a fait éclore, depuis 1845, bien des hypothèses qui ne pouvaient pas se présenter à cette époque.

**1451.** — S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps (art. 16, § 2).

**1452.** — Ce dernier paragraphe de l'art. 16 ne fait que prévoir une circonstance aggravante du crime prévu par le premier. « Le degré de la peine destinée à réprimer le crime, a dit M. Persil (rapport précité), doit dépendre de l'étendue du mal occasionné. C'est la peine capitale s'il a entraîné la mort; les travaux forcés à perpétuité, s'il n'en est résulté que des blessures, et dans tous les autres cas la réclusion, quand même aucun accident n'aurait été la suite de cette criminelle action. »

**1453.** — Différentes circulaires ont été prises à l'occasion des actes de malveillance commis sur les chemins de fer. Nous signalerons notamment une circulaire du 25 oct. 1854, qui donne des instructions aux maires des communes traversées par les chemins de fer pour la recherche des coupables, et une autre circulaire du 17 oct. 1882, qui a pour objet d'en rappeler les prescriptions.

**1454.** — Si le crime prévu par l'art. 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs ou provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer (L. 15 juill. 1845, art. 17, § 1).

**1455.** — Il résulte du second paragraphe de l'article que les auteurs ou instigateurs de la réunion, alors qu'elle n'a pas eu pour but le crime prévu par le premier paragraphe (la destruction ou le dérangement de la voie ferrée), ne peuvent être punis de la même peine que ceux qui ont commis ce crime lui-même : toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité (L. 15 juill. 1845, art. 17, § 2).

**1456.** — « Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus par l'art. 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition. Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 francs. Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs. Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans » (L. 15 juill. 1845, art. 18).

**1457.** — Cet article reproduit, en les appliquant aux chemins de fer, les dispositions des art. 305 et s., C. pén. — V. à ce sujet les explications de M. Persil dans son premier rapport à la Chambre des pairs, séance du 20 mars 1844 (*Monit.*, p. 690, 1re col.). — V. aussi *suprà*, v° *Chantage*.

**1458.** — Il résulte de cette analogie, en ce qui concerne la menace écrite, qu'il n'est pas nécessaire que l'attentat soit formellement visé dans la menace, si la personne menacée ne peut avoir aucun doute sur la nature de l'attentat. — Bruxelles, 10 août 1820, Vanthielen, [P. chr.] — *Sic*, Rolland de Villargues, sur l'art. 305, C. pén., t. 2.

**1459.** — ... Et que la menace peut être déguisée sous des expressions plus ou moins vagues qu'il appartient au juge du fait d'interpréter. — Cass., 19 déc. 1863, Hauwel, [D. 64.1.454]

**1460.** — ... En ce qui concerne les menaces verbales, que l'effet de la menace est le même, qu'elle soit faite en présence de la personne directement intéressée ou devant un tiers, pour peu qu'elle soit parvenue, directement ou indirectement, à la connaissance de la victime. — Cass., 1er févr. 1834, Jonagon, [S. 34.1.266, P. chr.] — Orléans, 3 mai 1872, Bayle. — Toulouse, 5 avr. 1873, Vidal, [S. 73.2.295, P. 73.1232, D. 74.2.85]

**1461.** — Il faut conclure également de l'analogie ci-dessus établie que cette menace est punissable, encore bien que son auteur n'ait pas eu l'intention de l'exécuter. — Cass., 20 mars 1807, Berdalle, [S. et P. chr.]

**1462.** — Mais nous croyons qu'on devrait admettre également par contre (car cette solution n'a rien de spécial à l'espèce dans laquelle elle est intervenue), que la menace ne serait pas punissable si elle n'était que le produit d'une irritation passagère et ne permettait pas de supposer une détermination sérieuse d'agir. — Douai, 13 nov. 1861, Baudes, [J. crim., n. 7392]. — *Sic*, Chauveau et Hélie, t. 4, p. 2.

**1463.** — Nous rappelons que la surveillance de la haute police a été supprimée par la loi du 27 mai 1885, et remplacée par l'interdiction de séjour.

**1464.** — « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1,000 fr. Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 fr. » (L. 15 juill. 1845, art. 19).

**1465.** — Ces dispositions prennent leur source dans les art. 319 et 320, C. pén., dont elles reproduisent presque littéralement les termes. Conformément aux règles du droit commun, l'article ci-dessus ne punit les maladresses, imprudences, inattentions, etc., qui ont causé un accident, qu'autant que cet accident aura lui-même occasionné des blessures ou la mort. Mais une vive discussion s'était engagée à ce sujet dans la Chambre des pairs. La commission voulait aller plus loin : par surcroît de précaution, elle voulait punir les maladresses, imprudences, etc., alors même que l'accident qui en serait résulté n'aurait occasionné aucun dommage aux personnes. Cette extension de la pénalité a paru excessive ou superflue à la Chambre, et l'amendement a été rejeté (V. deuxième rapport de M. Persil et discussion à la Chambre des pairs : *Mon.*, p. 638 et 1017). — D'ailleurs, il est pourvu à ce cas, en ce qui touche l'inobservation des règlements, par l'art. 21 ci-après.

**1466.** — On avait proposé aussi d'élever la peine dans le cas où la maladresse, imprudence, etc., serait le fait d'un administrateur, directeur ou agent du chemin de fer; mais, tout en reconnaissant que le délit serait alors plus grave, il a été entendu qu'il suffisait de laisser aux juges toute faculté de graduer la peine en conséquence, entre le minimum et le maximum fixés par la loi.

**1467.** — De l'assimilation des faits prévus par notre disposition à ceux contenus dans les art. 319 et 320, C. pén., il résulte notamment que les déclarations de fait des tribunaux, en principe, sont souveraines. — Cass., 12 nov. 1875, Pillan, [S. 76.1.281, P. 76.639, D. 76.1.141] — ... Mais qu'on n'en saurait dire autant de l'appréciation légale des éléments constitutifs de l'infraction et qu'il appartient à la Cour de cassation de décider que les faits relevés par l'arrêt qui relaxe le prévenu constituent une imprudence. — Même arrêt.

**1468.** — ... Qu'il n'est pas absolument essentiel, pour que la pénalité soit encourue, que la négligence du prévenu ait été la cause directe et immédiate des blessures. — Cass., 16 juin 1864, Couve, [S. 65.1.98, P. 65.193, D. 65.1.198]

**1469.** — ... Ni que le blessé n'ait eu lui-même aucune part d'imprudence. — Même arrêt.

**1470.** — Nous rencontrerons cependant bientôt quelques décisions qui paraissent déroger à ces règles.

**1471.** — « Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal » (L. 15 juill. 1845, art. 25).

**1472.** — Le fait de jeter une pierre au mécanicien d'un chemin de fer lors du passage de la locomotive où il fonctionne, constitue, encore bien que le mécanicien n'ait pas été atteint, le délit d'attaque avec violence et voies de fait envers un agent de chemin de fer dans l'exercice de ses fonctions, prévu par l'art. 25, L. 15 juill. 1845, et non la simple contravention de jet de matériaux ou objets quelconques dans l'enceinte d'un chemin de fer, réprimée par l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846. — Bourges, 29 nov. 1860, Jeannet, [S. 61.2.305, P. 61.1005]

**1472 *bis*.** — ... « Et l'affiche du jugement de condamnation peut être ordonnée au profit de la compagnie de chemin de fer. » — Même arrêt.

**1473.** — Un autre crime spécial est celui qui a été prévu par l'art. 434, C. pén., modifié par la loi du 13 mars 1863 : « Quiconque aura volontairement mis le feu soit à des wagons contenant des personnes, soit à des wagons ne contenant pas des personnes, mais faisant partie d'un convoi qui en contient, sera puni de mort. — Quiconque aura volontairement mis le feu à des voitures ou wagons chargés ou non chargés de marchandises ou autres objets mobiliers et ne faisant point partie d'un convoi contenant des personnes, si ces objets ne leur appartenaient pas, sera puni des travaux forcés à temps. »

**1474.** — Aux termes de l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer : 1° de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner; 2° d'y jeter ou déposer aucuns matériaux, ni objets quelconques; 3° d'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce; 4° d'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

**1475.** — Nous connaissons déjà quelques-unes de ces dispositions : celles qui sont relatives, notamment, au dépôt ou jet de matériaux dans l'enceinte des chemins de fer et à l'introduction, dans les mêmes enceintes, d'animaux (V. *suprà*, n. 1344 et s., 1409 et s.). Nous devons donner quelques explications particulières au fait spécial d'introduction de personnes étrangères au service.

**1476.** — Nous n'avons plus à définir l'enceinte du chemin de fer : il n'y a qu'à se reporter à cet égard aux explications que nous avons données, *suprà*, n. 890 et s.

**1477.** — Il a été jugé que la défense portée par l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846. contre toute personne étrangère au service d'un chemin de fer, de s'introduire dans l'enceinte de la voie, d'y circuler ou stationner, ne s'applique pas à ceux qui tiennent ou desservent des restaurants ou buffets dans des locaux faisant partie des gares, et que la compagnie leur a loués pour cet objet; que les entrepreneurs de ces établissements doivent être assimilés aux agents de la compagnie..., alors surtout que, par les conventions intervenues entre eux et celle-ci, ils ont été placés, pour tout ce qui concerne leur service, sous les ordres du chef de gare. — Colmar, 10 août 1858, Bilger, [S. 59.2.384, D. 59.2.152, D. 59.2.152]

**1478.** — ... Qu'il en faut dire autant des gens attachés à leur service. — Cass., 29 déc. 1860, Iflla et Brunet, [S. 61.1.556, P. 61.1131, D. 61.5.71]

**1479.** — ... Que si l'admission du public dans un buffet de chemin de fer après l'heure indiquée par un règlement municipal est licite (V. *suprà*, n. 1042), il appartient du moins au commissaire de surveillance administrative ou à ses agents de veiller à l'observation des règlements concernant l'admission du public dans les gares. — Cass., 2 juill. 1870, Meinrad-Geyer, [S. 71.1.40, P. 71.64]

**1480.** — ... Qu'à l'exception des personnes qui ne sont pas *étrangères* au service des chemins de fer, l'interdiction de s'introduire dans leur enceinte, d'y circuler et stationner, est absolue; qu'il n'est au pouvoir de personne, pas même du directeur du chemin de fer ou du commissaire de police, d'accorder à qui que ce soit une permission contraire à cette défense. — Montpellier, 24 juin 1850, Sabatier, [S. 50.2.342, P. 50.2.56, D. 50.2.105]

**1481.** — ... Qu'en conséquence, toute personne étrangère au service d'un chemin de fer, qui aurait pénétré dans son enceinte, même avec une permission du directeur, serait passible des peines édictées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, sauf l'admission de circonstances atténuantes. — Même arrêt.

**1482.** — Cependant, il a été jugé, d'autre part, que les agents supérieurs des compagnies de chemins de fer, et spécialement les chefs de gare, peuvent, sous leur responsabilité (surtout quand il existe à cet égard un règlement spécial), autoriser les personnes étrangères à l'exploitation du chemin de fer à circuler dans son enceinte; que la prohibition portée par l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, n'est nullement inconciliable avec ce pouvoir. — Aix, 14 juin 1862, Burillon, [S. 62.2.405, P. 62.1150]

**1483.** — ... Qu'en conséquence, au cas où la personne à laquelle une semblable autorisation a été accordée par un chef de gare vient à être tuée par le choc d'une locomotive, ce chef de gare ne saurait être passible des peines portées par l'art. 19, L. 15 juill. 1845, si, d'ailleurs, il n'a pas fait un usage imprudent de la faculté d'autorisation dont il s'agit. — Même arrêt.

**1484.** — Mais il ne peut appartenir au conseil de préfecture d'autoriser des particuliers (dans l'espèce, des propriétaires qui demandaient l'autorisation de visiter en tout temps les nouveaux ouvrages compris dans les limites du chemin de fer) à pénétrer librement dans l'enceinte d'un chemin de fer, contrairement aux dispositions de l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, et le Conseil d'Etat, à cet égard, n'aurait pas de pouvoirs plus étendus. — Cons. d'Ét., 18 mars 1869, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [Leb. chr., p. 281]

**1485.** — Il y a, d'ailleurs, dans tous les règlements des gares des dispositions visant la libre circulation de telle ou telle catégorie de personnes, et restreignant la portée de l'art. 61, § 1, Ord. 15 nov. 1846.

**1486.** — A ce titre, on a pu déclarer avec raison qu'il n'est point applicable à un voyageur muni d'un billet de place qui, en voyant le train déjà en mouvement, s'est élancé dans une voiture pour ne pas manquer le départ. — Cass., 31 mars 1864, Lœw, [S. 64.1.340, P. 64.920, D. 64.1.243]

**1487.** — Cette décision, qui était importante à signaler au moment où elle a été rendue, ne présenterait plus aujourd'hui le même intérêt. Contrairement à ce qui se passait autrefois, un certain nombre de circulaires ont autorisé, en effet, l'admission immédiate sur les quais d'embarquement des chemins de fer des voyageurs munis de leurs billets. — [Rev. d'adm., 1878, 3e part.]; — 10 janv. 1885; — 10 mars 1886.

**1488.** — Mais si le voyageur, au lieu de s'introduire sur des parties du chemin de fer où l'appelle sa qualité de voyageur, s'introduisait dans d'autres lieux, la prohibition reprendrait tout son empire. — V. not. Trib. corr. Mulhouse, 4 août 1868 et Aix, 6 mars 1884, Sambucy, [cités par Picard, t. 3, p. 678]

**1489.** — Aux termes de l'art. 62, Ord. 15 nov. 1846, sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de

leurs insignes. Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés audit paragraphe seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le ministre, la compagnie entendue.

**1490.** — Ces mesures doivent être évidemment concertées entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines, et leurs propositions, après avoir été communiquées aux compagnies pour avoir leurs observations, doivent être transmises à l'administration supérieure, qui statue.

**1491.** — Il faut ajouter à la liste des personnes visées dans l'art. 6, Ord. 15 nov. 1846, les préfets (Circ. min. 6 oct. 1847), les fonctionnaires du contrôle, les officiers de police judiciaire, les employés chargés de la surveillance du service postal (art. 56-57, cahier des charges), les inspecteurs et agents du service télégraphique (art. 58, cahier des charges), les préposés de l'enregistrement autorisés à prendre communication du registre des compagnies (L. 13 mai 1863, 23 août 1871, 30 mars 1872, 29 juin 1872, 6 déc. 1872), les agents des contributions directes (L. 15 juill. 1880), les inspecteurs des finances.

**1492.** — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer. En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique. Les chevaux ou bestiaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière (Ord. 15 nov. 1846, art. 68).

**1493.** — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

§ 2. *Infractions commises par les agents des compagnies.*

**1494.** — Il faut d'abord poser en principe que les employés sont absolument assimilables aux tiers pour les cas prévus par toutes les dispositions qui précèdent, notamment par les dispositions de l'art. 19.

**1495.** — Jugé, en ce sens, que le fait par le conducteur d'un train de chemin de fer d'avoir blessé un voyageur en fermant violemment la portière d'un wagon, sans avertir les personnes qui s'y trouvaient et sans examiner s'il n'existait point d'obstacles, constitue le délit puni par l'art. 19, L. 15 juill. 1845. — Paris, 9 janv. 1867, Berthelot, [S. 67.2.314, P. 67.1125]

**1496.** — ... Que le mécanicien qui ne se conforme pas aux indications des signaux de la voie, commet une faute qui engage sa responsabilité pénale; qu'en conséquence cette inobservation des règlements, si elle a causé des blessures, est de nature à faire tomber cet agent sous le coup de l'art. 320, C. pén. — Trib. corr. Narbonne, 27 avr. 1891, Labeille, [J. *la Loi*, 21 mai 1891]

**1497.** — ... Que la responsabilité pénale édictée à l'égard des aiguilleurs par les dispositions des règlements sur les chemins de fer qui sont spéciales à leur service, n'exclut pas la responsabilité qui atteint le chef de gare, aux termes des mêmes règlements, lorsque les accidents causés par la négligence des aiguilleurs ou autres employés auraient pu être prévenus par la surveillance que le chef de gare est tenu d'exercer sur l'exécution des services confiés à ses agents. — Cass., 26 juill. 1872, Froschammer, [D. 72.1.285]

**1498.** — Indépendamment de ces pénalités de droit commun, la loi en édicte un certain nombre d'autres, relatives à des cas spéciaux.

**1499.** — C'est ainsi, notamment, qu'aux termes de l'art. 20, L. 15 juill. 1845, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

**1500.** — Pour que la peine prononcée par cet article contre les mécaniciens ou conducteurs gardes-freins qui auraient abandonné leur poste pendant la marche du convoi soit applicable, il n'est pas nécessaire qu'il en soit résulté un accident. Mais que faut-il entendre par ces expressions : *abandonné son poste?* Il paraît résulter de la discussion qui eut lieu à cet égard à la Chambre des pairs, dans la séance du 1er févr. 1845, que la disposition a voulu viser indistinctement tous cas dans lesquels le mécanicien, conducteur, etc..., aurait laissé sa machine à elle-même, même sous l'empire de la frayeur la plus excusable.

**1501.** — « Nous savons bien, a dit à cet égard le rapporteur, qu'au moment du danger, le mécanicien, le conducteur, pourront être beaucoup plus préoccupés, beaucoup plus effrayés par l'accident qu'ils pourront prévoir et auquel ils voudront échapper, que par la peine correctionnelle que nous inscrivons dans la loi ! Mais est-ce une raison pour que notre loi reste muette? Non, messieurs. Si dans le moment de la frayeur ils n'y pensent pas, il faut que de sang-froid le conducteur, le mécanicien, sachent que leur devoir est de rester à leur poste, de faire tous leurs efforts pour diriger, pour sauver le convoi qui leur est confié. Comme je disais tout à l'heure, ce doit être là leur point d'honneur. »

**1502.** — Mais il n'en a pas moins été jugé, à bon droit, que le fait, par un employé monté sur un train en marche, de sauter à terre au moment de la rencontre de deux trains, ne constitue pas un abandon de son poste, si le choc était dès lors inévitable. Par suite, la compagnie, si elle est en faute, demeure responsable de la mort de cet employé qui s'est tué en sautant. — Cass., 27 juin 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 77.1.79, P. 77.164] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 472.

**1503.** — Nous avons eu tout à l'heure, incidemment, l'occasion de parler de la responsabilité des chefs de gare. Notons, en passant, un arrêt d'où il résulte qu'ils ne sont responsables des contraventions à l'ordonnance de police du 15 nov. 1846, qu'autant qu'elles sont leur fait personnel et spontané, et non lorsqu'ils les ont commises d'après les ordres des chefs sous l'autorité desquels ils sont placés : que, dans ce dernier cas, ceux-ci répondent seuls desdites contraventions. — Trib. Carpentras, 5 janv. 1855, Chef de gare d'Avignon, [D. 55.3 7]

**1504.** — Parmi les circulaires qui ont été prises pour rappeler aux agents les obligations qui leur incombent, nous signalerons notamment celle du 5 févr. 1885, par laquelle le ministre des Travaux publics a invité les compagnies à prendre les mesures nécessaires pour que les gardes-freins ne quittent pas leur poste pendant la marche des trains.

§ 3. *Infractions commises par les voyageurs.*

**1505.** — Aux termes de l'art. 21, Ord. 15 nov. 1846, il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies. Aux termes de l'art. 66, les personnes qui veulent expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'art. 21 doivent en faire la déclaration à la compagnie.

**1506.** — La classification des matières explosibles ou inflammables avait été d'abord faite par un arrêté du ministre des Travaux publics du 20 nov. 1879, qui les avait réparties en quatre catégories et avait déterminé les trains dans lesquels chacune d'elles pouvait être admise, ainsi que les conditions auxquelles devaient satisfaire leur chargement et les wagons dans lesquels elles devaient être renfermées. D'autres arrêtés des 21 juill. 1881 et 30 juin 1883 avaient ajouté à cette momenclature. La plupart de ces dispositions résumaient des prescriptions contenues dans un certain nombre de circulaires (30 mai 1862; 15 juill. 1863 ; 25 mars 1874; 1er déc. 1874; 31 mai 1877). Une circulaire du 16 févr. 1887 avait prescrit certaines règles spéciales pour la mélinite qui ne figurait dans aucune de ces catégories.

**1507.** — Un décret du 9 janv. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 347) a réglementé de nouveau toute la matière, abrogeant les arrêtés précités des 20 nov. 1879, 21 juill. 1881 et 30 juin 1883.

**1508.** — Il convient d'ajouter à ces textes différents arrêtés, notamment celui du 20 juin 1889, ceux des 5 févr. 1889 et 16 août (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 47 et 76) de la même année et celui du 30 oct. 1891, qui ont modifié provisoirement celui du 9 janv. 1888 et pris des mesures spéciales pour les mèches et munitions dites de sûreté.

**1509.** — ... Une circulaire du ministre des Travaux publics du 9 déc. 1889 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 97), sur le transport des matières dangereuses de la première catégorie sur les lignes où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises.

**1510.** — ... Une circulaire du 28 juin 1890 (*Bull. min. Trav. publ.*, 1890, 2e sér., p. 158), qui a résumé les dispositions relatives aux mesures générales à prendre pour le transport des matières dangereuses.

**1511.** — ... Un arrêté du 30 mars 1877, pris de concert entre le ministre de la Guerre et le ministre des Travaux publics, aux

termes duquel l'interdiction de transporter la poudre et la dynamite par les trains de voyageurs ne s'appliquait pas aux trains militaires, et qui a été remplacé lui-même par un règlement du 9 janv. 1888 (*Bull. min. Trav. publ.*, févr. 1888).

**1512.** — ... Un règlement du 10 janv. 1879, tour à tour modifié par des arrêtés du 31 oct. 1882, du 9 avr. 1888, par une instruction du 24 mai 1890 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 15[illegible]) et par un décret du 23 juill. 1888, et relatif au transport des dynamites étrangères.

**1513.** — ... Enfin une circulaire du 18 mars 1890 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 136), d'où il résulte que les compagnies sont tenues d'effectuer le transport de toutes les expéditions de dynamite étrangère qui leur sont présentées et qui satisfont d'ailleurs à toutes les prescriptions réglementaires.

**1514.** — Les personnes qui veulent expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'art. 21 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les stations du chemin de fer. Des mesures spéciales de précaution sont prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue.

**1514** *bis*. — L'expéditeur qui fait transporter des matières inflammables sans en faire déclaration, commet une faute dont il doit réparer les conséquences préjudiciables. Par suite, si en cours de route un incendie se déclare dans le wagon qui contient ces matières, l'expéditeur doit être déclaré responsable du dommage causé par ce sinistre. — Paris, 6 mars 1884, Chemin de fer de l'Est, [D. 84.2.194]

Mais cette responsabilité doit être seulement partielle s'il n'est pas établi que l'incendie ait été produit par la combustion des matières expédiées clandestinement. — Même arrêt.

**1515.** — Cet article est applicable à l'expéditeur qui déclare un colis contenant des allumettes chimiques, comme renfermant de la droguerie. — Trib. Belley, 6 août 1859. — *Sic*, Palaa, p. 73; Féraud-Giraud, t. 1, n. 479 et 486.

**1516.** — Il est défendu d'entrer dans les voitures sans avoir pris de billet (art. 63, Ord. 15 nov. 1846). Les explications que nous donnons ici devront être complétées par celles qu'on trouvera *infrà*, n. 4213 et s.

**1517.** — La prohibition d'entrer dans les voitures sans billet s'applique au fait des parents qui font voyager leurs enfants dans ces conditions comme aux parents eux-mêmes. Celui qui monte en wagon avec un enfant âgé de plus de trois ans et non muni de billet, commet la contravention prévue par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, et punie par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Rouen, 25 mars 1875, M..., [S. 75.2.137, P. 75.576, D. 75.2.239] — Trib. Seine, 27 janv. 1885, Morel, [S. 85.2.144, P. 85.1.709] — — Trib. Castelnaudary, 29 août 1887, Bouvier, [S. 89.2.200, P. 89.1.1007] — Trib. Toulouse, 27 oct. 1888 et 14 mars 1888, Lafont et Boudet, [S. 89.2.200, P. 89.1.1007] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 33; Féraud-Giraud, t. 3, n. 252.

**1518.** — On doit assimiler à ce fait celui du père ou de la mère qui monte en wagon avec un enfant âgé de plus de trois ans et non muni de billet, et qui déclare mensongèrement que l'enfant n'a point atteint cet âge. — Rouen, 25 mars 1875, précité.

**1519.** — Mais le voyageur échappe à toute répression si, au moment où il venait de prendre sa place et avant que le train fût en marche, il a spontanément offert au contrôleur qui se présentait le supplément du prix. — Nancy, 1er mai 1884, Haut, [S. 86.2.114, P. 86.1.687]

**1520.** — La prohibition contenue dans l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, serait évidemment dépourvue de sanction si le voyageur pouvait se refuser à tout contrôle. Aussi a-t-il été jugé qu'il y a contravention de la part du voyageur qui refuse de montrer son billet à un contrôleur pendant la marche du train. — Toulouse, 14 mai 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 84.2.143, P. 84.1.746] — Trib. Compiègne, 24 juin 1857, [Lamé-Fleury, p. 65, note 5] — Trib. corr. Pontoise, 6 oct. 1887, G..., [S. 88.2.24, P. 88.1.109] — Trib. corr. Soissons, 25 oct. 1887, Margotin, [S. 88.2.22, P. 88.1.109]

**1521.** — On ne s'en est même pas tenu là, et on a décidé que lorsqu'un procès-verbal régulièrement dressé par un contrôleur de route constate qu'un voyageur n'a pu représenter le billet de place dont l'exhibition lui était demandée, et a allégué qu'il avait perdu ledit billet, cette constatation établit à la charge de ce voyageur la contravention prévue par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, s'il ne prouve pas le fait de force majeure qui l'a mis dans l'impossibilité d'obtempérer à la réquisition de l'agent de la compagnie. — Cass., 12 avr. 1889, Isamand, [S. 90.1.428, P. 90.1.1011]

**1522.** — Mais les titulaires des cartes d'abonnement délivrées par les compagnies de chemins de fer ne peuvent être tenus, à défaut de représentation de leur carte, de payer le prix de leur place, si leur qualité d'abonnés n'est pas contestée. — Trib. Seine, 24 mars 1870, Dumas, [S. 70.2.126, P. 70.474, D. 70.3.87]

**1523.** — L'emploi de manœuvres frauduleuses peut d'ailleurs donner un caractère nouveau à la contravention. Ainsi le fait, de la part d'un voyageur par chemin de fer, d'avoir sciemment présenté son billet de manière à faire croire que ce billet était pour une station plus éloignée que celle qui y était indiquée, et d'avoir ainsi continué son voyage jusqu'à cette station, constitue le délit d'escroquerie, et non pas seulement la contravention prévue par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, et par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, qui punissent le fait d'occuper une place dans les voitures d'un chemin de fer sans être muni d'un billet. — Nîmes, 13 nov. 1862, Chastanier, [S. 64.2.70, P. 64.696, D. 64.5.134]

**1524.** — De même, le billet falsifié constitue le délit d'escroquerie, et non pas seulement une simple contravention à la police des chemins de fer. — Paris, 5 juill. 1878, Moreau, [S. 78.2.301, P. 78.1249, D. 80.2.67] — *Sic*, Palaa, *Billets de place*, n. 159; Lamé-Fleury, p. 705; Féraud-Giraud, t. 3, n. 245. — *Contrà*, Bédarride, n. 211.

**1525.** — En tous cas, le voyageur qui ne présente point son billet à l'arrivée doit solder à nouveau le prix de sa place, quand bien même il serait établi que ce voyageur a effectivement pris un billet au départ. — Poitiers, 1er juin 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.2.179, P. 78.818, D. 79.2.23]

**1526.** — La disposition de l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, qui punit le fait du voyageur qui est entré sans billet dans un wagon de chemin de fer, est applicable au fait de celui qui, entré dans un wagon avec un billet, continue volontairement sa route au delà de la station à laquelle son billet lui donnait droit de se rendre. — Cass., 8 déc. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 70.1.416, P. 70.1059, D. 70.1.447] — Dijon, 25 mars 1857, Veuillet, [S. 57.2.507, P. 57.305, D. 57.2.124] — Bordeaux, 27 juin 1862, D... et L..., [S. 62.2.540, P. 62.994, D. 62.2.125] — Toulouse, 9 juill. 1868, Regal, [S. 69.2.12, P. 69.97, D. 68.2.198. — Dijon, 9 mai 1877, Chaillet, [S. 78.2.5, P. 78.84, D. 79.2.24] — Amiens, 8 nov. 1877, Marchois, [S. 77.2.305, P. 77.1265, D. 79.2.24] — Besançon, 5 févr. 1879, Lorioz, [S. 79.2.42, P. 79.215] — Pau, 29 mai 1886, Maynard, [S. 87.2.64, P. 87.1.440, D. 87.2.245] — Rennes, 2 juin 1886, Galtier, [S. 89.2.28, P. 89.1.17, D. 87.2.245] — V. Cotelle, t. 2, n. 88; Emion, n. 161; Aucoc, t. 3, n. 1556; Bédarride, t. 1, n. 206; Duverdy, *Transports*, n. 289; Ruben de Couder, n. 30; Féraud-Giraud, t. 3, n. 225.

**1527.** — Il a même été jugé que ce fait, bien que réprimé par des peines supérieures à celles des contraventions de simple police, constitue une contravention punissable, indépendamment de toute intention de fraude à l'égard de la compagnie de chemin de fer. — Pau, 29 mai 1886, précité.

**1528.** — Mais il est généralement admis, au contraire, que le fait de rester en wagon au delà de la station de destination pour laquelle un billet a été pris n'est pas punissable s'il a été accompli sans intention de fraude. — Dijon, 25 mars 1857, précité. — Amiens, 8 nov. 1877, précité. — Besançon, 5 févr. 1879, précité. — Rennes, 2 juin 1886, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**1529.** — N'est donc passible d'aucune condamnation le voyageur qui, ayant pris un billet pour une station déterminée, néglige par inadvertance de descendre à cette station, si à la station suivante il se présente spontanément au contrôle pour payer le supplément. — Dijon, 9 mai 1877, précité.

**1530.** — *A fortiori* en est-il de même lorsque le voyageur a agi avec l'autorisation ou au vu et au su des agents de la compagnie. Ainsi, aucune pénalité n'est encourue par le voyageur qui a dépassé la station pour laquelle il avait pris un billet, si, d'une part, à cette station, il a avisé les agents de la compagnie qu'il poursuivait sa route, et si, d'autre part, il a spontanément offert de payer le supplément qu'il devait. — Rennes, 2 juin 1886, précité.

**1531.** — Mais le fait matériel étant établi, c'est au voyageur à prouver qu'il a été involontaire de sa part. — Besançon, 5 févr. 1879, précité.

**1532.** — Ainsi que nous l'avons énoncé *suprà*, n. 1523, des manœuvres pourraient dénaturer le caractère de l'acte. Mais

par lui-même et par lui seul l'acte répréhensible ne suffirait pas à constituer une escroquerie.

**1533.** — Jugé, en ce sens, que le fait, par un individu, d'avoir pris un billet de chemin de fer pour une station et d'avoir volontairement prolongé son voyage jusqu'à une station plus éloignée, constitue une simple contravention à la police des chemins de fer prévue par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, et non le délit de larcin ou filouterie, non plus que celui d'escroquerie, bien que, après sa descente de voiture, il soit sorti de la gare en passant à travers un treillage servant de clôture à la voie et non par la porte ordinaire. — Cass., 8 déc. 1870, précité.

**1534.** — En vain, on s'appuyait pour soutenir l'opinion contraire sur cette circonstance que le voyageur était sorti subrepticement de la gare : il est clair que ce fait ne pouvait être considéré comme constituant une manœuvre frauduleuse.

**1535.** — Mais que faudrait-il penser du fait par un voyageur, non seulement de continuer sa route au delà de l'endroit désigné par le billet, mais encore de prendre un nouveau billet à une station voisine du lieu d'arrivée pour faire croire que son voyage n'a commencé qu'à cette station? La jurisprudence ne paraît pas tout à fait d'accord sur ce point.

**1536.** — Il a été jugé dans une première opinion que le fait, par un voyageur qui a pris place dans un wagon avec un billet pour une station voisine, de continuer son voyage au delà de cette station et de se procurer ensuite un autre billet à l'une des dernières stations du convoi pour le présenter à la gare d'arrivée, comme s'il n'avait accompli que cette partie du trajet, constitue non le délit d'escroquerie ou de tentative d'escroquerie, à défaut de remise par la compagnie de l'une des valeurs spécifiées dans l'art. 405, C. pén., mais seulement la contravention prévue par l'art. 21, L. 15 juill. 1845 et par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, qui punissent le fait d'occuper une place dans les voitures d'un chemin de fer sans être muni d'un billet. — Bordeaux, 27 juin 1862, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 206 et s.; Féraud-Giraud, t. 3, n. 225.

**1537.** — ... Qu'un pareil agissement constitue une simple contravention aux lois sur la police des chemins de fer, exclusive des règles de la complicité légale. — Cass., 8 déc. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 70.1.416, P. 70.1059, D. 70.1.447]; — 7 avr. 1870, Abivard, [S. 71.1.258, P. 71.772] — Angers, 7 févr. 1870, Abivard, [S. 70.2.183, D. 70.2.58]

**1538.** — ... En d'autres termes, que cette infraction, se constituant par un seul acte personnel, indivisible dans son exécution, ne saurait donner lieu à aucune peine contre celui qui, voyageant avec l'auteur principal, s'est chargé de lui procurer les billets destinés à consommer la fraude. — Angers, 7 févr. 1870, précité.

**1539.** — Mais, d'autre part, il a été décidé qu'il y a lieu de qualifier d'escroquerie le fait du voyageur qui fraude la compagnie du chemin de fer d'une partie du prix de transport, en accomplissant sans billet une fraction de parcours, et en représentant frauduleusement à la gare d'arrivée, pour échapper à la réclamation du supplément de prix par lui dû, un billet qu'un complice lui a procuré à l'une des dernières stations. — Trib. corr. Bordeaux, 21 mai 1862, Chemin de fer d'Orléans, [D. 62.3.45]

**1540.** — ... Que lorsque la compagnie a déjoué la fraude en faisant constater, par une vérification durant le trajet, le défaut de possession par le voyageur d'un billet donnant droit à la totalité du parcours, le fait n'en constitue pas moins une tentative d'escroquerie, encore bien que celui-ci, à l'arrivée, aurait offert de payer l'intégralité du prix, en alléguant une perte prétendue du billet pris au départ. — Même jugement.

**1541.** — ... Qu'en pareil cas, la compagnie est recevable à poursuivre par la voie de l'action civile le délit tenté à son préjudice, et à demander des dommages-intérêts; mais que ces dommages ne peuvent excéder la somme dont elle a été frustrée. — Même jugement.

**1542.** — Sauf à y comprendre peut-être, en outre, l'affiche du jugement dans les gares de la compagnie et son insertion dans les journaux. — Même jugement.

**1543.** — Cette dernière opinion nous paraît mieux fondée. Toutes les conditions requises pour l'application de l'art. 465, C. pén., nous semblent réunies. C'est aussi l'opinion de M. Duverdy, *Tarifs*, n. 312 et s.; *Transports*, n. 280 et s.

**1544.** — On retrouve les mêmes hésitations, que nous ne comprenons pas davantage, lorsqu'il s'agit d'apprécier le fait par un individu de faire usage d'un permis de circulation délivré à un tiers pour se faire admettre gratuitement dans un chemin de fer. MM. Bédarride, t. 1, n. 221; Ruben de Couder, n. 35; Féraud-Giraud, t. 3, n. 248, soutiennent qu'on ne saurait voir, en pareil cas, une escroquerie. Mais M. Duverdy (*Transports*, n. 287), nous paraît, avec raison, enseigner l'opinion contraire.

**1545.** — Il a été jugé dans le sens de cette dernière opinion que l'emploi par un individu d'un faux nom et d'une fausse qualité, et l'usage d'un permis de circulation délivré à un tiers pour se faire admettre et voyager gratuitement dans un train de chemin de fer, constituent le délit d'escroquerie. — Poitiers, 17 janv. 1873, Rocher, [S. 73.2.206, P. 73.867, D. 73.2.70]

**1546.** — ... Et que la personne qui prête dans ce but son permis peut être condamnée comme complice. — Même arrêt.

**1547.** — ... Que la fraude commise par l'individu qui a pris place dans un train de chemin de fer, en se présentant avec un billet de parcours gratuit, délivré à un tiers et en se *faisant passer pour celui-ci*, constitue le délit d'escroquerie, et qu'il y a lieu de punir comme complice du délit le titulaire du billet qui a fourni sciemment le moyen de commettre la fraude. — Trib. corr. Seine, 12 févr. 1867, Maurel, [D. 67.3.85]

**1548.** — L'opinion contraire, cependant, paraît l'emporter en jurisprudence. — Cass., 6 mai 1865, Lafargue, [S. 65.1.266, P. 65.572, D. 65.1.200] — Paris, 15 mars 1867, Deboudt, [S. 67.2.139, P. 67.575] — Aix, 5 févr. 1873, Faivre, [S. 74.2.107, P. 74.477, D. 74.5.81]

**1549.** — Dans cette opinion, ce fait constitue la contravention prévue par l'art. 63, § 1, Ord. 15 nov. 1846, et punie par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Aix, 5 févr. 1873, précité.

**1550.** — ... Alors surtout que le voyageur n'a employé aucuns moyens frauduleux pour se faire remettre ledit billet. — Toulouse, 7 avr. 1865, sous Cass., 6 mai 1865, Laforgue, [S. 65.1.240, P. 75.572, D. 65.1.200]

**1551.** — La jurisprudence est-elle bien d'accord avec elle-même lorsqu'elle voit une véritable escroquerie dans le fait par un civil de se servir, sans qualité, d'une permission militaire? Il est permis d'en douter. Jugé en tout cas que l'obtention par un voyageur civil d'un billet de chemin de fer taxé au quart du tarif, par la présentation aux guichets d'une gare de pièces auxquelles il a faussement donné l'apparence d'une permission délivrée par l'autorité militaire, constitue le délit d'escroquerie. — Cass., 28 févr. 1889, Coquoin, [S. 89.1.237, P. 89.1.556, D. 90.1.44]

**1552.** — Et que le fait par un individu de présenter au guichet d'une compagnie de chemins de fer une permission accordée à un militaire, afin de se faire ainsi remettre, à l'aide d'un titre qui ne lui appartient pas, un billet à prix réduit, constitue également une escroquerie. — Paris, 2 déc. 1890, Vignault, [J. *la Loi* des 2 et 3 janv. 1891]

**1553.** — Il est plus normal, au contraire, dans cette opinion, de ne considérer que comme un délit réprimé par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, le fait par des personnes, pour profiter d'un tarif réduit, accidentellement accordé à une société chorale par une compagnie de chemin de fer, de simuler une affiliation à cette société et de voyager avec la qualité de membres actifs, qui ne leur appartient pas. — Toulouse, 26 juill. 1862, Barbot, [D. 65.2.84]

**1554.** — L'usage des billets d'aller et retour a donné naissance également à un certain nombre d'applications qu'il est intéressant de faire connaître, et qui se rapportent plus ou moins explicitement au principe contenu dans notre disposition.

**1555.** — L'une d'elles est relative au fait de dépasser la gare d'arrivée indiquée dans le billet. Ainsi il a été jugé que le voyageur qui a pris un billet d'aller et de retour pour une station, ne peut, en arrivant à cette station, exiger un billet simple pour continuer son voyage jusqu'à une station plus éloignée : qu'il est tenu, même en dehors de toute fraude ou négligence de sa part, de payer le prix ordinaire du transport pour tout le trajet parcouru, déduction faite du prix du billet et de retour. — Grenoble, 12 mai 1866, Lhoir et Belot, [S. 67.2.106, P. 67.462, D. 66.2.214]

**1556.** — ... Qu'il en est ainsi, tout au moins, lorsqu'on trouve dans les tarifs une condition portant que chaque coupon ne sera valable que pour les points de départ et de destination y désignés, sous peine, pour le voyageur qui le dépasserait ou qui resterait en deçà, d'avoir à payer le prix du voyage entier sur le pied du tarif ordinaire. — Trib. corr. Bagnères-de-Bi-

gorre, 28 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.122, P. 79.478] — *Contrà*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 229 et s.

**1557.** — ... Que le voyageur contrevenant à cette condition doit être puni comme s'il avait voyagé sans billet. — Même arrêt.

**1558.** — Mais l'affichage du jugement étant une aggravation de peine ne doit, quand il est ordonné à titre de réparation civile envers la compagnie, énoncer les noms des condamnés que par leurs initiales. — Trib. corr. Bagnères-de-Bigorre, 28 déc. 1878, précité.

**1559.** — Le billet de retour, même quand il a été délivré sans réduction de prix, ne peut servir que pour le jour de sa date; le fait de prendre place avec ce billet dans un train d'un jour ultérieur constitue, non une simple violation des obligations réciproques et purement civiles de l'entrepreneur de transport et du voyageur, justiciable seulement du juge civil, mais une contravention à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, que le juge corectionnel doit réprimer, nonobstant la bonne foi du voyageur. — Trib. corr. Seine, 26 nov. 1868, Leprieur, [D. 71.5.55]

**1560.** — Les tarifs concernant les billets d'aller et retour stipulent d'ordinaire que les deux coupons, celui d'aller et celui de retour, ne seront valables que s'ils sont utilisés par la même personne. Cette clause est parfaitement valable lorsque le tarif a été homologué par le ministre des Travaux publics; il en est ainsi particulièrement des billets d'aller et retour délivrés à l'occasion des trains de plaisir. — Agen, 13 févr. 1879, précité. — Paris, 21 mai 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.2.107, P. 82.1.578] — Trib. corr. Bagnères-de-Bigorre, 28 déc. 1878, précité. — *Sic*, Palaa, v° *Billet de place*, t. 4, p. 157; Lamé-Fleury, n. 248; Bédarrides, t. 2, n. 215 et s.; Ruben de Couder, n. 19; Féraud-Giraud, t. 3, n. 232.

**1561.** — Le voyageur contrevenant à cette condition doit être encore puni comme s'il avait voyagé sans billet. — Agen, 13 févr. 1879, précité.

**1562.** — Il en est ainsi spécialement du voyageur qui use d'un billet de retour acheté à un tiers. — Agen, 13 févr. 1870, précité. — Paris, 21 mai 1881, précité. — Nîmes, 2 juill. 1882, Brun, [S. 83.2.70, P. 83.1.442] — Paris, 7 mai 1890, Laverry, [S. 90.2.171, P. 90.1.1031] — Trib. corr. Sens, 6 juin 1883, X..., [S. 83.2.107, P. 83.1.1256] — Trib. Seine, 26 mars 1890, Brunner, [S. 90.1.118, P. 90.1.716] — *Sic*, Duverdy, *Transport*, p. 299; Féraud-Giraud, t. 3, n. 232.

**1563.** — Mais le contrevenant n'est point passible de dommages-intérêts vis-à-vis de la compagnie lorsque le porteur primitif du billet est revenu au lieu où ce billet lui avait été délivré, en employant pour ce retour le réseau de la même compagnie, laquelle a ainsi recouvré le montant de la place qu'elle réclame au contrevenant, à titre de dommages-intérêts. — Trib. corr. d'Agen, 18 déc. 1878, sous Agen, 13 févr. 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 81.2.111, P. 81.1.584, D. 80.1.173]

**1564.** — Le fait de vendre, de donner ou d'acheter un coupon de retour, indépendamment de tout transport effectué, constitue-t-il une contravention? Il a d'abord été décidé que le propriétaire d'un billet d'aller et retour peut vendre ou donner le coupon de retour, et que l'acquéreur de ce coupon peut le vendre ou le donner à son tour; qu'aucune pénalité n'atteint une pareille opération. — Nîmes, 27 juill. 1882, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 233.

**1565.** — Puis on a fait valoir que si, en principe, la vente accidentelle par des particuliers de billets de retour délivrés par les chemins de fer et non périmés, ne constituait par elle-même ni délit, ni contravention, il en était autrement lorsque ce trafic était exercé d'une manière habituelle dans les gares ou sur un terrain des compagnies; qu'un tel fait tombait alors sous l'application de l'art. 70, Ord. 15 nov. 1846, qui interdit à tout vendeur d'objets quelconques d'exercer sa profession dans les cours et bâtiments des gares, sans une autorisation préfectorale. — Trib. corr. Melun, 23 mai 1878, Robert, [S. 78.2.217, P. 78.862] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**1566.** — Depuis lors, il a été jugé que le fait de vendre ou d'acheter des coupons de retour des billets d'aller et retour, délivrés par une compagnie de chemins de fer en vertu d'un tarif spécial dûment homologué qui interdit la vente et l'achat des coupons de retour, constitue une infraction tombant sous l'application des peines édictées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Caen, 13 févr. 1889, Lelièvre, [S. 91.2.14, P. 91.1.198, D. 91.5.63] — V. Trib. Pont-l'Evêque, 10 nov. 1886 et Trib. Havre, 27 nov. 1886, Louapre et Huault, [S. 87.2.199, P. 87.1.1006] — Trib. Seine, 26 mars 1890, précité. — V. aussi Paris, 7 mai 1890, précité. — Caen, 22 mai 1890, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.2.13, P. 91.1.100]

**1567.** — Ainsi jugé que la cession, même gratuite, d'un billet de retour, constitue une contravention aux tarifs homologués des compagnies de chemins de fer, qui interdisent la vente et l'achat des billets de retour; que ce fait tombe sous l'application de l'art. 21, L. 15 juill. 1845; qu'en conséquence, l'usage du billet de retour par une personne autre que le titulaire, étant puni d'une amende de 16 à 3,000 francs, constitue un délit, et que celui qui cède gratuitement le coupon peut être puni comme complice. — Bordeaux, 11 mars 1891, Lascombre, [S. 91.2.164, P. 91.1.900]

**1568.** — ... Que, pour que l'infraction existe, il n'est pas besoin qu'un décret rendu en Conseil d'Etat donne force de loi au tarif; et, d'autre part, qu'il n'est pas nécessaire qu'un contrat de transport soit intervenu entre le prévenu, poursuivi pour avoir vendu un coupon à un tiers, et la compagnie. — Caen, 22 mai 1890, précité.

**1569.** — ... Que les infractions à la police des chemins de fer, étant punies de peines correctionnelles, les règles en matière de délits, et spécialement les règles de la complicité, leur sont applicables. — Caen, 22 mai 1890, précité.

**1570.** — ... Qu'en conséquence, l'individu qui, sans acheter ou vendre directement des coupons de retour de billets d'aller et retour, trafic interdit par les tarifs des compagnies de chemin de fer dûment homologués, prend part à ce trafic en percevant une commission à titre d'intermédiaire entre l'acheteur et le vendeur des coupons, peut être poursuivi comme complice de l'infraction commise par ceux qui ont acheté ou vendu les coupons de retour. — Même arrêt.

**1571.** — ... Que l'individu qui a cédé gratuitement un coupon de retour à un voyageur qui l'a utilisé peut être retenu comme complice de l'infraction commise par celui-ci, dès lors qu'il a connu l'usage qui devait être fait de ce coupon — Même arrêt.

**1572.** — Toutefois la cour de Paris semble être revenue en arrière, car elle a jugé que le tarif spécial d'une compagnie de chemins de fer, dûment homologué par le ministre, qui dispose que « les deux coupons d'un billet d'aller et retour ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne », et prohibe « la vente et l'achat des coupons de retour », n'a force obligatoire et n'est sanctionné par les peines de l'art. 21, L. 15 juill. 1845, qu'au regard des personnes s'étant fait délivrer des billets, ou de celles qui, munies desdits billets, ont pris place dans les voitures de la compagnie. — Paris, 7 mai 1890, Laverry, [S. 90.2.171, P. 90.1.1031]

**1573.** — ... Qu'en conséquence, le fait de vendre à des tiers qui les ont utilisés des coupons de retour de billets d'aller et retour délivrés par la compagnie aux conditions de ce tarif, ne constitue pas à la charge de celui qui s'est procuré ces billets, en les achetant à des tiers, et sans qu'ainsi aucun contrat de transport soit intervenu entre lui et la compagnie, une infraction tombant sous l'application des peines édictées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845 — Même arrêt.

**1574.** — ... Mais que le vendeur des coupons de retour peut être poursuivi comme complice de l'infraction commise par les tiers qui, ayant acheté ces coupons, les ont utilisés pour leur voyage. — Même arrêt.

**1575.** — L'ordonnance de 1846 ne prohibe pas seulement le fait de voyager sans billet; elle prohibe également celui de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet (art. 63, Ord. 15 nov. 1846). L'application de cette disposition a donné naissance à des espèces assez délicates.

**1576.** — Il y en a une, en tout cas, qui ne saurait faire doute : c'est l'hypothèse où le voyageur muni d'un billet qui lui donne droit de prendre place dans un compartiment d'une classe supérieure, se contente d'un compartiment de classe moindre. Il a été jugé, en ce sens, que la défense prononcée par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle indiquée par le billet qu'on a pris, est inapplicable au cas où un voyageur entre dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle ce billet lui donne droit. — Pau, 14 janv. 1869, Brun-Foulquier, [S. 69.2.102, P. 69.463, D. 74.5.81]

**1577.** — A plus forte raison, le voyageur porteur d'un billet de première classe ne peut-il encourir aucune peine pour être monté dans le fourgon du chef de train, alors surtout qu'il y a été obligé par des circonstances indépendantes de sa volonté. — Même arrêt.

**1578.** — Nous approuvons également la solution d'après laquelle le voyageur qui, s'étant placé au départ d'un train dans une voiture de première classe, a présenté en cours de route au conducteur du train un billet de série de même classe, dont celui-ci a détaché le coupon, ne saurait être considéré comme s'étant rendu coupable de l'infraction prévue par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, par cela seul qu'à la gare d'arrivée, il a remis au contrôle, au lieu du billet dont il s'agit, un billet de deuxième classe dont il s'était également muni au départ. — Paris, 16 févr. 1885, Vaussard, [S. 85.2.45, P. 85.1.452, D. 86.2.103]

**1579.** — De même, nous concevons parfaitement que le voyageur muni d'une carte d'abonnement de chemin de fer, qui veut monter dans une voiture de classe supérieure à celle indiquée sur sa carte, ne soit pas tenu de se présenter préalablement au guichet de la gare pour acquitter le supplément du prix, et ne commette aucune contravention s'il prévient un employé du chemin de fer, ou si toute autre circonstance assure la perception du supplément. — Aix, 6 mars 1884, Gambucy, [S. 86.2.114, P. 86.1.687]

**1580.** — Aussi approuvons-nous l'arrêt qui a décidé que le fait par le titulaire d'une carte d'abonnement de voyager dans une voiture de classe supérieure à celle indiquée sur sa carte, constitue, non une infraction à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, mais une contravention à la disposition du tarif d'abonnement de la compagnie, n'autorisant les voyageurs munis de cartes d'abonnement à pénétrer dans les voitures de classe supérieure qu'à la condition de payer le supplément et de prévenir le conducteur du train, contravention sanctionnée par les pénalités de l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Nancy, 1er mai 1884, Haut, [S. 86.2.114, P. 86.1.687] — V. cependant, *contrà*, Aix, 6 mars 1884, précité.

**1581.** — Mais nous concevons qu'on ait fait des difficultés pour admettre, avec la cour d'Angers, que le voyageur qui a pris un billet de deuxième ou troisième classe pour une station déterminée, puisse descendre à une station antérieure, pour laquelle des billets de première classe seulement ont été délivrés, et que la compagnie ne soit pas en droit d'exiger du voyageur la différence entre le prix de son billet et le prix d'un billet de première classe pour la station à laquelle il s'est arrêté. — Angers, 10 mars 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.4, P. 74.83, D. 73.2.125]

**1582.** — Et ce n'est guère qu'autant qu'on part du principe proclamé par la cour d'Angers, qu'on peut arriver à décider avec la cour de Poitiers que lorsqu'un billet d'excursion de troisième classe délivré à un voyageur l'autorise à prendre, pour le parcours indiqué par son itinéraire, tous les trains recevant des voyageurs de même classe à plein tarif, le fait par ce voyageur d'avoir accompli, dans un train express ne recevant les voyageurs de troisième classe qu'autant qu'ils ont à effectuer un parcours d'au moins 150 kilomètres, un parcours moindre de 150 kilomètres, ne constitue aucune contravention, s'il résulte des circonstances que ce voyageur a abandonné sur son itinéraire le droit au parcours qui lui restait à effectuer pour parfaire les 150 kilomètres. — Poitiers, 11 mars 1891, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.2.53, P. 91.3.29] — *Sic*, Féraud-Giraud, *Transports*, t. 3, n. 233. — *Contrà*, Pouillé, [J. *la Loi*, 25 mai 1891]

**1583.** — Cependant, la Cour de cassation n'a pas hésité à admettre cette solution. — Cass., 20 mai 1892, Roche, [*Gaz. des trib.*, 21 mai 1892]

**1584.** — Mais il n'est pas douteux qu'elle ne saurait prévaloir si on se trouve en présence d'une stipulation formelle du tarif spécial, stipulation insérée dans certains tarifs des billets d'aller et retour, et qui interdit au voyageur de descendre en deçà du point de départ ou de destination. — V. à cet égard, Trib. Bagnères-de-Bigorre, 28 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.122, P. 79.478, D. 79.3.88]

**1585.** — Il est évident que nous ne ferions plus aucune réserve si le fait préjudiciable était commis avec l'assentiment de la compagnie. Jugé, en ce sens, que ne constitue pas la contravention punie par l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, le fait d'un voyageur qui, muni d'un billet de troisième classe, entre dans un train ne contenant aucune voiture de cette classe, du consentement des agents de la compagnie, et refuse à l'arrivée de payer le supplément de prix fixé par les tarifs. — Un pareil fait ne peut donner lieu, de la part de la compagnie, qu'à une action civile. — Angers, 27 oct. 1873, Vital-Petit, [S. 75.2.82, P. 75.443, D. 74.2.55]

**1586.** — Les voyageurs même munis de billets ne doivent pas monter dans les compartiments sur lesquels une plaque a été placée indiquant qu'ils ont été réservés pour certains voyageurs. En effet, les art. 1, 2 et 3, Arr. min. 1er mai 1861, qui répriment le fait d'entrer, sans droit, dans un compartiment désigné par une plaque portant le mot *réservé*, comprennent tous les modes de réserve, notamment la location d'avance, et s'appliquent en conséquence au fait d'entrer, sans droit, dans un compartiment désigné par une plaque portant le mot *loué*. — Cass., 25 nov. 1887, Camus, [S. 88.1.141, P. 88.1.316, D. 88.1.190]

**1587.** — Ainsi le voyageur qui s'introduit dans un compartiment d'un wagon de chemin de fer réservé aux dames seules, malgré les prescriptions d'un arrêté du ministre des Travaux publics, commet une contravention punie par les art. 21, L. 15 juill. 1845, et 79, Ord. 15 nov. 1846. — Nancy, 4 août 1887, Barrat, [S. 87.2.246, P. 87.1.1254, D. 88.2.19] — *Sic*, Amel, t. 3, n. 1566; Palaa, t. 4, p. 451; Lamé-Fleury, *Bull.*, t. 5, p. 49 et 125; Féraud-Giraud, t. 3, n. 134. — V. toutefois Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 688; *suprà*, n. 1074, et *infrà*, n. 1707.

**1588.** — On retrouve, en matière de transport de bagages ou de colis, des dispositions analogues à celles que nous venons de rencontrer pour les voyageurs et qui témoignent qu'il peut y avoir place dans cette matière, comme dans les précédentes, à des faits contraventionnels, à l'allocation de simples dommages-intérêts, et à l'escroquerie véritable.

**1589.** — Ainsi, on sait qu'il est d'usage dans les compagnies d'accorder une franchise de bagages aux voyageurs. On s'est demandé quel serait le caractère de l'acte par lequel un voyageur chercherait personnellement à profiter de la franchise d'un tiers. Deux opinions sont en présence : l'une, aux termes de laquelle cet acte constitue au moins la contravention réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845; l'autre, qui enseigne qu'il ne peut y avoir là aucune cause de dommages. La première doctrine, toutefois, paraît l'emporter en jurisprudence.

**1590.** — Il a été jugé, dans le sens de cette doctrine, que la franchise accordée aux voyageurs par les compagnies de chemins de fer pour les bagages qui n'excèdent pas un certain poids, est l'accessoire des billets de place et demeure personnelle au porteur de ce billet; que, par suite, celui qui voyage sans bagages ne peut céder à un autre la franchise à laquelle il a droit et dont il n'use pas. — Lyon, 25 févr. 1863, Blanchin, [S. 65.2.9, P. 65.94, D. 63.2.138]

**1591.** — ... Que, par suite encore, le voyageur qui, pour se dispenser de payer les droits de transport de ses bagages, présente au bureau du chemin de fer le billet de place d'un autre voyageur étranger à sa famille, commet une contravention réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Colmar, 27 sept. 1864, Grumbach, [S. 65.2.9, P. 65.1108, D. 64.2.197] — Nîmes, 10 août 1865, Poidevin, [S. 65.2.286, P. 65.94, D. 65.2.159] — Rennes, 22 avr. 1868, Legros, [S. 68.2.101, P. 68.460, D. 67.3.32] — Trib. corr. Pau, 1er sept. 1866, Gachard, [D. 67.3.32] — Trib. corr. Aix, 5 juin 1860, Aubin, [D. 61.3.87] — Lyon, 25 févr. 1863, précité.

**1592.** — ... Qu'il en est de même de celui qui, ne voyageant pas, présente au bureau d'enregistrement des bagages, des colis dont il obtient le transport en franchise au moyen de billets de place empruntés à des voyageurs; qu'on ne saurait voir dans un pareil fait le délit d'escroquerie. — Lyon, 25 févr. 1863, précité. — Caen, 25 janv. 1865, Lemeland, [S. 65.2.9, P. 65.94]

**1593.** — ... Surtout dans le cas où le voyageur qui a prêté son billet de place ignorait l'usage auquel le destinait l'emprunteur, et, par suite, n'a pu avoir l'intention de lui céder son droit à la franchise. — Trib. corr. Aix, 5 juin 1860, précité.

**1594.** — ... Que le même fait imputable au titulaire d'une carte d'abonnement qui prête sa carte à autrui est susceptible de la même sanction. — Douai, 25 nov. 1890, Huret, [S. 91.2.61, P. 91.1.341, D. 91.2.30]

**1595.** — ... Mais qu'il ne constitue pas le délit d'escroquerie, alors que l'abonné, pour obtenir la délivrance d'un bulletin de bagages, s'est borné à présenter sa carte d'abonnement et à décliner sa qualité d'abonné. — Même arrêt.

**1596.** — ... Qu'il n'importe que l'enregistrement et le transport en franchise des bagages n'aient pas eu lieu, par suite de la découverte de la fraude : que la réquisition qui en est faite par le voyageur suffit à elle seule pour constituer la contravention. — Rennes, 22 avr. 1868, Legros, [S. 68.2.101, P. 68.468, D. 68.2.161]

**1597.** — Il a été jugé, au contraire, que ne commet aucune contravention aux règlements sur la police des chemins de fer le voyageur qui, pour se dispenser de payer le droit de transport de ses bagages, présente au bureau du chemin de fer, avec son billet, le billet de place d'un autre voyageur, qu'aucun lien de famille ou d'intérêt commun n'unit à lui. — Bordeaux, 25 août 1881, Proc. gén. de Bordeaux, [S. 81.2.192, P. 81.1.976]

**1598.** — ... Que la fraude que commet un voyageur, en se servant d'un billet qui ne lui appartient pas, pour faire admettre en franchise un excédant de bagages, ne constitue pas une infraction aux règlements sur la police des chemins de fer; que ce n'est qu'une simple violation de contrat, ne tombant sous l'application d'aucune disposition pénale. — Trib. corr. Mulhouse, 20 août 1864, Grumbach, [D. 64.3.91], jugement infirmé par la cour de Colmar du 27 sept. 1864, précité.

**1599.** — Mais il a été décidé que se rendent coupables du délit d'escroquerie le commissionnaire de transport et l'employé qui, *par des manœuvres frauduleuses*, arrivent à expédier des marchandises comme appartenant à des voyageurs. — Paris, 17 et 24 févr. 1872, Garrouste et consorts, [D. 74.5.79] — V. *infrà*, n. 1606.

**1600.** — Même hésitation et même incertitude dans la jurisprudence lorsqu'il s'agit non plus de profiter d'une franchise de bagages qu'on n'a pas, mais de faire une fausse déclaration d'expédition.

**1601.** — Ainsi jugé que la déclaration inexacte de la nature et de la valeur des marchandises expédiées par chemin de fer, dans le but de payer un droit moindre de transport, constitue une contravention à l'ordonnance sur la police des chemins de fer, de la compétence du tribunal correctionnel. — Grenoble, 29 déc. 1865, Blachet, [S. 66.2.320, P. 66.1149, D. 66.2.59]

**1602.** — ... Et que la perception par la compagnie, après la constatation de la contravention, du supplément de taxe qui lui était dû, ne peut être considérée comme constituant une transaction de sa part, et ne la rend pas non-recevable à poursuivre le contrevenant devant le tribunal correctionnel. — Même arrêt

**1603.** — ... Qu'il n'y a pas délit d'escroquerie de la part d'un expéditeur de marchandises par chemin de fer qui, pour payer un moindre prix de transport, fait une déclaration inexacte de la nature et de la valeur de ses marchandises. — Paris, 12 déc. 1863, Pigneau, [S. 64.2.71, P. 64.479, D. 64.2.3]

**1604.** — ... Qu'en pareil cas, la déclaration inexacte de la nature des marchandises ne constitue pas non plus une contravention qui soit réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, les dispositions des cahiers des charges des compagnies de chemins de fer relatives à cette déclaration ne contenant de prescriptions que pour les préposés des compagnies, et non pour les expéditeurs. — Même arrêt.

**1605.** — ... Mais que la déclaration inexacte de la valeur de finances expédiées constitue, au contraire, une contravention atteinte par l'article précité, lorsqu'il a été pris une décision sur cette matière par le ministre des Travaux publics. — Même arrêt.

**1606.** — ... Que la fraude concertée avec des employés d'une compagnie de chemins de fer, au moyen de laquelle un expéditeur est parvenu à faire transporter par cette compagnie des quantités supérieures à celles déclarées et portées sur la lettre de voiture, tout en ne payant le prix de transport que sur celles-ci, réunit tous les éléments du délit d'escroquerie. — Cass., 28 mars 1867, Civet, [S. 68.1.94, P. 68.189, D. 67.1.510] — ... Que, dans ce cas, en effet, l'expéditeur n'a pas simplement dissimulé un excédent par une déclaration mensongère; qu'il a, par des manœuvres frauduleuses bien caractérisées, fait croire faussement à une opération normale destinée à procurer à la compagnie la totalité du bénéfice sur lequel elle a droit de compter et, par suite, réalisé un bénéfice illicite en se faisant remettre indûment et par surprise, d'une part, dans le lieu d'expédition, le titre portant engagement de transporter les quantités déclarées d'une manière insuffisante et, d'autre part, au lieu d'arrivée, la quittance totale qui ne devait régulièrement lui être délivrée que contre paiement d'un prix supérieur. — Même arrêt.

**1607.** — Indépendamment des dispositions qui précèdent, on en rencontre d'autres encore dans l'Ordonnance de 1846 qui se réfèrent aux contraventions qui peuvent être commises par des voyageurs. Ainsi, il est défendu d'entrer dans les voitures et d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la voie de chemin de fer (Ord. 15 nov. 1846, art. 62, § 2).

**1608.** — Il est défendu de passer d'une voiture dans une autre et de se pencher au dehors (Ord. 15 nov. 1846, art. 63, § 3).

**1609.** — Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations et lorsque le train est complètement arrêté (Ord. 15 nov. 1846, art. 63, § 3).

**1610.** — En conséquence, commet une contravention à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, le voyageur qui, avant que le train soit arrêté, ouvre la portière, soit pour descendre lui-même, soit pour faire descendre un autre voyageur. Par suite, s'il est blessé par la portière, il ne peut réclamer à la compagnie d'indemnité. — Trib. Seine, 21 nov. 1890, Guérin de Villambreil, [J. *la Loi* des 2 et 3 janv. 1891]

**1611.** — Mais le fait par un voyageur de monter dans une voiture d'un train de chemin de fer déjà en mouvement, ne constitue pas une contravention punissable : ici ne s'applique point l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, lequel ne réprime que le fait de sortir des voitures avant que le train soit arrêté. — Cass., 31 mars 1864, Lœw, [S. 64.1.340, P. 64.920, D. 64.1.243] — Pau, 14 janv. 1869, Brun-Foulquier, [S. 69.2.102, P. 69.463, D. 74.5.81] — Nancy, 4 août 1887, Barrat, [D. 88.2.19] — *Sic*, Lerot, n. 40; Cotelle, t. 2, n. 73; Ruben de Couder, n. 40; Féraud-Giraud, t. 3, n. 176; Picard, t. 3, n. 689; Lauckman, n. 57.

**1612.** — Il en est de même du fait de ce voyageur de n'avoir pas, en cette circonstance, tenu compte de la défense des agents de la compagnie, qui lui criaient de ne pas monter. — Cass., 31 mars 1864, précité.

**1613.** — Spécialement, ne commet point d'infraction punissable le voyageur qui, sortant du buffet d'une gare de chemin de fer, muni d'un billet, traverse le quai et monte, alors que le train est déjà en marche, et malgré la défense des surveillants qui lui crient de s'arrêter, dans une voiture où son billet lui donne le droit de prendre place. — Même arrêt.

**1614.** — Il est défendu de fumer dans les voitures et dans les gares; toutefois, à la demande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées (Ord. 15 nov. 1846, art. 63, § 3).

**1615.** — « D'après l'art. 63, § 5, lisait-on à cet égard dans le rapport au roi qui a accompagné l'ordonnance, il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares; mais toutefois, à la demande des compagnies et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées : les mesures spéciales de précaution dont il s'agit dans le paragraphe ci-dessus, consisteront presque toujours dans l'emploi de voitures spéciales convenablement disposées. L'examen de ces voitures, comme de toutes les autres voitures destinées à circuler sur le chemin de fer, appartient nécessairement à la commission mentionnée en l'art. 13 du règlement; ce n'est donc qu'après avoir reçu l'avis de cette commission que l'administration pourra statuer sur l'autorisation qui lui serait demandée par les compagnies. »

**1616.** — Une circulaire du 11 févr. 1880 a confirmé ce principe en invitant les compagnies à afficher cet avis qu'à moins de consentement unanime des personnes présentes, et sauf dans les wagons spéciaux, on ne pourrait pas fumer dans les voitures de voyageurs.

**1617.** — Une circulaire postérieure du 20 janv. 1891 a d'ailleurs invité les compagnies à augmenter autant que possible le nombre des wagons de fumeurs.

**1618.** — Aux termes du décret du 11 août 1883, qui a ajouté ce paragraphe à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, « il est défendu de se servir sans motif plausible du signal d'alarme pour faire appel aux agents de la compagnie. »

**1619.** — Il y a donc contravention à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846, complété par l'art. 1, Décr. 11 août 1883, de la part du voyageur qui, sans autre motif que celui de ramasser son chapeau tombé sur la voie, a fait fonctionner le signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs. — Toulouse, 17 mai 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 90.2.63, P. 90.1.441]

**1620.** — Les voyageurs, continue l'art. 63, sont tenus d'ob-

tempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

**1621.** — Le refus d'obéir aux injonctions des agents des compagnies de chemin de fer n'est punissable qu'autant que ces injonctions ont pour objet les prescriptions mentionnées à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846. — Nancy, 4 août 1887, précité.

**1622.** — L'entrée des voitures est interdite : 1° à toute personne en état d'ivresse; 2° à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs (Art. 63, Ord. 15 nov. 1846).

**1623.** — Le voyageur qui, malgré les observations des autres voyageurs et celles des employés, conserve avec lui des objets qui par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les autres voyageurs, commet une contravention à l'art. 63, Ord. 15 nov. 1846. — Trib. Neufchâtel, 1er déc. 1876, Lamé-Fleury, [Bull. 77, p. 222] — Trib. Villefranche, 18 nov. 1887, [cité par Féraud-Giraud, t. 3, n. 358] — *Sic*, Féraud-Giraud, *ibid.*

**1624.** — Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée (Art. 63, D. 15 nov. 1846).

**1625.** — Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit (art. 67, D. 15 nov. 1846).

**1626.** — Ces prescriptions ont été rappelées par une circulaire du 4 nov. 1886.

**1627.** — Les tarifs généraux de la compagnie d'Orléans prescrivant l'acquittement d'une taxe pour le transport des chiens, sans distinguer s'ils sont placés dans les fourgons du train ou dans les wagons de voyageurs, commet une contravention l'individu qui transporte en chemin de fer des petits chiens enfermés dans un sac, sans avoir acquitté la taxe établie par les tarifs. — Toulouse, 10 juin 1887, G..., [S. 87.2.425, P. 87.1.1253] — Caen, 7 août 1889, X..., [S. 90.2.12, P. 90.1.199] — V. *suprà*, n. 1072.

**1628.** — Il importe peu que la compagnie ait admis en franchise, pendant une période assez longue, les petits chiens enfermés dans des sacs ou paniers; cette tolérance n'étant que le résultat d'une erreur qui ne saurait créer un droit au bénéfice de ceux qui en ont profité. — Même arrêt. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 137. — V. *suprà*, n. 1072.

**1629.** — Il en est ainsi alors même qu'il s'agirait d'un chien nouveau-né, dans un panier tenu à la main. — Caen, 7 août 1889, précité.

### § 4. *Infractions commises par les compagnies. — Règles générales concernant l'exploitation des chemins de fer.*

**1630.** — En ce qui concerne les mesures réglementaires, plus spécialement relatives à l'exploitation, nous diviserons, conformément à l'ordonnance du 15 nov. 1846, notre étude en six paragraphes :

§ 1. *Des stations.*
§ 2. *De la voie.*
§ 3. *Du matériel employé à l'exploitation.*
§ 4. *Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.*
§ 5. *De la perception des taxes.*
§ 6. *Dispositions diverses.*

#### 1° *Des stations.*

**1631.** — L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des Travaux publics (Ord. 15 nov. 1846, art. 1).

**1632.** — L'application de cette disposition a donné naissance à un certain nombre de décisions qu'il est intéressant de faire connaître. Quelques-unes n'ont jamais fait de doute. C'est ainsi qu'il a été décidé notamment : qu'il faut tenir pour légal et obligatoire l'arrêté préfectoral qui interdit aux entrepreneurs de voitures pour le transport des voyageurs et des bagages de pénétrer dans une gare de chemin de fer sans une autorisation spéciale du préfet. — Paris, 9 avr. 1862, Ladmirault et autres, [S. 62.2.286, P. 62.883, D. 62.2.181]

**1633.** — ... Que l'arrêté préfectoral interdisant aux cochers de voitures publiques de s'immiscer dans le service des bagages à l'intérieur des gares de chemins de fer, constitue une mesure d'ordre et de sécurité publique dont l'exécution ne saurait être subordonnée à la volonté des voyageurs. — Cass., 11 nov. 1864, Dufaux, [S. 64.1.516, P. 64.1259, D. 65.1.102]

**1634.** — ... Qu'en conséquence, le fait, de la part d'un cocher d'omnibus, de s'introduire dans une gare, contrairement à une telle défense, pour réclamer les bagages d'un voyageur monté dans sa voiture, est punissable, encore bien que ce cocher n'ait agi que sur la demande du voyageur. — Même arrêt.

**1635.** — ... Que l'arrêté préfectoral aux termes duquel les préposés d'une compagnie de chemin de fer et les agents des services de correspondance agréés par elle peuvent seuls prendre et porter les bagages des voitures à l'intérieur de la station, et de la station aux voitures, ne saurait porter atteinte au droit pour tout porteur d'un bulletin de bagages de se faire délivrer les colis indiqués sur ce bulletin, sauf aux préposés de la compagnie à porter eux-mêmes ces colis à la voiture qui leur est désignée. — Cass., 18 janv. 1870, Morice et Cie, [S. 70.1.171, P. 70.396, D. 70.1.267]

**1636.** — ... Qu'une compagnie ne peut, dès lors, à peine de dommages-intérêts, refuser aux préposés d'une entreprise de correspondance non agréée le droit de pénétrer dans la gare pour réclamer des colis dont les bulletins leur ont été remis, alors surtout que, ce droit étant exercé sans obstacle par des entreprises rivales, le refus de la compagnie n'a pour but que de constituer un monopole au profit de ces dernières. — Caen, 22 févr. 1869, sous Cass., 8 janv. 1870, précité.

**1637.** — Mais certains cas ont paru d'une application plus douteuse. Pouvait-il appartenir au préfet, par exemple, de constituer une sorte de monopole à un service de voitures, au détriment des autres en lui réservant l'entrée exclusive d'une gare? On serait tenté de croire que la jurisprudence commença par admettre l'affirmative en lisant deux arrêts d'où il résulte qu'est légal et obligatoire l'arrêté préfectoral qui interdit l'accès des gares des chemins de fer situés dans le département, sans une autorisation spéciale du préfet, à toute voiture publique ou omnibus pour le transport des voyageurs et des bagages. — Cass., 6 déc. 1862, Lesbats, [S. 63.1.55, P. 63.543, D. 63.1.390] — Paris, 9 avr. 1862, [S. 62.2.286, P. 62.883, D. 62.2.181]

**1638.** — ... Que la force obligatoire d'un tel arrêté ne saurait être déniée sous le prétexte que les décisions prises pour son exécution, ou les traités de la compagnie, approuvés par le préfet, auraient eu pour effet de lui donner une portée excédant ce que nécessite le maintien de l'ordre, de la sûreté et de la sécurité dans les cours des stations, et de créer des privilèges ou monopoles préjudiciables à certaines entreprises. — Même arrêt.

**1639.** — ... Que d'ailleurs l'autorisation du préfet exigée par l'arrêté dont il s'agit ne saurait résulter du permis donné à un voiturier, en vertu de la loi du 30 mai 1851 concernant la police du roulage, de faire circuler sa voiture sur la voie publique. — Même arrêt.

**1640.** — Mais il faut bien prendre garde que l'arrêté préfectoral dont il s'agissait avait été pris sous la forme d'un règlement de police rentrant dans les pouvoirs attribués aux préfets pour la police des chemins de fer; et que, bien qu'il dût avoir pour effet, dans la pensée même du préfet, de créer un privilège en faveur d'un seul entrepreneur de transports, il ne pouvait cependant appartenir à l'autorité judiciaire de rechercher, en dehors de cet arrêté régulier en la forme, l'intention qui avait pu l'inspirer. L'autorité administrative supérieure ou le Conseil d'Etat étaient seuls compétents pour réformer la mesure prise par le préfet. La cour de Paris et la Cour de cassation n'étaient pour ainsi dire appelées à statuer que sur une question de compétence, et c'est ce qu'elles ont pris soin toutes les deux d'expliquer dans les motifs de leurs arrêts précités. Appelé à statuer à son tour sur la question, mais cette fois au fond, le Conseil d'Etat, à qui il appartenait, comme il vient d'être dit, d'apprécier les considérations de police et de service public qui servaient de base à l'arrêté préfectoral, n'hésita pas au contraire à annuler, avec juste

raison, cet arrêté comme établissant un monopole en faveur d'un entrepreneur de transports.

**1641.** — Il jugea, en effet, que le préfet ne peut, sans excès de pouvoirs, concéder à un entrepreneur de voitures publiques le droit d'être admis, à l'exclusion de tous autres entrepreneurs de transports, dans les cours d'une gare de chemin de fer pour y recevoir et y déposer les voyageurs : l'attribution faite au préfet par l'art. 1, Ord. 15 nov. 1846, de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours des gares, ne peut s'exercer que dans un intérêt de police et de service public, et non dans le but de créer des privilèges ou monopoles. — Cons. d'Et., 25 févr. 1864, Lesbats, [S. 64.2.307, P. adm. chr., D. 64.3.25]

**1642.** — ... Qu'il en est ainsi surtout lorsque l'arrêté du préfet n'intervient que pour assurer l'exécution d'un traité passé entre la compagnie et l'entrepreneur.

**1643.** — On s'est demandé également si on pouvait considérer comme légal, ou à l'inverse, comme contraire à la liberté de l'industrie, et, dès lors, non obligatoire, l'arrêté préfectoral qui, en autorisant un voiturier à faire entrer, stationner et circuler ses voitures dans la cour dépendant d'une gare de chemin de fer, lui imposerait l'obligation de desservir, tant à l'arrivée qu'au départ, tous les trains de voyageurs. La deuxième opinion avait triomphé d'abord devant la cour de Paris qui avait considéré un pareil arrêté comme illégal. — Paris, 21 juill. 1864, Lesbats, [S. 64.2.180, P. 64.960]

**1644.** — ... Ou du moins déclaré que, dans tous les cas, l'inexécution de cette obligation ne saurait constituer un fait délictueux, tombant sous la répression pénale. — Même arrêt. — V. aussi Trib. Fontainebleau, 24 juin 1864, sous cet arrêt.

**1645.** — Mais la Cour de cassation avait consacré ensuite l'opinion contraire et décidé que l'autorisation que les entrepreneurs de voitures publiques sont tenus d'obtenir du préfet pour stationner ou circuler dans les gares de chemins de fer, peut être soumise à toutes conditions ayant pour but le service public et l'exploitation prise à un point de vue général. — Cass., 25 août 1864, Lesbats, [S. 64.1.516, P. 64.1259, D. 65.1.48] — Amiens, 3 févr. 1865, Même partie, [S. 65.2.144, P. 65.701, D. 65.2.70]

**1646.** — ... Spécialement, qu'il faut tenir pour légal et obligatoire l'arrêté préfectoral qui, en accordant une semblable autorisation à un entrepreneur de voitures publiques, lui impose l'obligation de desservir tant à l'arrivée qu'au départ tous les trains de voyageurs. — Mêmes arrêts.

**1647.** — Et la même doctrine avait été consacrée par la cour de renvoi laquelle avait décidé qu'il n'y avait aucune distinction à faire à cet égard entre les trains de jour et les trains de nuit. — Amiens, 3 févr. 1865, précité.

**1648.** — Le Conseil d'Etat s'est montré définitivement d'un avis contraire, après des débats sur la compétence évidemment analogues à ceux que nous avons mentionnés plus haut, et a décidé : que les pouvoirs de police conférés par l'art. 1, Ord. royale du 15 nov. 1846, au préfet, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, à l'effet de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours dépendant des gares de chemins de fer, ont pour seul objet un intérêt de police, afin de maintenir le bon ordre dans un lieu destiné à un usage public. — Cons. d'Et., 7 juin 1865, Lesbats, [S. 65.2.218, P. adm. chr., D. 66.3.29, Leb. chr., p. 624]

**1649.** — ... Que l'on ne peut considérer comme ayant été prise dans les limites de ces pouvoirs, et comme ayant, dès lors, un caractère légal, les décisions par lesquelles le préfet et le ministre n'ont autorisé un hôtelier à faire entrer et stationner, dans la cour de la gare, des voitures destinées au service de son hôtel, qu'à la condition de ne recevoir dans ces voitures que les voyageurs en provenance ou à destination de l'hôtel. — Même arrêt.

**1650.** — ... Et qu'il en est de même de la disposition d'un arrêté préfectoral et de la décision ministérielle confirmative de cet arrêté, qui n'a autorisé un entrepreneur de voitures publiques à faire entrer et stationner ses voitures dans une gare que sous la condition de desservir tous les trains, une semblable disposition ayant pour objet, non de maintenir l'ordre et de prévenir le danger des encombrements dans la gare, mais d'intervenir dans les conditions de la concurrence entre les diverses entreprises qui font le service des correspondances de la station au dehors, et réciproquement. — Même arrêt.

**1651.** — On s'est demandé également si l'administration pourrait réglementer la police des cours des gares de façon à fixer des emplacements déterminés à chaque catégorie de voitures, ou si ses droits ne se réduisent pas seulement à fixer le lieu de stationnement de ces voitures au fur et à mesure de leur arrivée. Il a été jugé successivement à cet égard : 1° que l'arrêté préfectoral, portant que les lieux de stationnement de voitures dans les cours des gares de chemin de fer seront désignés par le chef de gare de concert avec le commissaire de surveillance, ne donne par là à ces agents d'autre faculté que celle de déterminer l'emplacement que les différentes catégories de véhicules doivent occuper, et cela suivant l'ordre de leur arrivée, sans distinction entre les voitures du service libre et celles de correspondance, et sans considération du plus ou du moins de régularité que ces voitures mettraient à desservir les trains. — Cass., 31 mars 1877, Wort, [S. 77.1.282, P. 77.495, D. 78.1.236]

**1652.** — ... Qu'il en est ainsi alors même qu'une circulaire ministérielle, interprétative de l'arrêté dont il s'agit, aurait attribué aux fonctionnaires du contrôle le droit d'affecter aux voitures publiques effectuant un même service un emplacement distinct, suivant qu'elles desserviraient tous les trains ou un certain nombre de trains seulement : une telle circulaire ne pouvant dénaturer le caractère et modifier la portée d'un arrêté pris dans la plénitude des pouvoirs préfectoraux. — Même arrêt.

**1653.** — 2° Dans un sens différent, mais qui n'est pas cependant absolument contradictoire ainsi qu'on peut s'en convaincre, en lisant les observations contenues *suprà*, n. 1650, qu'un préfet n'excède pas ses pouvoirs en réglant l'emplacement réservé dans la cour d'une gare à chacune des catégories de voitures qui desservent cette gare, pourvu qu'il ne statue pas dans un intérêt autre qu'un intérêt de police et de service public. — Cons. d'Et., 20 mars 1885, Paul Vasseur et autres, [S. 86.3.60, P. adm. chr., D. 86.311]

**1654.** — ... Qu'il peut même, à cette condition, assigner un emplacement spécial à des voitures de place qui dépendent des services créés par la compagnie concessionnaire, avec engagement de desservir tous les trains. — Même arrêt.

**1655.** — Ces débats judiciaires ont amené le ministre des Travaux publics à réglementer, par différentes circulaires, la police des cours des gares. Aux termes d'une première circulaire du 19 août 1865 (citée par Picard, t. 3, p. 658), le ministre des Travaux publics invitait les préfets à ne plus délivrer d'autorisation spéciale pour l'admission des voitures dans les cours des gares, cette admission paraissant de droit et ne pouvant être limitée que par l'étendue desdites cours. Il déclarait que l'action des préfets devait se borner à surveiller l'exécution des arrêtés généraux et annonçait son intention de réviser tous ces arrêtés pour en mettre les dispositions d'accord avec la jurisprudence. Cette intention se traduisait, le 25 sept. 1866, par la rédaction d'un modèle d'arrêté général adressé aux préfets et aux ingénieurs en chef du contrôle avec invitation à eux faite de prendre des arrêtés conformes et de les soumettre à son approbation. Cet arrêté est ainsi conçu : « Les cours des gares et stations seront ouvertes une demi-heure au moins avant le départ ou l'arrivée du premier train du matin. Elles pourront être fermées après le départ ou l'arrivée du dernier train du soir (art. 1). Partout où cela sera jugé nécessaire, les lieux de stationnement des différentes sortes de voitures, telles que diligences à diverses destinations, voitures de messagerie, omnibus, fiacres, voitures à volonté, voitures particulières, seront désignés par le chef de gare, de concert avec le commissaire de surveillance administrative. A défaut de concert, l'ingénieur en chef du contrôle statuera (art. 2). La mendicité et toute sollicitation importune pour indication d'hôtels, pour transport de bagages, pour offres de service, etc., sont interdites dans les cours des gares et stations et, en général, dans toutes les dépendances des chemins de fer. Ceux qui troubleront l'ordre par des cris, des injures, des rixes ou par des attroupements gênant la circulation, seront poursuivis conformément aux lois (art. 3). A l'exception des voyageurs et des personnes qui les servent ou qui les accompagnent, les préposés de la compagnie et les agents des services de correspondance agréés par elle, peuvent seuls prendre et porter les bagages des voitures à l'intérieur de la station et de l'intérieur de la station aux voitures. Aucune rétribution ne doit être exigée pour le service. Les cochers ne pourront quitter leurs chevaux pour s'occuper des bagages, qu'en se conformant aux dispositions de l'article suivant (art. 4). Les voi-

tures qui entrent dans les cours des gares et stations doivent y circuler avec prudence et n'y stationner que sur les emplacements indiqués ; quand plusieurs voitures arrivent et partent en même temps, elles doivent prendre la file sans essayer de se dépasser. Il est interdit à tous les charretiers, cochers ou postillons de voitures publiques ou particulières en stationnement dans ces cours : 1° De quitter leurs chevaux, à moins qu'ils ne soient solidement attachés ou tenus à la main, ou à moins que les roues de leurs voitures ne soient maintenues au moyen d'une chaîne ou d'une forte corde, les reliant à la caisse ; 2° De débrider entièrement leurs chevaux pour leur donner à boire ou à manger ; ils peuvent seulement leur enlever le mors de la barrette, et ils doivent alors se tenir à leur tête (art. 5). Les diligences et les voitures de messageries porteront sur les côtés extérieurs l'inscription apparente des localités qu'elles desservent et le nom de leurs propriétaires. Il en sera de même des omnibus, qui porteront également à l'extérieur l'inscription de leur service (art. 6). A l'intérieur de chaque compartiment de voiture publique seront inscrits, d'une manière très-apparente, le nombre des places qu'il comporte, le prix de chacune d'elles, ainsi que celui du transport des bagages. Si le transport des voyageurs, ou de tout ou partie des bagages, a lieu gratuitement, un avis, constamment affiché dans la voiture, doit faire connaître cette gratuité aux voyageurs (art. 7). Les cochers et les conducteurs de voitures publiques devront prendre un uniforme ou tout autre signe distinctif (art. 8).

**1656.** — C'est précisément cette circulaire qui donna naissance aux difficultés que nous avons rapportées relativement aux divers emplacements que pouvaient occuper dans les gares les différentes sortes de voitures. Les compagnies avaient cru pouvoir tirer de la disposition de l'art. 2 le droit de donner les emplacements les plus favorables aux véhicules de leurs correspondants. L'administration avait jugé, au contraire, que les voitures devaient être placées par ordre d'arrivée. Pour trancher ce conflit, le ministre des Travaux publics avait pris, le 22 févr. 1868, une nouvelle circulaire (citée par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 659), qui confirmait cette dernière opinion. Mais on pouvait contester qu'elle eût la même autorité que l'art. 2 de l'arrêté-type auquel elle dérogeait, et nous avons vu que la Cour de cassation lui déniait, en effet, son caractère obligatoire.

**1657.** — La dernière circulaire qu'on puisse signaler dans cet ordre d'idées paraît avoir eu à son tour pour objet d'interpréter cette dernière décision de la jurisprudence. Elle date du 22 juin 1878 (Picard, *loc. cit.*). Elle reproduit, à peu de différence près, les dispositions de la circulaire du 22 févr. 1868, et peut se résumer de la façon suivante : « L'ouverture et la fermeture se feront un certain temps avant l'arrivée du premier train ou après le départ du dernier (art. 1). Le stationnement des voitures sera réglé par le chef de gare, de concert avec le commissaire de surveillance administrative, et, en cas de désaccord, par l'inspecteur général directeur du contrôle. Des emplacements distincts peuvent être donnés aux voitures publiques, bien qu'effectuant le même service, suivant qu'elles desservent tous les trains ou un certain nombre de trains seulement (art. 2). Prohibition de la mendicité, des importunités. Répression des cris, injures, rixes, etc. (art. 3). Privilège accordé, à l'exception des voyageurs, aux agents des compagnies et des services de correspondance pour prendre et conduire les bagages. Obligation pour les cochers de ne pas quitter leurs chevaux (art. 4). Réglementation de la circulation des voitures et de l'organisation des files lorsqu'il y a plusieurs arrivées et départs simultanés. Prohibition de débrider les chevaux ou de les quitter (art. 5). Réglementation des inscriptions qui doivent figurer sur les voitures publiques (art. 6). Avis ou annonces qui doivent figurer dans l'intérieur de ces voitures (art. 7). Uniforme des cochers (art. 8). Réglementation des gares de marchandises, des places que les voitures doivent y occuper. Règles spéciales aux animaux qui peuvent y être introduits (art. 9 à 11). Eclairage des voitures la nuit (art. 12). Pénalité et sanction.

**1658.** — Il ne s'agit là, bien évidemment, que d'un type d'arrêté dont les préfets peuvent s'écarter, suivant les circonstances locales. Mais pris en conformité de la loi du 15 juill. 1845 et de l'ordonnance du 15 nov. 1846, il confère à ceux qui s'en inspirent directement la sanction de l'art. 21, L. 15 juill. 1845.

**1659.** — Si le préfet ne peut concéder à un service particulier de voitures le droit exclusif de pénétrer dans la cour d'une gare, *à fortiori* faut-il en dire autant de la compagnie. Déjà antérieurement à la loi de 1845, on décidait que les compagnies ne peuvent concéder à certaines entreprises le privilège exclusif de pénétrer dans la gare pour amener ou prendre les voyageurs ou marchandises. — Nîmes, 11 mai 1843, Bompard et Bosc, [S. 43.2.536, P. 43.2.185]

**1660.** — ... Que l'administration d'un chemin de fer ne peut (quel que soit à cet égard le silence du traité intervenu entre elle et l'Etat) refuser l'entrée de sa gare aux voitures d'une entreprise de transport de voyageurs, dans l'intérêt d'une autre entreprise rivale qu'elle y admet. — Nîmes, 11 mai 1843. — Trib. Rouen, 30 août 1843, Omnibus de Rouen, [S. 43.2.536, P. 44.1.647]

**1661.** — Les dispositions de la loi de 1845 sur le pouvoir du préfet ne pouvaient manquer de confirmer cette jurisprudence. Mais le caractère contraventionnel du fait incriminé ne saurait entraîner nécessairement des dommages-intérêts.

**1662.** — Jugé, à cet égard, que le fait, par une compagnie, de louer l'accès de ses gares comme une sorte de monopole à une compagnie unique, bien que défendu par la puissance publique, n'entraîne pas de dommages-intérêts. — Cass., 3 mars 1847, Chemin de fer de Strasbourg à Graz, [S. 48.1.47, P. 48.1.152, D. 48.1.78]

**1663.** — Il avait été décidé également, avant la loi de 1845, que l'autorité municipale avait le pouvoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'encombrement résultant d'un trop grand concours. — Nîmes, 11 mai 1843, Bosc, précité. — Il est évident que cette décision ne saurait plus subsister dans sa généralité, et qu'il faudrait distinguer entre les mesures relatives à l'entrée même dans les cours des gares et à celles qui auraient pour objet de prévenir l'encombrement qui pourrait se produire à l'intérieur de ces cours.

*2° Du matériel employé à l'exploitation.*

**1664.** — Les règles relatives à la mise en état et à l'entretien de la voie sont contenues dans la sect. 2, Ord. 15 nov. 1846. « Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. La compagnie devra faire connaître au ministre des Travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien. Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le ministre des Travaux publics, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires » (Ord. 15 nov. 1846, art. 2).

**1665.** — Les dispositions de l'art. 30 du cahier des charges à cet égard sont ainsi conçues : « Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'art. 40. Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires. »

**1666.** — On peut également rapprocher de ces dispositions celles des art. 34 et 36 du même cahier des charges relatifs aux obligations de la compagnie à l'expiration de la concession.

**1667.** — Pour les lignes dont l'infrastructure a été faite par l'Etat et remis aux compagnies, celles-ci ne sont chargées que de l'entretien des ouvrages qui leur a été remis. L'entretien des autres ne saurait être à leur charge. — Cons. d'Et., 27 déc. 1860, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 826]; — 13 août 1861, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 745]; — 4 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 426]

**1668.** — Il y a en effet des ouvrages qui n'ont été édifiés que dans l'intérêt des particuliers, ou qui servent à des usages publics, et on ne voit pas, dès lors, pourquoi les compagnies devraient les entretenir.

**1669.** — La même observation conduit à déclarer qu'en aucun cas les compagnies ne sauraient être tenues d'entretenir les voies diverses par elles remises aux services intéressés. — Cons. d'Et., Chemin de fer de l'Ouest (frais de curage), [Leb. chr., p. 986]; — 7 août 1886, Chemin de fer d'Orléans (Entretien d'un chemin vicinal), [Leb. chr., p. 745] — Nous nous sommes déjà expliqués au surplus sur ces différents points. — V. *suprà*, n. 919.

**1670.** — Parmi les principales obligations d'entretien imposées en fait à différentes compagnies nous citerons à titre d'exem-

ples les suivants : obligation pour une compagnie de garder et de manœuvrer des ouvrages éclusés, d'entretenir des ouvrages de raccordement avec des routes voisines, de réparer des dommages causés à des voies publiques, etc. La plupart des décisions ministérielles qui sont intervenues à cet égard ayant été frappées d'un recours devant le Conseil d'Etat pour cause d'excès de pouvoir, nous les retrouverons en examinant les pouvoirs du Conseil d'Etat.

**1671.** — Pour les travaux d'entretien comme pour les travaux de construction proprement dits, nous rappelons qu'il peut y avoir lieu pour la compagnie de prévenir l'administration de ses projets. Cette obligation ne leur est imposée toutefois, qu'en ce qui touche les travaux de reconstruction ou de réparation; elle ne concerne pas les travaux de simple entretien.

**1672.** — « Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue » (Ord. 15 nov. 1846, art. 3).

**1673.** — On retrouve également cette disposition dans l'art. 31 du cahier des charges : « La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins. »

**1674.** — Sur les divers modes de surveillance de la voie employés par les différentes compagnies, V. not. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 926.

**1675.** — Un certain nombre de circulaires ministérielles relatives à la sécurité des voyageurs et aux moyens de prévenir les accidents ont été rendues, qu'il importe de signaler et qui se rapportent principalement à la manœuvre des changements de voie et des aiguillages. Mais elles ne sont pas spéciales à cet usage et peuvent encore être consultées à d'autres points de vue.

**1676.** — Nous citerons notamment celles des 31 janv. 1877, 13 mai 1879, 28 juin, 12 juill., 30 juill., 13 sept. 1880. — V., d'ailleurs, sur ce point, la série des circulaires citées par Picard, t. 3, p. 272, n. 474 et s. — Cette dernière circulaire, prise conformément au rapport d'une commission nommée le 26 août 1879, rapport qu'on trouvera au *Journal officiel* du 8 août 1880, prescrit de munir, du moins autant que possible, les passages à niveau, d'appareils avertisseurs ou protecteurs, de réviser les passages à niveau défectueux, d'appliquer des appareils d'enclanchements à toutes les bifurcations, à tous les groupes d'aiguilles intéressant la sécurité de la circulation sur les voies principales, ainsi qu'aux aiguilles isolées donnant accès sur les voies principales, de donner aux gardes-freins des moyens sûrs de correspondre d'une façon continue et efficace avec le mécanicien; aux voyageurs, dans les compartiments à cloisons séparées, le moyen de faire appel aux agents; aux agents et aux voyageurs, le moyen de circuler autant que possible le long des trains; d'appliquer le block système sur toutes les sections de lignes où le minimum des trains est de cinq à l'heure, de munir de freins continus tous les trains de voyageurs à vitesse normale de vingt-cinq kilomètres à l'heure, d'appliquer sur les sections à voie unique où passent plus de six trains réguliers dans chaque sens en vingt-quatre heures, des cloches électriques ou le block système à signaux extérieurs, etc.

**1677.** — On retrouve ces mêmes précautions recommandées par trois autres circulaires des 2 nov. 1881, 12 janv. 1882 et 6 août 1883. La dernière est plus spéciale à l'organisation des systèmes d'enclanchement; les deux premières complètent la circulaire du 13 sept. 1880 en prescrivant le doublement des voies principales aux abords de Paris, l'addition d'un fourgon de queue aux trains, la suppression, dans les nouveaux tracés, de bifurcation en pleine voie, la substitution du block système absolu au block système permissif sur les lignes à double voie, l'adoption des appareils avertisseurs connus sous le nom de cloches allemandes, système Siemens à courant d'inductions, système Léopold, qui ont pour but d'annoncer à la gare suivante l'approche et la direction des trains sur les voies uniques, ainsi que de transmettre les signaux d'alarme, par exemple en vue de l'arrêt général de tous les trains, aux agents de la voie échelonnés sur la ligne.

**1678.** — Rappelons les dispositions de l'art. 4, Ord. 15 nov. 1846, que nous avons déjà signalées, *suprà*, n. 732, et qui sont relatives à la surveillance des barrières et des passages à niveau.

**1679.** — La jurisprudence a eu quelquefois à faire l'application de ces dispositions, notamment par voie d'interprétation. Nous citerons à titre d'exemple un arrêt qui a décidé que l'arrêté ministériel du 12 juill. 1879, relatif au service des passages à niveau du chemin de fer du Midi, doit être entendu en ce sens que les gardes-barrières sont obligés, pendant les heures où s'exerce leur surveillance, de garder les portillons à destination de piétons, qui sont accolés aux barrières, en vue d'interdire la circulation des passants à l'approche des trains; qu'en conséquence, la compagnie du Midi est responsable d'un accident causé à un piéton, sur la voie, par un train, si cet accident est le résultat de la faute d'un garde-barrière, qui a négligé de surveiller le portillon adjacent, et de défendre la circulation lors du passage dudit train. — Cass., 12 juin 1888, Chemin de fer du Midi, [D. 89.1.141]

**1680.** — Sur les principaux modes de gardiennage et de manœuvre des barrières de passage à niveau et des signaux protecteurs de ces passages, il nous suffit de renvoyer à l'ouvrage de M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 923), qui donne à ces égards les détails les plus complets.

**1681.** — On a jugé que ces mesures sont applicables même pendant la période de construction, aussitôt que les trains de ballast ont été mis en circulation. — Cons. d'Ét., 4 août 1876, Chemin de fer de Lille à Valencienne, [S. 78.2.310, P. adm. chr., D. 73.3.101, Leb. chr., p. 783] — Mais cette décision est difficile à accorder avec celle que nous avons mentionnée, *suprà*, n. 700, 1086.

**1682.** — « Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des Travaux publics » (Ord. 15 nov. 1846, art. 4). L'établissement de contre-rails peut être considéré comme particulièrement utile dans les remblais élevés, ou sur les viaducs qui servent au passage des rivières ou des vallées profondes, afin d'éviter une sortie de voie au moment où les trains les parcourent.

**1683.** — « Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés. Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire » (Ord. 15 nov. 1846, art. 5).

**1684.** — « Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'administration et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur. Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation » (Ord. 15 nov. 1846, art. 7).

**1685.** — Les machines locomotives, porte de son côté l'art. 32 du cahier des charges, seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

**1686.** — Les épreuves et déclarations auxquelles sont soumises les chaudières des locomotives sont déterminées par les art. 2 à 8 et 11 à 24, Décr. 30 avr. 1880, sur les générateurs et récipients de vapeur.

**1687.** — « Les machines à vapeur locomotives, portent, en effet, les art. 26 et 27 de ce décret, sont celles qui, sur terre, travaillent en même temps qu'elles se déplacent par leur propre force, telles que les machines des chemins de fer et des tramways, les machines routières, les rouleaux compresseurs. — Les dispositions des art. 2 à 8 et 11 à 24, Décr. 30 avr. 1880, leur sont applicables. »

**1688.** — On doit consulter également, aux termes de l'art. 28, les dispositions de l'art. 25, § 1, du même décret.

**1689.** — Aux termes de ces dispositions, l'épreuve qui est exigée pour la première mise en service, après un chômage prolongé, après des réparations déterminées ou une installation nouvelle, et qui a lieu en principe chez le constructeur, consiste en une pression hydraulique supérieure à la pression effective. Elle est faite sous la direction de l'ingénieur des mines. La machine est marquée ensuite d'un timbre indiquant par centimètres carrés en kilogrammes, la pression effective que la machine ne doit pas dépasser. Elle est munie de soupapes de sûreté, d'un manomètre et d'un appareil de retenue, de deux appareils indicateurs du niveau de l'eau et d'une plaque sur laquelle sont

gravés en caractères très-apparents le nom et le domicile de la compagnie, et le numéro d'ordre de la machine.

**1690.** — Bien qu'en général le service des mines dût être spécialement chargé de la surveillance des machines à vapeur, dans les départements où la résidence des ingénieurs des mines était trop éloignée, une circulaire du 21 juill. 1880 avait permis de le confier aux ingénieurs des ponts et chaussées, sous les ordres des ingénieurs en chef des mines. Depuis les règlements généraux intervenus pour l'organisation du contrôle ont régularisé ce point.

**1691.** — Une circulaire du 26 déc. 1885 avait étendu le pouvoir de surveillance des ingénieurs des mines aux machines qui fonctionnaient dans l'enceinte des chemins de fer et qui étaient surveillées par les ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation. Ce point appelle la même observation que le précédent.

**1692.** — Les locomotives doivent être munies d'appareils consommant leur fumée (cahier des charges, art. 32; Circ. 1er févr. 1864, 21 et 30 avr. 1865, 3 mai et 13 nov. 1866, citées par Picard, *op. cit.*, p. 285). — Sur le pouvoir réglementaire de l'administration à cet égard, V. Cons. d'Et., 30 mars 1870, [Leb. chr., p. 381]

**1693.** — Nous signalerons encore, en ce qui concerne les locomotives, une circulaire du 14 avr. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 77), relative aux précautions à prendre pour le chauffage des pistons creux des locomotives.

**1694.** — On peut consulter également : sur les conditions que doivent remplir les locomotives et particulièrement les sabliers, et les tubes calorifères dont elles doivent être pourvues, un certain nombre de circulaires : 4 févr. 1865, 21 janv. 1856, 27 févr. 1857 (rapportées par Picard, t. 3, p. 286).

**1695.** — ... Sur les précautions à prendre pour prévenir le départ spontané des locomotives, une circulaire du 22 févr. 1848, rappelée par le même auteur, p. 286, n. 10.

**1696.** — ... Sur la possibilité d'adjoindre aux machines un strapontin qui permette aux mécaniciens et aux chauffeurs de s'asseoir, une circulaire du 17 déc. 1880.

**1697.** — Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée (Ord. 15 nov. 1846, art. 11).

**1698.** — Un arrêté du 1er août 1857 (cité par Picard, *op. cit.*, p. 285) a déterminé les dispositions des appareils destinés à arrêter les flammèches, ainsi que celles des cendriers des locomotives. Plus tard, un décret rendu en forme de règlement d'administration publique a autorisé, sur certains points, l'enlèvement des cendriers à l'époque des neiges.

**1699.** — Il a été décidé : que la suppression pendant un certain temps (pendant la saison d'hiver) des appareils destinés à arrêter les fragments de coke tombant de la grille, et à empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ou leur insuffisance en ce que, par exemple, ils consistent dans des cendriers percés à leur fond, au-dessous de la grille, d'un trou de trente centimètres de côté, constitue une infraction à l'art. 11, Ord. 15 nov. 1846, alors surtout que les terrains traversés par la voie ferrée sont par leur nature même (bois et landes) facilement exposés aux incendies. — Bordeaux, 13 déc. 1854, Saige, [D. 55. 2.290]

**1700.** — ... Que les compagnies de chemins de fer sont responsables des incendies occasionnés par les charbons qui s'échappent des locomotives, bien qu'elles aient pris toutes les précautions prescrites par l'administration, alors d'ailleurs qu'aucune négligence n'est imputable au propriétaire incendié. — Bordeaux, 21 juin 1859, Chemin de fer du Midi, [S. 60.2.41, P. 60.310, D. 59.2.187] — Trib. Seine, 30 nov. 1859, [*Ibid.*]

**1701.** — ... Que l'incendie de propriétés mobilières ou immobilières occasionné par les étincelles d'une locomotive dont l'appareil de sûreté est défectueux, constitue à la charge du mécanicien le délit d'incendie par imprudence puni par l'art. 458, C. pén.; qu'on distinguerait à tort, relativement aux précautions de prudence commandées par cet article, entre les feux portés par l'homme, et ceux portés par les machines qu'il dirige. — Cass., 23 juin 1859, Atkinson-Brassey, [S. 59.1.781, P. 60. 109, D. 59.1.324]

**1702.** — ... Que le dommage occasionné par une industrie même de la plus haute utilité, telle que celle d'un chemin de fer, n'en est pas moins de ceux qu'il y a obligation de réparer : que vainement on se prévaudrait de la circonstance que cette industrie serait exercée en vertu d'une autorisation du gouvernement, spécialement qu'une compagnie de chemin de fer doit répondre du dommage causé par le feu qui s'échappe de ses locomotives, même dans le cas où elle aurait pris pour prévenir les incendies toutes les précautions prescrites par l'administration ou recommandées par la science..., alors d'ailleurs que les propriétaires incendiés n'ont de leur côté aucune imprudence à se reprocher. — Bordeaux, 9 août 1864, Lombard, [D. 64.3.103]

**1703.** — Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises, allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix, portait l'art. 8, Ord. 15 nov. 1846. En pratique, on peut dire que presque partout l'acier a été substitué au fer.

**1704.** — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces. Il sera tenu en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu. Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation (Art. 9, Ord. 15 nov. 1846).

**1705.** — Ces prescriptions sont rappelées par une circulaire du 25 août 1856 (citées par Picard, *op. cit.*, p. 284), nous devons ajouter qu'une autre circulaire du 6 févr. 1857 (Picard, *loc. cit.*) a recommandé de relever tous les accidents occasionnés par une rupture d'essieux.

**1706.** — L'art. 10, Ord. 15 nov. 1846, portait : « Il est interdit de placer, dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs, aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montés sur des roues en fonte. Toutefois, le ministre des Travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi de roues en fonte, cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises et marchant à la vitesse d'au plus vingt-cinq kilomètres à l'heure (art. 10). »

**1707.** — Mais depuis, cet article a été modifié de la façon suivante par un décret du 23 janv. 1889 : « Il est interdit d'affecter au transport des voyageurs aucune locomotive, tender ou voiture montés sur des roues en fonte, cerclées ou non en fer ou en acier. Les wagons de marchandises non munis de freins et montés sur roues en fonte, coulées en coquille ou cerclées en fer ou en acier, pourront être placés dans les trains mixtes dont la vitesse normale de marche ne dépassera pas, à moins d'autorisation spéciale du ministre des Travaux publics, quarante-cinq kilomètres à l'heure. »

**1708.** — Au cas où le déraillement d'un wagon de voyageurs a été occasionné par la rupture du bandage d'une roue, la compagnie du chemin de fer, actionnée en responsabilité par les voyageurs blessés par suite de l'accident, ne peut invoquer comme cas fortuit ou de force majeure la circonstance que la défectuosité du bandage n'était manifestée par aucun signe extérieur, et que le bandage, présentant les apparences d'une bonne fabrication, avait été reçu à la suite des épreuves d'usage. — Paris, 27 nov. 1866, Quarez, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 76.5.387] — On peut voir encore, à propos des accidents que peut entraîner la mauvaise qualité du matériel : Bourges, 19 févr. 1872, Cie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [D. 72. 2. 76]

**1709.** — Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs. Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur et 1m45 en hauteur; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé pour chaque chemin par le ministre des Travaux publics. — Ord. 15 nov. 1846 (art 11).

**1710.** — Aux termes de l'art. 32 du cahier des charges, § 2, « Les voitures de voyageurs devront être faites d'après les meil-

leurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressort et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins : 1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux; 2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; 3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitre, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

**1711.** — Il faut ajouter à cette disposition celle de l'art. 43 du même cahier des charges, ainsi conçu : « Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train. »

**1712.** — A différentes époques, divers actes sont intervenus qui ont précisé quelques-uns de ces points. On peut citer notamment : 1° un arrêté du ministre des Travaux publics, du 31 mars 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 4e sér., t. 3, p. 188), fixant les bases d'une unité technique des voies et du matériel des chemins de fer, conformément aux dispositions adoptées par la conférence internationale de Berne du 10 mai 1886, et applicable à dater du 1er avr. 1887.

**1713.** — Dans cet arrêté se trouvent aussi fixés la largeur de la voie, l'écartement des essieux extérieurs, celui des roues des essieux, la largeur des bandages, le jeu des boudins, l'écartement extérieur des boudins, la hauteur des boudins, l'épaisseur des bandages, la hauteur des tampons des véhicules vides ou en pleine charge, l'écartement des tampons, leur diamètre, l'espace vide entre les tampons et la traverse de choc du véhicule, la saillie des tampons sur le crochet de traction, la longueur des attelages, le diamètre de la section des étriers d'attelage, etc.

**1714.** — 2° Un autre arrêté de la même date, rendant applicables, sur le réseau français, les dispositions adoptées par la conférence internationale de Berne relatives au mode de fermeture des wagons devant passer en douane.

**1715.** — 3° Une circulaire du 18 févr. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 379) sur les conditions d'établissement de wagons de marchandises pour les chemins de fer d'intérêt général à voie normale, à voie de 1.055, à voie de 1.000.

**1716.** — 4° Une circulaire du 1er juill. 1889 qui a invité les administrateurs des compagnies à prendre des dispositions pour que la saillie de 16 millimètres ne soit pas dépassée, à l'avenir, par les boudins des roues des voitures à marchandises.

**1717.** — La réserve d'un certain nombre de wagons ou plutôt de compartiments pour les dames seules ne se rencontre, ainsi que nous l'avons fait remarquer, dans aucune disposition de l'ordonnance de 1846. Mais elle est prévue par l'art. 32 du cahier des charges, § 8, qui est ainsi conçu : « L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules ». Peut-être y aurait-il lieu, pour la commission chargée de la révision de cette ordonnance, d'introduire dans les nouveaux textes une disposition spéciale à cet effet.

**1718.** — Il a été jugé que le voyageur qui monte dans un compartiment de dames seules commet une infraction réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. Mais c'est une solution qui nous paraît tout à fait critiquable précisément par ce fait que la prohibition de monter dans de pareils compartiments ne résulte que du cahier des charges. — Nancy, 4 août 1887, Barrat, [D. 88.2.19]

V. *supra*, n. 1076 et 1587.

**1719.** — Il doit être dressé pour les voitures à voyageurs comme pour les locomotives un registre d'essieux dans lequel doivent être consignées toutes les circonstances utiles à mentionner, notamment la provenance de chaque essieu, la date de sa mise en service, les résultats de l'épreuve par lui subie, etc.

**1720.** — Différentes dispositions ont été prescrites par une circulaire du 16 mai 1866 (citée par Picard, *op. cit*, p. 294), relative aux mesures à prendre pour prévenir ou arrêter l'incendie des voitures à voyageurs.

**1721.** — Le chauffage des wagons a fait également l'objet d'un certain nombre de circulaires qu'on pourra consulter. — V. notamment Circ. 21 mai 1879 (citée par Picard, *op. cit.*, p. 296), 24 mars 1884, 9 mars 1891, 24 juill. 1891.

**1722.** — Le mode de fermeture des wagons a fixé aussi l'attention de l'administration. Le mode de fermeture à clef a été proscrit depuis l'accident de Versailles.

**1723.** — Conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, une circulaire du 11 mai 1855 (citée par Picard, *op. cit.*, p. 293) a prescrit aux compagnies d'adapter aux portières, en plus du pène, un loqueteau placé à 50 centimètres au plus en contrebas des devantures de ces portières. Depuis, de nouvelles mesures ont été prescrites par une circulaire du 10 janv. 1885 (citée par Picard, *loc. cit*).

**1724.** — La sécurité des voyageurs dans les wagons a fait prendre enfin un certain nombre de précautions. Pour conjurer les tentatives criminelles qui ne se répètent que trop fréquemment dans les voyages en chemin de fer, une commission a d'abord été nommée le 23 janv. 1886, qui a déposé son rapport le 20 mars de la même année. Conformément aux termes de ce rapport, une circulaire du 10 juill. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 109), a étendu à tous les trains de voyageurs proprement dits, à l'exclusion des trains mixtes, l'application du système d'intercommunication avec signaux d'alarme déjà prescrits par les circulaires des 30 juill., 13 sept. 1880 et 15 avr. 1884 (citées par Picard, *op. cit.*, p. 574), pour tous les trains exprès et effectuant des parcours de vingt-cinq kilomètres sans arrêt. Cette circulaire recommande de mettre ces signaux en bonne place et d'éviter ceux qui ne peuvent être employés qu'en brisant une glace. On avait pensé également à prescrire la communication de toutes les voitures, et à faciliter la circulation d'un bout à l'autre du train. Mais on a reculé devant la dépense qu'entraîneraient de semblables réformes, le gabarit des ouvrages d'art ne se prêtant pas toujours à ces réformes. Les circulaires ou arrêts mentionnés dans ce numéro sont les plus intéressants à connaître. Au point de vue historique, on peut consulter également les différents rapports fournis sur la même question par des commissions d'enquête nommées en 1857 et en 1861, et des circulaires dont il sera également question plus loin, en date des 1er févr. 1864, 29 nov. 1865, 30 juill. 1880 et 15 avr. 1884. — V. à cet égard, Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 392 et 575.

**1725.** — Depuis cette époque, une nouvelle commission a été nommée pour rechercher les mesures à prendre dans le même but (23 janv. 1888). Mais nous ignorons si elle a déposé son rapport, et quelle suite a pu être donnée à ses conclusions.

**1726.** — Enfin, différentes circulaires sont relatives à l'installation de water-closets au moins dans certains trains (29 nov. 1887 et 11 août 1890).

**1727.** — Pour les freins dont doivent être munis les wagons, V. *infrà*, n. 1755.

**1728.** — Les wagons de marchandises pouvant être utilisés pour le transport des troupes, une circulaire du 12 juill. 1884 a fait connaître aux compagnies les conditions auxquelles devaient, d'après l'avis de la commission supérieure militaire, satisfaire les wagons à construire à l'avance par les administrations de chemins de fer. — V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 314.

**1729.** — « Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent. L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'art. 117, L. 25 mars 1817, aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes » (art. 13, Ord. 15 nov. 1846).

**1730.** — L'art. 32 du cahier des charges porte, de son côté : « Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de postes, des chevaux ou des bestiaux, des plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction. La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière. »

**1731.** — Toute voiture de voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication apparente du nombre des places (Ord. 15 nov. 1846, art. 14).

**1732.** — Cette prescription est rappelée dans l'art. 32 du cahier des charges portant que l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

**1733.** — Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce,

devront porter : 1° le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent ; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis (Ord. 15 nov. 1846, art. 15).

**1734.** — Aux termes d'une circulaire du 4 nov. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 146), on devra munir tous les trains sur le fourgon de tête et de queue, d'une plaque indicatrice du numéro de ce train.

**1735.** — Les machines, locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien. La compagnie devra faire connaître au ministre des Travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation (Ord. 15 nov. 1846, art. 16).

**1736.** — On retrouve une disposition analogue dans l'art. 32, § 1, du cahier des charges, qui ajoute à cette énumération celle des plates-formes composant le matériel roulant.

3° *De la composition des convois.*

**1737.** — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics (Ord. 15 nov. 1846, art. 17).

**1738.** — Cette prescription se retrouve dans l'art. 43 du cahier des charges, aux termes duquel, à moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

**1739.** — Le rapport qui accompagnait l'envoi du projet d'ordonnance à la signature royale justifiait ainsi cette décision : « Le titre 3, relatif à la composition des convois, contient plusieurs dispositions d'une haute importance. Il est évident que les chemins de fer, devenant en quelque sorte pour les localités qu'ils traversent une voie unique de communication par la suppression presque immédiate de tout moyen de transport sur les anciennes voies parallèles, il est indispensable de poser la règle générale que tout convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de voitures de toute classe. Le public, prévenu des heures de départ, doit trouver à ces mêmes heures, et à son désir, des moyens certains de transport. Cette obligation imposée aux compagnies ne peut être contestée : elle doit être la loi commune des chemins de fer ; aussi nous l'avons inscrite en tête du titre 3. Mais, d'un autre côté, on conçoit aussi que, dans l'intérêt même du public, cette obligation peut ne pas s'étendre à certains convois, par exemple aux convois qu'on appelle convois directs, qui ne s'arrêtent pas aux stations intermédiaires, ou qui ne s'arrêtent qu'à un très-petit nombre de ces stations, et qui sont généralement animés d'une vitesse qui n'est pas encore nécessaire à toutes les classes de la société. Il suffit d'ailleurs sans doute de poser la règle générale et de laisser les exceptions à la décision de l'autorité. C'est dans ce sens et dans ce but que l'art. 17 a été rédigé. »

**1740.** — Il a été jugé, à cet égard : que l'obligation à laquelle sont soumises les compagnies de chemins de fer de mettre dans tout convoi ordinaire de voyageurs un nombre suffisant de voitures de chaque classe est absolue ; que l'expression *suffisant* ne doit pas être entendue en ce sens qu'il suffise aux compagnies d'avoir organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours (à part le cas de force majeure). — Cass., 22 avr. 1854, Cie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [S. 54.1.504, P. 55.2.142, D. 54.1.214]

**1741.** — ... Que, par suite, une administration de chemin de fer qui, après avoir délivré à un voyageur un billet de première classe pour une station déterminée, place ce voyageur, à partir d'un point de jonction avec une autre ligne, dans des wagons de deuxième classe faisant partie d'un convoi venu par cette ligne, à défaut d'un nombre de places suffisant dans les voitures de première classe de ce convoi, commet, par cela seul, une contravention à la disposition de l'art. 17, Ord. 15 nov. 1846, pour laquelle elle encourt la pénalité établie par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Cass., 22 avr. 1854, précité.

**1742.** — ... Qu'on doit voir la preuve d'une contravention analogue dans la réponse faite par les employés d'une station de chemin de fer à des voyageurs qui se présentent pour partir par un convoi ordinaire, que, tous les wagons étant pleins, ils ne peuvent partir. — Montpellier, 27 nov. 1854, Cie de chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [D. 55.2.125]

**1743.** — ... Et que cette contravention est imputable au directeur seul de l'exploitation du chemin de fer, et non aux employés chargés du service des stations. — Même arrêt.

**1744.** — ... Que les compagnies de chemins de fer, étant tenues d'assurer des places aux voyageurs, peuvent être condamnées à des dommages-intérêts lorsque le voyageur est obligé d'entrer dans un wagon d'une classe inférieure à celle pour laquelle il a pris son billet. — Trib. comm. Toulouse, 12 juill. 1889, [D. 91.3.40]

**1745.** — ... Qu'une compagnie de chemin de fer qui délivre sans aucune réserve des billets de transport, prend à l'égard des voyageurs l'engagement de les transporter dans le premier train comportant, d'après l'horaire affiché dans les gares, des classes correspondant à celles indiquées sur lesdits billets, et dans les délais stipulés audit horaire ; qu'elle ne pourrait être dégagée de cette obligation que par un cas fortuit ou de force majeure : mais qu'on ne saurait considérer comme tels ni la disposition spéciale de la voie ferrée, ni l'encombrement plus ou moins inusité des gares à certains jours de la semaine. — Trib. comm. Seine, 21 juill. 1891, Hauser et autres, [J. *Le Droit*, 12 août 1891]

**1746.** — Les compagnies pourront-elles inversement faire voyager des voyageurs munis de billets d'une classe inférieure, dans des compartiments d'une classe supérieure? L'affirmative résulte de deux circulaires des 6 nov. 1858 et 15 avr. 1859 (citées par Picard, *op. cit.*, p. 376), qui ont recommandé aux compagnies d'expédier par le premier train, sans avoir égard à la nature de leurs billets, les voyageurs oubliés dans une salle d'attente ou victimes d'une irrégularité du service de correspondance. — Cependant deux arrêts, l'un de Colmar, 23 févr. 1848, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 48.2.375, P. 48.1.152, D. 48.2.124], et l'autre de Grenoble, Riff, 2 avr. 1870, ont déclaré qu'il y avait dans ce fait une contravention.

**1747.** — Il semblerait résulter de notre article que ce n'est qu'au cas d'autorisation ministérielle que la compagnie peut être déchargée de l'obligation qui lui est imposée par l'art. 17, Ord. 15 nov. 1846. Cependant tout le monde reconnaît qu'il peut y avoir encore dérogation à cette règle en cas de force majeure, par exemple, lorsque survient un accident que nul ne pouvait prévoir, ou que le nombre de voitures prescrit par l'art. 18 se trouve atteint.

**1748.** — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'art. 14 ci-dessus (Ord. 15 nov. 1866, art. 64).

**1749.** — Chaque train de voyageurs devra être accompagné : 1° d'un mécanicien et d'un chauffeur par machine : le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin ; 2° du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera déterminé pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein, et un conducteur chargé de le manœuvrer. Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres. Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le ministre. Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs. Quant aux convois de marchandises qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie (Ord. 15 nov. 1846, art. 18).

**1750.** — « Sur tous ces points, disait à cet égard le rapport du ministre, l'administration a cherché à se rapprocher autant que possible de ce qu'enseigne la pratique des chemins de fer régulièrement exploités. Quant au nombre des voitures, le maximum adopté par le règlement a pour but de ne pas apporter d'entraves au service et de ne pas constituer la compagnie en

contravention lorsque l'affluence extraordinaire des voyageurs, à certains jours donnés, peut mettre dans l'obligation de proportionner le nombre des véhicules aux besoins momentanés de la circulation. Dans ces circonstances spéciales, le grand nombre des voitures dans un seul train peut présenter encore moins d'inconvénients que l'ajournement d'une partie des voyageurs au départ suivant ou la formation d'un convoi supplémentaire. Jusqu'ici les règlements provisoires avaient fixé le maximum à trente-deux voitures : l'étude attentive des faits a permis de le réduire à vingt-quatre. Même ainsi réduit, ce nombre dépasse très-sensiblement les besoins habituels d'une exploitation bien réglée, et il doit être bien entendu qu'il ne sera pas la règle ordinaire, mais bien plutôt l'exception. S'il en était autrement, si la compagnie exploitante, pour diminuer le nombre de ses convois, composait ses trains de manière à se rapprocher trop souvent de cette limite extrême, l'administration y verrait la preuve que l'organisation du service ne satisfait pas aux besoins de la circulation, et elle userait du droit que le règlement lui donne, de contrôler et de modifier, dans le double intérêt de la sécurité et d'une bonne exploitation, les mesures adoptées par la compagnie. Il ne faut pas oublier non plus qu'indépendamment du règlement qui érige certains faits en contraventions et qui les frappe de pénalités, même en dehors de toutes conséquences fâcheuses, la loi sur la police des chemins de fer s'applique, en cas d'accident, à tout fait d'exploitation qui peut constituer une imprudence, et qu'elle fait ainsi de la responsabilité de la compagnie le correctif de la liberté que le règlement a dû lui laisser. »

**1751.** — Il importe de rapprocher de cette disposition celle de l'art. 74, Ord. 15 nov. 1846, ainsi conçu : « Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des Travaux publics. »

**1752.** — « Le règlement, lit-on dans le rapport qui accompagnait l'ordonnance, ne demande pour les conducteurs de locomotives autre chose que ce qui a été jugé nécessaire pour les mécaniciens placés à bord des bateaux à vapeur : la position des uns et des autres a, sinon une entière similitude, au moins une très-grande analogie. »

**1753.** — On peut consulter sur le recrutement des mécaniciens une circulaire d'août 1891.

**1754.** — ... Et une autre circulaire du 24 avr. 1891, qui décide que désormais les roulements des divers dépôts des compagnies de chemins de fer seront établis de manière que le travail des mécaniciens et chauffeurs n'excède jamais, sauf les cas de force majeure, douze heures sur vingt-quatre, y compris le temps de présence avant le départ et après l'arrivée du train ; et que la durée du repos ininterrompue est fixée à dix heures au moins.

**1755.** — L'art. 18, Ord. 15 nov. 1846, est le premier qui ait trait à l'adaptation des freins au convoi.

**1756.** — Depuis un certain nombre d'années, il y a une tendance marquée à munir de freins continus tous les convois. On peut consulter à cet égard, spécialement, les circulaires des 19 déc. 1879, 13 sept. 1880, 7 déc. 1882, 24 janv. 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p 286), 29 mars et 2 déc. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 52), 23 janv. et 25 juin 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 231), 4 févr. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 363). — V. sur tous ces points, Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 332.

**1757.** — La circulaire du 24 janv. 1885 prescrivait de munir de freins le matériel de grande vitesse en construction, machines, tenders, voitures, fourgons. La circulaire du 29 mars 1886 conviait les compagnies à étendre cette mesure à toutes les annexes de ce matériel de grande vitesse, fourgons à bagages, fourgons à messageries, wagons caisses, trucks à équipages, wagons à bois, à marée, etc. La circulaire du 2 déc. 1886, en invitant les compagnies à réaliser cette installation, prohibait que, sous aucun motif, même pour regagner un retard, on fît circuler à la vitesse de soixante kilomètres aucun train non muni de freins. On retrouvait des dispositions analogues dans la circulaire du 25 janv. 1887; mais cette prohibition était momentanément suspendue par la circulaire du 23 juin 1887, car la précédente mesure aurait conduit à opérer un remaniement complet dans la marche des trains; enfin la circulaire du 4 févr. 1888 a introduit certaines modifications dans la rédaction des rapports semestriels, destinés à éclairer l'administration sur les accidents provenant du défaut d'installation ou de la mauvaise installation des freins.

**1758.** — Sur les diverses catégories de freins, le nombre minimum de freins nécessaires pour un train, leur position, le lestage des wagons à freins, la variété des systèmes de freins adoptés par les compagnies, les causes qui limitent actuellement l'emploi des freins continus, on consultera avec le plus grand profit Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 321 et s.

**1759.** — Les locomotives devront être en tête des trains. Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser vingt-cinq kilomètres par heure (Ord. 15 nov. 1846, art. 19).

**1760.** — Deux circulaires, des 21 avr. et 18 juill. 1865 (citées par Picard, *op. cit.*, p. 377), ont autorisé les compagnies à atteler des machines de renfort en queue des trains de toute nature sur les sections en rampe. Elles ont considéré le cas de renfort comme rentrant dans le cas de secours visé par l'art. 19, § 2.

**1761.** — Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le ministre des Travaux publics. Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs. La machine placée en tête devra régler la marche du train. Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées. Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station. Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation (Ord. 15 nov. 1846, art. 20).

**1762.** — La tenue du registre dont il est question dans cette dernière partie de notre disposition a été réglée par une décision ministérielle du 21 juin 1847. — Picard, *loc. cit.*

**1763.** — En matière d'assurance terrestre, le fait, de la part d'une compagnie de chemin de fer assurée, d'avoir placé un wagon-écurie immédiatement après le tender de la locomotive, ne saurait être considéré comme une faute lourde qui décharge l'assureur de la responsabilité de l'incendie qui aurait détruit le wagon-écurie et les chevaux qu'il contenait. — Paris, 16 janv. 1851, Cie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [S. 52.2.351, P. 51.1.111, D. 51.2.99]

**1764.** — Les chevaux, en effet, doivent être rangés, quant à l'application des lois et règlements de police sur les chemins de fer, dans la catégorie des marchandises. — Même arrêt.

**1765.** — Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels, que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact (Ord. 15 nov. 1846, art. 22). « On conçoit facilement l'utilité de cette mesure; il importe que toutes les voitures ne forment en quelque sorte qu'un seul corps, et que, dans le cas d'un arrêt brusque, elles ne se précipitent pas les unes sur les autres (Rapport au roi) ». — Des circulaires des 13 mai 1856 et 7 déc. 1859 (citées par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 386), ont proposé à l'étude des compagnies divers modèles pour ces freins.

**1766.** — Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation (Ord. 15 nov. 1846, art. 22). C'est la même idée : « Il importe que ces voitures soient assujetties sur les trucks d'une manière solide et que les chargements soient distribués de façon à ne pas trop élever le centre de gravité de la masse (Rapport au roi).

**1767.** — Dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises, marchant à la vitesse des voyageurs, les voitures qui portent les marchandises doivent être pourvues de tampons à ressort, aussi bien que les voitures des voyageurs. — Orléans, 24 juin 1851, Chamisso, [S. 51.2.734, P. 51.1.641, D. 52.2.22] — Cass., 19 févr. 1852, Mêmes parties, [S. 52.1.600, P. 53.1.382, D. 52.5.90]

**1768.** — Dans les trains mixtes, l'administration avait autorisé à introduire un nombre limité de wagons à tampons non

armés de ressort de traction. Une circulaire du ministre des Travaux publics du 5 sept. 1885 (citée par Picard, *op. cit*, t. 3, p. 398), a invité les fonctionnaires du contrôle à vérifier avec le plus grand soin la composition de ces trains, à constater les contraventions dans la forme réglementaire, au cas où les compagnies ne se conformeraient pas aux conditions de l'autorisation.

**1769.** — Les conducteurs gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. Conformément à cette disposition (Ord. 15 nov. 1846, art. 23), les compagnies avaient été invitées, par circulaire du 18 août 1857, à adapter au tender de chaque locomotive une cloche dont le battant peut être mis en mouvement depuis le fourgon de queue Deux circulaires des 1er févr. 1864 et 29 nov. 1865 ont provoqué des études destinées à substituer à ce moyen de communication rudimentaire un système électrique. Depuis, diverses instructions des 30 juill. et 13 sept. 1880, 2 nov. 1881 et 15 avr. 1884 sont encore intervenues sur ce point. En général, c'est un système connu sous le nom de système Prudhomme qui a été adopté par la plupart des compagnies pour réaliser le vœu de l'ordonnance. — V., sur toutes ces décisions ministérielles, Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 387 et s.

**1770.** — Au cas de déraillement, la compagnie ne peut chercher à s'exonérer de sa responsabilité en établissant que le matériel a satisfait aux épreuves d'usage. Il en est ainsi alors surtout que, le wagon déraillé se trouvant à la queue d'un train, le cordon de communication qui doit réunir le fourgon de queue au sifflet de la locomotive n'avait pas été établi. — Paris, 27 nov. 1866, Quarez, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 76.5.387]

**1771.** — Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le ministre des Travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires. Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le ministre (Ord. 15 nov. 1846, art. 24).

**1772.** — Une circulaire du 4 nov. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 146) a invité les compagnies à munir le fourgon de tête et le fourgon de queue de tous les trains d'une plaque indicatrice portant le numéro de ces trains.

**1773.** — En dehors de toutes les règles que nous venons de passer en revue, il y en a un certain nombre qui sont relatives à la composition : 1° des trains mixtes; 2° des trains de marchandises; 3° des trains militaires.

**1774.** — Nous renvoyons d'une façon générale à cet égard aux renseignements qui sont donnés par M. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 396 à 406.

*4° Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.*

**1775.** — Pour chaque chemin de fer, le ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement quand il n'y en a qu'une. Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée; et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'art. 34 ci-après (Ord. 15 nov. 1846, art. 25).

**1776.** — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement. La même vérification sera faite par les conducteurs gardes-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures. Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées. Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ (Ord. 16 nov. 1846, art. 26).

**1777.** — Sur la nécessité de fermer les portières des voitures avant le départ du train et avec assez de prudence pour éviter les accidents, V. Paris, 9 janv. 1867, Bertholet, [S. 67.2.314, P. 57.112] et *suprà*, n. 1495.

**1778.** — Une circulaire ministérielle du 4 juin 1866 (citée par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 410) a invité les compagnies à prendre les mesures immédiates pour confier exclusivement à un chef de gare ou à son suppléant le soin de donner le signal du départ.

**1779.** — Pour prévenir les accidents qui résultent de la manutention du train, de l'accrochage ou du décrochage des wagons, différentes mesures ont été prises par des arrêtés ou circulaires : V. notamment un ordre de service du 7 juin 1864, dont les dispositions ont été reproduites dans une circulaire du 28 juin 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 188), et qui doit être affichée dans toutes les halles, stations et gares de marchandises; par cet ordre de service, il est interdit aux agents, d'une façon absolue, de s'introduire entre les véhicules avant l'arrêt complet du train; V. aussi une circulaire du 26 déc. 1884, qui décide que les chefs d'équipe chargés de diriger la manœuvre ne doivent jamais par eux-mêmes procéder à l'accrochage et au décrochage des wagons, et que leur rôle doit se borner à commander les manœuvres et à faire les signaux réglementaires.

**1780.** — Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service. Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. Des signaux seront placés à l'entrée de la station pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé. Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires (Ord. 15 nov. 1846, art. 27). — Sur les usages établis pour l'espacement des trains dans les différentes compagnies, V. Picard, *op cit.*, t. 3, p. 410.

**1781.** — Jugé, à cet égard, que les compagnies de chemins de fer doivent assurer le départ des trains aux heures réglementaires; que lorsqu'un train est retardé par le défaut d'exactitude d'un autre train correspondant, le délai d'attente ne doit pas excéder quinze minutes, et qu'il n'y a d'exception à cette règle qu'au cas où, à l'expiration du délai fixé, le train correspondant se trouve en vue. — Trib. Seine, 11 déc. 1891, Gondchaux, [J. *la Loi*, 23 mars 1892]

**1782.** — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises. Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains (Ord. 25 nov. 1846, art. 28).

**1783.** — Sur la prohibition de s'arrêter en pleine voie, V. notamment Aix, 12 déc. 1887, Argentery, [S. 88.2.138, P. 88.1.833]

**1784.** — Le ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précautions relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé. Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet (Ord. 15 nov. 1846, art. 29).

**1785.** — De son côté, l'art. 33, § 5, du cahier des charges porte : « Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet. »

**1786.** — On trouvera sur *la vitesse de marche* et la vitesse effective des trains, sur les variations de la vitesse effective, sur les appareils de contrôle de vitesse, des renseignements complets dans Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 414.

**1787.** — Le ministre des Travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précautions à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires. Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ (Ord. 19 nov. 1846, art. 30).

**1788.** — Il paraît qu'il avait été question un moment de supprimer l'existence même de cette catégorie de convois? « Ne convient-il pas, portait le rapport au roi, de proscrire complètement les convois extraordinaires? Avant de me décider sur une question

aussi grave, j'ai consulté les hommes versés dans la pratique des chemins de fer; j'ai cherché à me rendre compte de toutes les circonstances qui peuvent se présenter dans l'exploitation de ces voies de communication; et de cet examen approfondi il est résulté pour moi la conviction que, dans plus d'une circonstance, il y aurait dommage pour le public à ne pas permettre l'expédition d'un convoi extraordinaire. Au point de rencontre de deux lignes qui se joignent, et dont le service est organisé de manière à établir une circulation continue de l'une sur l'autre, si le convoi venant de l'une de ces lignes n'arrive au point de croisement qu'après l'heure à laquelle a dû partir le train de l'autre ligne avec lequel il correspond, dans ce cas un convoi extraordinaire est indispensable, ou bien les voyageurs seront obligés d'attendre souvent plusieurs heures avant de continuer leur route ; il peut arriver encore qu'à un certain jour et par suite de quelque circonstance imprévue, il se présente dans les bureaux du chemin de fer une affluence extraordinaire de voyageurs : un seul convoi est insuffisant pour les transporter; il faudrait alors leur faire subir un retard, presque toujours inconciliable avec leurs affaires, si l'on ne prenait le parti d'organiser un convoi extraordinaire : la limitation du nombre des voitures prescrite par l'art. 17 du règlement peut créer de temps à autre cette nécessité. Il faut remarquer, d'ailleurs, que, dans de telles circonstances, les convois extraordinaires sont véritablement sans danger, puisqu'ils peuvent être facilement annoncés sur toute la ligne par le convoi ordinaire qui les précède. Je pense donc qu'il y a lieu de ne pas proscrire un usage adopté sur les chemins de fer de tous les pays. Mais pour que les compagnies n'abusent pas de la faculté qui leur serait laissée, il leur est prescrit de rendre compte immédiatement au commissaire de police du motif de l'expédition du convoi extraordinaire. Si ce motif est insuffisant ou mal fondé, le ministre interviendra pour restreindre à l'avenir dans de plus étroites limites la faculté d'expédier un convoi extraordinaire. »

**1789.** — Il sera placé le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux; en cas d'insuffisance, le ministre des Travaux publics en réglera le nombre, la compagnie entendue. Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement le train. Ils devront, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois (Ord. 15 nov. 1846, art. 31). On peut rapprocher de ces articles l'art. 31 du cahier des charges. « La compagnie sera tenue d'établir à ses frais partout où besoin sera des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie. »

**1790.** — Outre la surveillance ordinaire, porte de son côté l'art. 34, § 6 du même cahier des charges, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

**1791.** — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

**1792.** — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à cinq cents mètres au moins à l'arrière. Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt (Ord. 15 nov. 1846, art. 32).

**1793.** — Le signal d'arrêt prescrit par l'art. 32, Ord. roy. 15 nov. 1846, doit être fait non seulement lorsque le convoi se trouve complètement arrêté, mais encore lorsque le ralentissement de vitesse est assez prononcé pour amener les dangers d'un stationnement absolu, alors d'ailleurs que ce ralentissement provient d'une cause qu'on ne peut promptement faire cesser, telle que l'épuisement de la vapeur. — Cass., 20 août 1847, Blouin, [S. 47.1.873, P. 47.2.590, D. 47.1.312]

**1794.** — L'art. 32, Ord. 15 nov. 1846, reproduit *suprà*, n. 1782, comprend dans l'expression *train* tout véhicule ou wagon circulant accidentellement sur un chemin de fer, lors même qu'il serait isolé et chargé de matériaux destinés à l'entretien de la voie, et qu'il serait poussé par des hommes. — Besançon, 26 août 1858, Grangier, [S. 60.2.143, P. 59.1158, D. 58.2.167]

**1795.** — La marche lente d'un wagon chargé de pierres et poussé par quelques hommes équivaut du reste à un stationnement, et suffit pour rendre nécessaire le signal d'arrêt dont il s'agit. — Même arrêt.

**1796.** — Par suite, si le conducteur d'un tel wagon omet ou néglige de faire à la distance de cinq cents mètres, lors de l'arrivée d'un convoi, le signal d'arrivée prescrit par l'article précité, il est passible de la peine portée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Même arrêt.

**1797.** — Sur la façon dont se couvrent les trains dans les principales compagnies, V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 430.

**1798.** — Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine (Ord. 15 nov. 1846, art. 33).

**1799.** — Différentes circulaires ont prévu et réglementé certains cas d'arrêt exceptionnel. C'est ainsi qu'aux termes d'une circulaire du 23 févr. 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 294), les agents qui conduisent les trains et les machines circulant sur les lignes en construction devront arrêter leur convoi aux aiguilles extrêmes des stations et ne franchir ces aiguilles qu'après vérification de la position par un agent du train ou de la machine en circulation, afin d'éviter des accidents trop souvent causés à des ouvriers sur des voies en construction.

**1800.** — C'est ainsi encore que deux circulaires des 16 mars 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 294) et 1er févr. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 36) ont édicté différentes règles pour la protection des chantiers établis sous les tunnels à double voie. D'après ces circulaires, tous les trains doivent ralentir (ils devaient marquer l'arrêt sous l'empire de la circulaire de 1885) avant d'aborder le chantier et le traverser à la vitesse d'un homme marchant au pas.

**1801.** — Les lanternes d'avant des trains devront être allumées avant d'entrer sur les parties occupées par les ouvriers. Les agents chargés d'assurer les signaux à la main en amont et en aval du chantier devront veiller à la rigoureuse exécution de ces prescriptions.

**1802.** — Pour les signaux d'arrêt ou de ralentissement en usage dans les différentes compagnies, V. encore Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 431.

**1803.** — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie. Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé. Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique (Ord. 15 nov. 1846, art. 34).

**1804.** — La compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires (Ord. 15 nov. 1846, art. 35).

**1805.** — Les cas prévus par ce texte sont principalement visés par les art. 27, 31, 32, 33, 35, 36, 37 de l'ordonnance.

**1806.** — Nous empruntons à l'excellent ouvrage de M. Picard quelques indications techniques sur l'usage des signaux.

**1807.** — Les chemins de fer français sont placés sous le système connu sous le nom de système de *la voie ouverte :* c'est-à-dire que l'absence de tout signal indique que la voie est libre.

**1808.** — On divise les signaux en trois grandes catégories, suivant le point de vue auquel on se place pour les envisager :

1° Signaux mobiles ou fixes;

2° Signaux optiques, acoustiques ou mixtes;

3° Signaux de la voie ou des trains.

**1809.** — En combinant ces différentes classifications, on arrive à avoir des signaux mobiles, optiques ou acoustiques, des signaux fixes, mobiles ou acoustiques, etc.

**1810.** — Les principaux signaux mobiles optiques de la voie sont : 1° les signaux à la main à l'aide de guidons ou de drapeaux le jour et de lanternes la nuit. Ils sont les uns et les autres de différentes couleurs. Les drapeaux sont rouges ou verts, les lanternes blanches, rouges ou vertes. En principe, le rouge commande l'arrêt, le vert le ralentissement. Le drapeau roulé indique que la voie est libre; 2° les feux signaux à l'aide de torches que laissent tomber les agents du train en marche et dont la com-

bustion, calculée pour un certain temps, sauvegarde l'arrière du convoi en même temps que sa couleur fixe sa direction.

**1811.** — Les signaux optiques des trains se font à l'aide de disques rouges ou de lanternes rouges ou blanches. Les feux d'arrière servent de signaux de protection et permettent en même temps aux agents de s'assurer qu'il ne s'est pas produit de rupture d'attelage.

**1812.** — Les signaux mobiles acoustiques comprennent ou comprenaient des cloches, sifflets de poche, cornets et trompes, pétards et signaux détonants placés sur les rails, soit à la main, soit mécaniquement, et destinés à remplacer les signaux optiques, par exemple en cas de brouillard, de perte des lanternes à la main, d'accident sous les tunnels, etc.

**1813.** — Tous ces signaux ont pour but général d'ordonner l'arrêt, le ralentissement, de couvrir les trains, de commander le départ ou l'arrêt aux stations, de faire exécuter les manœuvres.

**1814.** — Les principaux signaux fixes à indications permanentes sont : les indicateurs de bifurcation; les indicateurs de vitesse; signaux de limitation de vitesse, poteaux d'arrêt des machines, poteaux indicateurs de coups de sifflet, etc.

**1815.** — Les signaux fixes à voyants mobile, en dehors des signaux de cantonnement, comprennent, sur les lignes principales, des disques ou signaux d'arrêt simplement relatifs, c'est-à-dire qu'il est permis de franchir, sous certaines conditions, des signaux d'arrêt absolu, des signaux de ralentissement. « Le caractère commun de ces trois types, ainsi que le fait remarquer M. Picard, est d'obliger les mécaniciens à se rendre maîtres de la vitesse de leurs trains quand ils sont fermés, mais une fois le ralentissement opéré, le train doit être complètement arrêté ou peut continuer sa marche, suivant le type du signal ». Nous retrouverons ces signaux indiqués par les art. 13, 14 du Code des signaux.

**1816.** — Sur les voies accessoires, on retrouve également les mêmes appareils et les mêmes feux, mais avec des couleurs différentes.

**1817.** — Pour s'assurer si les signaux ont manœuvré, on a recours à des contrôleurs à distance : contrôleurs de la manœuvre des disques, appareils de contrôle du fonctionnement des disques, appareils pour contrôler l'éclairage des disques.

**1818.** — A un autre point de vue, de nombreux appareils ont été inventés pour faire manœuvrer automatiquement les signaux par les trains en marche.

**1819.** — Pour les aiguilles, il y a également des signaux spéciaux : signaux de direction placés aux aiguilles que les trains abordent par la pointe et où le mécanicien doit demander la voie par le sifflet de la machine; signaux de position qui ne sont destinés qu'à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles.

**1820.** — Enfin, le maintien de l'espacement des trains est assuré au moyen de conventions spéciales : 1° par le temps; c'était le système que nous avons vu préconiser par l'ordonnance de 1846 et qui n'est plus en vigueur; 2° par la distance, au moyen du block système, c'est-à-dire d'un système qui a pour base la division d'un réseau en plusieurs sections, et l'interdiction au train de pénétrer dans une section occupée, si le système est absolu, ou tout au moins l'obligation pour le conducteur de prendre des mesures de prudence, s'il est simplement permissif.

**1821.** — Pour connaître la façon dont le block système est usité dans les différentes compagnies, on consultera notamment Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 244 et s., et des circulaires du ministre des Travaux publics en date des 25 mars 1876, 31 janv. 1877, 13 sept. 1880 et 12 janv. 1882 par lui citées.

**1822.** — La plupart des indications qui précèdent sont communes aux lignes à double voie et à voie unique. Ces dernières comprennent, en outre, des signaux spéciaux dont les principaux sont : les cloches électriques, l'indicateur Regnault pour voie unique, l'électro-sémaphore de voie unique Tesse, Lartigue et Prudhomme, et le bâton-pilote. Les cloches sont placées dans les stations et mises en mouvement par des courants d'induction momentanés ou continus. Elles tintent à une station dès que le train part de la station précédente et le sens du train est indiqué par un sémaphore simple ou double. C'est le système le plus simple ou système Semens; mais il y en a de plus compliqués, notamment le système Léopolder, qui peut donner onze signaux : annonce de trains pairs ou impairs, annulation des avis relatifs à ces trains, demande de machines de secours, ordre d'arrêt des trains, etc. On peut consulter, plus spécialement, à l'égard de ces cloches, les circulaires du ministre des Travaux publics précitées des 13 sept. 1880 et 12 janv. 1882.

**1823.** — Les indicateurs Regnault et les électro-sémaphores n'ont, paraît-il, reçu que peu d'applications.

**1824.** — Le bâton-pilote est un bâton que le chef de gare doit remettre au mécanicien en présence du conducteur-chef au départ de chaque gare. Il correspond à chaque section de ligne à voie unique.

**1825.** — Nous avons déjà eu l'occasion de parler des signaux de bifurcation, des signaux de passage à niveau et des signaux de souterrains. Si nous ajoutons qu'il y a, en dehors de ceux que nous avons mentionnés, certaines mesures de précaution en usage pour les ponts-tournants, pour les temps de brouillard, pour mettre en communication les trains en marche avec les stations, pour contrôler la marche des trains, pour permettre aux principaux agents de l'exploitation de correspondre entre eux, pour les transports stratégiques, nous aurons donné une nomenclature à peu près complète des signaux.

**1826.** — Nous ajouterons qu'aujourd'hui bon nombre d'entre eux sont enclanchés, c'est-à-dire, pour nous servir de la définition de M. Picard, conjugués, solidarisés entre eux de telle sorte que l'un d'eux ne puisse occuper une position donnée si les autres appareils n'ont pas pris de leur côté une position correspondante et déterminée par l'enclanchement. — Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 275.

**1827.** — Pendant longtemps, l'adoption des différents signaux fut laissée à la disposition de chaque compagnie. Ce n'est qu'après la guerre qu'on se préoccupa de les uniformiser.

**1828.** — Le Parlement et le Conseil d'Etat furent saisis tour à tour de la question. Enfin, le 15 nov. 1885, sur le rapport de la section du contrôle du comité de l'exploitation technique, un arrêté intervint qui imposa sous le nom de Code des signaux l'observation d'un certain nombre de règles générales.

Ces dispositions sont les suivantes :

**1829.** — Sont régis par les dispositions ci-après les signaux échangés entre les agents de trains et les agents de la voie ou des gares.

Les règlements spéciaux à chaque compagnie ne pourront contenir aucune disposition contraire.

Les compagnies pourront d'ailleurs être autorisées par le ministre des Travaux publics à employer, à titre d'essai, des signaux autres que ceux qui sont prévus et définis au présent arrêté (art. 1).

**1830.** — Les *signaux* de la *voie*, c'est-à-dire les signaux faits de la voie ou des stations aux agents des trains ou des machines, sont destinés, soit à indiquer la *voie libre*, soit à commander l'*arrêt* ou le *ralentissement*, soit à donner la *direction*.

Dans tous les cas, l'absence de signal indique que la voie est libre.

Les signaux sont *mobiles*, c'est-à-dire susceptibles d'être transportés et employés en un point quelconque, ou fixes, c'est-à-dire établis à demeure en un point déterminé (art. 2).

**1831.** — Le signal de *ralentissement* fait à des trains en pleine marche indique que la vitesse effective doit être réduite de façon à ne pas dépasser un maximum de 30 kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs, et de 15 kilomètres pour les trains de marchandises (art. 3).

**1832.** — Les signaux mobiles ordinaires sont faits :

Le jour, avec des drapeaux, des guidons, un objet quelconque, ou le bras;

La nuit, ou le jour par temps de brouillard épais, avec des lanternes à feu blanc ou de couleur;

Le jour, comme la nuit, avec des pétards (art. 4).

**1833.** — La *voie libre* peut être indiquée en présentant aux trains :

Le jour, le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train;

La nuit, le feu blanc (art. 5).

**1834.** — Le drapeau rouge déployé, tenu à la main par un agent, commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Le feu rouge commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de feu rouge, l'arrêt est commandé par toute lumière vivement agitée (art. 6).

**1835.** — Le drapeau vert déployé, ou le guidon vert, commande le ralentissement (art. 7).

Le feu vert commande le ralentissement.

**1836.** — En cas de ralentissements accidentels, comme ceux nécessités par les travaux ou l'état de la voie, un drapeau roulé, un guidon blanc ou un feu blanc indique le point à partir duquel le ralentissement doit cesser (art. 8).

**1837.** — Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt, lorsque, soit de jour, soit de nuit, à raison de troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient pas être suffisamment perceptibles.

Dans ce cas, on doit placer deux pétards au moins, et trois par temps humide, dont un sur chaque rail, à 25 ou 30 mètres d'intervalle et à pareille distance en avant du signal optique qu'ils complètent.

L'emploi des pétards pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt est obligatoire, lorsque, par suite du brouillard ou d'autres troubles atmosphériques, les signaux optiques ne peuvent être distinctement aperçus à 100 mètres de distance (art. 9).

**1838.** — En cas de force majeure, des pétards peuvent être employés isolément et indépendamment des signaux optiques, même en l'absence d'un agent posté pour faire les signaux sur place.

Le mécanicien d'un train qui rencontre des pétards placés dans ces conditions doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal commandant l'arrêt. Si, à partir du lieu de l'explosion, après un parcours fixé par le règlement de la compagnie, sans qu'il puisse être inférieur à 1,000 mètres, il ne se présente ni obstacle, ni signal commandant l'arrêt, le mécanicien peut reprendre sa vitesse normale (art. 10).

**1839.** — Les signaux fixes de la voie sont :

Les disques ou signaux ronds;

Les signaux d'arrêt absolu;

Les sémaphores;

Les signaux de ralentissement;

Les indicateurs de bifurcation et signaux d'avertissement;

Les signaux indicateurs de direction des aiguilles (art. 11).

**1840.** — Le *disque* ou *signal rond* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le disque fermé, c'est-à-dire présentant au train sa face rouge perpendiculaire à la voie, le jour, ou un feu rouge, la nuit, commande l'arrêt.

Le disque effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, le jour, ou présentant le feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Dès qu'un mécanicien aperçoit un disque fermé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un nouveau signal commandant l'arrêt. En tous cas, il ne devra jamais atteindre la première aiguille ou la première traversée de voie protégées par le signal, et ne se remettre en marche qu'après y avoir été autorisé soit par le conducteur chef du train, soit par l'agent de service à la gare ou au poste protégé (art. 12).

**1841.** — Le *disque* ou *signal rond* doit être suivi d'un poteau indiquant, par une inscription, le point à partir duquel le signal fermé assure une protection efficace (art. 13).

**1842.** — Le *signal carré d'arrêt absolu* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, un damier rouge et blanc, et, la nuit, un double feu rouge, commande l'*arrêt absolu*, c'est-à-dire qu'aucun train ou machine ne peut franchir le signal, tant qu'il commande l'arrêt.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, ou présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre (art. 14).

**1843.** — Sur les voies autres que celles suivies par les trains en circulation, le *signal d'arrêt absolu* défini à l'article précédent peut être remplacé, avec l'autorisation du ministre, par un signal carré ou rond à face jaune, présentant, la nuit, un simple feu jaune (art. 15).

**1844.** — Le *sémaphore* est un appareil destiné à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires.

Il donne ses indications : le jour, par la position du ou des bras dont il est muni; la nuit, par la couleur des feux qu'il présente.

Le bras qu'on voit à gauche, en regardant le sémaphore vers lequel le train se dirige, s'adresse seul à ce train.

Le jour, le bras étendu horizontalement et présentant sa face rouge commande l'arrêt; le bras incliné vers le bas, à angle aigu, commande le ralentissement; le bras rabattu sur le mât indique que la voie est libre.

La nuit, le sémaphore commande : l'arrêt, par un feu donnant en même temps le vert et le rouge; le ralentissement, par le feu vert. Le feu blanc indique que la voie est libre.

Le signal d'arrêt du sémaphore interdit la circulation au delà du poste ou de la station où le sémaphore est placé, sauf autorisation formelle d'avancer, donnée par le chef de station, ou par celui qui en fait fonctions, au poste ou à la station et dans des conditions particulières indiquées au mécanicien (art. 16).

**1845.** — Le *disque de ralentissement* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, sa face verte, et, la nuit, un feu vert, commande le ralentissement indiqué à l'art. 3.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie et présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Des limitations spéciales de vitesse peuvent, dans des cas déterminés par le ministre, être indiquées par des tableaux blancs, éclairés la nuit et portant le chiffre auquel la vitesse doit être réduite.

Des tableaux portant en lettres apparentes, éclairées la nuit, le mot ATTENTION, peuvent également, dans les cas fixés par le ministre, être employés pour indiquer aux agents des trains qu'ils doivent redoubler de prudence et d'attention jusqu'à ce que la liberté de la marche leur soit rendue (art. 17).

**1846.** — *L'indicateur de bifurcation* est formé, soit par une plaque carrée, peinte en damier vert et blanc, éclairée la nuit par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot BIFUR, éclairée la nuit de la même manière.

Ce signal est disposé, sauf autorisation contraire du ministre, de manière à donner constamment la même indication.

Le damier vert et blanc peut être aussi employé comme *signal d'avertissement* annonçant des signaux carrés d'arrêt absolu qui ne protègent pas des bifurcations.

Le mécanicien qui rencontre, non effacé, l'un des signaux précédents, doit se mettre en mesure de s'arrêter, s'il y a lieu, à l'embranchement ou au signal d'arrêt absolu qu'annonce ledit signal (art. 18).

**1847.** — Les signaux *indicateurs de direction des aiguilles* se distinguent :

En signaux *de direction*, placés aux aiguilles en pointe où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine;

Et en signaux *de position*, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine (art. 19).

**1848.** — Les signaux *de direction* des aiguilles, signaux qui ne s'adressent qu'aux trains abordant les aiguilles par la pointe, sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe; ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit de la manière suivante :

1° Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclanchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas, dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale, indiquant que la direction correspondante n'est pas donnée; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet;

les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse;

2° Lorsqu'ils sont mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, le jour, ou donnant un feu violet, la nuit, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, le jour, ou un feu blanc, la nuit, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre, et leurs indications doivent être observées dans le même ordre (art. 20).

**1849.** — Tout train circulant de jour, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière du dernier véhicule, un signal de queue consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni la nuit (art. 21).

**1850.** — Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière un feu rouge, placé sur la face arrière du dernier véhicule; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit (art. 22).

**1851.** — Dans tous les cas où aura été établie, en conformité des prescriptions réglementaires sur la matière, une circulation à contre-voie sur une ligne à double voie, tout train ou machine isolée circulant à contre-voie doit porter : le jour, un drapeau rouge déployé à l'avant; la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ou des feux blancs de l'article précédent (art. 23).

**1852.** — Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant (art. 24).

**1853.** — Les machines isolées circulant pour le service dans les gares portent, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière (art. 25).

**1854.** — Les machines isolées circulant sur la ligne, hors de la protection des signaux des gares, portent, la nuit : à l'avant, au moins un feu blanc; à l'arrière, au moins un feu rouge, sans préjudice du signal d'avant spécial au cas de circulation à contre-voie sur une ligne à double voie (art. 26).

**1855.** — Les compagnies peuvent, en se conformant à leurs règlements spéciaux approuvés par le Ministre, distinguer la direction des trains ou machines par la position relative assignée aux feux d'avant et par l'addition de feux supplémentaires. Ces feux supplémentaires peuvent être blancs ou présenter toute couleur autre que le rouge (art. 27).

**1856.** — Le mécanicien communique avec les agents des trains ou de la voie par le sifflet de sa machine.

Un coup prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement.

Aux bifurcations, à l'approche des aiguilles qui doivent être abordées par la pointe, le mécanicien demande la voie en donnant le nombre de coups de sifflet prolongés correspondant au rang qu'occupe la voie qu'il doit prendre, en comptant à partir de la gauche, savoir :

Un coup pour prendre la première voie;
Deux coups pour prendre la deuxième voie;
Trois coups pour prendre la troisième voie;
Quatre coups pour prendre la quatrième voie.

Deux coups de sifflet brefs et saccadés ordonnent de serrer les freins; un coup bref, de les desserrer (art. 28).

**1857.** — Le train étant en mouvement, le conducteur de tête communique avec le mécanicien par la cloche ou le timbre du tender.

Un coup de cloche ou de timbre commande l'arrêt (art. 29).

**1858.** — Les conducteurs intermédiaires signalent l'arrêt au conducteur de tête et au mécanicien, comme aux agents de la voie, en agitant à l'extérieur de leur fourgon ou vigie un drapeau rouge déployé ou un feu rouge tourné vers l'avant.

Le conducteur de tête, sur le vu de ce signal, le répète au mécanicien en sonnant la cloche ou le timbre du tender.

Tout agent de la voie qui aperçoit à temps un pareil signal doit faire immédiatement le signal d'arrêt au mécanicien, et, si celui-ci ne l'a pas aperçu, employer tous les moyens à sa disposition pour faire présenter utilement au train le signal d'arrêt par l'agent de la voie ou le poste en avant le plus rapproché, dans le sens de la marche du train (art. 30).

**1859.** — L'ordre de départ d'un train est donné au conducteur de tête par le chef de gare ou son représentant, au moyen d'un coup de sifflet de poche. Le conducteur de tête commande à son tour au mécanicien la mise en marche du train, au moyen d'un coup de cornet.

Si le train mis en marche doit être aussitôt arrêté, pour une cause quelconque, le chef de gare en donne le signal par des coups de sifflet saccadés, et le conducteur de tête sonne la cloche ou le timbre du tender.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du chef de gare, dès qu'il les entend, alors même que le conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit (art. 31)

**1860.** — Si l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, les signaux destinés à chacune des voies devront être placés au voisinage immédiat et à gauche du rail de gauche de ladite voie, dans le sens de la marche des trains, ou au-dessus de cette voie, à l'exception des sémaphores dont les bras devront être tous placés de façon à être vus les uns au-dessous des autres, les bras les plus élevés s'adressant à la direction la plus à gauche, et les plus bas à la direction la plus à droite, dans le sens de la marche des trains, les bras intermédiaires s'adressant à la direction intermédiaire, s'il y en a une (art. 32).

**1861.** — Les délais dans lesquels les dispositions prescrites par le présent arrêté devront avoir reçu leur complète application seront déterminés, pour chaque réseau, par des décisions ministérielles spéciales (art. 33).

**1862.** — Ainsi que le fait remarquer M. Picard, ce Code laisse en dehors de ses prévisions :

1° Les signaux de cloches électriques de voie unique;
2° Les signaux d'annonces de circulation extraordinaire;
3° Les signaux de manœuvres à la machine. — Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 266.

**1863.** — Depuis que ce code a été édicté, certaines circulaires ou certains arrêtés sont intervenus qui en ont interprété ou modifié certains points.

**1864.** — Ainsi, une circulaire du 2 juin 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 104), a donné l'interprétation de l'art. 22 en décidant qu'il n'était pas applicable aux signaux d'annonce des circulations extraordinaires et qu'il demeurait loisible d'annoncer, comme autrefois, cette circulation par la substitution des feux verts à l'un quelconque des feux rouges d'arrière.

**1865.** — Ainsi encore, une circulaire du 4 nov. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 146), a mis à l'étude la question de savoir s'il ne serait pas possible de modifier les cloches électriques établies dans les gares et stations de façon à les faire appuyer de signaux acoustiques.

**1866.** — Enfin, une circulaire du 23 sept. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., p. 481), a décidé que les poteaux-limites de protection ne devront être considérés comme obligatoires que derrière les disques qui jouent le rôle de signaux avancés des gares.

**1867.** — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender (Ord. 15 nov. 1846, art. 36).

**1868.** — A cinq cents mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent. Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées. A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complètement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point (Ord. 15 nov. 1846, art. 38).

**1869.** — « Le troisième paragraphe de l'art. 37, portait le rapport au roi, a pour but de prévenir le retour d'une nature d'accidents dont on pourrait citer divers exemples. Il est arrivé quelquefois que des mécaniciens inhabiles ou négligents, à l'en-

trée des stations, n'arrêtent pas assez tôt les machines qu'ils conduisent; ces machines sont alors dirigées violemment contre les heurtoirs qui terminent le débarcadère, et ces chocs peuvent occasionner des blessures graves. Ces événements ne sont plus à craindre du moment que la machine est complètement arrêtée avant le point où les voyageurs doivent descendre, et je dois ajouter que cette règle s'observe aujourd'hui sur les chemins de fer bien exploités. »

**1870.** — On devra compléter toutes ces dispositions par celles des circulaires du 7 déc. 1858 (aux termes de laquelle les mécaniciens doivent faire entendre un coup de sifflet prolongé ou trois coups de sifflet successifs suivant qu'ils se dirigent vers la voie de gauche ou vers celle de droite), des 28 juin, 12 juill. et 2 nov. 1882 précitées (relatives a l'extension des enclanchements aux bifurcations), et par les dispositions précitées du Code des signaux. — V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 278.

**1871.** — Il a été jugé à cet égard que l'art. 37, Ord. 15 nov. 1846, sur la police et la sûreté des chemins de fer, qui prescrit au mécanicien de modérer la vitesse du convoi à cinq cents mètres du point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, n'est pas applicable au cas de simple croisement de voies destinées seulement à faciliter des manœuvres. — Cass., 15 avr. 1853, Sevenery et Audibert, [S. 53.1.797, P. 54.1.441]

**1872.** — A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur, pour avertir de l'approche du train. Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre (Ord. 15 nov. 1846, art. 38).

**1873.** — Il a été décidé, bien qu'il ne s'agît que d'un chemin de fer en construction (V. *suprà*, n. 700, 812 et s., 1086) que la responsabilité d'une compagnie de chemins de fer, relativement à un chemin de fer en construction, est engagée par ce fait que le mécanicien a omis de siffler au moment où le train, une première fois arrêté, a été remis en mouvement, violant ainsi l'obligation qui lui est imposée par le règlement pour toute mise en marche d'un train arrêté et avant toute impulsion nouvelle après arrêt, si courte que soit sa durée. — Douai, 27 juin 1881, Ledoux [S. 84.2.7, P. 84.1.89, D. 82.2. 183]

**1874.** — Vainement prétendrait-on que les règlements sont exclusivement destinés aux chemins de fer en exploitation, et non à ceux en construction, la mesure dont il s'agit étant commandée par la simple prudence, en dehors de tout règlement. — Même arrêt.

**1875.** — V. encore, sur l'omission du sifflet et ses conséquences, *suprà*, n. 1396.

**1876.** — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer. Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée (Ord. 15 nov. 1846, art. 39).

**1877.** — La permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer, sans laquelle nulle personne, autre que le mécanicien et le chauffeur, ne peut monter sur la locomotive et le tender, n'est pas suppléée par l'ordre verbal du directeur donné à l'un des employés de monter sur la machine, même exécuté en sa présence — Cass., 6 août 1847, Anspach, [S. 47.1.873, P. 47.2.589] — Douai, 1er juin 1847, [D. 47.1.301]

**1877 *bis*.** — ... Et la prohibition dont il s'agit s'étend même aux inspecteurs de la voie de fer [Rés. impl.] — Même arrêt.

**1878.** — Une circulaire du 31 janv. 1848 a décidé que l'exception contenue dans l'art. 39, Ord. 15 nov. 1846, ne doit pas s'étendre aux conducteurs, gardes-mines et autres agents placés sous les ordres des ingénieurs. — V. cep. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 694.

**1879.** — Des machines dites *de secours* ou *de réserve* devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le Ministre, sur la proposition de la compagnie (Ord. 15 nov. 1846, art. 40). — V. *suprà*, n. 1766.

**1880.** — Aux termes d'une circulaire du Ministre des Travaux publics du 26 déc. 1859 (citée par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 480), lorsque les machines de secours seront isolées, elles pourront marcher tender en avant à la vitesse de quarante-cinq kilomètres à l'heure.

**1881.** — Il y aura constamment, au lieu de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident. Chaque train devra d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables (Ord. 15 nov. 1866, art. 45). On devra rapprocher de cette disposition celle de l'art. 75 de la même ordonnance.

**1882.** — Aux stations qui seront désignées par le ministre des Travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à cinquante kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de cinquante kilomètres et au delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard Ces registres seront représentés à toute réquisition aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation (Ord. 15 nov. 1846, art. 42).

**1883.** — Il faut rapprocher de ces dispositions celles des circulaires des 8 et 29 déc. 1855, 30 janv. et 19 févr. 1856, 24 mars et 14 déc. 1860, 5 janv. 1866 et 25 mars 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 179), qui donnent des instructions sur les obligations qui incombent de ce chef au service du contrôle. — V. sur toutes ces circulaires, Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 432.

**1884.** — Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir. Quinze jours au moins, avant d'être mis en exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public (Ord. 15 nov. 1846, art. 43).

**1885.** — Dans son rapport au roi, le ministre justifiait ainsi les mesures contenues dans cette disposition. « L'art. 43, qui est relatif à l'organisation du service des convois sur les chemins de fer, au nombre et aux heures de départ de ces convois, mérite une attention particulière. En premier lieu, la sûreté publique est intéressée dans la fixation des heures de départ des convois qui doivent se succéder sur la voie; il faut que ces heures soient combinées de manière que jamais les trains, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne puissent s'atteindre et se heurter. D'autre part, le service du chemin de fer doit être organisé de telle sorte que, chaque jour, les personnes qui ont à le parcourir soient assurées de trouver, lorsqu'elles se présentent, les moyens de transport qui leur ont été promis; il faut que, chaque jour, les compagnies donnent au public, dans chaque sens et à des heures de départ commodes, un nombre de convois en rapport avec le nombre des voyageurs qui circulent et avec l'importance des relations établies. Les compagnies, sans doute, sont le plus souvent les meilleurs juges des besoins du public à cet égard; mais quelquefois elles peuvent se tromper dans leur appréciation, et le gouvernement doit avoir le droit de pourvoir à ce que cette appréciation peut offrir d'erroné et d'incomplet. Une compagnie, par exemple, peut quelquefois chercher, dans des vues d'économie, à concentrer la circulation dans un trop petit nombre de convois journaliers : elle peut adopter des heures de départ et d'arrivée qui se combinent mal et qui même se combinent d'une manière dangereuse avec les heures de départ et d'arrivée des chemins d'embranchement ou des prolongements. Dans ces différents cas et dans tous les autres qui peuvent se présenter, le droit comme le devoir de l'administration est de prendre et d'ordonner les modifications qu'elle jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation et aux besoins du public. »

**1886.** — M. Picard fait remarquer que, bien que les explications de M. Dumont ne s'appliquent qu'aux trains de voyageurs, on doit reconnaître à l'administration des pouvoirs analogues pour les trains de marchandises. — Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 361.

**1887.** — Les pouvoirs que l'administration tient de ce texte ne sont pas d'ailleurs tellement stricts qu'elle ne puisse les abandonner, et le même auteur signale d'intéressantes applications

de ces concessions consenties en faveur de certaines compagnies. — Picard, *eod. loc.*

**1888.** — Sur l'instruction des propositions des compagnies pour le service des trains, on peut consulter notamment les circulaires des 22 nov. 1872 et 21 juill. 1873, relatives au délai dans lequel doit être indiquée d'avance la marche des trains spéciaux; 7 juin 1878, relative à la communication des ordres de service au contrôle un mois d'avance; 19 août 1878, relative à la rédaction de graphiques à cet effet; 27 août 1878, relative aux obligations des services du contrôle sur ce point; 7 juill. 1884 relative au même objet, circulaire ayant principalement pour objet de faire préparer pendant l'hiver la marche du service d'été et inversement, et obligeant les compagnies à saisir de leurs propositions les service du contrôle en même temps que l'administration supérieure au moins un mois à l'avance; 27 juill. 1884, relative à des propositions de réduction de trains; 29 août 1884, qui réduit le délai d'avertissement à huit jours pour les trains spéciaux; 22 oct. 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 47), qui définit les pouvoirs du gouverneur de l'Algérie pour la marche des trains dans les départements algériens, et distingue à cet égard entre les modifications partielles et les ordres généraux de service; 25 févr. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 42), rappelant les termes de l'art. 43, Ord. 15 nov. 1846; 26 févr. 1886 (*eod. loc.*), relative à la marche des trains en Algérie et à l'interprétation des décrets de rattachement; 7 juin 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 105), reproduisant les décisions de circulaires antérieures pour les trains spéciaux; 30 oct. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 140), fixant définitivement les règles à observer par les compagnies pour l'organisation du service d'été et d'hiver, la modification des trains réguliers en cours de saison, la transformation des trains réguliers de marchandises en trains facultatifs et de trains facultatifs de marchandises en trains réguliers; la mise en marche des trains spéciaux suivant le nombre de voitures de voyageurs qu'ils contiennent, celle des trains de ballast et de travaux; une circulaire du 20 sept. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 480), confirmative en principe de cette dernière circulaire, avec cette restriction qu'elle ne serait pas applicable aux trains extraordinaires requis par l'autorité militaire; une circulaire du 24 oct. 1891, rappelant les administrations à la stricte exécution des règlements. Pour celles de ces circulaires qui ne sont pas indiquées par leur place dans les recueils spéciaux, V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 365.

**1889.** — Il a été jugé, sur ces différents points, que le service spécial organisé par une compagnie du chemin de fer, à l'occasion d'une foire annuelle, ne rentre pas dans la classe des services ordinaires dont l'organisation doit, d'après l'art. 43, Ord. 15 nov. 1846, être communiquée quinze jours d'avance à l'administration, et dont les heures du départ et d'arrivée doivent être affichées dans chaque station; que ce service doit être considéré comme un service extraordinaire, dont il suffit, aux termes de l'art. 70 de la même ordonnance, de donner avis immédiatement au commissaire spécial de police. — Nîmes, 23 nov. 1848, Chemin de fer de Montpellier, [S. 49.2.43, P. 49.1.341, D. 49.2.54]

**1890.** — Il va sans dire que la décision de l'arrêt, relative au service organisé à l'occasion d'une foire annuelle, devrait être étendue au service organisé à l'occasion d'une fête ou de toute cérémonie appelant annuellement le public dans un lieu déterminé.

5° *De la perception des taxes et des frais accessoires.*

**1891.** — En dehors des dispositions qui précèdent, l'ordonnance de 1846 contient encore un certain nombre de prescriptions relatives aux tarifs. Il est certain que la violation de ces dispositions entraînerait la même responsabilité que celle de toutes les autres que nous avons examinées; il nous paraît néanmoins plus utile d'en renvoyer l'examen à l'étude des tarifs des compagnies.

6° *Dispositions diverses.*

**1892.** — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des Travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement. Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications (Ord. 15 nov. 1846, art. 69).

**1893.** — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département (Ord. 15 nov. 1846, art. 70).

**1894.** — Il résulte d'une circulaire du 24 mai 1884, que l'art. 70, Ord. 15 nov. 1846, sur les chemins de fer n'est pas modifié par la loi sur la liberté de la presse du 29 juill. 1881. « L'art. 70 précité, y lit-on, a eu tout spécialement pour objet de donner aux préfets les pouvoirs de police nécessaires pour assurer, d'accord avec la compagnie et les fonctionnaires du contrôle, le bon ordre dans les gares et prévenir les encombrements qui pourraient résulter au détriment de la sécurité publique du grand nombre d'individus qui viendraient exercer une industrie dans l'enceinte des chemins de fer. »

**1895.** — Le juge de police est incompétent pour connaître de la contravention à un arrêté préfectoral qui défend de s'introduire dans les gares pour y obséder les voyageurs, cette contravention étant placée sous la sanction correctionnelle de l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Cass., 17 mars 1866, Hanon, [S. 67.1.48, P. 67.74, D. 66.1.354]

**1896.** — Nous avons déjà vu et nous rappelons que si, en principe, la vente accidentelle par des particuliers de billets de retour délivrés par les chemins de fer et non périmés, ne constitue par elle-même ni délit, ni contravention, il en est autrement lorsque ce trafic est exercé d'une manière habituelle dans les gares ou sur un terrain des compagnies; et qu'un tel fait tombe alors sous l'application de l'art. 70, Ord. 15 nov. 1846, qui interdit à tout vendeur d'objets quelconques d'exercer sa profession dans les cours et bâtiments des gares, sans une autorisation préfectorale. — Trib. corr. Melun, 23 mai 1878, Robert, [S. 78.2.217, P. 78.862]

**1897.** — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre (Ord. 15 nov. 1846).

**1898.** — « Cette disposition pouvant laisser quelque incertitude sur l'étendue de l'obligation qu'elle impose, portait à cet égard le rapport au roi, je crois devoir expliquer, dès à présent, que l'administration n'a entendu parler dans cet article que des agents de la compagnie qui, à un titre quelconque, peuvent se trouver de près ou de loin en contact avec le public. »

**1899.** — La contravention à l'art. 73, Ord. roy. 15 nov. 1846, qui veut que tout agent employé sur les chemins de fer soit revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif, est passible de l'amende de seize à trois mille francs, édictée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, pour toute infraction aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police et l'exploitation des chemins de fer. — Cass., 9 janv. 1852, Gervais, [S. 52.1.862, P. 53.1.470, D. 52.1.272]

**1900.** — Aux stations désignées par le ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident (Ord. 15 nov. 1846, art. 75).

**1901.** — « D'après l'art. 75, portait encore le rapport au roi, les compagnies doivent entretenir aux stations désignées par le ministre, les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident. Déjà cette mesure est appliquée dans quelques localités; elle devra être étendue à toutes les stations de quelque importance; elle sera plus nécessaire encore pour celles qui se trouvent éloignées de tout centre de population agglomérée. La désignation de ces stations devra se faire sur l'avis du commissaire de police de la circonscription; et, quant aux moyens de secours et médicaments nécessaires, je vous adresserai ultérieurement, à cet égard, des instructions spéciales. »

**1902.** — Différentes circulaires ont été prises relativement à l'organisation et au contenu des boîtes de secours. Nous signalerons principalement, à cet égard, une circulaire du 12 août 1847, une circulaire du 5 juin 1866 (citées par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 480), et une circulaire du 14 déc. 1889 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 4, p. 99), qui a renouvelé la composition de ces boîtes, ainsi qu'un arrêté du 9 mars 1891, qui a fixé le moment où cette dernière circulaire entrerait en application.

**1903.** — Il convient de rapprocher de ces dispositions celles qui sont relatives aux soins médicaux, aux mesures préventives contre les épidémies, contre les épizooties, au transport des matières infectes, etc.

**1904.** — C'est ainsi, notamment, qu'on peut signaler un décret aux termes duquel, dans les gares où le ministre du commerce jugera utile d'organiser un service de surveillance médicale, les médecins délégués par le préfet auront le droit d'obliger les voyageurs qui seront reconnus malades à suspendre leur route et de les faire transporter au besoin dans des locaux spéciaux aménagés à cet effet, en dehors, mais à proximité des gares (Décr. 30 juill. 1884).

**1905.** — C'est ainsi encore que le séjour prolongé des matières infectes dans les gares est prohibé par une circulaire du 2 juill. 1884. — V. aussi Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 698.

**1906.** — Nous nous contentons de signaler, à titre général, la possibilité pour les autorités compétentes d'interrompre dans des circonstances déterminées le service régulier de la voie en temps d'épidémie. Les mesures prises en pareil cas sont tellement spéciales qu'il serait superflu de chercher à les analyser. On pourra consulter cependant au besoin, à titre de renseignement, les décrets pris au courant du mois d'août 1892, contre les provenances suspectes de Hambourg (C. 22 juill. 1885, etc.).

**1907.** — Il sera tenu dans chaque station un registre coté et parafé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs (Ord. 15 nov. 1846, art. 76).

**1908.** — Pour réduire les écritures, il ne sera plus nécessaire d'adresser directement à l'administration que le tableau analytique des plaintes en matière d'exploitation. Les dossiers de ces plaintes, contrairement à ce qui était décidé par la circulaire ministérielle du 23 févr. 1885, seront conservées dans les bureaux des inspecteurs généraux du contrôle.

**1909.** — Le registre des réclamations, dont tout voyageur peut requérir l'ouverture pour y insérer ses plaintes, est un document essentiellement secret puisqu'il n'est pas permis de prendre connaissance des plaintes antérieurement consignées par d'autres voyageurs, et ne peut devenir, entre les mains des agents contre qui plainte a été portée, la base de poursuites en diffamation contre les réclamants. — Paris, 8 juill. 1884, [*Rev. d'adm.*, 84.3.67]

**1910.** — Les registres mentionnés aux art. 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et parafés par le commissaire de police (Ord. 15 nov. 1846, art. 77).

**1911.** — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente. Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement. Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer. Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture (Ord. 15 nov. 1846, art. 78).

**1912.** — Nous signalerons enfin, parmi les dispositions diverses relatives à la police des chemins de fer, une circulaire du 24 mai 1884 qui recommande aux administrateurs de compagnies de centraliser autant que possible les objets perdus.

### SECTION IV.

#### Sanction des dispositions concernant la voirie, la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

##### § 1. *Notions générales.*

**1913.** — Il n'est pas question, dans cette section, des crimes et délits de droit commun commis sur ou à l'occasion des chemins de fer, et dont la répression est soumise aux règles ordinaires de droit, mais seulement des contraventions proprement dites.

**1914.** — La sanction des prescriptions qui précèdent est contenue dans les art. 11, 14, 21, 26 et 27, L. 15 juill. 1845, et 79, Ord. 15 nov. 1846.

**1915.** — Il résulte de ces dispositions que certaines règles sont communes à toutes les contraventions commises sur ou à l'occasion des chemins de fer et que d'autres, au contraire, sont particulières à chacune d'elles.

**1916.** — Parmi les règles communes, nous mentionnerons — sous réserve de certaines exceptions de délai — celles qui sont relatives à la constatation des contraventions, à l'absence d'intention coupable chez le contrevenant, aux circonstances atténuantes, au cumul, à la récidive, à la prescription. Parmi les règles particulières à chacune d'elles, nous mentionnerons la poursuite des contraventions, la compétence, la pénalité.

##### § 2. *Règles communes.*

###### 1° *Constatation des contraventions.*

**1917.** — Les constatations des contraventions commises par des riverains ou des tiers sur le domaine public des chemins de fer doivent être faites aux termes de l'art. 11, L. 15 juill. 1845, comme en matière de grande voirie.

**1918.** — Les crimes ou contraventions prévus dans les titres 1 et 3 de la présente loi, porte de son côté l'art. 23 de la même loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés (L. 15 juill. 1845, art. 23).

**1919.** — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre 3, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, porte enfin l'art. 79, Ord. 15 nov. 1846, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des Travaux publics et aux arrêtés pris sous son approbation par les préfets pour l'exécution dudit règlement.

**1920.** — Nous n'avons pas besoin de rappeler ce qu'il faut entendre par officier de police judiciaire : les procureurs et leurs substituts, les juges d'instruction, les juges de paix, les officiers de gendarmerie, les maires, leurs adjoints, les commissaires de police, les gardes champêtres et forestiers.

**1921.** — Pour les agents ou commissaires de surveillance, V. *infrà*, n. 2167 et s., 2210 et s.

**1922.** — Les gardes agréés par l'administration sont des agents présentés par les compagnies, assermentés et assimilés, en vertu de l'art. 4, Décr. 20 mess. an III, aux gardes champêtres. La présentation est faite aux préfets qui, après entente avec les agents du contrôle, en transmet la liste, afin de prestation de serment, au procureur de la République.

**1923.** — Dans cette énonciation, on peut comprendre : un chef de district d'une compagnie de chemin de fer. — Cons. préf. Haut-Rhin, 23 juin 1867, Chemin de fer de l'Est, [Dauv., 1867, p. 295]

**1924.** — Le projet disait « *seront* constatés... »; on y a substitué le mot « *pourront être* », afin de faire comprendre qu'on n'avait pas entendu déroger ici aux règles du droit commun sur la preuve des crimes et délits, et que cette preuve pourrait être faite, en cette matière comme en toute autre, par toutes voies de droit, notamment par témoins, à défaut de procès-verbaux ou à leur appui (C. instr. crim., art. 23, 154 et 189).

**1925.** — Conformément à cette observation, on a pu se demander si, lorsque des contraventions de grande voirie sont établies par les rapports des ingénieurs et par les aveux de la partie, il y a lieu de s'attacher aux irrégularités qui sont alléguées par la partie touchant la rédaction ou l'affirmation du procès-verbal? — V. à cet égard, Cons. d'Et., 7 août 1874, Duluat et Cie, [Leb. chr., p. 850]

**1926.** — Pour que les agents de surveillance de l'administration puissent verbaliser, il faut d'abord qu'ils prêtent serment. Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, dit l'art. 23, 3e alinéa, L. 15 juill. 1845, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

**1927.** — La prestation de serment se fait différemment suivant les différentes catégories de fonctionnaires. Les agents des ponts et chaussées prêtent serment devant le préfet (L. 29 flor. an X); les agents des mines, devant le tribunal (Déc. min. fin. 2 août 1808); devant le tribunal également les commissaires de surveillance administrative et agents agréés (L. 15 juill. 1845, art. 23).

**1928.** — Le serment ne se renouvelle pas au cas de changement de résidence. Mais l'acte de serment primitif doit être transcrit et visé au greffe du tribunal de la nouvelle résidence. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 985

**1929.** — A l'égard des contraventions commises par les concessionnaires aux clauses du cahier des charges relatives à la viabilité, le nombre des fonctionnaires qui peuvent constater les contraventions est plus restreint. L'art. 12, L. 15 juill. 1845, ne nomme que les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs gardes-mines et piqueurs dûment assermentés.

**1930.** — Les personnes désignées dans l'article ci-dessus pour dresser les procès-verbaux de contravention sont-elles les seules qui aient qualité pour le faire, à l'exclusion de tous autres fonctionnaires ou agents du chemin de fer? M. Gand (*op. cit.*, n. 125), pense que les désignations faites ici par la loi sont limitatives, et il semble, en effet, que cette solution doive être adoptée en présence de l'énumération beaucoup plus générale contenue dans l'art. 23 de la loi, lorsqu'il s'agit des crimes, délits ou contraventions prévus par les titres 1 et 3 de cette même loi. M. Picard enseigne le même doctrine, t. 2, *op. cit.*, p. 998.

**1931.** — Les mots dûment assermentés ont été inscrits dans la loi pour éviter qu'on pût confier à des étrangers (conducteurs, gardes-mines, piqueurs ou autres) le droit de dresser des procès-verbaux.

**1932.** — Il y a quelques règles spéciales aux différentes sortes de procès-verbaux pour les délais et les formes de clôture et de notification. Les procès-verbaux de grande voirie dressés à l'occasion de faits contraventionnels commis par les tiers ou les riverains sont adressés directement aux préfets sans aucun délai. Ils sont valables pendant un an.

**1933.** — Plus spécialement, les procès-verbaux dressés par les ingénieurs, les conducteurs, gardes-mines et commissaires de surveillance sont transmis au préfet par le service de contrôle (Circ. min. 15 oct. 1881, citée par Picard, t. 2, p. 986).

**1934.** — Ceux qui le sont par les soins des compagnies sont adressés directement au préfet qui doit les communiquer, au contraire, par avis à l'ingénieur en chef du contrôle (Circ. min. 29 nov. 1852, citée par Picard, *loc. cit.*).

**1935.** — Contrairement à ce qui se passe pour les procès-verbaux dressés à l'occasion des contraventions de grande voirie, les procès-verbaux des contraventions à la police, à la sûreté et à l'exploitation des chemins de fer à déférer aux tribunaux de police doivent être clos dans les trois jours en exécution des art. 15 à 18, C. instr. crim.

**1936.** — Lorsqu'ils sont rédigés par les commissaires de surveillance et qu'ils concernent des règlements d'exploitation, les procès-verbaux doivent être adressés directement au procureur de la République (Circ. 15 janv. 1885, citée par Picard, t. 3, p. 704), et cela en double original (L. 27 févr. 1850).

**1937.** — Les procès-verbaux rédigés par les autres fonctionnaires le sont dans les formes prescrites par le Code d'instruction criminelle.

**1938.** — Cependant des circulaires du garde des sceaux du 29 juin 1852 et du ministre des Travaux publics du 29 nov. de la même année (citée par Picard, t. 3, p. 705), ont soumis également la communication de ces procès-verbaux ou du moins de certains d'entre eux (Règlements d'exploitation, procès-verbaux rédigés en exécution de l'art. 20, C. instr. crim.) aux ingénieurs du contrôle.

**1939.** — Les ingénieurs du contrôle doivent remettre leurs observations au procureur dans la huitaine du jour où ils ont reçu les procès-verbaux (L. 27 févr. 1850; Circ. min. Trav. pub., 15 avr. 1850, citée par Picard, *loc. cit.*).

**1940.** — Les procès-verbaux dressés à l'occasion de faits reprochés aux entrepreneurs doivent, dans les quinze jours de leur date, être notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contravention (L. 15 juill. 1845, art. 13).

**1941.** — « Les procès-verbaux des délits et contraventions, porte le 2e alinéa de l'art. 23, L. 15 juill. 1845, feront foi jusqu'à preuve contraire. »

**1942.** — Les procès-verbaux des agents assermentés des compagnies de chemins de fer ne font donc pas foi jusqu'à inscription de faux. — Bordeaux, 9 août 1887, sous Cass., 24 juin 1890, Draud, [S. 91.1.540, P. 91.1.1307, D. 91.1.439]

**1943.** — Les procès-verbaux ne faisant foi que jusqu'à la preuve contraire, on a pu décider qu'ils n'étaient pas nécessairement viciés par certaines irrégularités ou certaines omissions. — V. *suprà*, n. 1295.

**1944.** — Il a été décidé, notamment, qu'en ce qui concerne l'introduction de bestiaux sur la voie, la circonstance que le procès-verbal ne mentionnerait pas que la voie ferrée était bordée d'une clôture continue, n'est pas de nature à faire disparaître la contravention. — Cons. d'Et., 15 févr. 1889, Dorizon, [Leb. chr., p. 229]

**1945.** — Le procès-verbal qui constate une contravention de grande voirie est suffisamment régulier, si, faute d'être écrit par l'agent assermenté de la compagnie, il est au moins signé par lui. — Cons. d'Et., 20 janv. 1888, Marié, [S. 90.3.2, P. adm. chr., D. 89.3.30, Leb. chr., p. 77]

**1946.** — Le maire, de son côté, qui n'a pas qualité pour intenter l'action résultant du fait incriminé (introduction d'animaux sur la voie), a au moins qualité pour notifier ce procès-verbal pourvu qu'il le fasse dans le délai imparti par le décret du 22 juill. 1865. — Cons. d'Et., 20 janv. 1888, précité. — *Sic*, Cons. d'Et., 14 août 1850, Gaillard, [Leb. chr., p. 792] — Laferrière, *Traité de la juridiction administrative et des recours contentieux*, t. 2, p. 626.

**1947.** — Au surplus, si le procès-verbal était par trop irrégulier, s'il n'était dressé par exemple que sur la déclaration d'un tiers, il pourrait n'avoir que la valeur d'un simple renseignement. — V. Cons. préf. Manche, 29 mai 1885, Préf. Manche, [Dauv., 1886, p. 245] — Cons. préf. Seine, 21 avr. 1882, Préf. Seine, [Dauv., 1882, p. 199]

**1948.** — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent, porte l'art. 24, L. 15 juill. 1845, seront visés pour timbre et enregistrés en débet. — Cette disposition est commune aux différents procès-verbaux.

**1949.** — Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent (L. 15 juill. 1845, art. 24).

**1950.** — Nous avons dit qu'en matière de grande voirie, il n'existe pas de délais pour la rédaction des procès-verbaux.

**1951.** — Aussi a-t-il été jugé qu'un procès-verbal de contravention en matière de grande voirie est valablement affirmé dans les trois jours à partir de sa rédaction, lors même qu'il se serait écoulé plus de trois jours depuis la constatation des faits incriminés. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Piot, [S. 68.2.156, P. adm. chr., Leb. chr., p. 269]

**1952.** — La formalité de l'affirmation n'étant exigée qu'à l'égard de procès-verbaux dressés par les agents de surveillance et les gardes assermentés, on a pu décider avec raison que les procès-verbaux dressés par les maires ou adjoints, pour constater les contraventions prévues par la loi du 15 juill. 1845 sur la police des chemins de fer n'ont pas besoin d'être affirmés. — Cons. d'Et., 7 avr. 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 64.2.175, P. adm. chr., D. 64.3.40, Leb. chr., p. 335]

**1953.** — ... Et qu'il fallait en dire autant des procès-verbaux dressés par les autres officiers de police judiciaire, ainsi que par les ingénieurs, conducteurs ou gardes-mines. — V. notamment, Cons. d'Et., 28 mai 1880, Masselin, [S. 81.3.78, P. adm. chr., D. 81.3.37, Leb. chr., p. 503]

**1954.** — Depuis que la loi du 27 févr. 1850 a conféré aux commissaires de surveillance administrative la qualité d'officiers de police judiciaire, ceux-ci se trouvent par là même dispensés également de cette formalité, qui ne pèse plus que sur les agents assermentés des compagnies. — Cons. d'Et., 6 avr. 1870, Adonis et Mulot, [S. 72.2.119, P. adm. chr., D. 71.3.32, Leb. chr., p. 420]; — 20 juin 1873, Perceau, [Leb. chr., p. 561]; — 20 juill. 1877, Renaud, [D. 78.5.94, Leb. chr., p. 730]; — 28 mai 1880, Taillebot, [Leb. chr., p. 503]; — 4 mars 1881, Filoque, [S. 82.3.51, P. adm. chr., Leb. chr., p. 267]

*2° Circonstances atténuantes. — Bonne foi. — Cumul. — Récidive. — Prescription. — Responsabilité civile.*

**1955.** — Les contraventions prévues par la loi du 15 juill. 1845 ont un caractère mixte. A certains égards, elles sont traitées comme de simples contraventions; à d'autres, comme des délits véritables. Ce caractère ambigu tient principalement à cette double circonstance que, tout en étant désignées sous le nom de *contraventions*, elles sont punies de *peines correctionnelles*. De là la qualification de *délits contraventionnels* qu'on leur donne quelquefois, ainsi qu'à certaines autres infractions prévues par des lois

spéciales, comme la loi sur la chasse, par exemple, dont s'est inspirée particulièrement la loi du 15 juill. 1845 (V. not. art. 17, L. 3 mai 1844).

**1956**. — Nous commencerons par rechercher les conséquences tirées du caractère correctionnel des infractions qui nous occupent : nous établirons ensuite celles qui paraissent dériver de l'appellation qui leur est donnée par le Code. Dans la première catégorie, on doit ranger l'application des règles relatives aux circonstances atténuantes, à la complicité, à la durée de la prescription; dans la seconde, l'impossibilité pour les condamnés d'arguer de leur bonne foi, les règles du cumul des peines en cas de pluralité d'infractions, et celles de la récidive.

**1957**. — 1° L'art. 463, C. pén., lit-on dans l'art. 26, L. 15 juill. 1845, est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi. La disposition de cet article étant générale, et n'admettant par conséquent aucune distinction, il en faut conclure que la faculté accordée aux juges d'abaisser la peine dans les limites posées par l'art. 463, C. pén., lorsqu'il existe des circonstances atténuantes, peut être exercée quelle que soit l'espèce de juridiction qui est appelée à prononcer, que ce soient les cours ou tribunaux ordinaires, ou même la juridiction administrative des conseils de préfecture.

**1958**. — Il s'ensuit aussi que l'abaissement de la peine peut avoir lieu même au cas de récidive, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation. — Cass., 1er févr. 1833, Lapie, [S. 33.1.319, P. chr.]; — 29 août 1833, Buttner, [S. 34.1.63, P. chr.]; — 10 oct. 1833, Montillet, [S. 34.1.687, P. chr.]

**1959**. — ... Ou bien encore au cas où il s'agirait de fonctionnaires ou agents qui auraient eux-mêmes participé à des délits qu'ils étaient chargés de surveiller.

**1960**. — 2° Bien qu'on ne trouve pas dans la loi du 15 juill. 1845 de disposition relative à la complicité analogue à celle que nous avons indiquée pour les circonstances atténuantes, la jurisprudence n'a jamais hésité d'appliquer également aux infractions dont il s'agit les règles qui la concerne. — Paris, 7 mai 1890, Laverry, [S. 90.2.171, P. 90.1.1031, D. 91.2.33] — Caen, 22 mai 1890, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.2.13, P. 91.1.100] — Bordeaux, 11 mars 1891, Gaillardon et autres, [S. 91.2.164, P. 91.1.900] — Trib. Seine, 26 mars 1890, Brunner, [S. 90.2.118, P. 90.1.716] — V. aussi sur le principe, Cass., 23 févr. 1884, Hortala, [S. 86.1.223, P. 86.1.548 et la note de M. Villey, D. 86.1.427]; — 28 févr. 1885, Paz et Cordier, [S. 87.1.41, P. 87.1.65, D. 85.1.329]; — 20 avr. 1888, D..., [S. 90.1.425, P. 90.1.1008, D. 89.1.47] — *Contrà*, Cass., 7 avr. 1870, Abrivard, [S. 71.1.258, P. 71.772] — Angers, 7 févr. 1870, Abrivard, [S. 70.2.183, P. 70.723, D. 70.2.58] — Caen, 9 mai 1877, Jamot et autres, [S. 78.2.49, P. 78.225 et le rapport de M. le conseiller Duprav de la Maherie, D. 79.2.41] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 46; Féraud-Giraud, t. 3, n. 481. — V. *suprà*, n. 1538, 1546, 1569 et s.

**1961**. — 3° La troisième conséquence tirée par les tribunaux du *quantum* des peines dont sont frappées les contraventions prévues par la loi de 1845 est relative à la durée de la prescription, c'est-à-dire que la prescription en cette matière est de trois années et non d'une année seulement. — Toulouse, 7 févr. 1889, Brunet, [S. 91.2.13, P. 91.1.99, D. 90.2.259] — Et sur le principe, Paris, 2 déc. 1884, Lebœuf et autres, [S. 86.2.240, P. 86.1.1244] — Grenoble, 15 juill. 1886, Savary, Zielinsten et autres, [S. 86.2.241, P. 86.1.1245 et la note de M. Villey] — Paris, 22 déc. 1886, Miégeville, Savary, Tible et autres, [S. 88.2.37, P. 88.1.221] — V. cependant Cons. d'Et., 11 mai 1872, Dridoux, [Leb. chr., p. 297]; — 8 janv. 1886, de Champigny et Gautheron, [Leb. chr., p. 21] — *Contrà*, Picard, t. 2, p. 991.

**1962**. — 4° Contrairement aux règles qui précèdent et par analogie avec ce qui se passe dans les contraventions ordinaires, les contraventions prévues par la loi du 15 juill. 1845 sont punissables malgré la bonne foi de leur auteur. — V. *suprà*, n. 1527, 1559.

**1963**. — C'est ainsi qu'il a été décidé, notamment, que les infractions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté ou l'exploitation des chemins de fer, quoique rentrant, à raison de la peine édictée, dans la compétence de la juridiction correctionnelle, n'en conservant pas moins le caractère de contraventions, le fait matériel suffit pour les constituer, indépendamment de toute intention délictueuse. — Cass., 7 avr. 1870, précité; — 12 avr. 1889, Isamand, [S. 90.1.428, P. 90.1.1013] — Pau, 29 mai 1886, Maynard, [S. 87.2.64, P. 87.1.440, D. 87.2.245] — V. cependant, en sens contraire, Rennes, 2 juin 1886, Galtier, [S. 89.2.28, P. 89.1.207, D. 87.2.245]

**1964**. — ... Qu'en matière de contravention, on ne saurait admettre, en principe, une excuse tirée de la bonne foi, comme au cas où des animaux s'étant introduit sur une voie ferrée, on démontrerait qu'ils ont été volés. — Cons. d'Et., 23 mars 1888, Ve Charlot, [D. 89.5.87, Leb. chr., p. 322] — V. *suprà*, n. 2064.

**1965**. — Encore faut-il mettre de côté le cas de force majeure qui, en matière de contraventions, comme en matière de crimes et délits, exclut la criminalité; toutefois, les juges ayant mission d'apprécier les faits constitutifs de la force majeure, ne peuvent l'admettre qu'autant que la preuve du fait de force majeure a été régulièrement administrée par le prévenu à l'aide des moyens autorisés par la loi. — Cass., 7 déc. 1855, Harel, [S. 56.1.276, P. 56.2.441]; — 28 févr. 1861 (solut. implic.), Maisonneuve, [S. 61.1.671, P. 62.43, D. 61.1.141]; — 12 avr. 1889, précité.

**1966**. — *A fortiori*, ces infractions ne sont-elles point punissables lorsqu'il est établi qu'elles ont été commises, non seulement sans intention de fraude, ou par inadvertance, mais encore avec l'autorisation ou au vu et au su des agents de la compagnie. — Dijon, 9 mai 1877, Chaillet, [S. 78.2.5, P. 78.84, D. 79.2.24] — Rennes, 2 juin 1886, précité. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 225. — V. sur tous ces points, *suprà*, n. 1527, 1559.

**1967**. — Ainsi, dans une espèce où une buvette avait été construite sur les dépendances du domaine public avec l'autorisation et sous la surveillance de la compagnie concessionnaire, mais sans que celle-ci eût, au préalable, obtenu l'agrément de l'autorité supérieure et dont *la démolition* n'avait été *ordonnée* depuis *par aucun arrêté préfectoral*, il a été décidé que l'exploitant actuel de cette buvette dûment autorisé par le préfet ne pouvait être condamné comme coupable d'une contravention de grande voirie à la démolition de sa construction. — Cons. d'Et., 7 févr. 1890, Carrière, [Leb. chr., p. 146]

**1968**. — Mais, en tous cas, il faut, s'il s'agit d'arrêté, que l'arrêté ait été notifié. On décide, d'ailleurs, que l'arrêté d'un préfet prescrivant certaines mesures de sûreté dans l'exploitation d'un chemin de fer, est valablement notifié au directeur représentant la compagnie concessionnaire, lequel se trouve chargé d'en donner connaissance à tous les agents de l'entreprise. Ceux-ci ne peuvent donc, en cas de contravention de leur part à l'arrêté préfectoral, s'excuser sous prétexte qu'ils en ignoraient les dispositions et que cet arrêté n'aurait pas été publié. — Cass., 9 mai 1844, Cie du chemin de fer d'Orléans et Deyme, [S. 44.1.457, P. chr.]

**1969**. — 5° Comme en matière de contraventions ordinaires, on décide que les peines résultant des contraventions à la loi sur la police des chemins de fer pourront être cumulées. — Cass., 2 mai 1873, Bisetzky, [S. 73.1.342, P. 73.826, D. 73.1.173] — Amiens, 29 nov. 1872, Même partie, [S. 72.2.260, P. 72.1054, D. 73.2.45] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 180 ou 480. — *Contrà*, Riom, 14 mai 1883, Baldeyron, [S. 84.2.28, P. 84.1.199]

**1970**. — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, que les infractions aux règles sur la police des chemins de fer ou à celles contenues dans les cahiers des charges constituant de véritables contraventions, il faut prononcer autant d'amendes qu'il y a de faits distincts. — Cons. d'Et., 4 août 1876 (solut. implic.), Cie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, [S. 78.2.310, P. adm. chr., D. 76.3.101, Leb chr., p. 783]

**1971**. — ... Qu'un concessionnaire qui a construit un certain nombre d'ouvrages dans un certain nombre de communes, à la rencontre de chemins et de cours d'eau distincts, sans leur donner les dimensions prescrites par les arrêtés préfectoraux, a commis autant de contraventions et est passible d'autant d'amendes qu'il y a d'ouvrages d'art. — Cons. d'Et., 4 mars 1858, Chemin de fer de l'Est, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 199]

**1972**. — ... Que les chemins de fer faisant partie de la grande voirie, les infractions aux règlements qui en régissent la police ont le caractère de contraventions, et qu'il doit être prononcé autant d'amendes distinctes qu'il y a eu d'infractions commises. — Cass., 27 janv. 1883, Soulée, [S. 85.1.403, P. 85.1.961, D. 83.1.229]

**1973**. — C'est là une règle particulière aux contraventions qui nous occupent, car on sait qu'en matière de délits contraventionnels prévus par des lois spéciales, c'est la règle contraire qui est appliquée. — Cass., 13 juin 1884, Paoli, [S. 86.1.234,

P. 86.1.550] — Angers, 27 août 1866, Hanion, S. 68.2.158, P. 67.678, D. 66.2.181] — Paris, 28 févr. 1868, Michaut, [S. 68.2. 72, P. 68.340]

**1974.** — La loi, à la vérité, ne conduit pas littéralement à cette conclusion; car elle se contente de prohiber le cumul pour les *crimes et délits*, art. 27.

**1975.** — Mais on a pu induire d'un argument *à contrario*, que la règle devait être différente pour les contraventions, et cet argument se trouve fortifié par cette considération que cet art. 27 n'est guère que la reproduction de l'art. 17 de la loi sur la chasse.

**1976.** — A la différence de ces dernières dispositions, l'art. 27, L. 15 juill. 1845 ne parle cependant que des crimes et délits prévus « par la présente loi ou par le Code pénal », il laisse de côté celles qui pourraient être prévues par des lois spéciales. On avait pensé pouvoir en conclure que le cumul des peines pourrait avoir lieu si, dans la même poursuite, se trouvaient compris l'un des crimes ou délits prévus par la présente loi, et un autre crime ou délit prévu par une loi spéciale, par exemple par la loi des douanes, par les lois relatives aux contributions indirectes, etc

**1977.** — Mais cette solution serait erronée. La suppression des mots « et de lois spéciales » s'explique simplement parce que le mot « contravention » lui-même ne figure pas dans le texte, et que si on eût laissé subsister les premiers, de nombreuses lois spéciales prévoyant des contraventions, on eût pu hésiter sur la portée du texte.

**1978.** — En cas de récidive dans l'année, porte de son côté l'art. 21, L. 15 juill. 1845, qui semble bien faire prédominer aussi le caractère contraventionnel, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

**1979.** — Nous n'insistons pas sur le principe contenu dans le § 2 de l'art. 27 qui porte : « Les peines, encourues pour des faits postérieurs à la poursuite, pourront être cumulées sans préjudice des peines de la récidive ». Il a été introduit dans la vue d'empêcher la répétition ou récidive impunie des mêmes crimes ou délits pendant la durée de la poursuite pour un premier crime ou délit : dans ce cas, il permet, avec raison et justice, le cumul des peines. Il a, du reste, été voté dans le même esprit que l'art. 17, L. 3 mai 1844, sur la police de la chasse.

**1980.** — Nous terminerons, sur ces principes, par l'énoncé de quelques autres règles communes aux contraventions qui nous occupent.

**1981.** — Le délai de prescription court du jour où la contravention a été commise. S'il y a appel d'une décision qui relaxe le contrevenant, il ne court que du jour de la notification de l'appel. — Cons. d'Et., 8 janv. 1886, de Champigny et Gautheron, [D. 87.3.58]

**1982.** — Mais l'appel n'étant pas suspensif, la prescription d'une décision qui a condamné le contrevenant ne saurait courir au profit de celui-ci pendant les délais d'appel. — Cons. d'Et., 23 mai 1884, Clavé, [Leb. chr., p. 430, et les observations de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt.

**1983.** — L'amnistie peut effacer les contraventions comme elle pourrait effacer toute autre infraction. Mais l'amnistie accordée par le décret du 14 août 1869, pour les contraventions à la police du roulage, n'est pas applicable aux contraventions à la police des chemins de fer. — Aix, 26 nov. 1869, Albanès, [S. 71. 2.96, P. 71.326, D. 70.2.134] — V. *suprà*, n. 1340.

**1984.** — On ne doit point oublier que les dispositions de l'art. 66, C. pén., qui autorise les juges à acquitter les prévenus de moins de seize ans, lorsqu'ils ont agi sans discernement, s'applique aux infractions prévues et punies par les lois spéciales et, notamment, aux infractions aux lois et règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer. — Bordeaux, 11 mars 1891, Gaillardon et autres, [S. 91.2.164, P. 91.1.900]

**1985.** — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers des particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés, à un titre quelconque, au service de l'exploitation du chemin de fer. L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte (L. 15 juill. 1845, art. 27).

**1986.** — Le principe de responsabilité écrit dans cet article n'a été l'objet d'aucune difficulté sérieuse; mais il n'en a pas été de même de la question de savoir si les personnes auxquelles la gestion ou administration du chemin de fer est confiée devaient être considérées comme des agents du gouvernement et si, par suite, pour exercer contre elle l'action en responsabilité dont elles étaient passibles, l'autorisation du gouvernement était nécessaire? Nous retrouverons cette question *infrà*, n. 2312 et 2332.

§ 3. *Règles particulières.*

1° *De la poursuite des contraventions.*

**1987.** — Les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas agir en répression des contraventions de grande voirie. Ce droit n'appartient qu'à l'Etat. — Douai, 9 mars 1857, Chemin de fer du Nord, [S. 57.2.577, P. 58.623, D. 57.2.145] — Cons. d'Et., 18 août 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [P. adm. chr., D. 63.3. 27, Leb. chr., p. 708]; — 14 mars 1863, Chemin de fer de Ceinture, [S. 63.2.216, P. adm chr., D. 63.3.27, Leb. chr., p. 257]; — 24 déc. 1863, Royer, [P. adm. chr., D. 64.3.39, Leb. chr., p. 891]; — 4 août 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 735]; — 7 août 1874, Duluat, [Leb. chr., p. 850]

**1988.** — ... Que l'instance soit pendante devant le premier ou devant le deuxième degré de juridiction. Décidé, en conséquence, qu'une compagnie de chemin de fer est sans qualité pour déférer au Conseil d'Etat l'arrêté par lequel un conseil de préfecture a renvoyé un particulier des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour contravention à la loi du 15 juill. 1845. — Cons. d'Et., 12 janv. 1850, Cie du chemin de fer de Rouen au Hâvre, [S. 50.2.232, P. adm. chr., D. 50.3.17, Leb. chr., p. 40] — V. aussi Jousselin, *Servitudes d'utilité publique.*

**1989.** — ... Ou pour intervenir, devant le Conseil d'Etat, dans une instance *ayant pour objet la répression* d'une contravention commise par un particulier, à la loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer. — Cons. d'Et., 12 mai 1853, Chauvin, [S. 54.2.151, P. adm. chr., D. 54.3.36, Leb. chr., p. 517]

**1990.** — Jugé également, en ce sens, qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas recevable à intervenir dans un procès entre le ministre des Travaux publics et des particuliers poursuivis pour avoir laissé errer des bestiaux sur la voie publique, à l'effet de se faire rembourser une somme qu'elle aurait été condamnée précédemment à payer à un de ces particuliers pour défaut de gardiennage de sa part. — Cons. d'Et., 8 janv. 1886, de Champigny et Gautheron, [Leb. chr., p. 20]

**1991.** — Mais les compagnies sont recevables à intervenir pour obtenir la réparation du dommage que le fait incriminé leur aurait causé. — Cons. d'Et., 14 mars 1863, précité; — 7 août 1874, précité; — 5 févr. 1875, Cie du chemin de fer de l'Est, [S. 76. 2.305, P. adm. chr., D. 76.38, Leb. chr., p. 118] — 7 avr. 1876, Ministre des Travaux publics, [D. 76.3.83, Leb. chr., p. 386];

**1992.** — Elles peuvent également, si elles le préfèrent, porter directement leur demande en dommages-intérêts devant l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 14 mars 1863, Gouy, [P. adm. chr., D. 63.3.27, Leb. chr., p. 259]

**1993.** — Sauf le cas d'intervention, c'est donc à tort qu'un conseil de préfecture mettrait en demeure une compagnie de chemin de fer de désigner un expert pour procéder à la vérification de l'état des clôtures. — Cons. d'Et., 28 mars 1890, Ministre des Travaux publics, [S. et P. 92 3.91, Leb. chr., p. 381]

**1994.** — Il faut conclure également du même principe, que les compagnies qui ne sont pas parties à l'instance ayant pour objet la répression des contraventions de grande voirie, ne sauraient être condamnées ni aux dépens de l'instance, ni à des dommages-intérêts à raison d'un procès auquel elles sont demeurées étrangères. — Cons. d'Et., 20 déc. 1872, Ministre des Travaux publics, [D. 73.3.55, Leb. chr., p. 751]; — 11 mai 1872, Dudonet, [Leb. chr., p. 297]; — 17 nov. 1876, Ministre des Travaux publics, [D. 78.5.94, Leb. chr., p. 827]; — 3 févr. 1882, Ministre des Travaux publics, [D. 83.5.70, Leb. chr., p. 130] — 23 mars 1888, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 323] — Sur le point de savoir qui doit supporter les dépens, si l'administration peut y être condamnée, si ce n'est pas le particulier auteur de l'infraction, au moins en ce qui concerne le fait contraventionnel, V. Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [Leb. chr., p. 582]; — 16 avr 1851, dame Delier, [Leb. chr., p. 275] — Cons. préf. Seine, 29 avr. 1887, Préf. Seine, [D. 87. 281]

**1995.** — Une compagnie ne pourrait donc pas être condam-

née spécialement : 1° aux frais de l'expertise à laquelle il aurait été procédé, pour constater le mauvais état d'une clôture établie le long de la voie ferrée; 2° aux frais de mise en fourrière de vaches laissées sur la voie. — Cons. d'Et., 4 août 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 735]

**1996**. — Mais, d'autre part, le ministre n'aura pas qualité pour demander au Conseil d'Etat la décharge de la condamnation aux frais de l'instance mise à la charge d'une compagnie de chemin de fer à l'occasion d'une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 7 août 1883, Breton, [S. 85.3.51, P. adm. chr., D. 85.3.52, Leb. chr., p. 790]

**1997**. — Plus spécialement, lorsque, dans une contestation élevée devant le conseil de préfecture, entre une compagnie de chemins de fer et un particulier, à propos d'une contravention imputée à ce dernier, la compagnie a été condamnée aux dépens, c'est à elle et non au ministre des Travaux publics qu'il appartient de se pourvoir contre cette condamnation. Le ministre ne peut former dans ce cas qu'un pourvoi dans l'intérêt de la loi, s'il y a lieu, contre la disposition relative aux dépens. — Cons. d'Et., 23 juin 1882, Lehmann, [S. 84.3.43, P. adm. chr., et les observations de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt, D. 84.3.11, Leb. chr., p. 616]; — 22 mai 1885, Peyron, [S. 87.3.9, P. adm. chr. (2 arrêts), D. 86.3.121, Leb. chr., p. 560, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt]; — même date, Podevin et Mommega, [*Ibid.*]

**1998**. — M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 992), paraît cependant admettre l'opinion contraire avec d'autres arrêts plus anciens du Conseil d'Etat, dans le cas tout au moins où le pourvoi du ministre porterait tout à la fois sur la question de fond et sur la question des frais, parce que cette question, dit-il, est purement accessoire, et qu'elle doit nécessairement suivre le sort de la première. — Cons. d'Et., 24 déc. 1863, Boyer, [Leb. chr., p. 891]; — 17 nov. 1876, Champieux, [Leb. chr., p. 827]

**1999**. — Ne faudrait-il pas alors aussi distinguer entre le cas où les délais d'opposition ou d'appel seraient ou non expirés? La question ne paraît pas avoir été tranchée *in terminis*, car, en face de l'arrêt précité du 23 juin 1882 qui semble faire de la question des dépens une cause suffisante de pourvoi dans l'intérêt de la loi, nous en signalerons bientôt un autre qui paraît conçu dans un esprit tout à fait opposé. — V. *infrà*, n. 2004.

**2000**. — Il y a, d'ailleurs, certains cas dans lesquels il est vrai de dire que l'action de la compagnie ne peut être considérée que comme l'accessoire de celle du ministre, et c'est en se plaçant à ce point de vue qu'un arrêt a pu décider que, dans le cas où le ministre des Travaux publics a formé un recours devant le Conseil d'Etat contre un arrêté du conseil de préfecture renvoyant un particulier des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour contravention de grande voirie sur une voie ferrée, la compagnie du chemin de fer n'est pas recevable à intervenir dans l'instance pour réclamer à ce particulier des dommages-intérêts, en l'absence de conclusions du ministre tendant à faire ordonner la réparation du dommage. — Cons. d'Et., 8 janv. 1886, Cie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 87.3.41, P. adm. chr., D. 87.3.58, Leb. chr., p. 20]

**2001**. — En principe, en effet, le recours contre les décisions des conseils de préfecture ne peut être formé que par les parties elles-mêmes ou par le ministre dans l'intérêt de la loi.

**2002**. — Il ne saurait être formé par la compagnie en cas de relaxe du particulier des fins du procès-verbal, soit que ce pourvoi fût basé sur la contravention elle-même, soit qu'il eût pour objet la réparation même du préjudice causé à la compagnie — Cons. d'Et., 14 mars 1863, Chemin de fer de Ceinture, [P. adm. chr., D. 63.3.27, Leb. chr., p. 257] — Or, le droit d'intervention ne saurait être plus étendu à cet égard que le droit d'action. Par une raison analogue le propriétaire d'une ferme serait également sans qualité pour se pourvoir contre une condamnation prononcée contre son fermier. — Cons. d'Et., 17 nov. 1876, Mercier, [D. 78.5.94, Leb. chr., p. 828]

**2003**. — Le pourvoi dans l'intérêt de la loi n'est pas lui-même toujours possible. Ainsi il ne saurait être fondé sur ce que le conseil de préfecture aurait mal apprécié les faits allégués. — Cons. d'Et., 17 nov. 1876, précité.

**2004**. — ... Ni même sur ce fait qu'une compagnie aurait été condamnée à des dommages-intérêts ou aux frais de l'instance, parce qu'alors ce serait l'intérêt privé de la compagnie, non l'intérêt public qui serait engagé. — V. observations du commissaire du gouvernement sous Cons. d'Et., 23 juin 1882, précité, et les arrêts cités *suprà*, n. 1997.

**2005**. — Les recours au Conseil d'Etat contre les arrêtés des conseils de préfecture rendus en matière de contravention de grande voirie sont recevables sur papier non timbré. Il résulte, en effet, de l'art. 12, L. 21 juin 1865, qu'ils peuvent être formés sans frais. — Cons. d'Et., 13 juin 1867, Ducros, [Leb. chr., p. 568]

**2006**. — Pour les contraventions commises par les concessionnaires eux-mêmes aux clauses de leur cahier des charges, il va de soi qu'elles ne peuvent être poursuivies que par l'administration.

**2007**. — Il n'en est pas, au contraire, des contraventions aux arrêtés et règlements relatifs à la police des chemins de fer comme des contraventions de grande voirie. Les compagnies peuvent en poursuivre la répression en se portant partie civile, conformément aux règles du droit commun.

**2008**. — A cet égard, nous ne pouvons que renvoyer à ces règles.

*2° De la compétence.*

**2009**. — Il résulte de la disposition contenue dans l'art. 11, L. 15 juill. 1845, que toutes les contraventions relevées à la charge des riverains ou des tiers par rapport au domaine public étant assimilées aux contraventions de grande voirie, sont de la compétence du conseil de préfecture.

**2010**. — C'est donc au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître des anticipations, dépôts, excavations, etc., qui peuvent être effectués sur le chemin de fer ou ses dépendances ou aux environs du chemin de fer, en contravention à toutes les dispositions qui précèdent. — Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 583]

**2011**. — C'est également au conseil de préfecture, à l'exclusion du tribunal de police, qu'il appartient de connaître de l'action pour dégâts commis dans l'enceinte des chemins de fer par des animaux laissés à l'abandon et d'une façon plus générale de la contravention résultant de l'introduction d'animaux sur la voie ferrée. — Cass., 9 avr. 1858, Derbré, [S. 58.1.559, P. 58.1204, D. 58.5.59]

**2012**. — C'est encore à lui qu'il appartient de statuer sur une demande d'indemnité ayant pour cause la mort ou les blessures d'animaux qui ont pénétré sur la voie ferrée, en franchissant une palissade établie pour servir de jonction entre la barrière d'un passage à niveau et la haie voisine. Elles séparent, en effet, le chemin de fer non d'une propriété privée, mais d'un chemin public. — Trib. confl. (2 arrêts), 22 avr. 1882, Boulery, [S. 84.3.25, P. adm. chr., D. 83.3.60, Leb. chr., p. 382]; — même date, Martin et Merlin, [*Ibid.*]

**2013**. — Et il en est ainsi alors même que les propriétaires des bestiaux soutiendraient que ladite clôture était trop faible, insuffisante et sans aucune résistance, ou qu'elle était mal entretenue, ou qu'elle n'aurait pas été établie dans les conditions de solidité qui avaient été stipulées avec la compagnie, lors de la cession faite par le propriétaire des terrains nécessaires à la confection de la voie, ce qui constituerait l'inexécution d'un contrat purement civil. — Mêmes arrêts.

**2014**. — C'est également au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître, par des motifs analogues, des contraventions commises par les concessionnaires. Il résulte en effet des art. 12 à 14, L. 15 juill. 1845, que les contraventions des concessionnaires de chemins de fer, aux clauses du cahier des charges et aux décisions rendues en exécution de ces clauses en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité ou le libre écoulement des eaux, doivent être poursuivies devant le conseil de préfecture.

**2014 *bis***. — Jugé, en ce sens, que le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur le fait, par une compagnie de chemin de fer, de n'avoir pas, contrairement à une clause de son cahier des charges, établi un aqueduc dont le préfet avait prescrit la construction, ou de n'avoir pas, présenté le projet des travaux à exécuter, en vertu d'un arrêté préfectoral, pour l'écoulement des eaux. — Cons. d'Et., 4 août 1876, Chemin de fer de Lille à Valencienne, [S. 78.2.310, P. adm. chr., D. 76.3.101, Leb. chr., p. 783]

**2015**. — On avait proposé, lors de la discussion à la Chambre des pairs, de déférer ces contraventions non au conseil de préfecture du lieu où l'acte avait été commis, mais au conseil de

préfecture désigné par le cahier des charges pour le jugement des contestations entre l'Etat et la compagnie au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du contrat. Mais cette extension de compétence n'a pas été admise. C'est donc d'après les règles ordinaires de la compétence *ratione personæ* que les conseils de préfecture seront appelés à en connaître.

**2016.** — Par contre, les contraventions aux dispositions qui n'ont pas le caractère de contravention de grande voirie ressortissent aux tribunaux ordinaires.

**2017.** — Conformément à cette distinction, il a été jugé, dans une espèce où des bestiaux s'étaient introduits sur une voie ferrée et avaient occasionné le déraillement d'un train, que la compagnie ne pouvait pas saisir le conseil de préfecture d'une demande tendant à obtenir réparation pour le préjudice subi par son matériel. — Cons. préf. Meuse, 28 mai 1881, Préfet de la Meuse, [Dauv., 1881, p. 157]

**2018.** — Il a été jugé également que le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur un procès-verbal dressé à raison de l'introduction, par un passage à niveau, d'un camion attelé, sur la voie ferrée, qui avait été endommagée. Nous avons vu, en effet, que l'art. 40, L. 28 sept.-6 oct. 1791, a été abrogé par l'art. 479, § 11, C. pén., qui en reproduit les dispositions, et dont l'application appartient aux tribunaux judiciaires. Nous rappelons également à ce propos la distinction que nous avons faite entre les contraventions de grande voirie et les infractions de la loi sur la police du roulage. — Cons. d'Et., 3 févr. 1882, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 136] — V. *suprà*, n. 1340.

**2019.** — Ces distinctions ont amené parfois la jurisprudence à se prononcer sur des solutions douteuses.

**2020.** — Ainsi il a été jugé que lorsqu'un conseil de préfecture a été saisi d'un procès-verbal de contravention à raison des dégradations que l'introduction d'un animal appartenant à un particulier sur une voie ferrée (dans l'espèce une vache), avait causées à cette voie où à ses dépendances, il ne pourrait se déclarer incompétent en se fondant sur ce qu'aux termes de l'art. 61, Ord. 15 nov. 1846, il est défendu à toute personne étrangère au service des chemins de fer, d'y introduire des animaux; que d'après l'art. 79 de la même ordonnance, les contraventions de cette nature sont poursuivies et réprimées conformément au tit. 3, L. 15 juill. 1845; et qu'aux termes de l'art. 21, L. 15 juill. 1845, leur répression est du ressort des tribunaux correctionnels. — Cons. d'Et., 18 août 1862, Dubourdonné, [D. 63.3.75, Leb. chr., p. 709]

**2021.** — Le conseil de préfecture doit statuer sur les contraventions de grande voirie consistant dans l'établissement d'ouvrages sur la voie ferrée, nonobstant le droit de servitude qui pourrait être invoqué par le contrevenant comme lui ayant été concédé par la compagnie concessionnaire du chemin. — Cons. d'Et., 29 mars 1851, Chabanne et Drevet, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 220] — V. *infrà*, n. 6319 et s.

**2022.** — ... Et nonobstant l'action qui aurait été introduite devant les tribunaux de commerce, par exemple par un propriétaire d'animaux en réparation du préjudice à lui causé par la mort de ces animaux au moment de leur introduction sur la voie. — Cons. d'Et., 20 janv 1888, Marié, [D. 89.3.30, Leb. chr., p. 77]

**2023.** — Il pourra être appelé à se prononcer alors même que des poursuites seraient intentées pour le même fait en vertu du Code pénal devant les tribunaux correctionnels. — Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 583] — V. d'ailleurs sur ce point, *infrà*, n. 6273 et s.

3° *Pénalités.*

**2024.** — Les contraventions commises au régime de la grande voirie par les tiers ou par les riverains, porte l'art. 11, L. 15 juill. 1845, seront punies d'une amende de seize à trois cents francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au tit. 3 de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes. A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

**2025.** — Sans vouloir entrer à cet égard dans des développements que ne comporte pas la matière et qui trouveront mieux leur place *infrà*, v° *Voirie*, nous résumerons rapidement les principales décisions qui ont été rendues à l'occasion des chemins de fer.

**2026.** — La détermination d'une amende de seize à trois cents frans exclut l'application de toutes autres peines édictées par les lois ou règlements antérieurs sur la grande voirie; du reste, elle laisse dans ces limites toute faculté aux conseils de préfecture de graduer l'amende, selon la gravité de la contravention. — Aucoc, n. 1624; Picard, t. 2, p. 987.

**2027.** — L'amende de seize à trois cents francs prononcée par l'art. 11, L. 15 juill. 1845, est-elle d'ailleurs applicable seulement aux contraventions spéciales aux chemins de fer, qui sont prévues par les art. 3 et s. de cette loi, ou bien est-elle applicable aussi aux contraventions générales pour lesquelles l'art. 2 renvoie aux lois et règlements sur la grande voirie? La question s'est posée devant le Conseil d'Etat; mais elle n'a pas été résolue. — Cons. d'Et., 9 août 1851, précité.

**2028.** — La peine, en principe, ne peut être prononcée que contre les contrevenants. Jugé d'ailleurs, à cet égard, que les sous-traitants d'une compagnie de chemin de fer ne sont pas fondés à prétendre que cette compagnie est seule responsable, vis-à-vis de l'Etat, d'une contravention de voirie par eux commise dans l'exécution de leurs travaux. Les poursuites sont, dans ce cas, valablement dirigées à la fois contre les sous-traitants et contre la compagnie comme civilement responsable. — Cons. d'Et., 13 mars 1867, Piot, [S. 68.2.156, P. adm. chr., Leb. chr., p. 269] — V. *suprà*, n. 1444 et 1985.

**2029.** — Si les contraventions commises par les concessionnaires sont assimilables, quant à la procédure à suivre, aux contraventions de grande voirie, il n'en est pas de même des pénalités édictées.

**2030.** — Les contraventions prévues à l'art. 12 seront punies d'une amende de 300 fr. à 3,000 fr., dit l'art. 14 de la loi.

**2031.** — L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie. Ce n'est que l'application ordinaire des règles applicables aux contraventions en matière de grande voirie. « Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques » (L. 15 juill. 1845, art. 15).

**2032.** — L'art. 21, L. 15 juill. 1845, porte de son côté : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre des Travaux publics, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 fr. »

**2033.** — En matière de contravention de grande voirie, le conseil de préfecture ne doit pas se borner à prononcer la peine de l'infraction, il doit encore ordonner la suppression des ouvrages faits en contravention. Il est remarquable que la loi ne mentionne pas les *constructions* et *plantations* parmi les différents ouvrages que les contrevenants pourront être condamnés à supprimer; mais il n'en faudrait pas conclure que les conseils de préfecture n'aient pas le droit d'ordonner la suppression de ces constructions ou plantations, comme de tous autres ouvrages faits en contravention. Tout au contraire, c'est parce que cette suppression a paru de droit commun en matière de grande voirie, que l'on n'a pas cru devoir en parler ici. A la séance de la Chambre des pairs du 3 avr. 1844, le rapporteur, lors du vote de l'art. 11, demanda s'il ne faudrait pas ajouter dans l'article les mots *constructions* et *plantations;* le ministre des Travaux publics répondit : « Du moment qu'on a renvoyé à la législation déjà existante pour les alignements et les plantations, nous pouvons laisser le paragraphe tel qu'il est. Dans le système de la commission, où l'on faisait un code à nouveau sans renvoyer à la législation antérieure (V. *suprà*, note 2), il était indispensable d'insérer la suppression des constructions et plantations. Mais elle résulte pour nous de l'arrêté de 1765, auquel nous avons renvoyé. »

**2034.** — Il est bien évident, d'ailleurs, que s'il s'agit de constructions élevées sans que le riverain ait demandé l'alignement et qu'il soit reconnu après vérification que ces constructions satisfont aux conditions prescrites par les lois et règlements, il ne saurait être question d'en ordonner la suppression.

**2035.** — Ce sont là, d'ailleurs, les seules pénalités édictées

par la loi; celles qui se trouvaient édictées par les anciens règlements, confiscation des matériaux, des bestiaux, etc., ont définitivement disparu de nos lois.

**2036.** — Les peines portées au Code pénal et au titre 3 de la présente loi, auxquelles fait allusion l'art. 11, ne sont évidemment pas de la compétence des conseils de préfecture, qui sont même tenus, aux termes de l'art. 114, Décr. 16 déc. 1811, de renvoyer aux tribunaux ordinaires la connaissance des crimes ou délits qui peuvent accompagner les contraventions de grande voirie. Les peines dont il s'agit ici (celles portées par le Code pénal et par le titre 3 de la présente loi) ne peuvent donc être appliquées que par les tribunaux de police correctionnelle, et par les cours d'assises. Du reste, ainsi que le dit l'article ci-dessus, elles peuvent être prononcées indépendamment de l'amende de 16 à 300 fr. Il n'y a là rien de contraire à la règle de l'art. 27 de la présente loi, qui défend le *cumul* des peines : cet article ne défend le cumul que pour les peines des crimes ou délits compris dans la même poursuite; mais il ne s'occupe pas des contraventions, ni des amendes auxquelles elles peuvent donner lieu, et qui sont bien plutôt des réparations civiles que des peines proprement dites. — V. *suprà*, n. 1969 et s.

## CHAPITRE IV.

### CONTRÔLE ET SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER.

### SECTION I.

#### Règles générales.

**2037.** — Le contrôle et la surveillance des chemins de fer s'exercent par un certain nombre d'agents placés sous l'autorité des ministres des Travaux publics (contrôle technique et commercial), de l'Intérieur (commissaires spéciaux de police), et des Finances (inspection des finances) et ont pour but d'assurer :

1° Le bon établissement et le bon fonctionnement au point de vue technique des moyens de communication.

2° La régularité des opérations financières des compagnies, particulièrement dans leurs rapports avec l'Etat.

3° Le développement progressif et économique des transports commerciaux.

4° La sécurité et le bon ordre de la circulation.

**2038.** — Jusqu'en 1846, il ne fut pas question, à proprement parler, du contrôle de l'exploitation des chemins de fer. Les premières lignes qui avaient été créées n'ayant qu'un caractère industriel, il avait paru suffisant d'en donner la surveillance aux ingénieurs des mines et des ponts et chaussées de la région, sous l'autorité des préfets. — Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 615.

**2039.** — Ce n'est qu'après l'établissement des chemins de fer de Saint-Germain et de Versailles qu'on voit apparaître la distinction de la surveillance en deux branches, surveillance de l'exploitation proprement dite et surveillance des terrassements et des ouvrages d'art; la première, confiée à un ingénieur des mines, la seconde, à un ingénieur des ponts et chaussées. — Picard, *loc. cit.* — Instr. d'avr. 1881, sur l'organisation du service du contrôle des chemins de fer (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 81).

**2040.** — En 1842, se trouve constituée la première commission auprès de l'administration centrale.

**2041.** — En 1843, on remet à la préfecture de police la centralisation des questions commerciales proprement dites, et particulièrement l'élaboration des tarifs.

**2042.** — En 1844, on crée un service de police proprement dit qu'on confie à des commissaires spéciaux.

**2043.** — En 1846 (Ord. du 15 novembre), les différents services qui constitueront désormais les bases fondamentales de l'organisation du contrôle sont l'objet d'une réglementation générale. C'est le premier règlement d'ensemble sur la matière.

**2044.** — A la suite de modifications de détails continuelles, nécessitées par le développement incessant des chemins de fer, il paraît utile de refondre de nouveau à certaines époques tous les documents relatifs à cet important sujet : c'est l'objet de l'arrêté du 15 avr. 1850, de la circulaire du mois d'avril 1881 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., 1 vol., p. 81), des instructions du 15 oct. 1881 (*Même rec.*, p. 346 et s.); du 20 juill. 1886 (*Même rec.*, 3e vol., p. 116); du 16 mai 1889, calquée sur celle du 15 oct. 1881 qu'elle annule et qu'elle remplace (*eod. loc.*, p. 210).

**2045.** — Aujourd'hui encore, on paraît être à la veille d'une réforme générale des mesures réglementaires relatives à ce sujet, et un projet de décret est actuellement soumis au Conseil d'Etat ou à l'étude au ministère des Travaux publics.

**2046.** — En étudiant chacun des services dont se composent le contrôle et la surveillance de l'Etat dans l'ordre que nous avons indiqué, nous nous efforcerons de retracer fidèlement les différentes phases de leur organisation et nous marquerons les tendances modernes.

**2047.** — D'une façon générale, c'est la compagnie qui est tenue de supporter les frais de contrôle. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, dit à cet égard l'art. 67 du cahier des charges, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires.

**2048.** — Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation. Dans lesdites sommes n'est pas comprise une somme déterminée par l'art. 58 du même cahier des charges, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'Etat.

**2049.** — Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

**2050.** — Les anciens cahiers des charges contenaient déjà des stipulations analogues. Mais on s'était demandé si les lois et ordonnances de 1845 et de 1846 n'avaient pas modifié ces règles. La négative a prévalu en jurisprudence.

**2051.** — On a pu décider, en ce sens, que l'obligation imposée aux compagnies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite) par leurs cahiers des charges, de supporter les dépenses qu'entraîne l'exécution des mesures nécessaires à la police, à la sûreté, à l'usage et à la conservation des chemins dont elles sont concessionnaires comprend celle de supporter également les frais de traitement des commissaires de police préposés par l'Etat à la surveillance desdits chemins, ainsi que ceux de leurs agents. — Cons. d'Et., 17 mai 1850, Cie des chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite), [P. adm. chr., Leb. chr., p. 453] — V. aussi pour la jurisprudence antérieure à 1845 : Cons. d'Et., 3 sept. 1844, Chemin de fer du Gard, [S. 45.2.122, P. adm. chr., D. 45.3.72, Leb. chr.]

**2051 *bis*.** — ... Que les frais de police et de surveillance des chemins de fer du Gard devaient être maintenus à la charge de la compagnie concessionnaire desdits chemins de fer et être acquittés par ladite compagnie en vertu des obligations précédemment acceptées par elle et non modifiées par les lois ultérieures qui résultaient pour elle d'un arrêt antérieur du Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 8 févr. 1855, Chemin de fer du Gard, [Leb. chr., p. 112]

**2052.** — En l'absence même de toute disposition analogue, nous avons vu *suprà*, n. 245 qu'il paraissait naturel de dire que tout ou partie des frais étant fait particulièrement dans l'intérêt des compagnies, c'était à elles qu'ils devaient incomber.

**2053.** — Aux termes des conventions du 11 janv. 1859 avec les grandes compagnies, il avait été stipulé que la somme de 120 fr. fixée par le cahier des charges pourrait être élevée par décret délibéré en Conseil d'Etat, la compagnie préalablement entendue, à un chiffre n'excédant pas 150 fr.

**2054.** — Il fut entendu, d'autre part, lors des conventions de 1883, que la redevance afférente aux lignes qui faisaient l'objet de ces contrats ne serait due que pour les lignes en exploitation et seulement à partir du 1er janvier qui suivrait leur ouverture.

**2055.** — Il importe de remarquer la formule employée par le cahier des charges pour caractériser le recouvrement des rôles, le cas échéant : « Le montant en sera recouvré comme en matière de contributions *publiques* ». Ces mots sont évidemment synonymes de contributions directes.

**2056.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'à moins de dispositions spéciales et expresses, toutes les taxes perçues pour le

compte de l'Etat devaient être recouvrées comme en matière de contributions directes et qu'aucune disposition ne prescrivant un autre mode de recouvrement pour les frais de police de chemins de fer, c'est à bon droit qu'on avait pu délivrer contre un chemin de fer une contrainte et un commandement. — Cons. d'Et., 8 févr. 1855, précité.

**2057**. — On ne doit transmettre au contrôle les vœux d'aucune assemblée élue (Circ. 6 nov. 1888, *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 510).

**2058**. — Les compagnies devront soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer (art. 60, Ord. 15 nov. 1846).

**2059**. — Les dispositions de ces règlements pouvant se rapporter à des objets placés dans les attributions des divers ordres d'agents préposés à la surveillance de l'exploitation, il convient, avant de les envoyer au ministre, de prendre préalablement l'avis de ceux de ces agents qu'ils concernent spécialement (Instr. 31 déc. 1840).

**2060**. — On trouve ces dispositions reproduites et même commentées dans la plupart des cahiers des charges, dont l'article 33 est ainsi conçu : « La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer. »

**2061**. — Les règlements dont il s'agit sont obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer (cahier des charges, art. 33, § 4).

**2062**. — Sur la force obligatoire de ces règlements, V. notamment Cass., 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [D. 80.5.57]; — 14 janv. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.315, P. 80.749, D. 80.1.160]; — 29 nov. 1881, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 82.1.132, P. 82.1.284, D. 81.5.52]; — 3 mai 1882, Chemin de fer des Dombes, [D. 83.1.21]; — 17 mai 1882, Chemin de fer des Dombes, [S. 82.1.478, P. 82.1.1134, D. 83.1.21]; — 23 août 1882, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [D. 83.1.127]; — 17 juill. 1883, Chemin de fer du Nord, [D. 84.5.66]

**2063**. — Il résulte de là qu'ils doivent être strictement appliqués, et qu'on ne peut, sous prétexte d'interprétation, ajouter aux obligations imposées soit aux compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles.

**2064**. — ... Et que lorsque l'autorité publique se les est appropriés, il est interdit aux compagnies d'y déroger par aucune convention, expresse ou tacite.

**2065**. — V. aussi un arrêt de la Cour de cassation du 4 août 1870, d'où il résulte que l'inobservation des règlements des compagnies de chemins de fer, régulièrement pris, sous l'approbation du ministre, pour l'exécution de l'ordonnance réglementaire du 15 nov. 1846, constitue une contravention réprimée par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, et non un simple manquement à un règlement de service intérieur, affranchi de sanction pénale. — Cass., 4 août 1870, Lamouroux, [S. 71.1.259, P. 71.773]

**2066**. — Il en est ainsi, spécialement, de l'inobservation de la disposition du règlement d'une compagnie portant que les commissaires de surveillance seront immédiatement informés des accidents ou déraillements qui entraînent des dérangements dans le service des trains. — Même arrêt.

## Section II.

### Organisation du service des chemins de fer au ministère des Travaux publics.

**2067**. — C'est sous l'autorité principale du ministre des Travaux publics que se trouve placé, avons-nous dit, à quelques exceptions près, le service de contrôle technique et commercial de l'exploitation des chemins de fer. Il convient donc d'abord d'étudier l'organisation des chemins de fer au ministère.

**2068**. — Les services des chemins de fer constituent actuellement une direction unique comprenant trois divisions (Décr. 31 déc. 1883 et Circ. 20 févr. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e série, t. 3, p. 383), qui ont supprimé la division du contrôle des comptes des compagnies et de la statistique).

**2069**. — La première division se subdivise en trois bureaux. Le premier a pour objet les questions générales relatives à la construction des chemins de fer et aux concessions en France et en Algérie; l'étude des lignes non déclarées d'utilité publique; l'instruction des avant-projets; la poursuite des déclarations d'utilité publique; la préparation des actes de concession; l'organisation des chemins de fer algériens, celle des réseaux secondaires et des chemins de fer d'intérêt local; la préparation du budget de la construction des chemins de fer; la surveillance des émissions d'obligations par les compagnies d'intérêt général et d'intérêt local; le contrôle de la construction des chemins de fer industriels établis par voie de concession de l'Etat; les questions relatives à la déclaration d'utilité publique, à la construction et à l'exploitation des tramways.

**2070**. — Dans le second se poursuivent : la vérification des comptes des compagnies et de l'imputation de leurs dépenses; les affaires relatives à la garantie d'intérêt, au partage de l'Etat dans les bénéfices, à l'exécution des clauses financières stipulées par les actes de rachat; à la statistique financière des chemins de fer français; au relevé et au classement méthodique des actes législatifs en vigueur; aux publications concernant ces différents services.

**2071**. — Le troisième bureau centralise et coordonne les renseignements statistiques concernant la législation, la construction, l'exploitation et la situation financière des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer industriels, des embranchements particuliers et des chemins de fer d'intérêt local; il réunit et publie les documents statistiques français et étrangers relatifs aux chemins de fer, il exécute et revise la carte des chemins de fer.

**2072**. — La seconde division comprend deux bureaux. Dans le premier se traite la construction de toutes les lignes nouvelles sur les réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée, les travaux à exécuter sur les lignes en exploitation de ces divers réseaux et des chemins de fer de grande et de petite ceinture, les embranchements et les raccordements industriels, les questions contentieuses concernant ce service.

**2073**. — Au second sont dévolues les questions concernant les chemins de fer déclarés d'utilité publique et non concédés, études et travaux; celles qui touchent à la construction de lignes nouvelles sur les réseaux de l'Etat, d'Orléans et du Midi, les travaux à exécuter sur les lignes en exploitation de ces divers réseaux, les embranchements et raccordements industriels, les questions contentieuses concernant ce service.

**2074**. — La troisième division a, enfin, dans trois bureaux, les attributions suivantes : premier bureau : surveillance de l'exploitation commerciale; tarifs; frais accessoires; vœux des conseils généraux; réclamation des chambres de commerce et du public.

**2075**. — Deuxième bureau : surveillance de l'exploitation technique; actes de service relatifs à la marche des trains; règlements d'exploitation; trains extraordinaires; police des gares; accidents et contraventions; recours en grâce; vœux des conseils généraux et réclamations du public.

**2076**. — Troisième bureau : transports de l'administration de la guerre, de la marine, de l'intérieur, des finances, etc.; transport de matières explosibles ou inflammables; conventions internationales; traités d'exploitation entre les compagnies; embranchements particuliers; classification et réglementation des passages à niveau; services extérieurs des compagnies (omnibus, factage, camionnage); inventaire; contrôle spécial des chemins de fer de l'Etat; réclamations et affaires diverses.

**2077**. — Cette répartition des services est loin d'avoir été toujours uniforme. Mais il serait sans intérêt de mentionner les différentes phases par lesquelles elle a passé. Nous nous bornerons à rappeler seulement qu'à certain moment, au lieu d'une direction, il y en eut deux : exploitation et construction. — V. Décr. 29 déc. 1881 et 17 oct. 1882. — ... Qu'à d'autres moments, les services, au lieu d'être placés entre les mains d'un directeur des chemins de fer, furent confiés à un sous-secrétaire d'Etat (Décr. 29 déc. 1881).

**2078**. — Le ministre communique avec les compagnies, soit par voie de circulaires adressées directement aux administrateurs, soit par voie de décisions qui étaient toutes transmises autrefois par l'intermédiaire des commissaires de surveillance.

**2079**. — D'après une circulaire du 24 janv. 1884, les décisions ministérielles urgentes sont notifiées directement aux compagnies.

### Section III.

#### Organes du contrôle.

**2080**. — Le contrôle et la surveillance de l'administration s'exercent par deux sortes d'organes :

1° Des comités et des commissions pour la plupart institués auprès de l'administration centrale et investis d'un pouvoir de délibération.

2° Des agents actifs ou d'exécution placés auprès des différents réseaux.

#### § 1. *Organes delibérants. — Comites et commissions.*

**2081**. — Le ministre est entouré de comités et de commissions diverses qui ont pour objet de l'éclairer sur les questions de son departement et dont il peut ou doit, suivant les cas, prendre l'avis.

Ces commissions sont actuellement :

1° Le conseil général des ponts et chaussées pour tout ce qui a trait aux travaux et à la conservation du domaine du chemin de fer;

2° Le conseil général des mines pour certaines questions spéciales;

3° Le comité consultatif pour l'exploitation commerciale;

4° Le comité de l'exploitation technique;

5° Le comité général du contrôle;

6° La commission des appareils à vapeur.

**2081** *bis*. — Des comités régionaux dont nous ferons connaître le mécanisme *infrà*, n. 2113, complètent cette organisation.

##### 1° *Commissions centrales.*

**2082**. — Indépendamment des comités et commissions institués au ministère et dont il a été question au numéro précédent, il y en eut d'autres dont nous devons dire quelques mots; nous devons faire connaître aussi très-rapidement l'origine et le développement de chacun d'eux.

**2083**. — I. *Notions générales et historiques.* — Nous ne nous attarderons pas à parler du conseil général des ponts et chaussées ni du conseil général des mines. Ce sont là deux assemblées dont les attributions ne sont pas spéciales aux chemins de fer. Nous ne ferons connaître que celles de ces attributions qui les concernent plus particulièrement.

**2084**. — Le premier de tous les comités organisés pour l'étude des questions de chemin de fer paraît avoir été celui qui fut désigné sous le nom de *section technique des chemins de fer* par l'ordonnance du 23 déc. 1838 (S. *Lois annotées*, 2ᵉ sér., p. 509), et qui se composa d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées et plus tard d'inspecteurs divisionnaires des chemins de fer créés par l'ord. du 22 juin 1842 (S. *Lois annotées*, 2ᵉ sér., p. 723).

**2085**. — Avec cette commission fut nommée, vers la même époque (22 juin, 13 août 1842, S. *Lois annotées*, 2ᵉ sér., p. 723), une *commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques sur les chemins de fer*. Ces dates indiquent suffisamment les besoins auxquels répondait cette institution.

**2086**. — Puis on voit apparaître en 1847, organisée par une ord. du 6 avril (S. *Lois annotées*, 1847, p. 21), une *commission générale des chemins de fer* divisée en quatre sections : 1° tracé; 2° exploitation technique; 3° exploitation commerciale; 4° règlements.

**2087**. — Cette commission fut remplacée, le 29 juill. 1848 (cité par Picard, t. 2, p. 154), par une *commission centrale des chemins de fer*. Elle se composait de quinze membres chargés spécialement de l'étude et du choix des tracés, de l'établissement de la voie de fer et de ses accessoires, des questions relatives au matériel, à l'exploitation technique et commerciale, à l'établissement des gares et stations, aux règlements de police, aux lois et cahiers des charges des concessions.

**2088**. — La création de ces commissions n'enlevait rien au conseil général des ponts et chaussées, qui resta investi des questions relatives à l'expropriation des terrains, à l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, et au règlement des comptes d'entreprise.

**2089** — La commission centrale fut elle-même remplacée, le 30 nov. 1852 (Picard, *loc. cit.*), par un *comité consultatif* composé de dix-sept membres, sous la présidence du ministre, et exerçant les attributions antérieurement dévolues à cette commission.

**2090**. — Nous aurons l'occasion de parler bientôt d'un décret du 17 juin 1854 (S. *Lois annotées*, 1854, p. 135), qui institua des inspecteurs généraux des chemins de fer. Dès leur institution, ces fonctionnaires reçurent, avec le titre de membres du comité consultatif des chemins de fer, la mission de former une section permanente de ce comité pour toutes les questions commerciales et financières. La section devait être présidée par le ministre ou, à son défaut, par le directeur des chemins de fer.

Elle donnait son avis :

1° Sur l'état des tarifs et leur application;

2° Sur les traités particuliers et les conventions internationales relatives à l'exploitation;

3° Sur les émissions d'obligations par les compagnies;

4° Sur les questions de prêt, de subvention, de garantie d'intérêt, de partage des bénéfices entre les compagnies et l'Etat.

**2091**. — En continuant à suivre l'ordre chronologique, on voit créer en 1864 (arrêté du 28 juin, cité par Picard, *loc. cit.*) une *commission spéciale et permanente*, ayant à sa tête un inspecteur général des mines, président, et un inspecteur des ponts et chaussées, vice-président, chargée de donner son avis sur les inventions destinées à prévenir les accidents, sur les règlements d'exploitation, ainsi que sur les diverses questions techniques qui lui seraient déférées par l'administration supérieure. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 155.

**2092**. — Le 10 févr. 1871 (arrêté ministériel, cité par Picard, *loc. cit.*), le comité consultatif est supprimé.

**2093**. — Il est remplacé, le 6 janv. 1872 (Picard, *eod. loc.*), par *une commission centrale*, composée de membres de l'administration centrale, d'inspecteurs généraux, de délégués des ministères de la Guerre, des Finances, de l'Intérieur et du Commerce, d'un membre de la chambre de commerce de Paris; les inspecteurs généraux du contrôle y avaient voix consultative dans les affaires de leur service. En mars 1872, on y admet également avec voix consultative les inspecteurs généraux des chemins de fer.

**2094**. — Deux arrêtés ministériels, des 11 et 16 août 1877 (Picard, *eod. loc.*), augmentent le nombre des membres de cette commission et précisent ses attributions en lui conférant les questions relatives aux taxes, aux concessions et cahiers des charges, à l'emplacement des gares, à l'exploitation technique et commerciale.

**2095**. — La commission centrale disparaît à son tour le 31 janv. 1878, et deux décrets rendus à cette date (S. *Lois annotées*, 1878, p. 286) mettent à sa place : 1° *un conseil supérieur des voies de communication;* 2° *un comité consultatif des chemins de fer.*

**2096**. — Le conseil supérieur des voies de communication, placé sous la présidence du ministre, se composait de huit membres du Sénat, de huit membres de la Chambre des députés, de seize membres de l'administration, de seize membres représentant l'industrie, le commerce et l'agriculture. Il était appelé « à délibérer sur les questions intéressant le régime des voies ferrées ou navigables, l'ouverture des voies nouvelles de communication, le transit international, etc. ». — Picard, *loc. cit.*

**2097**. — Le comité consultatif des chemins de fer, dont le nombre des membres ne devait pas être inférieur à douze et ne devait pas dépasser quinze, était recruté dans le sein du Conseil d'Etat, du corps des ponts et chaussées, du corps des mines, et des administrations des finances, de l'agriculture et du commerce. Il était obligatoirement consulté sur la marche générale des trains, l'homologation des tarifs, la rédaction et l'interprétation des lois et règlements, les actes de concession et le cahier des charges, les rapports des compagnies entre elles et avec les concessionnaires des chemins d'embranchement et de prolongement, les traités passés par les compagnies et soumis à l'approbation du ministre.

**2098**. — Un arrêté du 19 déc. 1878 (Picard, *loc. cit.*), créa au sein du conseil général des ponts et chaussées une *section de l'exploitation des chemins de fer*, composée d'inspecteurs généraux du contrôle.

**2099**. — Mais cette section se fond bientôt avec la commission des inventions dont il a été parlé plus haut dans le comité de l'*exploitation technique* créé par arrêté du 25 janv. 1879 (cité par Picard, *op. cit.*, p. 156). Ce comité, composé de seize membres recrutés parmi des inspecteurs généraux du contrôle, des repré-

sentants du ministre de la Guerre et des compagnies, les corps des ponts et chaussées et des mines, était chargé de donner son avis: sur les règlements généraux et spéciaux de l'exploitation, l'application et l'interprétation de ces règlements sur la police des gares et de leurs cours, ainsi que sur le classement et la réglementation des passages à niveau; sur l'entretien et le perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant; sur les modifications et améliorations dans le marché et dans le service des trains; sur les accidents, la recherche de leurs causes et les moyens d'en prévenir le retour; sur les inventions concernant les chemins de fer.

**2100**. — Lorsque nous aurons mentionné : 1° un *comité général du contrôle*, institué au ministère des Travaux publics par arrêté du 20 juill. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér, t. 3, p. 116), placé sous la présidence du ministre et la vice-présidence du directeur des chemins de fer, et appelé à délibérer sur les questions générales et intéressant le service du contrôle; 2° la création d'une *commission* des chemins de fer par décret du 7 oct. 1882; 3° la fusion en une commission unique, par décret du 28 mars 1883 (S. *Lois annotées*, 9e sér., p. 734) de toutes les commissions chargées précédemment de l'examen des comptes des compagnies de chemin de fer, il ne nous restera plus, pour en terminer avec l'histoire et l'organisation des commissions, qu'à faire connaître les modifications subies par le comité consultatif des chemins de fer et le comité de l'exploitation technique.

**2101**. — II. *Comité consultatif des chemins de fer.* — Les textes qui ont transformé successivement la composition et les attributions de ce comité sont les suivants :

**2102**. — ... Un décret du 24 nov. 1880 (S. *Lois annotées*, 2e sér., p. 1), qui porte le nombre ses membres à trente, dont vingt-six nommés par décret et quatre membres de droit, et décide qu'indépendamment de ses attributions précédentes, il devra être consulté sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations; sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation, sur l'organisation et les conditions générales de l'exploitation des chemins de fer non concédés en dehors des réseaux des chemins de fer de l'Etat. Le même décret charge ces deux comités de l'examen des affaires les moins importantes.

**2103**. — ... Un décret du 20 mars 1882, qui donne à chacun des ministres de l'Agriculture et du Commerce un représentant au sein de ce comité, et déclare qu'en sont membres de droit : le directeur des chemins de fer, le directeur des routes, le directeur du personnel, le chef de division de l'exploitation.

**2104**. — ... Des décrets du 21 févr. 1885, 10 févr. 1886 (S. *Lois annotées*, 10e sér., p. 323) et 28 oct. 1886 (*eod. loc.*, p. 324), relatifs à des modifications de détail et spécialement au nombre des vice-présidents, à l'effet de la mise à la retraite des fonctionnaires composant le comité, à la nomination comme membre de droit du comité du directeur général des douanes.

**2105**. — ... Un décret du 7 sept. 1887 (S. *eod. loc.*, p. 324), qui a réorganisé de nouveau le comité en portant à trente-six le nombre de ses membres, dont quatre de droit (Directeur des chemins de fer, des routes, du personnel au ministère des Travaux publics, des douanes), et trente-deux nommés par décret (trois sénateurs, six députés, quatre membres du Conseil d'Etat, trois membres de la chambre de commerce de Paris, deux représentants du ministère des Finances, un représentant du ministère du Commerce et de l'Industrie, un représentant du ministère de la Guerre, trois membres du corps des ponts et chaussées, un membre du corps des mines, un administrateur des compagnies de chemins de fer, deux membres de la société des ingénieurs civils, deux représentants de sociétés industrielles, un entrepreneur de travaux publics, un ouvrier ou employé des compagnies de chemin de fer), — fixé à deux ans les fonctions des membres du comité, et réglé le nombre de ses séances. — V. Bull. min. Trav. publ., 1887, t. 4, p. 208.

**2106**. — ... Un décret du 29 oct. 1887, augmentant le nombre des membres du comité (S. *eod. loc.*).

**2107**. — ... Un décret du 4 janv. 1888, donnant voix délibérative au secrétaire (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 345).

**2108**. — ... Un décret du 14 août 1888, portant à trente-sept le nombre des membres du comité (un représentant de sociétés industrielles) (Même recueil, *eod. loc.*, p. 464).

**2109**. — ... Un décret du 19 déc. 1889 (Même recueil, 2e sér., t. 4, p. 103), réorganisant de nouveau le comité et portant le nombre de ses membres à quarante-cinq (quatre sénateurs au lieu de trois, huit députés au lieu de six, six membres du Conseil d'Etat, le président du tribunal de commerce de la Seine, trois représentants du ministère du Commerce au lieu d'un, un représentant du ministère de l'Instruction publique, trois représentants du commerce, un représentant de l'industrie), etc.

**2110**. — III. *Comité de l'exploitation technique.* — Les principaux textes relatifs à ce comité, en dehors de ceux que nous avons précédemment indiqués, sont : 1° Arrêté du 13 févr. 1882 (cité par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 183), qui modifie les art. 2 et 4 de celui du 25 janv. 1879.

**2111**. — 2° Arrêté du 24 nov. 1887, qui réglemente à nouveau sa composition (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 320).

**2112**. — 3° Décret du 17 oct. 1891 (*Bull. Lois*, n. 1490, 24305), qui fixe tout à la fois sa composition et ses attributions. Il nous suffira de dire qu'aux termes de ce dernier décret : 1° le comité est composé, en dehors du directeur des chemins de fer et des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines chargés de la direction des services de contrôle, de seize membres nommés par arrêté et comprenant un inspecteur général des ponts et chaussées et des mines, vice-président, trois inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des mines, trois inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des ponts et chaussées, un représentant de l'administration de la guerre, un représentant de l'administration des chemins de fer de l'Etat, sept membres choisis parmi les personnes compétentes sur les matières qui touchent à l'exploitation des chemins de fer; 2° une section du comité s'occupe plus spécialement des questions de contrôle; 3° le comité doit se réunir deux fois par mois, etc.

### 2° *Comités de réseau.*

**2113**. — En principe, les comités et commissions n'existent qu'auprès de l'administration centrale. Cependant un arrêté du 20 juill. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 116), a créé auprès de chaque inspecteur général et sous sa présidence un comité de réseau.

**2114**. — La création de ces comités a eu pour objet de coordonner les efforts des différents agents, qui n'agissaient autrefois qu'isolément, et de mettre en contact intime et permanent le contrôle technique avec le contrôle financier.

**2115**. — Les comités se composent, sous la présidence du directeur du contrôle, du commissaire général du réseau, de l'inspecteur des finances chargé du contrôle financier de la compagnie, et des chefs de service du contrôle technique et commercial.

**2116**. — Ils délibèrent et donnent leur avis sur toutes les questions intéressant le contrôle qui leur sont soumises soit par le ministre, soit par l'inspecteur général directeur. Ils examinent les projets de budget présentés chaque année par la compagnie en exécution des décrets relatifs aux justifications financières : ils présentent chaque année à l'administration supérieure un rapport d'ensemble sur les résultats technique et financier de l'exploitation.

**2117**. — Une circulaire du 10 févr. 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 166), rappelle que, conformément à l'arrêté ministériel du 20 juill. 1886, les comités de réseau doivent se réunir au moins une fois par mois. Les procès-verbaux des séances doivent être inscrits sur un registre spécial et signés du président et du secrétaire.

## § 2. *Agents d'exécution.*

### 1° *Généralités.*

**2118**. — Actuellement le contrôle est exercé, dit M. Picard (t. 3, p. 157), sous la haute autorité du ministre des Travaux publics (et de l'Intérieur pour une certaine part) par des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, placés chacun à la tête de l'un des grands réseaux et ayant comme collaborateurs :

1° Pour la partie technique du service :

*a*) Des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

*b*) Des ingénieurs ordinaires appartenant à ces deux corps.

*c*) Des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines.

2° Pour la partie commerciale :

*a*) Des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.

*b*) Des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale.

3° Pour l'ensemble du service, des commissaires de surveillance administrative relevant des ingénieurs et des inspecteurs particuliers.

4° Pour la partie financière :

Des inspecteurs généraux des finances.

Des commissaires généraux.

5° Et plus spécialement pour la police :

Des commissaires de surveillance administrative placés à cet effet, soit sous les ordres du procureur de la République, soit sous l'autorité des ingénieurs du contrôle.

**2119.** — C'est à peu de chose près, avons-nous déjà fait remarquer, l'organisation adoptée par l'ordonnance du 15 nov. 1846, dont l'art. 51 porte : « La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment : par les commissaires royaux, par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et par les conducteurs, les gardes-mines et autres agents sous leurs ordres; par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres. »

**2120.** — Et l'instruction sur cette ordonnance du 31 déc. 1846 en donnait le commentaire en ces termes : « La surveillance que l'administration doit exercer dans l'intérêt public comprend tout à la fois la partie économique et la partie technique de l'exploitation : la première est confiée aux commissaires royaux; la seconde aux ingénieurs des ponts et chaussées et aux ingénieurs des mines; et celle-ci se divise encore en deux fractions, l'une concernant la voie du chemin proprement dite et ses dépendances de toute nature; l'autre, le matériel roulant et ses accessoires obligés. Enfin, dans les cas où il ne s'agit que de mesures d'ordre et de police extérieure, c'est aux commissaires de police qu'il appartiendra de les étudier et de les proposer, par exemple, celles qui concernent l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours dépendant des stations du chemin de fer (art. 1 du Règlement), et celles qui auront pour objet de régler les passages à niveau qui devront être éclairés pendant la nuit (art. 6).

**2121.** — Il convient d'examiner en détail chacun de ces services.

2° *Contrôle technique.*

**2122.** — Malgré de nombreuses variations, le contrôle de l'exploitation technique et commerciale — car il est impossible, en réalité, de scinder d'une façon complète ces deux ordres d'opérations qui se trouvent placés, ainsi que nous l'avons dit, *suprà*, n. 2067, sous une direction unique — a toujours eu pour objet principal l'exercice d'une surveillance générale sur les opérations suivantes : entretien de la voie et des ouvrages qui en dépendent, du matériel fixe et du matériel roulant; exécution des travaux de réfection et des travaux complémentaires; composition et mouvement des trains; service intérieur des gares et toutes autres parties de l'exploitation technique; enfin, application des tarifs, perception des taxes et toutes autres parties de l'exploitation commerciale (Arrêté 20 juill. 1886).

**2123.** — Le premier acte relatif à l'inspection technique paraît être une ordonnance du 22 juin 1842 (S. *Lois annotées*, 2e sér., p. 723), qui divisait le territoire en cinq inspections dont chacune était confiée à un inspecteur divisionnaire choisi dans le corps des ponts et chaussées et chargé des études et de la surveillance générale des travaux. C'était là, ainsi que nous l'avons vu, la section technique des chemins de fer.

**2124.** — A cette organisation primitive fut substituée celle de l'ordonnance du 15 nov. 1846, qui a jeté les bases de l'organisation actuelle et qu'il importe de faire connaître en détail.

**2125.** — Aux termes de l'art. 55 de cette ordonnance, les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art et des clôtures.

**2126.** — Les ingénieurs des mines, porte de son côté l'art. 56, les gardes-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation. Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

**2127.** — Voici, à cet égard, comment s'exprimait l'instruction du 31 déc. 1846, qui peut passer, à bon droit, pour le meilleur commentaire de l'ordonnance, et qui eut le mérite de faire, pour la première fois, le partage des attributions respectives des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines : « L'on voit déjà, d'après cette simple définition, que les ingénieurs des ponts et chaussées doivent être seuls consultés en ce qui touche l'exécution de l'art. 2 du règlement relatif à l'entretien de la voie. C'est à eux que devront être communiquées les indications fournies par les compagnies, et c'est leur avis qui devra servir de base à la décision que le ministre aurait à prendre. »

**2128.** — « Si la fixation des heures de départ et du nombre des convois importe essentiellement aux intérêts commerciaux et industriels du public, elle n'intéresse pas à un moins haut degré la sûreté de la circulation; il faut, en effet, que les convois soient distribués de telle sorte que des collisions soient impossibles, et il est dès lors nécessaire que les ordres de service des compagnies soient également communiqués à MM. les ingénieurs des mines, que concernent plus spécialement les faits inhérents à la circulation.

**2129.** — « Pour tout ce qui concerne les dispositions du tit. 2 relatives au matériel employé à l'exploitation, sur lesquelles il y a lieu à consultation, c'est encore l'avis des ingénieurs des mines que vous aurez à prendre, sauf toutefois en ce qui touche la réception des voitures des voyageurs, qui est confiée, par l'art. 13, tit. 2, à une commission spéciale dont il vous appartient de désigner les membres.

Sur tout le reste, c'est-à-dire la réception des machines locomotives, la vérification de leurs organes et les mesures propres à maintenir tout le matériel roulant en bon état d'entretien, c'est l'ingénieur des mines qui doit être nécessairement consulté.

C'est encore à l'ingénieur des mines qu'il appartient d'exprimer un avis sur la plupart des mesures relatives à la composition des convois;

Sur le nombre de conducteurs gardes-freins dont les convois de voyageurs doivent être accompagnés;

Sur le nombre maximum de voitures dont les convois seront composés quand elles sont à six roues;

Sur les mesures spéciales et les conditions de sûreté à prescrire pour les convois portant à la fois des voyageurs et des marchandises (art. 18);

Sur la détermination des cas pour lesquels l'emploi d'une machine de renfort sera toléré (art. 20);

Sur le mode d'attache des voitures, et les conditions sous lesquelles peut être autorisée l'introduction des messageries dans les trains (art. 22);

Sur les moyens propres à établir une communication entre le mécanicien et les conducteurs gardes-freins (art. 23);

Et enfin, sur les dispositions à prescrire pour l'éclairage des voitures (art. 24).

Les ingénieurs des mines seront encore seuls consultés :

Sur la fixation de l'intervalle qui devra toujours exister entre deux départs successifs de convois, soit de l'une ou de l'autre des extrémités du chemin, soit des stations intermédiaires (§ 2, art. 27);

Sur les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires (art. 30);

Sur la désignation des points de chaque ligne où les machines de secours ou de réserve doivent être placées (art. 40);

Et sur la désignation des stations où devront être tenus des registres mentionnant les retards des convois (art. 42).

Mais il est un assez grand nombre de dispositions qui affectent à la fois et la voie de fer et les trains en marche, et pour lesquelles, dès lors, il ne paraît pas y avoir de raison décisive de consulter exclusivement, soit les ingénieurs des ponts et chaussées, soit les ingénieurs des mines;

Ainsi le nombre des gardiens à placer près des aiguilles des croisements et changements de voie (art. 3);

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières des passages à niveau (art. 4).

La pose de contre-rails dont l'établissement pourrait être ultérieurement jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique : tous ces objets ont des relations nécessaires et avec l'état de la voie et avec la circulation des trains; il y a donc lieu de prendre à la fois l'avis et des ingénieurs chargés de la surveillance de la voie et des ingénieurs chargés de la surveillance du matériel. Je vous prie, le cas échéant, de ne pas négliger cette double formalité; vous voudrez bien, d'ailleurs, dans chaque cas, examiner s'il convient d'inviter les ingénieurs des deux services à se réunir

pour discuter de concert les questions à résoudre, ou s'il est préférable de leur demander des avis séparés.

Les observations qui précèdent s'appliquent également à une partie des mesures relatives au départ, à la circulation et à l'arrivée des trains; les mesures de précaution à imposer dans ce cas aux compagnies exploitantes; le sens du mouvement des trains sur chaque voie, quand il y en a plusieurs, ou les points de croisement quand il n'y en a qu'une (art. 25 ; les signaux de toute nature à placer sur la voie pour donner aux conducteurs des trains en marche les avertissements nécessaires doivent être à la fois en rapport avec l'état de la voie, les courbes, les pentes dont elle est affectée, et avec l'état du matériel, la disposition des convois, etc. Là donc encore, il est indispensable de consulter à la fois les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines.

Pour ne laisser d'ailleurs aucune incertitude à cet égard dans votre esprit, je ne crois pas inutile de mentionner explicitement chacune des dispositions pour lesquelles cette double consultation sera nécessaire. J'ai déjà cité l'art. 25, relatif au sens du mouvement des convois sur les voies du chemin de fer; j'ajouterai :

Le placement des signaux, soit à l'entrée des stations, soit à divers intervalles le long de la voie, pour indiquer si la route est ouverte ou fermée;

La détermination des mesures de précaution pour le parcours des plans inclinés et des souterrains, et de la vitesse maximum des convois de voyageurs sur les divers points du parcours, ainsi que de la durée du trajet;

La fixation du nombre d'agents à placer le long de la ligne pour la surveillance ou l'entretien de la voie, et des signaux dont ces agents doivent être munis (art. 31);

Et les signaux à placer sur la voie (art. 33), pour indiquer l'approche des ateliers de réparation. »

**2130.** — Le 6 nov. 1847, un décision ministérielle vint modifier l'organisation du service du contrôle. Les lignes de chemin de fer aboutissant à Paris furent partagées entre les deux ingénieurs en chef alors chargés concurremment du contrôle.

**2131.** — Aux termes de l'arrêté du 15 avr. 1850 (Potiquet, n. 189), les chefs de service étaient des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines. Ils devaient avoir sous leurs ordres, pour le service d'entretien des terrassements et ouvrages d'art de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et pour le service de l'exploitation technique, des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, et des conducteurs et gardes-mines.

**2132.** — « Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, prescrivait à cet égard l'art. 3, Arr. 15 avr. 1850, adressent directement leurs rapports et leurs propositions au ministre pour tout ce qui concerne l'exploitation proprement dite, comprenant l'exploitation commerciale et technique, la traction, l'entretien du matériel, les signaux, la surveillance et l'entretien de la voie. Ils correspondent avec les préfets des départements traversés, pour toutes les affaires qui se rattachent au § 1, art. 2 ci-dessus (mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, etc.). Ils leur adressent leurs rapports et leurs propositions et surveillent l'exécution de leurs arrêtés. »

**2133.** — Le 15 févr. 1868 (S. *Lois annotées*, 1868, p. 249), un décret survint, qui enleva aux ingénieurs en chef la direction du contrôle et la confia à des inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines. Cette mesure, ainsi que le fait remarquer M. Picard, avait été déterminée, non seulement par le développement progressif des voies ferrées, mais peut-être encore plus par la considération du rang généralement élevé des ingénieurs de l'Etat placés par les compagnies à la tête de leur exploitation.

**2134.** — Ces inspecteurs eurent entrée au conseil général des ponts et chaussées et des mines, ainsi qu'au comité consultatif des chemins de fer avec voix délibérative pour affaires concernant leur service.

**2135.** — Ils furent chargés de donner au ministre un rapport annuel sur l'état de la voie, celui du matériel fixe et roulant, le nombre des agents attachés au service de la voie, etc., après avoir pris l'avis des ingénieurs intéressés.

**2136.** — Bien qu'investis d'une surveillance générale, les inspecteurs du contrôle continuaient à correspondre directement avec les ingénieurs ordinaires. En 1875, on organisa d'une façon générale un degré intermédiaire entre les inspecteurs et les ingénieurs ordinaires, et on créa des sections confiées à des ingénieurs en chef.

**2137.** — Le 21 mai 1879 (S. *Lois annotées*, 1879, p. 467), un nouveau décret abrogea celui du 15 févr. 1868, fit du titre d'inspecteur général du contrôle des chemins de fer un titre nouveau équivalent à celui d'inspecteur des ponts et chaussées et des mines, et conserva à ces hauts fonctionnaires les attributions qui leur avaient été confiées par les décrets précédents.

**2138.** — Une circulaire du 15 juin 1879 (citée par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 157), donnait le commentaire de ce dernier décret, insistant sur la nécessité pour ces inspecteurs de faire des tournées fréquentes, et annonçait l'intention de l'administration de prendre ultérieurement des mesures de décentralisation au profit des ingénieurs en chef et des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale. — V. Picard, t. 3, p. 152.

**2139.** — Le 20 juin 1879 (S. *Lois annotées*, 1879, p. 468), les fonctions d'inspecteurs généraux des chemins de fer dont il sera parlé plus loin ayant été supprimées, furent transférées aux ingénieurs du contrôle qui centralisèrent ainsi entre leurs mains le contrôle technique et le contrôle commercial.

**2140.** — Mais cette extension incessante des pouvoirs des inspecteurs de contrôle, en augmentant leur situation personnelle, avait diminué la réalité du contrôle. Un premier essai de décentralisation fut tenté par une décision du 15 oct. 1881 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 346), qui adjoignit à l'inspecteur général de chaque réseau l'ingénieur en chef de la section de Paris et étendit les attributions de chef de service conférées aux ingénieurs en chef et aux inspecteurs principaux.

**2141.** — Puis ce système fut généralisé par un arrêté du 20 juill. 1886 (*Rec Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 118), qui décida que, au lieu des ingénieurs en chef régionaux qui existaient auparavant, il y aurait désormais à Paris, auprès de chaque inspecteur-directeur d'un service de contrôle, deux ingénieurs en chef, l'un du corps des mines, l'autre du corps des ponts et chaussées, spécialement affectés au contrôle et placés auprès du directeur, et que ce même directeur serait également assisté d'un ou deux inspecteurs principaux des chemins de fer.

**2142.** — Aux termes de cet arrêté, l'ingénieur des ponts et chaussées fut spécialement chargé du contrôle des travaux et du mandatement général des dépenses de contrôle. L'ingénieur en chef des mines fut chargé du contrôle de l'exploitation technique. Les inspecteurs principaux furent enfermés dans leur service d'exploitation.

**2143.** — Les chefs de service du contrôle purent traiter directement avec les chefs du service de la compagnie concessionnaire, toutes les affaires n'exigeant pas l'intervention personnelle de l'inspecteur général auprès du directeur de la compagnie. Le directeur du contrôle fut invité à désigner l'un des ingénieurs en chef pour le remplacer pendant ses tournées ou ses absences, soit dans la direction du service, soit au sein des commissions et des comités (art. 4).

**2144.** — L'important arrêté que nous venons d'analyser peut donc être considéré tout à la fois comme un acte de décentralisation et de concentration. Son principal effet fut de spécialiser pour ainsi dire complètement le service du contrôle.

**2145.** — Cependant, en même temps qu'il supprimait les ingénieurs en chef régionaux du contrôle qui, à égalité de grade, n'auraient pas pu convenablement se trouver placés sous l'autorité de leurs collègues du service spécial du contrôle de Paris, il confia d'autre part, par exception, de nouvelles fonctions du contrôle à des ingénieurs en chef placés hors de la résidence de Paris, et qui demeuraient placés à la tête de leur service ordinaire. Aux termes de l'art. 2 de cet arrêté, en effet, les ingénieurs en chef des services des ports de mer furent placés directement sous les ordres de l'inspecteur général-directeur pour tout ce qui touche le contrôle des voies ferrées établies sur les quais ainsi que les gares et embranchements maritimes, et il fut décidé qu'ils seraient nécessairement consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service.

**2146.** — En même temps, il fut décidé que les ingénieurs en chef des mines chargés d'un arrondissement du service ordinaire seraient nécessairement consultés sur les tarifs de nature à intéresser le transport des produits mêmes de leur région (art. 3).

**2147.** — Entre temps, un décret du 17 nov. 1884 avait décidé que les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines chargés de la direction du contrôle d'exploitation des chemins de

fer feraient partie de droit de la troisième section du conseil général des ponts et chaussées.

3° *Contrôle commercial.*

**2148.** — L'exploitation commerciale fut d'abord confiée à des commissaires royaux (Ord. 15 nov. 1846, art. 52.

**2149.** — Les commissaires royaux, portait cet article, seront chargés : de surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires; de veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes des lignes en communication l'une avec l'autre; de vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes; de constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes (art. 52).

**2150.** — Et l'instruction du 31 déc. 1846 portait, de son côté : « Quant aux mesures relatives à la partie économique de l'exploitation, et pour lesquelles, à ce titre, il y aura lieu de prendre l'avis des commissaires royaux, je dois citer en première ligne celle qui est réglée par l'art. 17, et d'après laquelle tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics. Je n'ai pas besoin de faire remarquer avec quel soin les demandes que les compagnies présenteront à cet égard devront être examinées. Il s'agit, dans les questions de cette nature, de déroger à une règle générale posée par le cahier des charges. Cette dérogation est prévue, il est vrai; mais évidemment elle ne peut être admise que sous la condition expresse que les intérêts du public n'auront point à en souffrir, et que même, à certains égards, ils pourront en tirer quelque profit. Les commissaires royaux ne sauraient mettre trop de prudence dans les avis qu'ils auront à exprimer. L'art. 43, qui concerne l'organisation du service de l'exploitation, c'est-à-dire le nombre et les heures de départ des convois réguliers de toute nature, appelle encore à un haut degré l'intervention des commissaires royaux. C'est à eux qu'il appartient de constater le mouvement journalier qui s'opère, sur toute l'étendue du chemin de fer, en voyageurs et en marchandises. Ils sont par là plus en position que personne d'apprécier, sous ce rapport, les besoins du public, et leur avis est dès lors nécessaire pour éclairer l'administration supérieure. Aussi l'art. 43 oblige-t-il les compagnies à leur adresser directement les tableaux de leur organisation de service. Enfin, c'est encore aux commissaires royaux qu'il appartient de donner un avis dans tous les cas où, d'après le tit. 5 du règlement relatif à la perception des taxes, le ministre a une décision à prendre. Lorsqu'il s'agit d'un chemin sur lequel aucune exploitation n'est encore établie, aucun délai d'affiches n'est imposé aux compagnies; mais quand une fois le chemin est livré au public, toutes les modifications que la compagnie peut réclamer doivent être affichées pendant un mois, et elles peuvent être appliquées à l'expiration de ce mois, si le ministre les a homologuées dans cet intervalle. Il est indispensable que la décision ministérielle intervienne dans le même délai; je vous serai donc obligé de m'envoyer vos observations, avec l'avis du commissaire royal, le plus promptement possible. »

**2151.** — « Pour l'exécution de l'article ci-dessus, portaient enfin les art. 53 et 54 de l'ordonnance, les compagnies seront tenues de représenter à toute réquisition aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'art. 50 ci-dessus (art. 53). — A l'égard des chemins de fer pour lesquels les compagnies auraient obtenu de l'Etat soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, et pour lesquels l'Etat devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier » (art. 54).

**2152.** — Un arrêté ministériel du 20 mars 1848 (cité par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 151) supprima les commissaires royaux et les remplaça par des inspecteurs de l'exploitation qui se trouvaient placés sous les ordres des ingénieurs en chef alors préposés au service.

**2153.** — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale devaient exercer des pouvoirs analogues à ceux des commissaires royaux.

**2154.** — « Le contrôle et la surveillance s'exercent sous les ordres de l'ingénieur en chef (aujourd'hui l'inspecteur), portait à cet égard un arrêté du 15 avr. 1850 (Picard, *loc. cit.*), pour la vérification des tarifs, la surveillance des opérations commerciales, ainsi que pour l'établissement des recettes et dépenses et du mouvement de la circulation par les inspecteurs de l'exploitation commerciale. »

**2155.** — Toutefois, les dispositions de l'art. 54, Ord. 15 nov. 1846, perdirent pour ainsi dire toute leur raison d'être par suite de l'organisation spéciale du contrôle financier.

**2156.** — Un décret du 26 juill. 1852 créa deux catégories d'inspecteurs : inspecteurs principaux et inspecteurs particuliers, et régla leurs attributions (*Bulletin des lois*, 1852, 2e sem., 10e série, n. 591, p. 767).

**2157.** — Le 17 juin 1854 (S. *Lois annotées*, 1854, p. 135), d'autres fonctionnaires furent nommés avec un grade plus élevé : c'étaient « les inspecteurs généraux des chemins de fer », qui avaient à la fois des attributions commerciales et financières. Ils avaient pour mission d'inspecter les lignes qui leur avaient été désignées par le ministre, et recevaient de lui une délégation pour procéder à toutes les informations ou enquêtes relatives à l'exploitation. Leur condition de nomination et de mise à la retraite sont fixées par deux décrets des 22 juin 1863 (Potiquet, n. 413) et 21 nov. 1866 (Potiquet, n. 555). — D'autres décrets des 2 mai, 6 mai, 6 juin, 6 août, 20 sept. 1863 et 12 août 1868 (S. *Lois annotées*, 1863, p. 31, 72, 97, 112, et 6e sér., p. 332), spécifiaient leurs attributions.

**2158.** — Ces fonctionnaires disparaissaient avec le décret du 20 juin 1879 (S. *Lois annotées*, 8e sér., p. 468), qui conféra leurs fonctions aux inspecteurs généraux du contrôle.

**2159.** — Jusqu'alors les conditions de nomination des inspecteurs commerciaux n'avaient fait l'objet d'aucune réglementation générale. Un arrêté du 10 févr. 1878 (cité par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 167) décida que dorénavant (les commissaires de surveillance étant exclusivement recrutés par la voie du concours), la moitié des places d'inspecteur particulier serait réservée aux commissaires de surveillance administrative, l'autre moitié au concours — et que les places d'inspecteur principal seraient uniquement réservées aux inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale. — Mais plus tard, cette dernière partie de l'arrêté fut modifiée par un autre arrêté du 29 sept. 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 343), qui décida que ces inspecteurs principaux seraient pris, soit parmi les chefs de division ou les chefs de bureau de l'administration centrale des travaux publics comptant au moins vingt ans de service, soit parmi les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale comptant au moins trois ans de service en cette qualité.

**2160.** — Les conditions de concours pour les places d'inspecteurs particuliers furent réglées par un arrêté du 1er mars 1878, modifié par un autre arrêté du 6 déc. 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 327).

**2161.** — Aux termes de ce dernier arrêté, les matières du concours furent fixées : certaines d'entre elles ont été considérées comme éliminatoires, les concurrents, pour être reçus, furent soumis à la double épreuve de l'admissibilité et de l'admission.

**2162.** — Les conditions de nombre et de mise à la retraite des inspecteurs principaux et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ont été successivement réglées par les décrets des 22 juin 1863, précité (retraite à 62 ans pour les inspecteurs principaux et 60 pour les inspecteurs particuliers) et 21 nov. 1866, précité (retraite à 70 ans pour les uns et pour les autres).

**2163.** — Relativement au contrôle commercial, nous signalerons un certain nombre de points visés par des circulaires ministérielles.

**2164.** — Aux termes d'une circulaire du 6 févr. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 374), il y a lieu de provoquer les observations des communes intéressées sur les propositions de suppression du service des correspondances. Les compagnies devront aviser les préfets de leurs propositions. Ceux-ci demanderont aux conseils municipaux de leur faire parvenir leur résolution dans la quinzaine. Et dans la huitaine la délibération prise

à ce sujet devra être transmise à l'inspecteur principal de l'exploitation commerciale.

**2165.** — Aux termes d'une autre circulaire du 4 nov. 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 147), le ministre doit avoir communication par la voie du contrôle de toutes les conventions conclues par les compagnies de chemins de fer français, soit avec des compagnies de chemins de fer étrangères, soit avec des entreprises de navigation. C'est le rappel des dispositions contenues dans l'art. 52, Ord. 15 nov. 1846.

**2166.** — La rédaction des rapports mensuels que doivent envoyer soit les ingénieurs du contrôle, soit les inspecteurs principaux de l'exploitation, est réglée par deux circulaires des 23 févr. 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 1re sér., t. 2, p. 294) et 19 oct. 1889 (*eod. loc.*, 3e sér., t. 4, p. 85).

4° *Contrôle de police.*

**2167.** — La police des chemins de fer est plus particulièrement exercée aujourd'hui par : 1° des commissaires de surveillance administrative;

2° Des commissaires spéciaux de police.

**2168.** — Aux termes de l'ordonnance du 15 nov. 1846, la police des chemins de fer devait être exercée par des commissaires spéciaux de police et par les agents sous leurs ordres.

**2169.** — « Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres, lisons-nous dans l'art. 57 de cette ordonnance, sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer. »

**2170.** — « Le soin de constater les contraventions aux prescriptions de l'ordonnance du 15 nov. 1846, portait de son côté l'instruction du 31 déc. 1846, appartient aux divers fonctionnaires et agents auxquels la loi du 15 juill. 1845 donne le droit de verbaliser. Il est facile toutefois de comprendre que les ingénieurs et leurs agents ne pouvant parcourir les chemins de fer qu'à des intervalles de temps assez éloignés, un grand nombre de contraventions, soit aux dispositions mêmes du règlement, soit aux décisions ministérielles ou aux arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre, échapperaient à la répression, s'ils n'étaient pas secondés par les commissaires spéciaux de police et par les agents sous leurs ordres, qui, placés en permanence sur la ligne des chemins de fer, sont plus à même de suivre jour par jour tous les faits de l'exploitation. L'intervention des commissaires de police sera aussi très-efficace pour reconnaître et constater les infractions aux prescriptions concernant la partie économique de l'exploitation. La surveillance de cette partie appartient aux commissaires royaux; il faut donc que les commissaires de police et leurs agents soient toujours prêts à donner leur concours aux commissaires royaux toutes les fois que ces derniers le réclameront pour la partie de service qui leur est confiée. »

**2171.** — Un arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 29 juill. 1848 (cité par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 151), supprima ces agents et les remplaça par des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative. Mais ces commissaires et sous-commissaires avaient d'autres attributions que celles de la police et se trouvaient placés sous la direction respective des inspecteurs des ponts et chaussées, des mines, et des ingénieurs de l'exploitation commerciale. — V. relativement à cet arrêté *Annales des ponts et chaussées*, 3e série, t. 1, p. 110, et arrêté du 15 avr. 1850 (précité), art. 5.

**2172.** — Leurs attributions et leur mode de nomination ont été précisés par les lois des 27 nov.-5 déc. 1849 et 27 févr. 1850 (Potiquet, n. 179), et par l'arrêté du 15 avr. 1850 (Potiquet, n. 184).

**2173.** — D'après ces dispositions, les commissaires et sous-commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer étaient nommés par le ministre des Travaux publics (L. 27 févr. 1850, art. 1).

**2174.** — Un règlement d'administration publique devait déterminer les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement (art. 2 de la même loi).

**2175.** — Ce règlement, rendu le 27 mars 1851, a été abrogé par un décret du 22 mars 1852, [S. *Lois annotées*, 3e sér., p. 91]

**2176.** — Puis un décret du 22 juin 1855 supprima le titre de sous-commissaire de surveillance administrative pour le remplacer par celui de commissaire de surveillance administrative de quatrième classe.

**2177.** — Aujourd'hui, les conditions et le mode de nomination et d'avancement des commissaires de surveillance administrative sont réglés par un arrêté du 1er mars 1878 (Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 168), modifié par un autre arrêté du 6 déc. 1887, [*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 327]

**2178.** — Aux termes de cet arrêté la nomination a lieu au concours; le concours comprend deux épreuves : l'admissibilité et l'admisssion; certaines compositions sont éliminatoires.

**2179.** — L'âge de la mise à la retraite des commissaires de surveillance a été successivement déterminé par un décret du 22 juin 1863 (V. *suprà*, n. 2157) (soixante ans, sauf prolongation jusqu'à une durée effective de dix ans de service), 21 nov. 1866 (V. *suprà*, n. 2157) (soixante-cinq ans avec des distinctions suivant la durée du service militaire des différents titulaires), et un décret du 10 sept. 1876, à son tour abrogé par un décret du 30 juill. 1887 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 235), qui ne fait guère que reproduire l'art. 2, Décr. 21 nov. 1866, en le mettant en harmonie avec le reste de l'arrêté réglementaire du 10 févr. 1878.

**2180.** — Les commissaires de surveillance administrative ont, pour la constatation des crimes, délits ou contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire (L. 27 févr. 1850, art. 3; Arr. 15 avr. 1850, art. 5).

**2181.** — Ils sont en cette qualité sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux. Autrefois, au contraire, aux termes d'une circulaire du 31 mars 1847, les procès-verbaux des délits et contraventions, dressés par les commissaires spéciaux de police ou par les agents de surveillance, devaient être adressés au préfet du département, qui était chargé de les soumettre au procureur de la République. Néanmoins, aujourd'hui encore, ces fonctionnaires adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions de la grande voirie, et en double original aux procureurs de la République et aux ingénieurs, ceux qui établissent des infractions aux règlements de l'exploitation (L. 27 févr. 1850, art. 4). — V. *suprà*, n. 1936 et s.

**2182.** — Dans la huitaine du jour où ils reçoivent les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs doivent remettre au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

**2183.** — Dans le même délai ils doivent transmettre au préfet les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie (art. 4, L. 27 févr. 1850; Rapport et Arr. 15 avr. 1850, art. 5).

**2184.** — Aux termes de l'art. 5, Arr. 15 avr. 1850, les commissaires de surveillance doivent résider dans les gares ou stations qui leur sont assignées et où un local leur est réservé.

**2185.** — Déjà l'art. 58, Ord. 15 nov. 1846 portait : « Les compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance. »

**2186.** — C'est donc là une véritable obligation pour les compagnies. C'est ce que faisait très-bien ressortir l'instruction du 31 déc. 1846. « Les compagnies, y lit-on, sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance. Il est évident que l'emplacement de ces locaux doit être choisi de manière qu'il soit possible aux commissaires spéciaux et aux agents sous leurs ordres d'accomplir toutes les obligations de service qui leur sont imposées. J'appelle, sur ce point, votre attention spéciale, et je vous prie de veiller avec soin à ce que la condition ci-dessus indiquée soit toujours exactement remplie. »

**2187.** — A leur entrée en fonctions, les commissaires de surveillance administrative sont tenus de prêter serment devant le tribunal de première instance de leur résidence (L. 15 juill. 1845, art. 23).

**2188.** — Ils doivent rendre visite, en arrivant à leur résidence, au procureur de la République et à son substitut, ainsi qu'aux membres du tribunal. — Circ. 18 août 1857.

**2189.** — Ils pourront procéder à l'arrestation des malfaiteurs, notamment au cas de flagrant délit, mais comme malgré leur qualité d'officier de police judiciaire ils ne sont pas les auxiliaires de la justice, ils sont tenus de remettre immédiate-

ment les coupables entre les mains des autorités judiciaires locales. — Circ. 15 avr. 1850 (citée par Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 172).

**2190.** — A côté des commissaires de surveillance administrative, il faut mentionner des commissaires spéciaux de police, créés par un décret du 22 févr. 1855 (Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 174) encore en vigueur, des inspecteurs de police auxiliaires nommés par un décret du 6 mars 1875, (S. *Lois annotées*, 1875, p. 657) et un commissaire central de police des chemins de fer institué par un décret du 28 mars de la même année.

**2191.** — « On a souvent confondu dans le public, dit à cet égard M. Picard, les attributions des commissaires spéciaux de police avec celles des commissaires de surveillance. Cette confusion est d'autant plus excusable que l'ordonnance du 15 nov. 1846 avait créé des fonctionnaires dont les commissaires de surveillance ont pris la place, et qui portaient précisément le titre de commissaires spéciaux de police. Il n'en importe pas moins de la faire disparaître et de bien distinguer le rôle, les devoirs et la responsabilité de deux catégories d'agents qui sont juxtaposées, mais ont des attributions parfaitement distinctes. Tandis que les commissaires de surveillance administrative sont placés sous l'autorité du ministre des Travaux publics, les commissaires spéciaux actuels de police relèvent exclusivement du département de l'Intérieur. Leur mission est enfermée dans les limites de la police générale et de la sûreté de l'Etat. Leurs pouvoirs s'étendent à toute la ligne à laquelle ils sont attachés; toutefois, ils surveillent plus particulièrement les sections qui leur sont désignées. Ils constatent les délits de droit commun. Ils rendent compte au préfet de tous les faits intéressant leur service et lui adressent en même temps copie de leurs rapports au ministre de l'Intérieur. Les commissaires de police établis dans les localités traversées par les chemins de fer exercent concurremment avec eux leur autorité sur la partie de ces lignes comprises dans leur circonscription ». — Picard, t. 3, p. 174.

**2192.** — Une circulaire du 1er juin 1855 (Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 172) recommande aux commissaires de surveillance de ne procéder aux constatations réservées aux commissaires spéciaux de police qu'après s'être bien assurés que ceux-ci sont absents ou empêchés, et de donner immédiatement avis à leurs collègues de ce qu'ils ont fait pour les mettre à même de continuer l'instruction commencée.

**2193.** — A l'inverse, les commissaires spéciaux de police peuvent, en l'absence des commissaires de surveillance administrative, procéder à toute enquête et prendre toutes mesures relatives aux accidents (Circ. min. Int., 21 mai 1856 (Picard, *loc. cit.*)).

**2194.** — On doit les renseigner sur les vols commis dans les compagnies (Circ. min. Trav. publ., 12 juill. 1856 (Picard, *eod. loc.*)).

**2195.** — C'est devant eux et non devant les commissaires de police de la localité que doivent être conduits les inculpés à raison de délits commis dans les chemins de fer et dans leurs dépendances (Circ. min. Trav. publ., 10 mars 1857 (Picard, *eod. loc.*)).

**2196.** — M. Picard rappelle aussi (*op. cit.*, t. 3, p. 175) que ce sont les commissaires spéciaux de police qui ont été explicitement chargés d'assurer l'exécution de l'arrêté ministériel du 1er mars 1861 sur les compartiments réservés.

5° *Contrôle financier.*

**2197.** — Nous avons vu que les règlements d'administration publique intervenus en 1863 et en 1868 pour déterminer la vérification des comptes des compagnies, comportaient auprès de chaque réseau l'institution d'une commission. Cette commission était composée d'un conseiller d'Etat président et de six membres, dont trois au choix du ministre.

**2198.** — Les mêmes règlements avaient organisé le contrôle en conférant à l'inspecteur général des chemins de fer le droit de surveiller, dans l'intérêt de l'Etat, tous les actes de la gestion financière de la compagnie, et en chargeant de son côté l'inspecteur des finances de vérifications périodiques.

**2199.** — Les inspecteurs généraux des chemins de fer ayant été supprimés, comme nous l'avons vu, par décret du 20 juin 1879, leurs attributions passèrent naturellement aux inspecteurs généraux chargés du contrôle.

**2200.** — Un décret du 28 mars 1883 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 76) remplaça les commissions de contrôle de chaque compagnie par une commission unique, composée de deux conseillers d'Etat, de quatre membres désignés par le ministre des Finances, de trois membres à la désignation du ministre des Travaux publics, des inspecteurs généraux des finances chargés du contrôle financier des compagnies de chemin de fer d'intérêt général auxquelles l'Etat a accordé une garantie d'intérêt, et des inspecteurs des ponts et chaussées et des mines chargés du contrôle de l'exploitation de ces lignes, avec pouvoir d'adjoindre à cette commission les inspecteurs des finances ayant procédé à la vérification des comptes, et des auditeurs au Conseil d'Etat désignés par le président pour remplir les fonctions de secrétaires de la commission.

**2201.** — Depuis, un décret du 7 juin 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 183) a institué, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, des commissaires généraux chargés dans l'intérêt de l'Etat de surveiller tous les actes de la gestion financière des compagnies. « Ces fonctionnaires, dit M. Picard, qui a résumé ou reproduit en ces termes les dispositions du décret relatif à leur institution, ont notamment pour mission de contrôler les délibérations des conseils d'administration en ce qui touche les intérêts du Trésor, et de surveiller les opérations d'émission et d'amortissement des obligations, de placement de fonds, d'achats de valeurs, de reports, ou escomptes de papiers. Les compagnies doivent leur communiquer à toute époque, mais sans déplacement, les registres de leurs délibérations, leurs livres et écritures de comptabilité, la correspondance et tous documents nécessaires pour constater leur situation actuelle et passée. Elles leur font ouvrir, tant au siège social qu'au dehors, les bureaux de comptabilité, les ateliers, les magasins, les dépôts de matière et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille. Les commissaires généraux peuvent assister à toutes les séances des assemblées générales et requérir l'insertion de leurs observations au procès-verbal. Lorsqu'ils croient reconnaître que des travaux, des traités, des marchés, et tous autres faits de gestion pouvant affecter, soit la recette, soit les dépenses, sont inutiles ou nuisibles aux intérêts du Trésor, ils peuvent requérir la réunion immédiate du conseil d'administration pour délibérer sur les observations qu'ils auraient à lui soumettre, auquel cas ils assisteraient aux séances du conseil, et leurs observations seraient inscrites au procès-verbal. »

**2202.** — Il sera institué près de la compagnie, porte à cet égard l'art. 66 du cahier des charges, un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

**2203.** — Un décret du 26 juin 1884 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 186) a fixé les traitements de ces commissaires généraux à 12,000 fr., en décidant que les frais de mission leur seraient remboursés en outre sur état. Puis un autre décret du 26 juin 1884 (Même recueil, *eod. loc.*) a décidé que les inspecteurs des finances nommés commissaires généraux conserveraient leurs fonctions au ministère des Finances et recevraient seulement la moitié du traitement de 12,000 fr. sus-énoncé.

**2204.** — Aux termes d'une circulaire du 22 janv. 1885 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 281), les commissaires nommés conformément au décret présidentiel du 7 juin 1884 doivent faire deux sortes de rapports :

1° Un rapport trimestriel;

2° Un rapport spécial toutes les fois que dans l'intervalle ils constatent un fait de nature à porter préjudice au Trésor.

**2205.** — Un décret du 16 août 1886 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 129) a étendu à diverses lignes secondaires de chemins de fer les attributions des commissaires généraux des chemins de fer, telles qu'elles ont été définies par le décret du 7 juin 1884.

6° *Agents locaux ordinaires. — Préfets.*

**2206.** — En dehors des fonctionnaires dont nous venons de parler, l'ordonnance de 1846 avait conféré des pouvoirs spéciaux à certains fonctionnaires de l'ordre administratif et notamment aux préfets.

**2207.** — Nous avons vu notamment *suprà*, n. 1034 et s., quelles avaient été les fonctions attribuées aux préfets centralisateurs par l'art. 71 de cette ordonnance; on pourra compléter ces explications à l'aide des renseignements contenus dans une circulaire du 31 déc. 1846, [D. 47.3.102]

**2208.** — Conformément à ces dispositions, l'institution des préfets centralisateurs avait été appliquée à plusieurs lignes en exploitation

**2209.** — Cette organisation disparut en 1850. « Le ministre des Travaux publics se réserva, dit à cet égard M. Picard, le soin de statuer directement sur tout ce qui concernerait le service général de l'exploitation et sur toutes les mesures qui s'appliqueraient à l'ensemble de la circulation; l'exécution des mesures d'intérêt local resta seule confiée au préfet de chaque département ». Voici en quels termes est conçu à cet égard l'arrêté du 15 avr. 1850 : « Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercés directement par le ministre des Travaux publics pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public. Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant le chemin de fer, y compris la police des cours dépendant des stations et, en général, toutes les questions relatives à l'exécution des tit. 1, art. 11, L. 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, sont dans les attributions des préfets des départements traversés. Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public. Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés. »

7° *Agents ressortissant de l'ensemble des services.*

**2210.** — Indépendamment de leur pouvoir de police qui est le principal, les commissaires de surveillance administrative sont chargés de surveiller les détails de l'exploitation technique et commerciale; ils sont placés à cet effet sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des préfets, et correspondent avec eux pour tout ce qui concerne leurs attributions respectives (Arr. 29 juill. 1848; Circ. 21 oct. 1848; Arr. 15 avr. 1850).

**2211.** — Lors de leur entrée en fonction, ils doivent se présenter au préfet du département et au sous-préfet de l'arrondissement dans lequel leur poste se trouve situé (Circ. 15 févr. 1881).

**2212.** — Dans une circulaire du 15 févr. 1881 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 167), le ministre des Travaux publics a résumé les diverses obligations des commissaires de surveillance administrative.

« Les commissaires, y lisons-nous, doivent se tenir d'une manière à peu près permanente dans la gare de leur résidence, y assurer le maintien du bon ordre ainsi que dans les cours et dans leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais, surveiller l'application des mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des trains, constater les irrégularités d'exploitation, enfin, recevoir les réclamations du public. Ils doivent être présents au passage des trains de troupe. Ils sont chargés, indépendamment de ce service sédentaire, de la surveillance d'une circonscription déterminée. Ils doivent s'assurer de la bonne exécution des manœuvres d'aiguilles, de l'éclairage des stations et des passages à niveau, de la présence à leur poste des gardes-barrières et des agents préposés à la surveillance de la voie, de l'exécution des signaux, de la présence des machines de réserve aux lieux désignés, de l'apposition dans chaque station des tableaux de la marche des trains et des taxes à percevoir, de la tenue des registres de retard, de la bonne installation des buffets, de l'exercice régulier des diverses industries autorisées dans les gares, enfin, de l'entretien des médicaments et moyens de secours nécessaires. »

**2213.** — Comme ressortissant du service du contrôle, les commissaires de surveillance administrative adressent, en dehors des rapports spéciaux que peuvent nécessiter les besoins journaliers, des rapports hebdomadaires aux inspecteurs du contrôle.

**2214.** — Comme ressortissant des préfets, ils ont à s'assurer que les avis de retard des trains de voyageurs dépassant une heure ont été envoyés à ces fonctionnaires par le chef de la gare qui dessert le chef-lieu du département (Circ. 8 déc. 1855, 30 janv. 1856, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 171; 15 févr. 1881, précité).

**2215.** — Dans les circonstances exceptionnelles de guerre, d'inondation, etc., les commissaires doivent informer sans retard les préfets, par dépêche ou par exprès, des suppressions de trains, des changements dans les heures de départ, etc. (Circ. 15 févr. 1881).

**2216.** — L'une des principales fonctions des commissaires de surveillance est de contrôler les crimes et les accidents survenus dans les chemins de fer et d'en aviser qui de droit, et particulièrement les préfets,

**2217.** — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, prescrit à ce propos l'art. 59, Ord. 15 nov. 1846, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines chargés de la surveillance, et le commissaire requis en seront immédiatement informés par les soins de la compagnie.

**2218.** — Il est naturel que les chefs de gare soient au nombre des fonctionnaires chargés de porter à qui de droit la connaissance de ces accidents. Quelques-uns des règlements des compagnies leur en font un devoir.

**2219.** — On a pu se demander jusqu'où s'étendait cette obligation. Il a été décidé, à cet égard, que si les chefs de gare peuvent être dispensés de signaler les accidents survenus dans les ateliers de réparation ou de construction situés loin de la gare et placés sous une autre autorité, il n'en est plus de même lorsque les ateliers ou dépôts sont une annexe de la gare dont ils font partie; alors surtout que les accidents se sont produits dans le cours et à l'occasion d'un service rentrant dans les attributions du chef de gare. — Cass., 4 août 1870, Lamouroux, [S. 71.1.259, P. 71.773]

**2220.** — ... Que l'art. 59, Ord. 15 nov. 1846, sur la police des chemins de fer, qui prescrit une déclaration immédiate à l'autorité locale, par le chef du convoi, de tout accident qui arrive sur un chemin de fer, s'applique aussi bien aux accidents arrivés sur la partie du chemin de fer traversant les gares, qu'à ceux qui surviennent sur le surplus de la voie. — Cass., 18 août 1859, Leroy, [S. 60.1.297, P. 60.50, D. 59.1.474]

**2221.** — ... Qu'au surplus, pendant le stationnement, c'est le chef de gare qui doit être considéré comme chef de convoi, et conséquemment que c'est à lui qu'incombe l'obligation de déclarer les accidents survenus dans sa station. — Même arrêt.

**2222.** — ... Que le chef de gare d'un chemin de fer devant, pendant le stationnement, être considéré comme chef de convoi, c'est à lui qu'incombe l'obligation de déclarer les accidents survenus dans la station : qu'on prétendrait à tort que cette obligation pèse sur le commissaire spécial de police préposé à la surveillance du chemin de fer. — Cass., 3 mai 1860, Leroy, [S. 60.1.823, P. 61.162, D. 60.1.376]

**2223.** — Un certain nombre de circulaires renferment des règles spéciales aux accidents. Ainsi tout accident ou tout fait d'une certaine gravité doit être porté *immédiatement* à la connaissance de l'administration centrale par voie télégraphique, sans préjudice du rapport sommaire qui doit lui être adressé en cas d'accident de trains ayant occasionné mort ou blessures, et du rapport détaillé qui doit lui être fourni dès que l'enquête administrative sera terminée, et sans que le délai puisse excéder trois semaines (Circ. 21 juin 1866, citée par Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 469).

**2224.** — Les avis télégraphiques doivent être clairs et circonstanciés (Circ. 25 mai 1882, *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 1, p. 452).

**2225.** — On devra fournir à la fin de chaque mois deux tableaux.

1° Pour les accidents de chemin de fer proprement dits;

2° Pour les incidents d'exploitation et accidents autres que ceux de chemin de fer proprement dits (Circ. 8 sept. 1880 et 19 avr. 1888, *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 404).

**2226.** — Comme les accidents, les tentatives criminelles doivent être l'objet d'avis télégraphiques et de rapports sommaires et circonstanciés. Indépendamment de la dépêche au ministre, il doit en être adressé une au procureur de la République (Circ. 18 juill. 1887; 3 août 1887; 24 mai 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 234, 237, 431; t. 4, p. 113); 31 janv. 1890; 3 nov. 1891; 11 nov. 1891).

**2227.** — Nous nous contentons de renvoyer à la même circulaire du 15 févr. 1881 pour les règles que les commissaires de surveillance administrative peuvent avoir à observer dans leurs rapports avec le public et les autorités, ainsi qu'avec les compagnies.

**2228.** — Comme tous les autres fonctionnaires des chemins de fer et conformément aux prescriptions de l'art. 73, Ord. 15 nov. 1846, les commissaires de surveillance administrative doivent porter un costume officiel. Ils ne sont pas d'ailleurs assujettis à le revêtir constamment. Mais ils doivent au moins porter toujours la casquette réglementaire. Circ. 14 déc. 1852, Potiquet, n. 239; 10 oct. 1860; 8 août 1861 Picard, *loc. cit.*.

**2229.** — Les différentes qualités reconnues aux commissaires de surveillance administrative ont donné naissance à quelques difficultés.

**2230.** — On s'était demandé, notamment, si les commissaires de surveillance administrative, dans le cas où ils étaient appelés à constater des contraventions de grande voirie, étaient tenus, comme tous autres agents supérieurs, d'affirmer leurs procès-verbaux devant le juge de paix ou le maire. Un conseil de préfecture a décidé l'affirmative. — Cons. préf. Nord, 17 oct. 1881, Préfet du Nord, [Dauv., 1882, p. 18

**2231.** — Mais le Conseil d'Etat, par de nombreux arrêts, a repoussé cette doctrine en s'appuyant sur cette double considération : d'une part, que l'art. 3, L. 29 févr. 1850, a donné aux commissaires de surveillance administrative les pouvoirs d'officiers de police judiciaire pour la constatation des contraventions commises dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances... — Cons. d'Et., 6 avr. 1870, Adouis et Mulot, S. 72.2.119, P. adm. chr., Leb. chr., p. 420]; — 20 juin 1873, Ministre de l'Intérieur, Leb. chr., p. 561 ; — 20 juill. 1877, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 730]; — 4 mars 1881, Kiloque, [S. 82.3.61, P. adm. chr., D. 82.3.84, Leb. chr., p. 247]; — 2 déc. 1887, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 779] — V. Décr. 18 août 1810, 11 déc. 1811.

**2232.** — ... D'autre part, que l'art. 24, L. 15 juill. 1845, n'a pas compris les officiers de police judiciaire parmi les officiers publics et agents qui doivent affirmer leurs procès-verbaux. — Mêmes arrêts.

**2233.** — Un de ces arrêts a décidé également par des motifs analogues que ces procès-verbaux ne sont pas nuls par cela seul qu'ils n'auraient été ni enregistrés ni visés pour timbre. — Cons. d'Et., 4 mars 1881, précité.

**2234.** — On s'est demandé également s'il convenait d'appliquer à la liquidation de la pension d'un ancien commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, l'art. 18, paragraphe final, L. 9 juin 1853. L'affirmative a été décidée par un arrêt du Conseil d'Etat, 29 mai 1874, Mornand, [Leb. chr., p. 513]

**2235.** — Dans une hypothèse où un commissaire de surveillance administrative avait été mis en congé d'office sans traitement à raison d'actes d'indiscipline, celui-ci avait contesté au ministre le droit de le suspendre de son emploi. Le Conseil d'Etat maintint cette suspension et décida qu'il n'y avait lieu pour lui de toucher son traitement pendant les mois de congé. — Cons. d'Et., 20 mars 1891, Arnault, [Leb. chr., p. 235]

### § 3. *Projets de réforme.*

**2236.** — En résumé, si on veut connaître par le menu l'organisation du contrôle de l'exploitation technique et commercial et les attributions des différents agents, il faut se reporter à l'instruction du 16 mai 1887 qui les énumère en détail.

**2237.** — Nous avons dit que d'importantes modifications étaient sur le point de s'accomplir dans l'organisation de ce service. Quelles seront-elles? Il est assez difficile de le préjuger. Les deux notes qui suivent et que nous avons relevées dans deux numéros du *Temps* des mois de juillet et d'octobre 1892, en établissant sur ce point qu'il ne paraît pas y avoir accord entre le Conseil d'Etat et l'administration centrale des Travaux publics, permettront, en tous cas, de constater les tendances de l'un et de l'autre.

**2238.** — « Le Conseil d'Etat, lit-on dans le *Temps*, du 1er juill. 1882, vient d'adopter en séance générale, au rapport de M. le conseiller Chauchat, un règlement d'administration publique réorganisant sur de nouvelles bases le contrôle de l'exploitation des chemins de fer. Le service sera pour chaque grand réseau dirigé par un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines. Il se divise en trois parties : 1° le contrôle des travaux neufs et d'entretien sur les lignes; 2° celui de l'exploitation technique; 3° celui de l'exploitation commerciale. — Le personnel préposé au contrôle des travaux comprend un ingénieur en chef, des ingénieurs ordinaires et des conducteurs des ponts et chaussées, des commissaires de surveillance administrative. — Le contrôle de l'exploitation technique est confié à un ingénieur en chef et des ingénieurs ordinaires des mines ou des ponts et chaussées, à des contrôleurs des mines ou à des conducteurs des ponts et chaussées, à des contrôleurs du travail et du matériel, à des commissaires de surveillance administrative. — Enfin, le contrôle de l'exploitation commerciale est exercé par un ou deux inspecteurs principaux, des inspecteurs particuliers et des commissaires de surveillance administrative. — Pour les deux premiers genres de contrôle, les réseaux sont divisés en circonscriptions de 1,000 à 2,000 kilomètres, ayant chacune un ingénieur ordinaire à sa tête. L'organisation nouvelle est exclusivement applicable à la France continentale, à l'exclusion de la Corse et de l'Algérie. Les deux innovations du projet sont les suivantes : la pratique traditionnelle, d'après laquelle nul agent chargé du contrôle d'une compagnie ne pouvait entrer à son service que cinq ans après avoir cessé ses fonctions, est consacrée par une disposition expresse. — D'autre part, on voit figurer dans la nomenclature des agents du contrôle, des contrôleurs du travail et du matériel; ces fonctionnaires d'institution nouvelle sont spécialement préposés à la surveillance des machines de traction et du matériel roulant; ils veillent à l'exécution des règlements rendus dans l'intérêt de la sécurité publique sur la durée et les conditions du travail des agents des compagnies. Ils sont recrutés par voie de concours et doivent avoir exercé cinq ans au moins l'emploi de mécanicien, de chef ou sous-chef de dépôt sur un réseau français; ils ne peuvent être attachés au contrôle d'une compagnie dans laquelle ils ont servi; ils sont répartis en trois classes respectivement appointées à 3 600, 3,200 et 3,000 francs; ils cessent obligatoirement leurs fonctions à 65 ans. »

**2239.** — Aux termes de la seconde de ces notes, le ministre des Travaux publics prépare en ce moment un arrêté réorganisant le contrôle des chemins de fer.

La sécurité de l'exploitation sera l'objet d'une surveillance plus étroite.

Le comité du contrôle de chaque réseau comprendra, outre les fonctionnaires du contrôle, trois membres nommés parmi les commerçants, les industriels et les agriculteurs de la région desservie par le réseau.

Quant aux conditions du travail des agents de chemins de fer, elles seront étudiées, sous la direction des ingénieurs, par des hommes du métier ayant l'expérience personnelle des fatigues et des difficultés du service.

Enfin la vérification des dépenses des compagnies sera faite sur place mois par mois, au fur et à mesure qu'elles se produiront, par des contrôleurs-comptables familiarisés avec les complications de la comptabilité. »

**2239** *bis*. — Depuis que nous avons écrit ces lignes, la question de la réforme du contrôle a été portée aux Chambres accessoirement à la loi du budget. Elle y a été l'objet d'une discussion importante relative au droit du ministre de créer, par voie de simple arrêté ou de décret, des postes nouveaux rétribués sur les finances du Trésor. Après une longue discussion qui a mis un moment en conflit les deux assemblées, ce droit a été reconnu au ministre. On peut s'attendre à voir très prochainement apparaître la réforme annoncée. Nous la ferons connaître, s'il y a lieu, par voie d'appendice.

### § 4. *Règles spéciales aux chemins de fer de l'Etat.*

**2240.** — Le contrôle des chemins de fer de l'Etat est tout à fait analogue à celui des autres compagnies.

**2241.** — Cette assimilation date de l'origine même de l'organisation du réseau d'Etat. En effet, l'art. 13, Décr. 25 mai 1878 [S. *Lois annotées*, 8e sér., p. 361], portant : « Le contrôle de l'Etat s'exercera sur le réseau des lignes rachetées comme sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 nov. 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle relevant directement de l'administration centrale des travaux publics.

**2242.** — Conformément à cette disposition, le ministre des Travaux publics avait institué, au point de vue du contrôle financier, par arrêté du 1er déc. 1879 (citée par Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 25), une commission spéciale pour la vérification des comptes.

**2243.** — Un arrêté postérieur du 29 mars 1884 en avait modifié la composition (cité par Picard, t. 2, p. 436).

**2244.** — Mais un arrêté nouveau du 3 févr. 1886 (Picard, *loc. cit.*) l'a supprimée et a décidé que les comptes du réseau de l'Etat seraient vérifiés par la même commission que ceux des compagnies.

## CHAPITRE V.

### CARACTÈRES GÉNÉRAUX DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET DE LEURS AGENTS.

### Section I.

**Les compagnies envisagées au point de vue commercial.**

**2245.** — Quel est le caractère des compagnies de chemins de fer, sont-elles commerciales? sont-elles civiles? Et si elles sont commerciales, toutes les conséquences attachées à la qualité du commerçant leur sont-elles applicables?

**2246.** — On sait, et nous n'avons pas besoin de le rappeler, que la qualité de commerçant est attachée par la loi à tous ceux qui accomplissent des actes de commerce et qui en font leur profession habituelle. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 785 et s. — Les compagnies de chemins de fer ayant pour objet principal de faire le transport des voyageurs et des marchandises, et ce fait étant par lui-même essentiellement commercial, il ne nous paraît pas discutable que les compagnies de chemins de fer doivent être considérées comme commerçantes avec toutes les conséquences qui sont attachées à cette qualité : aptitude à être mises en faillite, obligation de tenir des livres de commerce, etc.

**2247.** — Il est vrai que tous les actes accomplis par les compagnies de chemins de fer ne sont pas nécessairement commerciaux, mais ce qui constitue la qualité de commerçant, ce n'est pas le fait de ne passer que des actes de commerce, c'est le fait d'en passer habituellement un certain nombre ayant ce caractère.

**2247** *bis*. — Ce n'est pas à dire que la distinction des actes civils ou commerciaux accomplis par les compagnies soit dépourvue d'intérêt. Suivant les cas, en effet, cette distinction produira des conséquences très-importantes au point de vue de la preuve, de la compétence, etc. Sans prétendre donner une énumération complète des décisions intervenues sur ce point, nous ferons connaître au moins les principales. On constatera que le caractère même du contrat de transport a été discuté lorsqu'il est accompli par l'Etat.

**2248.** — Ainsi, il a été jugé que le sous-traité fait avec une compagnie concessionnaire de chemins de fer pour des transports de terre constitue un louage d'industrie et non un acte de commerce. — Lyon, 5 mars 1832, Savel, [P. chr.]

**2249.** — ... Que le règlement de travaux de terrassement, faits par un individu pour le compte des entrepreneurs d'un chemin de fer ne constitue pas une affaire commerciale. — Cass., 26 mars 1838, Huard, [P. 38.1.401] — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 738.

**2250.** — ... Que l'entreprise de transport quand elle n'est pas faite dans un but de spéculation, ne constitue pas un acte de commerce; que, par suite, quand l'Etat, au lieu de recourir à la voie des entreprises particulières, fait exécuter des transports à son compte et à ses risques et périls, il ne fait pas acte de commerce, puisqu'il est réputé agir dans un but d'utilité publique et d'intérêt général. — Pardessus, n. 39; Orillard, n. 326; Alauzet, n. 2978; Ruben de Couder, v° *Acte de commerce*, n. 175.

**2251.** — ... Par la même raison, que l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat ne constitue pas une entreprise commerciale, et que l'Etat n'est pas justiciable des tribunaux de commerce à raison des difficultés que cette exploitation peut soulever. — Cass. Belg., 18 nov. 1844, Etat belge, [S. 45.2.564, D. 46.2.4]

**2252.** — ... Qu'il faut en dire autant si l'Etat, au lieu d'exploiter lui-même, fait exploiter par un tiers qui n'est que son préposé. — Même arrêt. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 796.

**2253** — Mais il a été jugé, par contre, que l'*entreprise* de la construction d'un chemin de fer est commerciale, et qu'elle constitue plutôt, à raison de sa nature et de son importance, non un acte de commerce, mais une suite d'actes de commerce donnant à l'entrepreneur la qualité de commerçant et permettant de le faire déclarer en faillite. — Cass., 2 févr. 1869, Boucarue, [S. 69.1.220, P. 69.527, D. 69.1.37]

**2254.** — ... Que l'engagement contracté avec un entrepreneur d'une compagnie de chemin de fer pour la confection de travaux relatifs au chemin ayant un caractère commercial, le taux des intérêts de la créance qui en résulte contre elle est de 6 p. 0/0 (aujourd'hui sans limite légale). — Cass., 27 nov. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.204, P. 71.623, D. 72.1.92]

**2255.** — ... Que le contrat par lequel une compagnie de chemin de fer substituée aux droits et obligations de l'Etat a consenti à devenir l'unique obligé d'un entrepreneur qui, antérieurement à la substitution, avait traité avec l'Etat, est commercial et que la preuve par suite peut en être faite par témoins ou par présomptions. — Cass., 28 mai 1866, Chemin fer d'Orléans, [D. 66.1.300]

**2256.** — ... Que le traité fait entre une compagnie de chemin de fer et un mécanicien conducteur de locomotive constitue un acte de commerce de la part de la compagnie; qu'en conséquence, les contestations qui peuvent s'élever à l'occasion de ce traité sont compétemment portées devant la juridiction commerciale. — Cass., 13 mai 1857, Chemin fer de Lyon, [S. 57.1.669, P. 58.702, D. 57.1.393]

**2257.** — D'une façon générale on a décidé : que le tiers qui exploite un chemin de fer en son propre nom et sous sa responsabilité ne peut pas être considéré comme le délégué de l'Etat, puisqu'il agit comme un entrepreneur ordinaire, et que le caractère de ses agissements ne peut être modifié puisqu'il a contracté avec l'Etat au lieu de traiter avec un simple particulier. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 796.

**2258.** — ... Que l'entreprise d'un chemin de fer concédé par l'Etat ayant pour objet le transport des marchandises et des voyageurs constitue une entreprise commerciale, et que, par suite, les demandes que des particuliers forment contre le concessionnaire pour obtenir l'exécution de ses obligations sont de la compétence des tribunaux de commerce. — Cass., 28 juin 1843, Cie de la Grand-Combe, [S. 43.1.574, P. 43.2.153] — Lyon, 1er juill. 1836, Durand, [P. chr.] — Nîmes, 10 juin 1840, Marme, [P. 40.2.556]

**2259.** — ... Que les compagnies formées pour l'exploitation des chemins de fer concédés par l'Etat sont donc des sociétés de commerce. — Cass., 26 mai 1857 (2 arrêts), Chemin de fer d'Orléans, [S. 88.1.263, P. 57.1211, D. 57.1.246]; — 14 juill. 1862, Van Lendin, [S. 63.1.428, P. 63.1166, D. 62.1.518]; — 27 nov. 1871, Chemin de fer de Paris à Orléans, [D. 72.1.92]

**2260.** — ... Qu'il faut même en dire autant de la société formée à l'effet d'obtenir la concession d'un chemin de fer, bien qu'elle ne soit pas devenue adjudicataire. — Paris, 19 nov. 1848, Pipin Lehalleur.

**2261.** — ... Qu'en cette qualité, ces sociétés peuvent être déclarées en faillite. — Cass., 26 mai 1857, précité; — 14 juill. 1862, précité.

**2262.** — ... Que les engagements pris par elles pour le transport des marchandises sont commerciaux et que la preuve peut en être faite, quel que soit le montant du litige, à l'aide de présomptions graves, précises et concordantes. — Cass., 30 déc. 1857, Chemin de fer du Nord, [S. 58.1.607, P. 58.387, D. 58.1.395]

**2263.** — ... Que les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de toute demande relative au contrat de transport formé contre l'entrepreneur. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 806.

**2264.** — ... Que les livres et registres, créés pour le service privé d'un chemin de fer, et notamment pour la constatation de valeurs remises par un des employés de la compagnie à un autre employé de cette même compagnie, ont le caractère de livres de commerce, et que les faux commis sur ces livres constituent, dès lors, des faux en écriture de commerce. — Cass., 20 avr. 1855, Burnouf, [D. 55.5.228]

**2265.** — ... Que la surveillance et le contrôle administratif, auxquels ils sont assujettis, ne font pas obstacle à ces règles. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 798.

**2266.** — Et la tendance paraît même être de ne faire plus aucune distinction, à cet égard, entre les chemins de fer exploités par les compagnies et les chemins de fer exploités par des délégués.

**2267.** — C'est ainsi qu'il a été jugé que l'administration des

chemins de fer de l'État, en exploitant les lignes de son réseau, fait acte de commerce, comme les compagnies concessionnaires des autres lignes de voies ferrées. — Cass., 8 juil. 1889, Chemin de fer de l'État, [S. 98.1.473, P. 90.1.1124, D. 89.1.353]

**2268.** — ... Qu'en conséquence, le traité passé entre cette administration et une société d'imprimerie, pour la fourniture, par cette dernière, des impressions nécessaires à l'exploitation, ressortit de la juridiction commerciale. — Même arrêt.

**2269.** — ... Et que cette juridiction, pour statuer sur les contestations auxquelles ledit traité donne lieu, doit se référer aux règles du droit commun, sans avoir à faire application des règles du droit administratif, concernant la gestion des intérêts publics de l'Etat. — Même arrêt

**2270.** — Cette jurisprudence nous paraît très-rationnelle. L'entreprise de transport est certainement l'objet principal des compagnies, et cette entreprise constitue par elle-même un acte de commerce (V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 785 et s.). On ne concevrait donc pas qu'on pût dénier à cette entreprise le caractère de commercialité, même lorsqu'elle est effectuée pour le compte de l'Etat.

**2271.** — Il est vrai que l'ingérence de l'Etat dans ces dernières compagnies est beaucoup plus considérable que dans les premières; mais elle ne saurait, en aucun cas, dénaturer le caractère de l'entreprise.

**2272.** — On conçoit d'ailleurs que le caractère commercial de l'exploitation n'entraine, en vertu de la théorie de l'accessoire, que la commercialité des actes qui s'y rattachent.

**2273.** — Ainsi jugé que si l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie constitue une entreprise commerciale, et si les fournitures relatives à la construction de ce chemin présentent le même caractère lorsqu'elles ont un rapport direct et nécessaire à l'objet de l'entreprise, il n'en est pas de même des fournitures faites pour arriver à l'expropriation ou l'achat des terrains destinés à l'établissement des chemins de fer — Nancy, 25 juill. 1876, Pierrot, [S. 77.2.262, P. 77.2.157]; — qu'en conséquence, la demande en paiement de frais d'impression de placards et d'insertion dans les journaux qui ont servi à donner aux opérations préliminaires de l'expropriation la publicité exigée par la loi est de la compétence des tribunaux civils. — Même arrêt.

**2274.** — Le caractère de société commerciale ne peut d'ailleurs s'appliquer qu'aux sociétés qui ont pour objet direct le transport des marchandises et des voyageurs.

**2275.** — Ainsi jugé qu'une entreprise n'a pas le caractère des opérations de transport, alors qu'elle a pour objet, non pas le transport des voyageurs ou des marchandises, mais la création d'une voie destinée au transport sur laquelle sont prescrits des droits de péage. — Pau, 8 mars 1889, Société du canal de Panama, [D. 90.2.233]

**2276.** — ... Que la faculté accordée à l'entreprise de percevoir des droits de réparation, pilotage, remorquage, halage, dépôts, engins, etc., n'a qu'un caractère accessoire se rattachant à l'objet principal de l'entreprise et n'en modifiant pas la nature. — Même arrêt.

**2277.** — ... Que l'entreprise et l'exploitation facultative d'un chemin de fer dit auxiliaire a également un caractère accessoire de l'entreprise principale de l'exploitation d'un canal et ne saurait modifier le caractère principal et essentiel de la société.

**2278.** — ... Qu'il en est de même de l'achat de la plus grande partie des actions d'une autre compagnie de chemin de fer alors que cette dernière conserve en propre un conseil d'administration, une comptabilité et un siège social distincts, et que son individualité juridique n'est pas absorbée par la première société. — Même arrêt.

**2279.** — Le transport, même effectué par la compagnie, ne constitue un acte de commerce qu'autant qu'il a lieu à titre de spéculation. C'est ce qu'a décidé spécialement la cour d'appel de Paris, le 14 nov. 1864, à propos des réductions faites par une compagnie de chemin de fer sur les prix de transport d'objets divers, comestibles, combustibles, etc., au profit de ses employés. — V. à cet égard, Lettre min., 13 avr. 1887.

Section II.

**Organisation des compagnies et des chemins de fer de l'État.**

**2280.** — Nous devons dire quelques mots de l'organisation administrative des compagnies de chemins de fer et des chemins de fer de l'Etat.

**2281.** — A l'exception des règles que nous avons fait connaître *suprà*, n. 280 et s., et de quelques particularités que nous allons indiquer encore, on peut dire que les compagnies de chemins de fer sont constituées comme la plupart des grandes sociétés de commerce.

**2282.** — Ainsi, sauf la compagnie du chemin de fer du Nord dont la direction est attribuée à un comité de sept membres, choisis parmi ceux du conseil d'administration, toutes les grandes compagnies françaises ont un directeur, placé sous l'autorité d'un conseil d'administration et nommé par ce conseil.

**2283.** — Nous n'insisterons pas sur les pouvoirs de ce directeur, non plus que sur ceux du conseil d'administration. Ils sont définis par les statuts de chaque compagnie, et la puissance publique n'y a aucune part.

**2284.** — Nous nous contenterons de signaler à ce propos une disposition de la loi du 15 juill. 1845, relative aux votes dans ces conseils, d'où il résulte que nul ne pourra voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie; que, dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les absents une copie ou extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; que celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents (art. 12).

**2285.** — Les services de chaque compagnie peuvent se diviser en divers groupes principaux : services intérieurs et services extérieurs.

**2286.** — Les services intérieurs comprennent plus particulièrement la comptabilité, les titres, la caisse, le contentieux, le secrétariat général, le secrétariat de la direction, la caisse des retraites et le service médical, le service du domaine, les archives et l'économat. Les services extérieurs se subdivisent généralement en trois branches : 1° exploitation proprement dite (mouvement et exploitation commerciale);

2° Matériel et traction ;

3° Entretien et surveillance de la voie.

**2287.** — Chacune de ces branches comprend des agents placés au siège social et chargés de la direction générale des travaux, et des agents d'exécution placés sur les lieux. — V. pour plus de détails à cet égard Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 35; t. 3, p. 11 et s.

**2288.** — Cette organisation toutefois ne s'applique rigoureusement qu'au réseau ancien. A l'égard des lignes nouvelles, des dispositions différentes sont souvent prises relativement à la construction, qui constitue un service distinct.

**2289.** — Les chemins de fer de l'Etat ont pour origine, nous le rappelons, la loi du 18 mai 1878, dont l'art. 4 est ainsi conçu : « En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer rachetés, le ministre des Travaux publics devra en assurer l'exploitation provisoire à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées. »

**2290.** — On retrouve des formules analogues dans un certain nombre de lois relatives à l'exploitation provisoire de divers chemins de fer construits par l'Etat et non concédés, et notamment dans les lois des 27 et 29 juill. 1880, 7 janv. et 22 août 1881, 22 juin 1882, etc.

**2291.** — Suivant les cas, le ministre a été autorisé ou non à acquérir le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires.

**2292.** — Il était dit également, dans quelques-unes des lois précitées, que l'exploitation provisoire, en attendant un règlement définitif, serait régie par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 déc. 1875.

**2293.** — A la suite de la loi du 18 mai 1878, deux décrets principaux intervinrent à la date du 25 mai (S. *Lois annotées*, 8e sér., p. 361 et 363) de la même année, qui réglèrent : 1° l'organisation administrative et les conditions générales dans lesquelles il serait pourvu, tant à l'achèvement des travaux qu'à l'exploitation provisoire; 2° les règles à suivre dans le service financier de l'exploitation.

**2294.** — Telles sont les règles fondamentales de l'administra-

tion des chemins de fer de l'Etat. Nous commencerons par les résumer, et nous signalerons, chemin faisant, les modifications qui leur furent apportées par des décrets postérieurs.

**2295.** — La direction technique des chemins de fer de l'Etat est confiée, comme dans les autres compagnies, à un directeur assisté d'un conseil d'administration.

**2296.** — Primitivement, ce conseil d'administration devait se composer de neuf membres (Décr. 25 mai 1878). Mais leur nombre, d'abord porté à seize par un décret du 4 janv. 1882, fut ramené à douze par un autre décret du 18 févr. 1882 (S. *Lois annotées*, 9e s., p. 440).

**2297.** — Aux termes de ce décret, ils devaient être nommés par le gouvernement pour quatre années, sujets à renouvellement par quart tous les ans. Les membres sortants étaient rééligibles. Le ministre devait nommer chaque année un président et un vice-président dans le sein du conseil. Mais un décret du 28 avr. 1883 (S. *Lois annotées*, 9e s., p. 739) abrogea les art. 2, 3, 4 et 5, Décr. 18 févr. 1882, dans lesquels se trouvaient contenues ces dispositions.

**2298.** — Les fonctions des membres du conseil d'administration de l'Etat sont gratuites. Ils n'ont droit qu'à une indemnité.

**2299.** — Ils sont nommés par le ministre des Travaux publics qui doit prendre à cet effet une décision.

**2300.** — Les services sont répartis entre un chef d'exploitation qui a dans ses attributions le service commercial, un ingénieur en chef du matériel et de la traction, un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments. — Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 21.

**2301.** — La nomination de ces fonctionnaires rentre également dans les attributions du ministre, qui doit prendre préalablement l'avis du conseil d'administration.

**2302.** — Un caissier principal, nommé aussi par décret, contresigné du ministre des Finances après avis du conseil d'administration, est chargé de centraliser les recettes et les dépenses. Il est justiciable de la Cour des comptes et fournit en rentes sur l'Etat un cautionnement calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments (Décr. 25 mai 1878, art. 11).

**2303.** — Les agents d'ordre inférieur sont nommés par le conseil d'administration sur la proposition du directeur.

**2304.** — Leur traitement est fixé par le ministre des Travaux publics.

**2305.** — A l'exception des agents du secrétariat et de la caisse, qui relèvent directement du conseil d'administration, tout le personnel est placé sous les ordres du directeur.

**2306.** — Les cautionnements des préposés de chemin de fer de l'Etat sont réglés par un décret du 1er avr. 1879 (S. *Lois annotées*, 8e s., p. 467). Ils sont sans indication de résidence et servent simplement à la garantie de la gestion. Ils sont versés en numéraire ou en rentes.

**2307.** — Après quelques variations, nous avons vu que le contrôle des chemins de fer de l'Etat avait été assimilé à celui des grandes compagnies. — V. *suprà*, n. 2240.

## Section III.

### Les compagnies envisagées au point de vue de la nationalité.

**2308.** — On s'est demandé d'après quels éléments on doit apprécier la nationalité d'un chemin de fer : s'il faut considérer celle de ses fondateurs, des administrateurs ou directeurs qui le dirigent, l'origine des deniers qui ont servi à l'établir, ou s'il ne convient pas plutôt de s'attacher exclusivement à la considération du pays dans lequel il est établi. Cette dernière considération a paru décisive à la cour de Douai, qui a décidé que la nationalité d'un chemin de fer, comme celle de tout autre immeuble, est absolument indépendante de la nationalité de celui qui peut en avoir, comme propriétaire ou concessionnaire, la possession et la jouissance; qu'elle se détermine par les caractères propres à l'immeuble lui-même, notamment et avant tout par son assiette sur le sol national, par la souveraineté nationale dont il relève et par le statut réel qui le régit. — Douai, 9 août 1882, Deliod de la Croix, [S. 84.2.26, P. 84.1.197]

**2309.** — ... Spécialement, qu'un chemin de fer étranger, bien qu'exploité par une compagnie française (dans l'espèce, le chemin de fer du Nord-Belge, exploité par la compagnie française du Nord), n'en a pas moins la nationalité du territoire dont il fait partie intégrante. — Même arrêt.

**2310.** — Nous estimons que cette manière d'apprécier les choses s'impose d'autant plus au point de vue français que les chemins de fer, ainsi que nous l'avons fait remarquer, font partie de la grande voirie. Mais il est clair que pour les sociétés qui se chargent de transports internationaux, il faudrait s'attacher à d'autres considérations, puisqu'elles parcourent successivement un certain nombre de pays et que, d'ailleurs, elles se contentent d'emprunter le plus généralement le réseau de chacun de ces pays. Serait-il possible d'admettre qu'une société de cette nature devînt successivement française, allemande, italienne, en d'autres termes, qu'elle changeât de nationalité suivant les pays par elle parcourus? Il nous paraît plus rationnel de décider qu'en pareille hypothèse, il faut s'attacher à la considération du siège social.

**2311.** — La question que nous agitons, en tant qu'elle s'applique aux chemins de fer situés en France, n'a, d'ailleurs, qu'un intérêt médiocre. Tous les biens situés en France étant soumis à la loi française, et les sociétés de commerce étrangères pouvant s'établir en France sans autorisation, elle se ramène à la question de savoir quels sont les droits qui peuvent frapper les actions ou obligations émises par ces compagnies.

## Section IV.

### Les compagnies envisagées comme établissements publics.

**2312.** — Il a été décidé qu'une société anonyme, pour l'établissement d'un chemin de fer, ne peut être considérée comme un établissement public. — Cass., 26 mai 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.1.263, P. 57.1211, D. 57.1.246]

**2313.** — Cette solution, qui nous paraît indiscutable lorsque la question se pose par rapport à une société privée de chemins de fer, serait-elle également vraie s'appliquant à l'administration du réseau d'Etat? Nous ne le pensons pas. En effet, on peut dire que ces chemins de fer ne sont pas seulement comme les autres affectés à un usage public, mais qu'ils constituent comme des annexes de l'administration publique.

**2314.** — Cependant nous avons vu *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 265, que cette affinité ne saurait aboutir à une similitude complète, et que ces chemins de fer ne sont pas dispensés, lorsqu'ils se pourvoient, de la consignation de l'amende. M. le commissaire du gouvernement dans un arrêt du Conseil d'Etat du 10 juill. 1885, Chervet, [S. 87.3.18, P. adm. chr.], rendu sur le point de savoir si les difficultés entre l'Etat et ses employés étaient ou non du ressort de la juridiction administrative, a caractérisé ainsi la situation des chemins de fer de l'Etat : « Je crois que l'administration des chemins de fer de l'Etat constitue un établissement public. Deux conditions sont, en effet, nécessaires pour qu'une personne morale du droit administratif soit en même temps un établissement public : 1° Il faut qu'elle soit chargée de gérer un service public; 2° que la loi lui ait constitué des ressources spéciales. Or, dans l'espèce, ces deux conditions sont réunies : d'une part, l'administration des chemins de fer de l'Etat gère un service public; en second lieu, elle possède des ressources spéciales. Le décret du 25 mai 1878, sur le service financier des chemins de fer de l'Etat, rendu en exécution de la loi du 18 mai précédent, porte que les recettes et dépenses effectuées dans les gares et les stations sont centralisées entre les mains d'un comptable ayant le titre de caissier général des chemins de fer de l'Etat, justiciable de la Cour des comptes (art. 12 et 18 du même décret); en outre, le budget des chemins de fer de l'Etat est voté, comme celui de la Légion d'honneur, par le Parlement et est rattaché par ordre au budget général de l'Etat. Dès lors, s'il s'agit d'un établissement public, distinct de l'Etat, il n'est pas vrai de dire avec le ministre des Travaux publics que toutes les règles du droit commun doivent recevoir leur application dans les contestations soulevées entre les tiers et l'administration des chemins de fer de l'Etat. Dans l'espèce, nous rencontrons un texte spécial, c'est l'art. 11, Décr. 25 mai 1878, sur l'organisation des chemins de fer de l'Etat. Cet article dispose : « Les divers agents, actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une fonction analogue compatible avec la présente organisation. Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service des lignes rachetées, seront, pendant la durée de leur service, considérés comme des agents temporaires de l'Etat... ». Il semble résulter de ce texte que les agents des chemins de fer de l'Etat sont assimilés aux agents de l'Etat. »

**2315.** — Depuis cette époque, le tribunal des conflits a décidé que l'administration des chemins de fer de l'État ne saurait être purement et simplement assimilée à une compagnie concessionnaire, et, d'autre part, qu'elle ne constitue pas une personne privée. — Trib. confl., 22 juin 1889, Vergnieux, [S. 91.3.78, P. adm. chr.]

**2316.** — Par contre, il a été jugé que l'exemption de la formalité de l'enregistrement pour les actes d'administration publique ne s'applique pas aux actes des compagnies de chemins de fer, lesquelles ne peuvent être assimilées à l'administration publique; qu'en conséquence, les agents et préposés d'un chemin de fer ne peuvent prêter serment sans avoir préalablement fait enregistrer les commissions à eux délivrées. — Cass., 28 déc. 1859, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.140, P. 60.632, D. 60.1.93]

**2317.** — Une question voisine s'est également posée, celle de savoir si les chemins de fer ne constituent pas des établissements nationaux.

**2318.** — Il a été jugé, qu'un chemin de fer ne peut pas être considéré comme un établissement national pour l'application d'une clause par laquelle l'Etat a réservé certaines faveurs aux établissements de cette nature, cette qualification ne convenant qu'aux établissements appartenant à l'Etat ou affectés à un de ses services. — Cons. d'Et., 16 déc. 1881, Ville d'Alger, [D. 83.3.34]

**2319.** — La question cette fois ne paraît pouvoir se poser que pour les sociétés exploitant des réseaux autre que le réseau d'Etat.

## Section V.

**Les chemins de fer envisagés comme des lieux publics. — Vol. — Diffamation. — Attentat à la pudeur. — Hôtellerie. — Dépôt nécessaire.**

**2320.** — On s'est demandé si les chemins de fer et leurs dépendances constituent des voies publiques. La question a de l'intérêt notamment au point de vue de l'aggravation que semblerait devoir entraîner cette qualification pour certaines infractions qui y seraient commises, le vol, la diffamation, l'attentat aux mœurs. La jurisprudence n'a pas et ne pouvait pas avoir sur ce point une règle uniforme.

**2321.** — Il est clair, en effet, que ce n'est pas pour des raisons identiques que la publicité est considérée comme une circonstance aggravante dans ces différents cas, et que si la nécessité d'assurer la sécurité de la voie publique, par exemple, a pu faire augmenter les peines de vol, on ne saurait dire que c'est par un motif analogue que l'injure publique a été réprimée d'une façon particulière.

**2322.** — On conçoit d'ailleurs qu'il puisse y avoir lieu de faire des distinctions suivant la partie des chemins de fer où ces délits sont commis, et qu'on ne puisse traiter de la même façon, par exemple, le logement d'un employé ou une salle d'attente, la voie elle-même ou un wagon circulant sur cette voie, ce wagon lui-même s'il est fermé et dépourvu de voyageurs, ou s'il est en marche au contraire et que les places en soient garnies.

**2323.** — Les principaux arrêts rendus sur ces différents points sont les suivants. Il a été jugé que les dispositions aggravantes de l'art. 383 ne s'appliquent pas aux voies ferrées sur lesquelles les voyageurs circulent sous la protection des agents de la compagnie. — Cass., 19 juill. 1872, Roudon, [D. 72.1.284]

**2324.** — ... Spécialement, que le vol commis sur une voie ferrée en franchissant la haie qui lui sert de clôture est un vol avec escalade dans une propriété privée. — Dijon, 28 avr. 1859, X..., [D. 59.5.414]

**2325.** — Il a été jugé d'ailleurs, que la déclaration d'un jury portant qu'un vol commis sur un chemin de fer a été commis sur un chemin public est une décision en fait que la Cour de cassation n'a pas le pouvoir de réviser. — Cass., 9 avr. 1846, Genin, [P. 47.1.615, D. 46.4.545]

**2326.** — D'autre part, il a été décidé qu'à supposer qu'un wagon de chemin de fer faisant partie d'un train en marche ait le caractère de lieu public, les propos diffamatoires pour un tiers tenus dans un compartiment (spécialement, compartiment de seconde classe) n'ont pas le caractère de publicité nécessaire pour constituer le délit de diffamation dans les termes des art. 23 et 32, L. 29 juill. 1881, alors que les propos n'ont été entendus que des deux voyageurs qui se trouvaient dans ce compartiment et avec lesquels le prétendu diffamateur avait engagé conversation. — Douai, 29 juill. 1884, P..., [S. 86.2.222, P. 86.1.16]

**2327.** — Mais il avait été décidé auparavant que les bureaux des employés de chemins de fer dans les stations devaient être considérés, ainsi que la station dont ils font partie, comme des lieux publics, au sens de la loi du 17 mai 1819, bien qu'ils ne soient accessibles cependant qu'à certaines catégories de personnes étrangères à l'administration (celles qui ont des renseignements à demander), et non au public en général. — Cass., 28 avr. 1843, Chemin de fer de Strasbourg, [D. 43.1.317]

**2328.** — D'après un arrêt, constituent un outrage public à la pudeur des actes obscènes commis dans un wagon de chemin de fer en marche, quand les glaces baissées ont pu permettre au public de voir les actes incriminés. — Cass., 19 août 1869, Bénaud, [S. 70.1.182, P. 70.416, D. 70.1.96]

**2329.** — Une question qui se rattache indirectement à celle qui nous occupe est relative au point de savoir si les wagons-lits doivent être assimilés à des véhicules ordinaires, de telle façon que le caractère public de l'exploitation exerce sur les faits qui s'y passent une influence déterminante, ou bien si on ne peut pas, à certains égards, les assimiler à des auberges. La question s'est posée notamment au point de vue de l'application de l'art. 1952. Il a été jugé à cet égard, que les dispositions de l'art. 1952, C. civ., qui établissent une présomption contraire au droit commun, en matière de dépôt, sont essentiellement limitatives et ne doivent être étendues qu'aux établissements qui présentent non seulement des analogies, mais une identité absolue avec l'auberge ou l'hôtel; que le wagon-lit présente avec l'hôtel de nombreuses analogies, mais qu'il s'en sépare par des différences essentielles qui ne permettent pas de l'assimiler à un hôtel roulant; qu'à raison de l'obligation qui lui est imposée de recevoir indistinctement tous les voyageurs, de l'impossibilité où elle est placée d'exercer une surveillance efficace, la compagnie des wagons-lits ne saurait être soumise à la responsabilité édictée par les art. 1952 et s., C. civ.; qu'on ne saurait voir dans l'apport des bagages dans le wagon-lit un dépôt nécessaire au sens de la loi, et que si le voyageur s'absente de ce wagon en y abandonnant ses effets, c'est à ses risques et périls; qu'il ne peut rendre la compagnie responsable de la perte d'un objet qui n'était pas confié à sa garde et qui n'était pas enregistré. — Trib. Seine, 25 nov. 1892, Cie internationale des wagons-lits, [J. *La Loi*, 6 déc. 1892]

**2329** *bis*. — ... Que les wagons-lits, mis en circulation sur des lignes de chemins de fer, ne pouvant être assimilés à une auberge ou à une hôtellerie, en cas de perte ou de vol d'objets conservés avec eux par les voyageurs qui ont loué des places dans un wagon-lit, la compagnie qui a mis ces wagons en circulation ne saurait être déclarée responsable, par application de l'art. 1952, C. civ.; qu'en conséquence, la compagnie des wagons-lits qui a loué à un voyageur une place dans un wagon-lit faisant partie d'un train par elle organisé, ne saurait, en tant que transporteur et en dehors de toute faute prouvée à sa charge ou à celle de ses agents, être déclarée responsable de la perte ou du vol d'objets que le voyageur avait conservés avec lui, sans les faire enregistrer comme bagages. — Trib. Seine, 14 mai 1892, Cie internationale des wagons-lits, [S. et P. 92.2.156]

**2329** *ter*. — Mais les règles du dépôt nécessaire seraient applicables au dépôt fait par un voyageur de ses bagages même non enregistrés dans une gare de chemin de fer.

## Section VI.

**Les compagnies envisagées comme entrepôts.**

**2330.** — Les gares de chemin de fer par lesquelles les marchandises passent directement des mains de l'expéditeur en celles du destinataire, peuvent être considérées comme des entrepôts de marchandises, et par conséquent les denrées falsifiées qui y sont saisies doivent être réputées mises en vente dans le sens de l'art. 3, L. 27 mars 1851; et il n'y a pas, à cet égard, à distinguer entre les gares de départ et celles d'arrivée. — Paris, 28 nov. 1856, Longchamps, [D. 59.5.395]; — 16 déc. 1856, Portheaux, [*Ibid.*]; — 3 avr. 1857, Ponsot, [*Ibid.*]; — 15 juill. 1858, Delacour, [*Ibid.*] — V. *infrà*, v° *Comestibles gâtés ou corrompus*.

### SECTION VII.

#### Caractère public des agents de chemin de fer — Douanes.

**2331.** — Nous avons vu (V. *suprà*, n. 2312 et s.) que les chemins de fer, à l'exception peut-être du réseau d'Etat, ne constituent pas des établisseaents publics, et que le réseau d'Etat lui-même ne participe pas complètement des caractères attachés à l'administration publique. Cette solution est de nature à entraîner certaines conséquences. C'est ainsi qu'il a été décidé que la loi du 21 vent. an IX, qui ne déclare saisissable le traitement des fonctionnaires et employés civils que pour une fraction déterminée par cette loi, n'est pas applicable aux employés des particuliers et comme telle aux employés des chemins de fer. — Douai, 13 mai 1853, Ratel, [S. 54.2.18, P. 55.1.9, D. 54.5.666] — Bordeaux, 17 mars 1858, Laffargue, [S. 58.2.684, P. 58.781, D. 59.2.67]; — 24 mars 1858, Cornu, [*Ibid.*]

**2332.** — ... Et il avait déjà été décidé antérieurement, au point de vue de l'application de l'art. 75 de la constitution de l'an VIII, que la mise en séquestre d'un chemin de fer n'a pas pour effet d'attribuer la qualité d'agents du gouvernement aux agents de la compagnie propriétaire de ce chemin; et que dès lors, ceux-ci pouvaient être poursuivis sans autorisation du Conseil d'Etat à raison des infractions par eux commises dans leur service. — Cass., 9 janv. 1852, Gervais, [S. 52.1.862, P. 53.1.470, D. 52.1.272]

**2333.** — Ces solutions nous semblent incontestables; nous rappelons, toutefois (V. *suprà*, n. 2314), que les employés du réseau de l'Etat étant à la nomination de l'administration, il a été décidé que les questions que pourrait soulever leur révocation, sont de la compétence de la juridiction administrative. Ces solutions sont-elles bien concordantes? On peut en douter.

**2334.** — En tous cas, elles ne sauraient avoir aucune influence sur la question de savoir si les agents des compagnies constituent des agents du gouvernement ou des fonctionnaires chargés d'un service public au point de vue des garanties spéciales qui peuvent être attachées à ces fonctions, et notamment de l'application des lois de 1819 et de 1881 sur la presse.

**2335.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, qu'au sens des art. 16 et 19, L. 17 mai 1819, les chefs de stations et agents des chemins de fer qui ont été désignés comme surveillants par les concessionnaires agréés en cette qualité par l'administration, et assermentés devant les tribunaux, sont agents de l'autorité publique. — Paris, 17 févr. 1855, Regnier, [S. 55.2.402, P. 55.1.457, D. 55.2.283] — Grenoble, 7 nov. 1862, Godard, [D. 63.2.66]

**2336.** — ... Que les injures qui leur sont adressées publiquement à l'occasion et dans l'exercice de leurs fonctions doivent être punies conformément au § 1, art. 19, L. 17 mai 1819. — Paris, 17 févr. 1855, précité.

**2337.** — ... Qu'un chef de station ou de gare de chemin de fer est un *agent ou dépositaire de l'autorité publique*, protégé à ce titre contre la diffamation et l'injure par les art. 16 et 19, L 17 mai 1819. — Toulouse, 24 déc. 1874, Blanc, [D. 77.5.347]

**2338.** — ... Que les directeurs de compagnies de chemins de fer doivent être considérés comme citoyens investis d'un service public au point de vue de l'art. 31 de la loi sur la presse. Le jugement du tribunal de La Roche-sur-Yon qui a rendu cette décision s'est fondé particulièrement sur cette considération que l'Etat leur avait reconnu ce caractère en laissant aux compagnies qu'ils dirigeaient la construction et l'exploitation des chemins de fer. — Trib. Laroche-sur-Yon, 1er oct. 1877, [*Gaz. des trib.*, 5 oct. 1877]

**2339.** — On s'était demandé également si un sous-chef de gare non assermenté des chemins de fer de l'Etat était, dans le sens de l'art. 31, L. 29 juill. 1881, un fonctionnaire public ou un citoyen chargé d'un service ou d'un mandat public. Mais la question n'a pas été résolue. — V. à cet égard, Cass., 17 juill. 1886, Thireau, [D. 86.1.473]

**2340.** — Si les employés et agents des compagnies de chemin de fer n'ont pas *ipso facto* la qualité de fonctionnaires publics, cette qualité, d'ailleurs, peut leur appartenir à certains points de vue déterminés à raison des fonctions qu'ils exercent. Jugé, à cet égard, qu'ont la qualité de fonctionnaires publics ou agents de la force publique, les chefs de stations ou de gare et, d'une façon générale, ceux des agents de chemins de fer désignés par l'art. 23, L. 15 juill. 1845, auxquels cet article confère des attributions impliquant une délégation de l'autorité publique. — Paris, 17 févr. 1855, précité. — Grenoble, 7 nov. 1862, précité. — Toulouse, 24 déc. 1874, précité. — *Sic*, Barbier, *Code expliqué de la presse*, t. 2, p. 43.

**2341.** — Jugé également que les agents de surveillance et gardes des chemins de fer nommés par l'administration de ces chemins, et dûment assermentés, sont soumis, comme les officiers de police judiciaire au mode de poursuites et d'instruction et à la compétence exceptionnelle établis par l'art. 483, C. instr. crim., pour les délits commis par ces fonctionnaires dans l'exercice de leurs fonctions. — Metz, 4 juin 1855, Schmitt, [S. 55.2.694, P. 55.1.449, D. 55.2.326]

**2342.** — ... Qu'il en est ainsi, spécialement, du garde-barrière d'un chemin de fer à l'égard d'un délit de chasse par lui commis dans les dépendances de la voie ferrée. — Même arrêt.

**2343.** — ... Qu'en conséquence, en un tel cas, le garde-barrière est valablement cité devant la Cour d'appel, à la requête du procureur général, et jugé sans appel par cette Cour. — Même arrêt.

**2344.** — ... Que les mêmes agents et gardes sont également soumis à la disposition de l'art. 198, C. pén., qui prononce une aggravation de peine contre les fonctionnaires ou officiers publics coupables d'avoir commis eux-mêmes les crimes ou délits qu'ils étaient chargés de surveiller ou de réprimer. — Même arrêt.

**2345.** — ... Mais que cette disposition ne leur est pas applicable, en règle générale, au cas de délit de chasse par eux commis même dans les dépendances de la voie ferrée, à moins qu'ils n'aient accompli le délit par des moyens et dans des circonstances de nature a nuire à la conservation du chemin ou à la sûreté de la circulation. — Même arrêt.

**2346.** — Cependant il a été jugé également, en sens contraire, que les agents de surveillance assermentés des chemins de fer ne sont pas officiers de police judiciaire dans le sens de l'art. 9, C. instr. crim., et, par conséquent, ne peuvent invoquer le privilège de la juridiction exceptionnelle établie par l'art. 483, C. instr. crim., en faveur de ces fonctionnaires à raison des délits par eux commis dans l'exercice de leurs fonctions. — Rennes, 18 août 1864, Bréant, [S. 65.2.74, P. 65.356]

**2347.** — Lorsque la garde nationale existait encore, la même question s'était posée à un autre point de vue. On se demandait si ces agents devaient figurer dans le service actif ou être portés seulement sur les contrôles de la réserve. — V. à cet égard Cons. d'Et., 3 sept. 1857, Forquenot, [Leb. chr., p. 752]; — 19 juin 1862, Guérin, [Leb. chr., p. 507] — Trib. Seine, 10 janv. 1855, Chemin de fer d'Orléans, [D. 55.3.79]

**2348.** — Jugé, d'autre part, que les agents de surveillance de la voie et de ses dépendances, doivent être assimilés, en ce qui concerne leurs fonctions de police judiciaire, aux gardes champêtres des particuliers et non pas aux gardes champêtres des communes. — Trib. Seine, 10 janv. 1855, précité. — Trib. Corbeil, 18 janv. 1855, Chemin de fer d'Orléans, [D. 55.3.79]

**2349.** — Dans certains cas l'employé de chemin de fer peut être considéré comme un employé des douanes. Il en est ainsi, notamment, lorsqu'il est chargé de recevoir des destinataires les droits dûs à cette administration. — Cass., 12 juin 1857, Jehly, [S. 58.1.96, P. 58.554, D. 57.1.370]

## CHAPITRE VI.

### RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC LEUR PERSONNEL.

### SECTION I.

#### Caractères du contrat qui existe entre les compagnies de chemin de fer et leurs employés.

**2350.** — Les compagnies de chemin de fer choisissent leurs employés et les nomment comme elles l'entendent; les demandes étant, en général, très-nombreuses, elles exigent des candidats non seulement un certificat de bonnes vie et mœurs, mais la production d'un extrait négatif de leur casier judiciaire, elles rejettent tout candidat condamné alors même que la condamnation prononcée n'entacherait pas l'honneur; ainsi elles refu-

sent la demande d'un individu condamné pour délit de chasse, et l'obligent à se faire préalablement réhabiliter.

**2351.** — Le contrat qui intervient entre la compagnie et ses employés est un contrat de louage, bien que certains arrêts aient considéré qu'il était également mélangé de société. — Alger, 26 janv. 1875, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.2.144, P. 75.587] — Malgré l'autorité qui peut s'attacher à l'arrêt précité, on ne saurait considérer le contrat qui intervient entre une compagnie de chemins de fer et ses agents comme mélangé de société; les agents d'une compagnie ne sont à aucun titre ses associés, s'il est à désirer, et dans cette matière comme dans toutes les autres, que les employés d'une compagnie de chemins de fer soient intéressés à sa prospérité et participent dans une certaine mesure et dans des conditions déterminées à ses bénéfices, il n'existe encore rien qui autorise à l'heure actuelle cette manière de voir.

**2352.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, qu'un aiguilleur au service d'une compagnie de chemin de fer, assermenté et percevant un traitement mensuel, est locateur de services. — Toulouse, 9 mars 1863, Chemin de fer du Midi (Résolut. impl.), [S. 63.2.210, P. 64.40, D. 63.5.79]

**2353.** — Nous ne parlons que des employés proprement dits. Certaines fonctions qui constituent des professions libérales, telles que celle d'ingénieur, sont en dehors de cette classification.

**2354.** — Encore semble-t-il permis de faire certaines distinctions suivant le point de vue auquel on se place; on voit, en effet, que la jurisprudence, en ce qui concerne la compétence, notamment, ne paraît pas avoir toujours fait prévaloir les mêmes principes. C'est ainsi qu'il a été décidé qu'un mécanicien-conducteur de locomotives n'est pas un ouvrier au sens de la loi du 25 mai 1838, et que les contestations qui peuvent s'élever à l'occasion de son contrat de louage sont de la compétence du tribunal de commerce. — Cass., 13 mai 1857, Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [S. 57.1.669, P. 58.702, D. 57.1.383]

**2355.** — ... Que les mécaniciens, pourvus de livrets, embauchés par les compagnies de chemin de fer pour signaler les grosses réparations dont les locomotives peuvent avoir besoin, et pour exécuter manuellement toutes les petites réparations qui surviennent journellement pendant le trajet, sont de simples ouvriers pouvant, comme tels, saisir le conseil des prud'hommes de leurs réclamations pécuniaires contre la compagnie à raison du renvoi qui leur a été signifié par celle-ci. — Cons. des prud'hommes de la Seine, 16 oct. 1871, Chasseton et autres, [D. 72.3.72]

**2356.** — ... Que l'individu attaché à un chemin de fer en qualité de conducteur-mécanicien n'est pas un ouvrier, mais un sous-aide ingénieur; que, par suite, c'est incompétemment qu'il saisit le conseil des prud'hommes d'une demande d'indemnité formée par lui contre la compagnie à raison de son renvoi. — Trib. comm. Seine, 25 janv. 1872, Chemin de fer de l'Est, [D. 72.3.7]

**2357.** — Quelle que soit la qualité qu'on reconnaisse aux employés de chemin de fer, il ne paraît pas d'ailleurs quelle puisse se confondre avec celle de serviteur ou domestique de la famille. C'est donc à bon droit qu'il a été décidé que les employés d'une compagnie de chemin de fer ne peuvent être assimilés aux serviteurs et domestiques dont parle l'art. 283, C. proc. civ., et qu'en conséquence ils peuvent être cités comme témoins dans une instance relative à une action en responsabilité dirigée contre la compagnie, sauf aux juges, en examinant leur déposition à apprécier la sincérité de leur témoignage et la confiance qui peut leur être accordée. — Cass., 29 déc. 1880, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 81.1.68, P. 81.1.146, D. 81.1.200] — Chambéry, 5 mai 1876, Pillet, Dufour et Rognier, [S. 72.2.317, P. 76.1233, D. 79. 5.403] — Nîmes, 20 août 1877, Bousquet, [S. 78.2.144, P. 78.603, D. 81.2.100] — Besançon, 28 déc. 1880, Maire, [D. 81. 2.100] — Trib. Dinan, 4 déc. 1880. Laffineur, [S. 84.4.32, P. 81.2.64] — *Contrà*, Colmar, 21 juin 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 59.2.523, P. 59.665, D. 60.2.43] — Caen, 7 févr. 1861, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 61.2.475, P. 61.1197, D. 61.2.231] — Chambéry, 30 nov. 1866, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 67.2.260, P. 67.930, D. 67.2.47]

**2358.** — ... Spécialement qu'on ne saurait considérer un chef de gare et un chef de train comme des serviteurs de la compagnie qui les emploient; qu'ils ne sont pas dès lors reprochables comme témoins dans une instance qui intéresse la compagnie au service de laquelle ils se trouvent. — Nîmes, 20 août 1877, Bousquet, [S. 78.2.144, P. 78.603, D. 80.2.100]

**2359.** — Cependant, il a été décidé, d'autre part, que si l'employé est cité comme témoin par la compagnie elle-même, et si à raison de ses fonctions, son témoignage ne présente aucun caractère sérieux d'impartialité, le tribunal peut admettre le reproche, sauf à entendre le témoin à titre de renseignement et sans prestation de serment. — Aix, 25 févr. 1878, Chemin de fer de Lyon, [D. 79.5.104]

**2360.** — A un autre point de vue, il a été décidé encore que les employés des compagnies de chemin de fer attribués au service des stations (dans l'espèce poseurs, brigadiers, cantonniers) ne peuvent pas être considérés comme serviteurs de la famille dans le sens de l'art. 3, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Ét., 18 août 1857, Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [P. adm. chr., D. 58.3.34, Leb. chr., p. 683]

**2361.** — ... Que les compagnies de chemins de fer ne sont pas imposables à la contribution des prestations en nature dans les communes où se trouvent ces employés alors même que c'est par leur fait qu'ils s'y trouvent. — Même arrêt.

**2362.** — On sait, au surplus, que la qualité de serviteur et de domestique à gage n'est pas seule déterminante de l'aggravation prévue par l'art. 386, C. pén., § 3, et qu'il suffit pour encourir cette aggravation de peine d'être homme de service à gage. Aussi, c'est à bon droit qu'on a pu décider que le vol commis par un homme d'équipe dans la gare de chemin de fer où il est employé constitue un vol domestique et échappe, dès lors, à la compétence du tribunal correctionnel. — Grenoble, 4 juill. 1872, Sayon, [S. 73.2.203, P. 73.1245, D. 73.2.68] — Cette solution est constamment appliquée par la jurisprudence des tribunaux correctionnels, des cours d'appel et des cours d'assises. — V. cependant Toulouse, 14 févr. 1880, Francal, [S. 81.2.51, P. 81.1.318] — Toutefois, si les vols imputés aux agents d'une compagnie sont peu importants, les parquets correctionnalisent ce crime comme beaucoup d'autres; ce procédé, irrégulier en droit, ne touche point aux principes.

**2363.** — Signalons en terminant une décision d'où il résulte que l'employé d'une compagnie de chemin de fer qui aurait adressé à cette compagnie un rapport sur un accident dont un particulier a été victime ne pourrait être assimilé à un témoin ayant donné un certificat sur les faits du procès et par suite ne pourrait être reproché. — Chambéry, 5 mai 1876, précité.

## Section II.

### Révocation des employés. — Caisse des retraites.

**2364.** — Ces idées générales exposées, nous devons insister particulièrement sur les conséquences du contrat intervenu entre la compagnie et ses employés considéré comme contrat de louage.

**2365.** — Le contrat de louage qui intervient entre une compagnie de chemin de fer et ses employés est sans détermination de durée. Il peut donc toujours cesser par la libre volonté de l'un ou l'autre des contractants suivant les règles générales admises en matière de louage de services : la jurisprudence est unanime en ce sens.

**2366.** — Ce principe a été formellement consacré par l'art. 1780, C. civ., modifié par la loi du 27 déc. 1890, et qui est ainsi conçu : « Le louage de service fait sans détermination de durée peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes. »

**2367.** — La jurisprudence et la doctrine avaient tiré de ce principe, antérieurement à la loi précitée, les conséquences suivantes.

**2368.** — Une compagnie de chemin de fer est toujours libre de révoquer un employé, et de le congédier, et en principe, elle ne peut être condamnée à des dommages-intérêts à raison de l'exercice de ce droit. — Cass., 5 févr. 1872 (2 arrêts), Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.132, P. 72.300, D. 83.1.64]; — 21 juill. 1873 (2 arrêts), Chemin de fer de Lyon, [S. 73.1.470, P. 73.1183]; — 5 août 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 73.1.470, P. 73.1183, D. 74.1.65]; — 28 avr. 1874, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1. 255, P. 74.649, D. 74.1.304]; — 10 mai 1875, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.1.264, P. 75.632, D. 75.1.198]; — 10 mai 1876,

Chemin de fer de P.-L.-M., S. 76.1.256, P. 76.619, D. 76.1.425 ; — 4 août 1879, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 80.1.35, P. 80.54, D. 80.1.272 ; — 2 mai 1881, Rouen, S. 82.1.304, P. 82.1.746, D. 82.1.164] — Chambéry, 8 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.2.275, P. 72.1169] — Amiens, 10 juin 1872, Guillace, [S. 72.1.132, P. 72.300, *ad notam*] — Paris, 2 août 1872, Charton, [D. 74.5.321] — Paris, 17 août 1872 (2 arrêts), Chemin de fer d'Orléans, [S. 72.2.13, P. 72.795, D. 73.5.310] — Rennes, 24 juill. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.244, P. 74.1029] — Alger, 26 janv. 1875, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.2.144, P. 75.587] — Pau, 9 janv. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 79.2.43, P. 79.215, D. 79.2.180]

**2369.** — Il en est ainsi dans le cas même où l'employé congédié n'a pas démérité. — Cass., 5 févr. 1872, précité.

**2370.** — A plus forte raison la solution était-elle la même si le congé avait pour cause le refus répété de l'employé d'obéir aux ordres de la compagnie. — Rennes, 24 juill. 1874, précité.

**2371.** — Par suite, il y aurait lieu de casser la décision qui, sans relever à la charge d'une compagnie aucune infraction à la loi du contrat, la condamnerait à des dommages-intérêts envers son employé pour le seul fait de l'avoir renvoyé sans motifs légitimes. — Cass., 10 mai 1875, précité.

**2372.** — Devait également être cassée la décision qui, sans relever contre une compagnie aucune infraction à la loi du contrat, la condamnerait à des dommages-intérêts envers son employé, en invoquant l'équité, les services rendus par l'employé et ses connaissances spéciales. — Cass., 10 mai 1876, précité.

**2373.** — La compagnie ne pourrait d'ailleurs être condamnée à payer une indemnité à l'employé congédié, sous prétexte qu'elle lui aurait fourni le logement et qu'elle aurait dû le prévenir trois mois à l'avance, suivant l'usage pour les baux, dans le cas où le logement occupé par l'employé lui aurait été fourni, non à titre de location, mais pour les besoins de son service. — Cass., 4 août 1879, précité.

**2374.** — L'exercice du droit de révocation expose cependant une compagnie à une condamnation à des dommages-intérêts si elle en use d'une manière brusque et intempestive. — Paris, 17 août 1872 (2 arrêts), précité. — Amiens, 10 juin 1872, précité.

**2375.** — A plus forte raison en serait-il de même si la mesure se trouvait prise par caprice ou dans l'intention de nuire, c'est-à-dire dans un cas impliquant faute, aux termes de l'art. 1382, C. civ. — Alger, 26 janv. 1875, précité.

**2376.** — Car la partie qui veut faire cesser le contrat sans que l'autre y ait donné motif a l'obligation d'avertir celle-ci quelque temps à l'avance; sinon elle doit réparer le dommage causé par un congé intempestif. — Chambéry, 8 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.2.275, P. 72.1169]

**2377.** — L'indemnité due, pour réparation de ce dommage, doit être proportionnée au temps jugé nécessaire pour que l'employé puisse retrouver une position équivalente, ou la compagnie un serviteur semblable. — Même arrêt.

**2378.** — Par suite, une compagnie de chemin de fer qui, sans avertissement préalable, a prononcé et fait afficher dans les gares la révocation d'un machiniste pour avoir fait arriver à destination avec une avance considérable, un train de bestiaux qu'il conduisait, bien qu'il résultât des circonstances de la cause que cette avance provenait du fait même de la compagnie, doit être condamnée à payer à son préposé le traitement dont il est privé pendant le temps nécessaire pour qu'il puisse trouver un emploi. — Même arrêt.

**2379.** — En effet, si le louage de services contracté sans durée déterminée peut toujours cesser par la volonté des contractants, c'est à la charge d'observer les délais de congé fixés, soit par l'usage, soit par les conditions expresses ou tacites de l'engagement. — Cass., 5 févr. 1872 (2 arrêts), Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.132, P. 72.300, D. 73.1.64]; — 21 juill. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 73.1.470, P. 73.1183]; — 5 août 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 73.1.470, P. 73.1183, D. 74.1.65]; — 28 avr. 1874, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.255, P. 74.649, D. 74.1.304]; — 10 mai 1875, précité; — 10 mai 1876, précité; — 4 août 1879, précité; — 2 mai 1881, Rouen, [S. 82.1.304, P. 82.1.748, D. 82.1.164]; — Amiens, 10 juin 1872, Guillace, [S. 72.1.132, P. 72.300, *ad notam*] — Paris, 2 août 1872, Charton, [D. 74.5.321]; — 17 août 1872 (2 arrêts), Chemin de fer d'Orléans, [S. 72.2.13, P. 72.795, D. 73.5.310] — Rennes, 24 juill. 1874, précité. — Alger, 4 juin 1877, Godefroy, [S. 78.2.80, P. 78.351, D. 78.2.16] — Pau, 9 janv. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 79.2.43, P. 79.215, D. 79.2.180]

**2380.** — ... A moins que des circonstances exceptionnelles n'exigent le renvoi ou le départ immédiat de l'employé. — Alger, 4 juin 1877, précité. — La condamnation à des dommages-intérêts implique en effet, une faute, cause du préjudice souffert; si des circonstances exceptionnelles exigent le renvoi immédiat d'un employé, toute faute disparaît, le renvoi étant commandé par la nécessité dans laquelle se trouve la compagnie; s'il n'y a pas de faute, il ne peut être question d'une condamnation à des dommages-intérêts.

**2381.** — Les règlements intérieurs d'une compagnie portant une clause aux termes de laquelle les employés du personnel fixe ne pourront être congédiés qu'après un ou deux avertissements suivant le grade, sauf le cas de faute grave pouvant motiver un renvoi immédiat, lieraient donc la compagnie et lui enlèveraient le droit de donner congé à un employé sans avertissement préalable, à moins de faute grave, et les tribunaux auraient mission de vérifier si la clause a été respectée, et notamment d'apprécier la gravité de la faute motivant le renvoi immédiat. — Pau, 9 janv. 1878, précité. — *Contrà*, Lespinasse, *Rev. crit.*, 1879, p. 85 et suiv. — On peut dire, en effet, que ces règlements sont pris en considération par les deux parties au moment de la formation du contrat de louage.

**2381** *bis*. — Les tribunaux, d'ailleurs, n'ont point un pouvoir absolu en cette matière; leurs décisions n'échappent point au contrôle de la Cour suprême; celle-ci, compétente pour rechercher si les faits souverainement constatés par les juges du fond présentent les caractères juridiques de la faute, — Cass., 3 mars 1869, Beaurain, [S. 69.1.149, P. 69.375, D. 69.1.200]; — 15 avr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.174, P. 73.402]; — 12 janv. 1875, Mont-de-Piété, [S. 75.1.254, P. 75.615, D. 75.1.145]; — 28 janv. 1879, Desbarreaux-Verger, [S. 79.1.358, P. 79.900, D. 79.1.151]; — 27 mars 1882, E..., [S. 82.1.305, P. 82.1.747, D. 82.1.293], — est également compétente pour rechercher si ces faits ainsi constatés constituent une faute grave; en d'autres termes, l'appréciation du point de savoir si une faute est grave n'est pas souveraine de la part des juges du fond et demeure soumise au contrôle et à la censure de la Cour de cassation.

**2382.** — Les règlements d'ordre intérieur relatifs à la distribution du travail entre les employés de chaque classe ne font pas partie des contrats qui interviennent entre la compagnie et ses agents. En conséquence, l'agent congédié pour refus de service ne peut invoquer ces règlements pour y puiser la justification de son refus de service et pour réclamer des dommages-intérêts à raison du congé qui lui aurait été indûment donné. — Bourges, 22 déc. 1880, sous Cass., 2 mai 1881, précité.

**2383.** — Toutes les compagnies de chemin de fer ont des caisses de retraites, alimentées soit par des retenues sur le traitement des employés, soit par des versements faits par les compagnies; ces caisses servent des retraites aux employés admis à faire valoir leurs droits à la retraite dans des conditions déterminées.

**2384.** — Les règlements et statuts de ces caisses portent que les retenues sont acquises à la caisse des retraites du jour où elles ont été opérées, et qu'elles ne sont sujettes à aucune répétition, soit de la part de l'employé qui cesse de faire partie des cadres avant l'ouverture de ses droits à la retraite, soit de la part de ses héritiers, la compagnie se réservant l'appréciation des cas exceptionnels où elle pourra rembourser tout ou partie de ces retenues. Ces règlements et statuts ont toujours été considérés comme légaux et obligatoires. — Cass., 28 avr. 1874, précité; — 10 mai 1875, précité; — 24 mai 1876, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 76.1.320, P. 76.773]; — 4 août 1879, précité.

**2385.** — C'est ainsi qu'il a été décidé qu'est légale et obligatoire la disposition du règlement de la Caisse des retraites d'une compagnie de chemin de fer portant que les employés révoqués n'ont aucun droit à la restitution des cotisations par eux versées à cette caisse. — Cass., 18 déc. 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 73.1.83, P. 73.170]

**2386.** — ... Qu'une telle clause doit recevoir son application, quelles que soient les causes de la révocation prononcée par la compagnie. — Cass., 10 mai 1875, précité; — 4 août 1879, précité.

**2387.** — ... Que, dès lors, la compagnie ne peut être condamnée à restituer ces retenues, sous prétexte que la révocation

d'un employé est arbitraire, et qu'il appartient, en ce cas, aux tribunaux de convertir en obligation la faculté que la compagnie s'est réservée de restituer exceptionnellement les retenues faites aux employés. — Cass., 24 mai 1876, précité.

**2388.** — On ne peut citer en sens contraire qu'une décision du conseil des prud'hommes, d'après laquelle les versements que les compagnies de chemins de fer obligent leurs ouvriers mécaniciens d'effectuer à une caisse spéciale de retraite, ne peuvent être perdus, en cas de renvoi, que si les motifs d'expulsion sont reconnus avoir une certaine gravité, et qu'il appartient à la juridiction compétente, si ces motifs lui paraissent insuffisants, d'ordonner la restitution des sommes qui ont été versées. — Cons. des prud'hommes de la Seine, 16 oct. 1871, Chasseton et autres, [D. 72.3.72]

**2389.** — D'ailleurs, l'âge et le temps de service déterminés ne suffisaient pas pour assurer le droit à la retraite, il fallait encore l'admission à la retraite. La jurisprudence était en ce sens : c'est ainsi qu'elle décidait qu'en présence du règlement portant « qu'aucune pension n'est liquidée qu'autant que l'intéressé a été préalablement admis par la compagnie à faire valoir ses droits à la retraite », l'employé ayant cinquante ans d'âge et vingt ans de service effectif ne saurait prétendre que ces deux conditions suffisent pour lui conférer un droit absolu à une pension.

**2390.** — ... Qu'à cette double condition devait se joindre celle de son admission à la retraite par la compagnie; que si donc l'employé révoqué à la suite d'un fait de contrebande n'avait pas été admis par la compagnie à faire valoir sa pension de retraite, l'employé était mal fondé à demander une pension. — Cass., 26 nov. 1876, Harduin, [S. 79.1.379, P. 79.936, D. 79.1.283]

**2391.** — ... Plus spécialement, si la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pouvait accorder une retraite à ses employés après cinquante ans d'âge et vingt ans de service, il ne s'ensuivait pas que les employés révoqués après cinquante ans d'âge et vingt ans de service eussent le droit d'exiger cette retraite; que la révocation de l'employé, en pareil cas, ne pouvait être assimilée à une mise d'office à la retraite, et ne lui en conférait pas les droits. — Rennes, 24 juill. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.241, P. 74.1029]

**2392.** — On décidait, d'ailleurs, que la clause insérée dans le règlement intérieur d'une compagnie de chemin de fer, et relative aux pensions de retraite à servir sur les fonds de la compagnie, étaient des conditions essentielles d'un contrat de louage de services intervenu entre la compagnie et ses agents. — Amiens, 14 mai 1877, sous Cass., 26 nov. 1878, Harduin, [D. 79.1.283]

**2393.** — ... Mais que ces règlements ne conféraient pas au profit de ces employés un droit absolu, indépendant de l'exécution des autres conditions de l'engagement, et ne les dispensaient pas de remplir les obligations à eux imposées par le contrat. — Même arrêt.

**2394.** — La loi du 27 déc. 1890, après avoir posé le principe que le contrat de louage formé sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes, ajoute :

« Néanmoins, la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts.

« Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé.

« Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

« Les contestations auxquelles pourra donner lieu l'application des paragraphes précédents, lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils et devant les cours d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence. »

**2395.** — Ces dispositions nouvelles, longuement discutées, ne paraissent pas modifier profondément les solutions qui résultaient de la jurisprudence sur le principe même de l'indemnité. Chaque partie en rompant le contrat de louage ne fait qu'user d'un droit, et l'exercice de ce droit ne peut donner lieu à l'allocation de dommages-intérêts que s'il y a faute, c'est-à-dire rupture brusque, intempestive du contrat; il y a donc, après comme avant la loi nouvelle, nécessité pour les tribunaux d'examiner dans chaque affaire si la partie qui a dénoncé le contrat, n'a point manqué aux usages, et n'a point commis une faute par sa précipitation.

**2396.** — Les modifications de la loi paraissent plus graves en ce qui touche le chiffre même de l'indemnité; en effet, cette indemnité, quand elle sera due, devra se proportionner aux services écoulés et aux versements effectués en vue de la retraite; de plus, toute renonciation au droit de demander des dommages-intérêts, en vertu des dispositions ci-dessus, est nulle.

**2397.** — Il en résulte que les employés ne peuvent s'engager à ne pas réclamer les versements qu'ils ont effectués pour la caisse des retraites, que les règlements intérieurs qui disposaient que ces versements n'étaient point restituables deviennent sans force et sans effet, et que dès que le principe de l'indemnité aura été admis, les tribunaux, pour en déterminer le chiffre, devront notamment se baser sur les retenues opérées, les versements effectués et la privation du droit à une retraite.

**2398.** — La loi du 27 déc. 1890 dispose enfin dans son art. 2 : « Dans le délai d'une année, les compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les statuts et règlements de leurs caisses de retraites et de secours. »

**2399.** — Cette disposition finale a évidemment pour but d'obliger les compagnies à mettre les statuts et règlements de leurs caisses de retraite en harmonie avec la loi nouvelle. Cette prescription est certainement d'une utilité pratique incontestable; mais en droit elle n'était point indispensable puisque la loi annulait déjà les statuts des caisses de retraite qui permettaient aux compagnies de ne jamais restituer les retenues opérées sur les traitements des employés congédiés ou les versements effectués par eux.

**2400.** — La loi du 27 déc. 1890, qui a modifié l'art. 1780, C. civ., sur le louage de services n'a pas d'effet rétroactif, et ne peut dès lors régir les effets d'un contrat de louage de services antérieur à sa promulgation. — Trib. comm. Seine, 15 mai 1891, Grollemund, [S. et P. 92.2.123]

**2401.** — Il en est ainsi notamment des dispositions de cette loi qui prohibent la renonciation par avance à toute indemnité. — Même jugement.

**2402.** — La convention, intervenue avant la loi de 1890, fait, en effet, la loi des parties et les clauses de cette convention constituent au profit de chacun des contractants un droit acquis, dont ils ne peuvent être privés par une loi postérieure au contrat; en prohibant la renonciation à toute indemnité, la loi du 27 déc. 1890 n'a statué que pour l'avenir, et les contrats antérieurs à la promulgation de la loi, qui contiennent une pareille clause, doivent continuer à recevoir effet.

**2403.** — La loi du 27 déc. 1890 a, il est vrai, un caractère d'ordre public; mais les lois qui réglementent les effets des contrats n'ont pas nécessairement, parce qu'elles reposent sur des considérations d'ordre public, un effet rétroactif.

**2404.** — Les règles qui viennent d'être rappelées sont-elles les mêmes quand il s'agit de la révocation d'un employé des chemins de fer de l'Etat? Nous avons dit pourquoi il semble que la solution de cette question dépende de celle de savoir quel est le caractère de l'administration des chemins de fer de l'Etat, si elle constitue une administration publique ou bien une compagnie particulière comme une autre, et nous rappelons que, dans l'opinion généralement admise, ces chemins de fer constituent un établissement public. — V. *suprà*, n. 2289 et s.

**2405.** — Conformément à ce principe et avant la loi de 1890, il avait été jugé qu'en prononçant la révocation d'un employé, le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat ne faisait qu'user des pouvoirs qu'il tenait du décret du 25 mai 1878, et qu'il y avait lieu, par suite, de rejeter la demande en indemnité formée contre l'Etat par l'employé révoqué. — Cons. d'Et., 10 juill. 1885, Chervet, [S. 87.3.18, P. adm. chr., Leb. chr., p. 661]

**2406.** — On retrouve encore la même doctrine dans un arrêt du Conseil d'Etat du 25 janv. 1889, Chervet, [Leb. chr., p. 87], qui a décidé qu'il n'y a pas lieu de rembourser à un employé dans les mêmes conditions les sommes qu'il avait versées à la caisse des retraites pour la vieillesse et que l'administration, en rendant au requérant son livret, satisfait à toutes ses obligations.

**2407.** — La solution pourrait-elle demeurer la même depuis

la loi du 27 déc. 1890? Il semble résulter des débats auxquels cette loi a donné lieu que les employés des chemins de fer de l'Etat auraient désormais le droit, comme les employés des compagnies de chemins de fer, de réclamer une indemnité pour révocation et dans les mêmes circonstances. Le ministre des Travaux publics s'est formellement prononcé en ce sens : « Il ne saurait, en effet, a-t-il dit, y a avoir de doute. Les chemins de fer de l'Etat sont administrés en dehors du ministre des Travaux publics. Les chemins de fer de l'Etat ne sont autre chose qu'une compagnie particulière, dont le ministre nomme les administrateurs, et les administrateurs nomment leurs agents dans les conditions ordinaires des compagnies » (V. *Lois annotées de 1891*, p. 134, 1re col., note 2; P. *Lois, décrets*, etc. de 1891, p. 226, 2e col., note 2] — Schaffhauser, *Lois nouvelles*, 1891, 1re part., p. 364.

**2408.** — Toutefois, et malgré l'autorité qui peut s'attacher à la déclaration émanée du ministre des Travaux publics, on peut se demander si les agents et employés des chemins de fer de l'Etat, à défaut d'une disposition formelle de la loi du 27 déc. 1890, qui ne réglemente que le contrat de louage de services, ne doivent pas continuer à être considérés comme ayant le caractère d'agents d'une administration publique dont la révocation n'ouvre aucun droit à une indemnité.

**2409.** — En tous cas, il faudrait encore décider aujourd'hui qu'une compagnie de chemin de fer ne doit à l'employé, que sa qualité d'étranger a mis sous le coup d'un arrêté d'expulsion au moment de la guerre, ni indemnité à raison de son renvoi, ni la réintégration dans son emploi après la conclusion de la paix. — Rouen, 8 juin 1872, Busch, [D. 74.5.322] — En effet, en cette hypothèse, le renvoi immédiat est un cas de force majeure, un fait du prince dont la compagnie de chemins de fer ne saurait être rendue responsable; c'est une circonstance exceptionnelle qui exige le renvoi, ainsi qu'il a été dit au n. 2380; par suite, en l'absence d'une faute, la compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts.

## Section III.

### De la responsabilité des compagnies de chemin de fer à raison des accidents dont leurs employés ont été victimes.

**2410.** — Les compagnies de chemin de fer ne sont responsables des accidents survenus à leurs agents que dans les termes du droit commun. — Caen, 25 juill. 1881, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 82.2.76, P. 82.1.441] — *Sic*, Sourdat, *De la responsabilité*, t 2, n. 1035; Bédarride, t. 2, n. 559; Ruben de Couder, n. 392.

**2411.** — Mais quel est le droit commun relatif à la responsabilité des maîtres ou patrons envers leurs ouvriers ou employés? Deux systèmes bien tranchés sont en présence.

**2412.** — Dans un premier système qui, il faut le reconnaître, est de beaucoup le plus généralement suivi, la responsabilité du patron est délictuelle; il n'est responsable des accidents arrivés à ses ouvriers que s'il y a eu faute de sa part; c'est l'art. 1382 qui régit la question et non le contrat de louage. — Cass., 17 nov. 1884, Journiaux, [S. 85.1.360, P. 85.1.888, D. 85.1.368]; — 31 mai 1886, Alarçon, [S. 87.1.209, P. 87.1.508] — Chambéry, 8 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.2.275, P. 72. 1169] — Grenoble, 10 janv. 1883, Choulet, [S. 83.2.25, P. 83.1. 333, D. 84.2.168] — Orléans, 20 déc. 1888, Gondouin, [S. 90.2. 14, P. 90.1.203] — Trib. Moulins, 8 janv. 1887, Augot, [S. 87. 2.173, P. 87.1.874] — Bruxelles, 2 nov. 1885, d'Hainin, [S. 87. 4.21, P. 87.2.41]; — 17 nov. 1885, Guillaume, [*Ibid.*] — Trib. Mons, 14 nov. 1885, Blasse, [S. 88.4.6, P. 88.2.10] — *Sic*, Sourdat, t. 2, n. 913 *ter* et *quater*.

**2413.** — Dans cette opinion, les patrons sont tenus de prendre sur leurs chantiers toutes les précautions possibles, afin de préserver de tout accident les ouvriers qu'ils emploient; ils doivent même les prémunir contre les effets de leur propre imprudence. Il y a donc faute par cela seul que l'accident eût pu être évité, quelque coûteuses et quelque inusitées qu'on suppose les précautions nécessaires pour atteindre ce résultat. — Dijon, 27 avr. 1877, sous Cass., 7 janv. 1878, Schneider, [S. 78.1.412, P. 78.1074, D. 78.1.297]; — 28 août 1882, Charvaz, [S. 85.1.19, P. 85.1.30, D. 83.1.239] — Aix, 10 janv. 1877, Cauvet, [S. 77. 2.336, P. 77.130, D. 77.2.204] — Caen, 17 mars 1880, Aupée, [S. 80.2.176, P. 80.789, D. 81.2.79] — Paris, 10 janv. 1883, Demol, [D. 84.2.89] — Amiens, 15 nov. 1883, Pingot et Neveu, [S. 84.2.6, P. 84.1.88]

**2414.** — Le patron n'étant responsable qu'autant qu'une faute lui est imputable, l'ouvrier blessé dans un travail dangereux, mais dont les dangers sont inhérents à sa profession, ne peut obtenir des dommages-intérêts si son patron avait pris, en ce qui le concernait, toutes les précautions qu'il pouvait prendre pour éviter l'accident. — Cass , 26 nov. 1877, Blot, [S. 78.1.1148, P. 78.374, D. 78.1.118] — Lyon, 9 mai 1874, Cie Montrambert, [S. 74.2.316, P. 74.1298]

**2415.** — La conséquence de ce système c'est que c'est à l'ouvrier qu'est imposée la charge de démontrer la faute du maître. L'incertitude sur la cause du dommage entraîne le rejet de la demande en indemnité.

**2416.** — Dans un deuxième système, la responsabilité du maître ou patron est contractuelle; si le maître doit veiller à la sûreté de ses ouvriers c'est que cette obligation lui est imposée par le contrat de louage; ce sont donc les règles de ce contrat et non l'art. 1382 qui régissent la responsabilité du maître. Au maître incombe alors la charge de se justifier, de démontrer qu'il a exécuté, quant à lui, le contrat et ses promesses, c'est-à-dire de démontrer que l'accident et la blessure proviennent d'un cas fortuit ou de la faute même de l'ouvrier.

**2417.** — L'art. 1382, en effet, règle les rapports des personnes qui n'ont point contracté ensemble; dès qu'il y a contrat, les obligations réciproques des parties sont régies par le contrat qui les lie et rien que par ce contrat; le patron en prenant à son service un ouvrier contracte l'engagement d'écarter de lui tout danger, et de veiller à sa sécurité; si un accident arrive, il doit prouver qu'il n'a point manqué à sa promesse. — Cour supér. de just. Luxembourg, 27 nov. 1884, X..., [S. 85.4.25, P. 85.2.33 et la note de M. Labbé qui se rallie à la première opinion, D. 86. 2.153, *ad notam*] — Trib. civ. Bruxelles, 25 avr. 1885, Loutsch, [S. et P., *Ibid.*] — Trib. comm. Bruxelles, 28 avr. 1885, Vereycken, [*Ibid.*] — Trib. comm. Anvers, 21 sept. 1885, Bogaerts, [S. 88.4.6, P. 88.2.10] — Cass. Belgique, 8 janv. 1886, Massy, [S. 85.4.25, P. 86.2.42 et la note de M. Labbé, D. 86.2.153] — Gand, 18 juin 1887, Van Porys, [S. 89.4.1, P. 89.2.1 et la note de M. Labbé, D. 86.2.153] — Cass. Belgique, 28 mars 1889, de Sitter, [S. 90.4.17, P. 90.2.33] — Sainctelette, *Respons. et garantie*, p. 140, n. 13; Journ. *La Loi*, 6, 7, 8 et 9 mai 1886, et *Accidents de travail, Projet d'une proposition de loi*, p. 11 et s.; Sauzet, *Rev. crit.*, 1883, p. 616 et s., n. 35 et s.; Glasson, *le Code civil et la Question ouvrière*, p. 30 et 32; Pont, *Rapports et observations*, 1886, t. 1, p. 626, et t. 3, p. 129; Pascaud, *Rev. prat.*, t. 55, p. 380 et s.; Cotelle, *Rev. prat.*, t. 55, p. 529; Demangeat, *Rev. prat.*, t. 55, p. 556 et s.; Labbé, *Rev. crit.*, juill.-août 1886 p. 435 et s. et note sous Paris, 23 févr. 1884, Serpin, [S. 86.2.97, P. 86.1.562]

**2418.** — Cette dernière opinion n'est pas généralement suivie, et, relativement aux espèces qui lui ont été soumises, la jurisprudence française a toujours fait application de la responsabilité délictuelle, et c'est sur ce principe entraînant la nécessité pour l'ouvrier ou l'employé de prouver une faute commise par le patron, que sont basées les décisions qui vont être rappelées. Toutes ces décisions, ou condamnent la compagnie à payer une indemnité à son employé ou à ses héritiers, parce que celui-ci ou ceux-ci ont prouvé que la compagnie avait commis une faute, ou rejettent la demande en indemnité formée par l'employé ou par ses héritiers parce que la preuve de la faute n'a pas été rapportée.

**2419.** — Il a été jugé, sur ce point, que l'employé d'une compagnie de chemin de fer a droit à une indemnité de la part de la compagnie à raison des infirmités provenant de blessures qu'il aurait reçues au service de la compagnie et par la faute de celle-ci ou de ses agents. — Rennes, 24 juill. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.244, P. 74.1029, D. 75.5.278]

**2420.** — Par suite, la compagnie de chemin de fer est responsable de l'accident arrivé à un employé dans une manœuvre de garage, nécessitée par une irrégularité imputable à la compagnie dans le service des trains. — Grenoble, 8 avr. 1876, Chemin de fer de Lyon, [S. 77.2.771, P. 77.1142]

**2421.** — Il en est ainsi du moins si aucune négligence ou imprudence n'est reprochée à l'employé. — Même arrêt.

**2422.** — Une compagnie de chemin de fer est en faute si elle confie un travail dangereux à un ouvrier inexpérimenté,

sans le mettre suffisamment en garde contre les périls qui l'entourent.

**2423.** — Ainsi, une compagnie de chemin de fer est, à bon droit, déclarée responsable de la mort d'un garde-chantier, dans les termes de l'art. 1382, C. civ., alors que ce garde, remplissant ces fonctions pour la première fois, se trouvait sur une voie où, d'après ses instructions, il devait se croire en sûreté, et qu'il a été tué par un train qu'il ne pouvait apercevoir. — Cass., 6 mars 1888, Chemin de fer d'Orléans, [S. 88.1.267, P. 88.1.637]

**2424.** — De même, une compagnie de chemin de fer commet une faute en confiant les fonctions de garde ligne de nuit à un employé inexpérimenté. Par suite, elle est responsable de l'accident arrivé à cet employé, dans une fausse manœuvre, si, d'ailleurs, la faute de la compagnie s'est encore aggravée de l'irrégularité qui s'est produite à l'heure de l'accident dans la marche et le mouvement des trains. — Bordeaux, 3 juill. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.4, P. 79.83]

**2425.** — De même encore, une compagnie de chemin de fer doit être seule responsable d'un accident survenu sur l'une de ses voies à un de ses employés, et tenue exclusivement de la réparation du dommage causé par cet accident, lorsqu'il résulte des circonstances qu'il doit être attribué à une négligence et à une insuffisance de direction imputable à la compagnie. Spécialement, il en est ainsi, lorsque l'employé qui a la surveillance de la voie dans son service s'est conformé aux instructions qu'il avait reçues de ses chefs et que l'accident dont il a été victime, en dehors de toute faute de sa part, provient du retard d'un train, retard qui a eu pour conséquence de produire le croisement de deux trains à un point différent de celui qui avait été indiqué à cet employé. — Cass., 5 mars 1888, Chemin de fer d'Orléans, [D. 88.1.359]

**2426.** — Commet encore une imprudence de nature à engager sa responsabilité, la compagnie de chemin de fer qui, ayant confié à un employé une mission qui ne rentre pas dans ses attributions, telle que l'attelage des wagons, néglige de le munir d'une lanterne pour exécuter cette manœuvre pendant la nuit. — Trib. Lyon, 27 mai 1892, Ve Ricottier, J. *La Loi* des 24-25 juill. 1892]

**2427.** — Les compagnies de chemins de fer répondant non seulement de leur fait mais encore de celui de leurs agents, sont responsables des accidents survenus à leurs ouvriers ou employés par la faute de ceux qui les dirigent. En investissant ceux-ci d'un droit de direction, la compagnie assume la responsabilité des fautes qu'ils pourraient commettre. Par suite, une compagnie de chemin de fer est responsable de l'accident survenu sur un chantier à l'un de ses ouvriers, lorsqu'il est établi que cet accident provient d'une négligence imputable à son représentant, le chef d'équipe, celui-ci ayant omis de prendre les mesures de précaution nécessaires pour prévenir le danger. — Douai, 27 juin 1881, Ledoux, [S. 84.2.7, P. 84.1.89, D. 82.2.183]

**2428.** — Il en est ainsi, notamment, au cas où le chef d'équipe a négligé, au moment de l'approche d'un train de ballast sur une voie en construction, de se placer au point d'arrivée pour avertir les ouvriers, par un signal, de l'arrêt définitif du train, et s'en est rapporté à l'ordre antérieurement donné de ne pas aborder le wagon avant l'arrêt complet et définitif, sans se préoccuper, d'ailleurs, de surveiller et assurer l'exécution de cet ordre. — Même arrêt.

**2429.** — Une compagnie de chemin de fer est de même responsable de l'accident survenu à un serre-frein dans une manœuvre dangereuse ordonnée par le chef de train, et l'imprudence que le serre-frein aurait lui-même commise en exécutant la manœuvre n'efface pas la faute du chef qui l'a ordonnée. — Orléans, 19 juill. 1884, Wœgeling, [D. 86.2.94]

**2430.** — L'ouvrier qui serait blessé dans une manœuvre prohibée par les règlements serait en droit de recourir contre la compagnie, si cette manœuvre lui avait été commandée par son chef direct, parce qu'alors l'accident serait dû à ce dernier dont la compagnie est responsable. Ainsi une compagnie de chemin de fer peut être déclarée responsable de l'accident survenu à un ouvrier dans l'accomplissement d'une manœuvre, même prohibée par les règlements, alors qu'il est établi que cette manœuvre « s'effectuait au moment de l'accident, d'une manière dangereuse, et qu'en outre elle était non seulement tolérée, mais ordonnée par un de ses principaux agents ». — Cass., 8 févr. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.204, P. 75.500, D. 75.1.320]

**2431.** — Lorsque la faute de la compagnie est établie, peu importe qu'il y ait eu également faute de la part de l'ouvrier, cette circonstance ne faisant pas disparaître entièrement la faute de la compagnie; cependant on doit alors tenir compte de la faute de l'ouvrier dans l'appréciation du chiffre des dommages-intérêts. — Même arrêt. — Il est en effet certain, en jurisprudence, que si l'accident a été causé par une faute commune au patron qui n'a point pris toutes les précautions nécessaires et à l'ouvrier qui a été imprudent, la réparation intégrale du préjudice ne saurait être mise à la charge du patron — V., à ce sujet, Cass., 24 juill. 1878, Porten, [S. 79.1.463, P. 79.1205]; — 20 août 1879, Marquant, [S. 80.1.55, P. 80.123, D. 80.1.15]; — 29 mars 1886, Chemin de fer du Nord, [S. 86.1.428, P. 86.1.1039, D. 87.1.480] — Aix, 10 janv. 1877, Cauvet, [S. 77.2.336, P. 77.1306, D. 77.2.204] — Caen, 17 mars 1880, Aupée, [S. 80.2.176, P. 80.789, D. 81.2.79] — Bourges, 7 déc. 1885, Sudron, [S. 86.2.107, P. 86.1.584]

**2432.** — Une compagnie de chemin de fer est responsable du dommage qu'un de ses ouvriers a éprouvé en faisant des efforts pour détourner un péril imminent qui menaçait un convoi de voyageurs, encore bien que les efforts constituassent une infraction aux règlements. — Lyon, 5 avr. 1856, Chemin de fer Grand-Central, [S. 57.2.297, P. 58.774 et la note, D. 57.2.86] — Dans ce cas, l'infraction commise par l'employé aux règlements de la compagnie ne constitue pas une faute de sa part et ne le prive point de tout droit à une indemnité, car cette infraction a eu pour but d'éviter un accident grave qui, même au point de vue pécuniaire, aurait engagé la responsabilité de la compagnie.

**2433.** — Une compagnie de chemin de fer est responsable de l'accident arrivé à l'un de ses ouvriers dans un travail auquel il s'est livré pour la compagnie, alors même que ce travail ne le regardait pas et qu'il ne s'y est livré que par zèle. — Bordeaux, 21 août 1857, Mondret, [S. 57.2.758, P. 57.1.215, D. 58.2.31] — Il ne peut en être ainsi, d'ailleurs, que si la compagnie est en faute pour une cause quelconque, si elle a négligé les précautions auxquelles elle est tenue, ou manqué de direction, et si son employé, en se livrant par excès de zèle à un travail qui ne lui était pas commandé, n'a pas commis de faute, ne s'est point montré imprudent, malhabile, et n'a point voulu, sans nécessité, entreprendre un travail au-dessus de ses forces ou de ses aptitudes.

**2434.** — Par contre, l'employé qui aurait manqué à son devoir en abandonnant son poste, et qui se serait tué ou blessé par suite de cet abandon n'aurait aucun recours contre la compagnie. Mais le fait par un employé monté sur un train en marche, de sauter à terre au moment de la rencontre de deux trains ne constitue pas un abandon de son poste, si le choc était dès lors inévitable. Par suite, la compagnie, si elle est en faute, demeure responsable de la mort de cet employé qui s'est tué en sautant. — Cass., 27 juin 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 77.1.79, P. 77.164, D. 76.1.375] — *Sic*, Sourdat, t. 2, n. 911; Bédarride, t. 2, n. 447.

**2435.** — Si l'accident dont un ouvrier a été la victime s'est produit alors que cet ouvrier travaillait sous les ordres directs d'un entrepreneur, la compagnie de chemin de fer, pour le compte duquel cet entrepreneur agit, sera-t-elle responsable? Il faut distinguer. Une compagnie de chemin de fer, conservant, par la nature même des choses, la direction des travaux pour lesquels elle a traité, même à forfait, avec un entrepreneur, du moins en ce qui concerne les précautions générales tenant à l'ensemble de l'opération, est responsable d'un accident causé par l'omission de ces précautions. — Paris, 30 janv. 1864, Chemin de fer du Nord, [S. 64.2.3, P. 64.463, D. 64.2.215] — Mais elle ne saurait être déclarée responsable si elle ne s'était pas réservé la direction des travaux. — V. *suprà*, n. 626. — Dans le premier cas, en effet, la compagnie de chemins de fer a commis une faute qui engage sa responsabilité; dans le deuxième, aucune faute ne lui est imputable; l'accident a été occasionné par la seule imprudence de l'entrepreneur; de là la différence des solutions.

**2436.** — Du caractère généralement reconnu par la jurisprudence au principe de la responsabilité de la compagnie, il résulte donc que cette responsabilité n'est engagée que si son employé ou ses héritiers établissent à son encontre l'existence d'une faute qui lui soit imputable. Dès lors, un employé n'a droit à une indemnité à raison de l'infirmité qu'il a contractée au service de la compagnie qu'autant qu'il établit qu'elle est la conséquence d'une faute de celle-ci. — Chambéry, 8 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.2.275, P. 72.1169]

**2437.** — Par suite, une compagnie de chemin de fer n'en-

court aucune responsabilité envers le mécanicien qui, ayant glissé en montant sur sa machine, est resté pendant quelque temps suspendu, de telle sorte, qu'il en est résulté une hernie, alors surtout qu'il en a été soigné, suivant l'usage, par le service médical de la compagnie et que cet accident ne l'a pas empêché de continuer son service comme par le passé. — Même arrêt.

**2438.** — Mais il n'en est ainsi que si l'accident a été causé par la seule imprudence ou la maladresse de l'employé, et sans qu'une faute puisse être établie à l'encontre de la compagnie de chemins de fer. La compagnie de chemins de fer demeurera donc responsable des blessures reçues par un employé en glissant de la locomotive ou d'un wagon, spécialement des blessures reçues par un serre-frein en tombant du poste-vigie, si cet accident a été occasionné par les dispositions défectueuses du matériel, et particulièrement du wagon porte-vigie. — Cass., 30 juill. 1892, Bordenave, [S. et P. 92.2.316]

**2439.** — Peu importe que le wagon sur lequel l'accident s'est produit ait été établi conformément à un type approuvé par l'administration; une compagnie de chemins de fer demeurant responsable des accidents occasionnés par des défectuosités existant dans son matériel, et spécialement, dans l'aménagement de ses wagons bien que le type en ait été approuvé par l'administration. — Même arrêt. — V. aussi Cass., 10 mai 1870, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.316, P. 70.795, D. 71.1.130] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 390.

**2440.** — La compagnie de chemins de fer prétendrait vainement que l'organisation de son matériel étant soumis au contrôle de l'administration, la manière dont il est aménagé ne saurait engager sa responsabilité; en effet, la compagnie est tenue de présenter au contrôle administratif des projets bien étudiés et de nature à assurer la sécurité de ses employés et des voyageurs; si ses projets, mal conçus, entraînent, une fois exécutés, des accidents, il y a là une faute qui engage sa responsabilité aux termes des art. 1382 et s., C. civ. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait qu'un texte formel la dégageât de toute responsabilité; ce texte n'existe pas; l'examen de l'administration est une garantie supplémentaire qui ne peut être retournée contre les employés et les priver des actions en réparation qui, d'après le droit commun, compètent à toute personne. — V. *suprà*, n. 1710 et s.

**2441.** — Une compagnie de chemin de fer ne saurait non plus être déclarée responsable à raison de la mort d'un ouvrier tué par une machine rentrant au dépôt, si l'accident est exclusivement dû à la faute de la victime, et si la machine marchait avec une vitesse des plus modérées et avait sifflé à plusieurs reprises. — Cass., 17 nov. 1886, Wormser, [S. 87.1.227, P. 87.1.539]

**2442.** — De même une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable de l'accident survenu à un employé, lorsque cet accident provient uniquement de l'imprudence de celui-ci, et que la compagnie n'a contribué dans aucune mesure, ni directement, ni indirectement, soit à déterminer ledit accident, soit à l'aggraver par un défaut de précaution pouvant lui être légalement imputé. — Cass., 17 nov. 1884, Journiaux, [S. 85.1.360, P. 85.1.888, D. 85.1.368]

**2443.** — Il en est ainsi spécialement, quand un sous-chef de manœuvre, ayant donné le signal d'arrêt au mécanicien d'une locomotive attelée à un groupe de trois wagons, s'est ensuite introduit, de sa seule initiative, entre les deux derniers de ces wagons pour en opérer le décrochage, sans attendre que le mouvement de recul qui a lieu normalement en pareil cas se fût produit, et s'est, par ce fait, exposé à l'accident dont il a été victime. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 1779.

**2444.** — L'organisation par une compagnie de chemin de fer du contrôle des trains en marche par des agents circulant sur les marchepieds des wagons n'est pas par lui-même constitutif d'une faute rendant la compagnie responsable des accidents survenus à ces agents dans l'exécution de ce service. — Toulouse, 31 mai 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 89.2.168, P. 89.1.970]

**2445.** — Spécialement, la compagnie ne peut être déclarée responsable de l'accident survenu à l'agent chargé par intérim du service de contrôle de route et qui a glissé sur la voie en passant d'un wagon à un autre pour effectuer ce service. — Même arrêt.

**2446.** — Il en est ainsi surtout alors, d'une part, que le contrôle de route a été confié à cet agent sur sa demande, et que la victime de l'accident avait choisi, pour effectuer le contrôle, le moment où le train décrivait une courbe marquée, ce qui rendait l'opération plus périlleuse. — Même arrêt.

**2446 *bis*.** — Jugé cependant qu'aucune disposition législative, réglementaire ou administrative, ne prescrivait aux compagnies de chemins de fer de faire opérer le contrôle des billets pendant la marche des trains, c'est un devoir pour les compagnies, à raison même des périls que ce contrôle comporte, de ne pas le faire exercer pendant la marche des trains sur les lignes dont la construction anormale est de nature à aggraver les dangers courus par les employés. — Paris, 18 juill. 1892, Ve Mercier, [*Gaz. trib.*, 29 oct. 1892]

**2447.** — Il ne faut pas oublier non plus que l'ouvrier qui accepte un emploi, accepte par là même les risques professionnels de cet emploi et ne peut, par suite, recourir contre son patron à raison des conséquences que l'exercice de cet emploi, qu'il était à tout moment libre d'abandonner, a pu faire courir à sa santé. — Rouen, 29 juin 1888, Mazuero, [S. 89.2.140, P. 89.1.717]

**2448.** — Dès lors, le mécanicien employé sur une locomotive n'est pas fondé à actionner une compagnie de chemin de fer en responsabilité à raison d'une ophthalmie contractée pendant qu'il était à son service, alors même que cette maladie aurait été aggravée par le contact des poussières soulevées par le train en marche; en effet, on ne peut imputer en ce cas aucune faute à la compagnie. — Même arrêt.

**2449.** — Le fait par une compagnie d'avoir préposé à la surveillance de la voie un de ses agents qui avait fait un service de nuit pendant une semaine ne constitue aucune faute à la charge de la compagnie si cet agent avait, avant de reprendre son service de nuit, joui de toute une journée de repos; il n'importe en ce cas que ladite compagnie ait donné à l'agent un suppléant dans son service si cette circonstance est étrangère à l'accident et, par suite, sans portée au point de vue de l'action en responsabilité. — Cass., 13 févr. 1882, Ve Vaurais, [D. 82.1.419]

**2450.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des dommages causés à leurs employés par les voyageurs à moins qu'une faute ne soit établie à leur charge. — Grenoble, 10 janv. 1883, Choulet, [S. 83.2.55, P. 83.1.333, D. 84.2.168]

**2451.** — Par suite, l'homme d'équipe d'une compagnie de chemin de fer, blessé par un voyageur au moment où il est chargé d'une surveillance administrative, spécialement attachée à son service, n'est dans l'exercice de cette surveillance qu'un homme de services à gages exécutant les ordres reçus, et non un mandataire ayant le droit de demander à la compagnie de l'indemniser du dommage par lui éprouvé dans l'accomplissement de son service. — Cass., 24 janv. 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 82.1.209, P. 82.1.507, D. 82.1.65] — Grenoble, 10 janv. 1883, précité. — Troplong, *Mandat*, n. 366; Sourdat, n. 645; Aubry et Rau, t. 4, § 447, p. 760; Féraud-Giraud, t. 3, n. 426.

**2452.** — Dans le même ordre d'idées, il a été décidé qu'une compagnie de chemin de fer ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts à raison de la mort d'un employé tué par un voleur qu'il avait surpris en flagrant délit de vol, arrêté, et qu'il conduisait au bureau de police sur l'invitation du chef de gare, alors qu'on ne peut reprocher à la compagnie aucune faute ou négligence. — Cass., 14 avr. 1886, Tudury, [S. 87.1.77, P. 87.1.161, D. 86.1.220]

**2453.** — Peu importe que les juges du fait aient déclaré qu'il y a eu imprévoyance à ne pas visiter les vêtements du malfaiteur arrêté pour lui enlever une arme qu'il dissimulait, s'ils ont ajouté que rien n'indiquait la nécessité de cette mesure, ce qui est exclusif de toute idée de faute. — Même arrêt.

**2454.** — Ainsi encore, l'employé qui a été victime de violences de la part d'un voyageur dans une gare ne saurait rendre la compagnie responsable sous prétexte qu'elle aurait laissé monter en wagon le voyageur dans un état d'ivresse manifeste, ou que la gare n'était pas pourvue d'un personnel suffisant. — Grenoble, 10 janv. 1883, précité. — V. *suprà*, n. 1494 et s.

**2455.** — Dans ce cas l'employé recevant un salaire convenu pour faire son service, fait ce service à ses risques et périls, sauf son recours contre les personnes qui lui causeraient un dommage. — Même arrêt.

**2456.** — Ces solutions sont très-juridiques dans l'opinion d'après laquelle la responsabilité des compagnies de chemin de fer envers leurs employés a un caractère délictuel; elles ne le seraient point dans l'opinion contraire qui estime que cette responsabilité a un caractère contractuel; dans ce cas, la compagnie ne prouverait pas le cas fortuit ou la faute de l'employé.

**2457.** — Dans ces hypothèses la compagnie a donné un man-

dat à son employé; celui-ci a été tué ou blessé dans l'exécution de ce mandat, et alors qu'il agissait conformément aux instructions reçues; il n'a commis aucune faute ou du moins on n'en allègue aucune contre lui; s'il a été victime de violences ce n'est point par cas fortuit, car il s'y est exposé pour se conformer aux ordres reçus; la responsabilité de la compagnie devrait donc être proclamée si on lui donnait comme base le caractère contractuel.

**2458.** — Signalons en terminant sur ce point un certain nombre de mesures prises par l'administration centrale pour éviter les accidents et principalement une circulaire ministérielle du 13 oct. 1887, [*Rec. Lois, Ord.*, 1887] — qui a réglementé le droit de monter sur les lorrys en marche et chargés de matériaux.

### Section IV.

#### De la représentation des compagnies par leurs employés.

**2459.** — Les compagnies de chemins de fer peuvent être responsables des actes accomplis par leurs employés soit comme conséquence d'un mandat qu'elles leur auraient donné, soit à raison de ce fait que ces actes rentrant dans leurs fonctions paraissent passer en vertu d'un mandat tacite par ces employés.

**2460.** — Ainsi, un chef de gare ayant qualité pour représenter en justice la compagnie relativement aux opérations et transactions afférentes à ses attributions, c'est à lui qu'il appartient de répondre à la réclamation d'un voyageur qui se plaint de n'avoir pas trouvé ses bagages à son arrivée en gare. — Rennes, 3 mai 1871, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 71.2.93, P. 71.321]

**2461.** — Mais le mandat, d'autre part, ne se présume pas, par suite, lorsque, en l'absence d'élection de domicile, par une compagnie de chemin de fer expropriée, dans l'arrondissement de la situation de l'immeuble, la notification du jugement d'expropriation est faite à un employé de la gare qualifié à tort de mandataire de la compagnie, cette notification ne fait pas courir le délai de pourvoi en cassation contre ce jugement. — Cass., 26 janv. 1875, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [S. 75.1.178, P. 75.409, D. 75.1.230]

**2462.** — En dehors de la responsabilité qui peut leur incomber du chef des engagements régulièrement pris par leurs employés, les compagnies de chemins de fer sont encore responsables des actes dommageables par eux commis dans l'exercice de leurs fonctions.

**2463.** — Ainsi, le piéton d'une compagnie qui profite de l'avis contenu dans une dépêche de service, pour voler des valeurs oubliées par un voyageur dans un cabinet d'aisance d'une gare, commet un délit dont la compagnie est civilement responsable, en l'absence même de toute faute qui lui serait personnelle. — Amiens, 21 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.2.53, P. 78.232]

**2464.** — Et, dans ce cas, la responsabilité de la compagnie s'étend à l'intégralité du dommage, qu'elle qu'ait pu être l'imprudence ou la négligence du voyageur. — Même arrêt.

**2465.** — La responsabilité de la compagnie peut même s'étendre au delà du cercle de ses employés proprement dits si elle assume la responsabilité d'actes passés par d'autres personnes. Ainsi, les entrepreneurs d'un service de correspondance ne sont pas pénalement responsables des faits de leurs préposés, alors que ceux-ci ont été agréés par la compagnie de chemin de fer, qui s'est réservé le droit de les faire punir et de les révoquer. Dès lors, ils ne peuvent être condamnés pénalement à raison de taxes indûment perçues par ces préposés. — Riom, 14 mai 1883, Baldeyron, [S. 84.2.27, P. 84.1.199] — Il faut d'ailleurs tenir compte, dans cette décision, de ce principe que les peines proprement dites sont personnelles.

**2466.** — Mais les compagnies de chemins de fer ne sont point responsables des actes ou agissements de leurs employés, si ces actes ou agissements ont eu lieu en dehors des fonctions auxquelles ils ont été préposés, ne s'y rattachent ni directement, ni indirectement, et n'ont point trait au service. — V. Cass., 9 juill. 1807, Poussin, [S. et P. chr.]; — 5 juin 1861, Daubert, [S. 62.1.151, P. 62.625, D. 61.1.439]; — 3 mars 1884, Panet, [S. 85.1.21, P. 85.1.32, D. 85.1.63] — Metz, 23 juill. 1821, Monfranc, [S. et P. chr.] — Paris, 19 mai 1874, Fiol, [S. 75.2.36, P. 75.210, D. 74.2.214] — *Sic*, Sourdat, t. 2, n. 888; Aubry et Rau, t. 4, § 447, p. 761; Demolombe, *Contrats*, t. 8, n. 667; Laurent, t. 20, n. 585.

**2467.** — Ainsi, le fait par un employé de chemin de fer d'avoir, en dehors de ses fonctions, dérobé un livre à souche des obligations au porteur qu'il a négociées après y avoir apposé de fausses signatures n'engage pas la responsabilité de la compagnie au service de laquelle il se trouve. — Paris, 19 mai 1848, Chapelle, [S. 48.2.290, P. 48.1.717, D. 48.2.146] — Mais jugé que si une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable de la perte ou du vol des bagages qu'un voyageur dépose dans son wagon sans les avoir fait enregistrer, il en est autrement lorsqu'il est établi que le fait est imputable à un de ses employés. — Trib. Seine, 17 avr. 1893, C. de Saint-Denis, [*Le Droit*, 4 mai 1893]

**2468.** — De même, les agents des compagnies de chemins de fer assermentés et agréés par l'administration rentrant dans la catégorie des officiers de police judiciaire doivent être considérés, alors qu'ils procèdent en cette qualité, non comme des employés attachés au service de la compagnie mais comme exerçant des fonctions de police dans les limites des attributions qui leur sont conférées. En conséquence, la police des cours qui dépendent des stations de chemin de fer n'appartenant pas aux compagnies, les employés assermentés de celles-ci ne sont pas, dans les agissements relatifs à la police des cours, leurs préposés, et ne les obligent pas dans les termes de l'art. 1384, C. civ. — Cass., 24 juin 1890, Chemin de fer du Midi, [S. 91.1.540, P. 91.1.307, D. 91.1.439]

**2468** *bis*. — L'Etat seul peut être rendu responsable d'un acte accompli par un agent assermenté en sa qualité d'officier de police judiciaire. — Metz, 4 juin 1855, Schmitt, [S. 55.2.691, P. 55.1.449, D. 55.2.326]

**2469.** — Par contre, une compagnie de chemin de fer est responsable des suites d'un accident causé par l'imprudence de ses employés, alors même que, par une convention diplomatique, ceux-ci auraient été temporairement placés sous les ordres de l'administration prussienne, et que l'accident serait dû, en partie, à la faute d'un chef de gare prussien. — Cass., 27 juin 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 77.1.79, P. 77.164, D. 76.1.375] — Dans ce cas, la faute de l'administration prussienne n'est pas la seule cause de l'accident, elle n'efface pas et ne fait pas disparaître la négligence et le manque de précaution des employés de la compagnie de chemin de fer; celle-ci est donc responsable; seulement sa faute, atténuée par l'existence de la faute commise par l'administration étrangère, n'engendre pas une responsabilité entière; les juges auraient donc à tenir compte de cette double faute dans l'allocation des dommages-intérêts.

**2469** *bis*. — La solution serait la même si l'accident s'étant produit dans les mêmes conditions la compagnie s'était trouvé placée sous la direction non point d'une administration étrangère, mais d'une administration française. Mais une compagnie ne serait point responsable si elle n'avait fait que se conformer strictement aux ordres reçus soit par l'administration de la guerre, soit par l'ennemi la réquisitionnant, alors que ses employés n'auraient commis aucune faute. — Dijon, 16 janv. 1873, Chemin de fer P.-L.M., [S. 73.2.35, P. 73.202] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 368.

**2470.** — En dehors de cette exception, on peut dire que les principes spéciaux à la matière des chemins de fer n'ont rien changé aux règles générales de la responsabilité. Jugé, à cet égard, qu'un maître est responsable des infractions aux prescriptions d'une loi même spéciale comme celle sur la police des chemins de fer, commises par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions. — Cass., 14 juin 1861, Morlet, [D. 61.1.453]

**2470** *bis*. — Les employés, avant de s'absenter pour comparaître devant la justice, doivent demander et obtenir l'autorisation de leurs chefs de manière à ce que leur service soit assuré en leur absence; mais ces formalités intérieures ne regardent point les tribunaux, qui sont en droit d'exiger la comparution des employés de la compagnie sous les peines de droit. — Circ. min., 23 juill. et 8 sept. 1863. — Palaa, t. 1, p. 138 et 139; Féraud-Giraud, t. 2, p. 1051.

## CHAPITRE VII.

### EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PAR LES COMPAGNIES ENVISAGÉES COMME SOCIÉTÉS DE TRANSPORT.

### Section I.

#### De l'exploitation par l'Etat ou par les compagnies.

**2471.** — Nous avons recherché plus haut si l'Etat devait se faire constructeur ou s'il convenait qu'il abandonnât ce soin à

l'industrie privée. Un problème analogue s'élève au sujet de l'exploitation.

**2472.** — L'exploitation des chemins de fer, dit-on dans un premier système, doit appartenir à l'Etat. Tout chemin de fer, qu'il le veuille ou non, constitue un monopole. Il importe peu qu'il ait été inséré dans le cahier des charges d'une compagnie le droit pour l'administration de concéder des lignes nouvelles dans la même région : il importe peu également qu'on y ait reconnu à des tiers le droit d'user des lignes créées pour y faire circuler ses voitures. En fait, ce sont là des restrictions purement théoriques. Si tout chemin de fer constitue un monopole, comment pourrait-on le laisser entre les mains de l'industrie privée, alors qu'il réalise un organisme politique et gouvernemental de premier ordre, qu'il intéresse au plus haut point le commerce et l'industrie, et qu'il assure dans la plus large mesure le fonctionnement des services publics. Concevrait-on un pareil monopole entre les mains de sociétés financières qui ne peuvent se laisser guider que par leur intérêt privé, alors que l'Etat qui ne doit avoir d'autre objet que l'intérêt général peut le diriger, ainsi que le fait remarquer M. Picard, de manière à procurer au public la plus grande somme de satisfaction, prendre les mesures que commandent les relations internationales, corriger l'effet de certaines mesures prohibitives prises par les peuples voisins au regard de l'industrie et du commerce nationaux. L'Etat n'est-il pas mieux à même que n'importe quelle compagnie de suivre les perfectionnements incessants qu'appelle l'industrie des transports, d'abaisser les taxes, de maintenir l'égalité entre les transporteurs? L'exemple de certains pays voisins de la France, où il n'y a d'autre transporteur par voie ferrée que l'Etat, ne prouve-t-il pas jusque l'évidence que l'Etat peut s'en tirer aussi bien que n'importe quelle société?

**2473.** — Au point de vue financier, les raisons ne sont pas moins bonnes pour maintenir les voies ferrées entre les mains de l'Etat : 1° Indépendamment de l'intérêt qu'elles servent à leurs obligataires, dit à cet égard M. Picard, auquel nous empruntons ce résumé, intérêt qui est déjà supérieur à celui des emprunts d'Etat, les compagnies donnent en outre à leurs actionnaires des dividendes fort élevés et tout à fait hors de proportion avec le prix de vente des actions lors de l'émission de ces titres. Dans le système de l'exploitation directe, les sommes absorbées par les dividendes entreraient dans les caisses du Trésor pour toute la part qui excède le taux normal des placements, ou tout au moins pourraient être affectées à des réductions de taux profitables à l'intérêt public. 2° Les actionnaires bénéficient, soit de la totalité, soit de la plus grande partie des plus-values réalisées sur les recettes d'exploitation. En gérant lui-même les chemins de fer, l'Etat pourrait disposer de ces plus-values, soit pour l'extension progressive du réseau, soit pour l'abaissement des tarifs. 3° Le système des concessions, surtout tel qu'il a été pratiqué en France, met l'Etat à la discrétion des compagnies pour les lignes nouvelles, car ces lignes ne peuvent être exploitées isolément; leur rôle essentiel consiste à aller en quelque sorte aspirer le trafic pour alimenter les grandes artères; leurs produits résultent moins des courants de circulation qui s'y établissent que de l'activité qu'elles impriment au trafic des lignes principales. L'Etat est inévitablement conduit à les adjoindre aux grands réseaux et à contribuer pour une part excessive à leur construction. 4° L'initiative et l'indépendance laissées aux compagnies en matière de tarification obligent l'Etat à engager des dépenses considérables dans les travaux de navigation dont la principale justification est de provoquer l'abaissement des prix de transport sur les voies ferrées. Maître des chemins de fer, l'Etat pourrait se soustraire à ces dépenses frustratoires, ne pas créer deux instruments de transport là où un seul suffit largement, ne pas recourir à un procédé barbare que condamnent les principes de l'économie politique, ne pas « jeter à l'eau » des sommes qui, consacrées à la diminution des taxes, profiteraient bien plus largement au public. — Picard, *op. cit.*, t. 1, p. 613.

**2474.** — On répond à ces considérations par les critiques suivantes : si l'Etat veut monopoliser les transports, il devra monopoliser également toutes les industries qui y confinent, la construction, le factage, le camionnage, etc. Il s'exposera ainsi à une foule de procès et de difficultés qui ne conviennent pas à son rôle de tutelle administrative. Il est à craindre qu'il ne profite du monopole qui lui est accordé pour s'entourer d'une armée de fonctionnaires et introduire ainsi la politique sur un terrain qui devrait être purement commercial. Il est naturel que le public, dont les ressources servent à constituer les réseaux, se voie représenter par des hommes de son choix. L'administration est l'antipode de l'exploitation commerciale : l'un veut de la fermeté, l'autre exige une grande souplesse. L'égalité ne peut être poussée à l'excès dans l'exploitation d'un réseau, il convient de faire des différences entre les lignes suivant l'importance de leur trafic, et ces différences sont incompatibles avec le rôle de l'Etat. L'Etat ne pourrait que percevoir des impôts de transport ou faire voyager gratuitement les personnes et les marchandises : il importe, au contraire, que le prix perçu à l'occasion du transport n'ait rien de fiscal et ne soit que la rémunération du service rendu. D'autre part, les tarifs ne doivent pas être soumis aux variations de la politique. — V. à cet égard, Picard, *loc. cit*, p. 540 et s.; Jacqmin, *Revue des Deux-Mondes*, 1878.

**2475.** — Mais ce n'est pas tout : si l'Etat était exploitant, il devrait faire figurer toutes les recettes et toutes les dépenses d'exploitation au budget. Or un budget bien équilibré ne saurait s'accommoder de la moindre imprévision et il est précisément de l'essence même des opérations industrielles d'être sujettes à d'incessantes variations? Dans ces conditions serait-il possible d'aligner les recettes et les dépenses? Ne faudrait-il pas compter encore à cet égard avec les condescendances de la politique? Qui assure, d'autre part, que l'Etat pourrait exploiter aussi économiquement que l'industrie privée, et que les contribuables n'auraient pas à supporter de ce chef une charge assez lourde? Enfin, que deviendraient dans ce système les impôts considérables que l'Etat perçoit aujourd'hui sur les actions et les obligations des compagnies? — Picard, *loc. cit.*; Léon Say, *Journal des Economistes*, 1881, t. 10.

**2476.** — L'expérience de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat est encore trop récente en France pour qu'on puisse se prononcer d'une façon absolue sur ce point. Nous nous contenterons de dire que la plupart des arguments invoqués nous paraissent renfermer une part de vérité et une part d'exagération.

**2477.** — Au surplus, pendant de longues années encore, on peut supposer que le réseau d'Etat ne sera chez nous qu'un champ d'expérience et que l'industrie des transports continuera à résider entre les mains des grandes compagnies. Les conventions de 1883, en effet, n'ont fait qu'affermir leur situation à cet égard, et bien qu'elles aient été l'objet de violentes critiques, le courant d'opinions qui s'est formé sur ce point ne paraît pas assez fort pour conduire au rachat des concessions.

**2478.** — Il n'en est pas moins intéressant de comparer les services d'exploitation du réseau d'Etat avec celui des grandes compagnies et de voir si, notamment, en ce qui concerne la nomination et la révocation du personnel, la fixation des tarifs, l'approbation des règlements intérieurs, la conclusion des marchés, la gestion financière, l'administration des chemins de fer d'Etat ne jouit pas d'une indépendance plus grande qu'on a bien voulu le dire. Nous ferons cette étude chemin faisant. Mais nous devons faire connaître d'abord les règles générales de contrat de transport.

## Section II.

### Caractères généraux du contrat de transport.

**2479.** — Parmi tous les contrats définis par le Code civil, quel est celui auquel se rattache le contrat de transport? Constitue-t-il une variété du contrat de dépôt? N'est-il au contraire qu'un louage de services? Ne doit-on pas plutôt le considérer comme un contrat mixte participant à la fois du dépôt et du louage de services? Le projet du Code civil contenait, à l'égard du contrat de transport, un article déclarant que : « le marché fait avec les voituriers par terre et par eau est un contrat mixte qui participe du contrat de louage et du contrat de dépôt ». Cette définition fut supprimée sur la demande de la section de législation du Tribunat, parce qu'elle présentait, disait-on, un caractère purement doctrinal. La section de législation du Conseil d'Etat avait placé les articles consacrés au contrat de transport dans le titre du *dépôt;* ils furent transférés au titre du louage par décision du Conseil d'Etat, prise dans la séance du 28 niv. an XII. Le contrat de transport est, en effet, d'une nature mixte : si, quand il s'agit du transport des voyageurs, il se réfère aux seules règles du louage de services, il en est autrement en ce qui concerne le transport des marchandises; le contrat de transport à leur égard tient à la fois du louage de services et du dépôt; aussi l'art. 1782, C. civ., renvoie-t-il au titre du dépôt en ce qui touche aux obligations du voiturier relatives à la garde et

à la conservation des marchandises. — Sarrut, n. 2 et 3; Duverdy, *Contr. de transp.*, n. 1.

**2480.** — Le contrat de transport est un contrat synallagmatique, généralement à titre onéreux; il se forme entre deux parties dont l'une l'*expéditeur*, remet à la deuxième, *voiturier*, entrepreneur de transport, compagnie de chemin de fer, des marchandises, des colis, à transporter d'un lieu à un autre, et à remettre à destination soit à l'expéditeur lui-même, soit à un tiers nommé *destinataire*. Le contrat de transport suppose donc la réunion de quatre conditions ou éléments essentiels :

1° Un objet à transporter;

2° Un expéditeur;

3° Un destinataire;

4° Un voiturier.

Remarquons d'ailleurs que l'expéditeur peut réunir en sa personne les deux qualités d'expéditeur et de destinataire, et qu'il peut expédier des marchandises qui lui seront remises lors de leur arrivée à destination. — Sarrut, n. 1; Duverdy, n. 5.

**2481.** — L'accord des parties, indépendamment de la remise matérielle des objets à transporter, suffit pour la formation du contrat de transport; si l'expéditeur se refuse à exécuter le contrat et à remettre la marchandise à transporter au voiturier, celui-ci est donc en droit de l'actionner en dommages-intérêts à raison du préjudice qu'il lui occasionne. Le contrat de transport est consensuel et non réel. — V. Féraud-Giraud, t. 1, n. 3; Duverdy, n. 6. — Quelques auteurs pensent toutefois que le contrat de transport est réel, en ce sens qu'il n'est point formé par le seul consentement des parties, mais seulement par la remise au voiturier des marchandises à transporter; jusqu'à cette remise il n'y aurait point contrat, mais promesse de contrat, et le voiturier qui, malgré ses engagements, se refuserait à transporter les objets qu'on lui présenterait, serait bien responsable, mais en vertu de l'art. 1142, C. civ., et non pour n'avoir point exécuté le contrat de transport (Sarrut, n. 3). Il est plus juridique de décider que le contrat de transport est, comme tous les autres contrats, formé par le seul consentement des parties.

**2481** *bis*. — L'expéditeur d'un colis peut s'adresser soit à un commissionnaire de transport, c'est-à-dire à une personne qui fait exécuter le transport par un ou plusieurs voituriers, soit à un voiturier ou entrepreneur de transports qui se charge lui-même d'effectuer le transport et de livrer le colis à destination. Les compagnies de chemins de fer sont surtout des entrepreneurs de transport, chargées de faire parvenir une marchandise qui leur est livrée à une gare déterminée; mais il n'en est ainsi que dans le cas où le transport est effectué sur leur seul réseau; si, ce qui arrive constamment, elles acceptent une marchandise qu'elles se chargent de transmettre à une autre compagnie qui doit continuer le transport, elles jouent le rôle de commissionnaires de transport; cependant elles ne perçoivent pas de commission et ne sont payées que comme voituriers. — Sarrut, n. 14.

**2482.** — Le contrat de transport a un caractère commercial vis-à-vis du voiturier, et spécialement des compagnies de chemins de fer. — Cass., 28 juin 1843, Chemin de fer du Gard, [S. 43.1.574, P. 43.2.153]; — 8 juill. 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.473, P. 90.1.1124, D. 89.1.353] — Lyon, 1er juill. 1836, Durand, [P. 40.2.556] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 6; Duverdy, n. 8.

**2483.** — Le caractère commercial persiste alors même que c'est l'Etat qui exploite les lignes de chemin de fer; par suite, l'administration des chemins de fer de l'Etat, en exploitant les lignes de son réseau, fait comme les administrations concessionnaires des actes de commerce. — Cass., 8 juill. 1889, précité. — Cass. belg., 27 mai 1852 (Chambres réunies), de Pitteurs, [S. 90.1.473, P. 90.1.1124, D. 89.1353, *ad notam*]; — 7 mai 1869, [*Pasicr. belg.*, 69.1.330] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 986. *Contrà*, Cass. belg., 14 nov. 1844, Baskin-Chulet, [S. 45.2.564, D. 46.2.4] — Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, n. 163 — V. *suprà*, n. 2266 et s.

**2484.** — A l'égard de l'expéditeur, il faut distinguer : si celui-ci est négociant, et s'il expédie des marchandises dans l'intérêt de son commerce, le contrat est commercial, même par rapport à lui; si, au contraire, l'expéditeur n'est pas commerçant, ou s'il fait transporter des objets qui ne concernent pas son commerce, le contrat n'a pas, vis-à-vis de lui, le caractère commercial. — Duverdy, n. 8; Féraud-Giraud, t. 1, n. 6.

**2485.** — Par suite, le contrat de transport, à l'encontre du voiturier ou de l'expéditeur commerçant, peut s'établir par tous les modes de preuve, écrits, témoignages, présomptions, registres, livres, plus spécialement lettres de voiture et récépissés; à l'encontre de l'expéditeur non négociant, la preuve testimoniale n'est admissible que jusqu'à 150 fr.; elle n'est recevable, passé ce chiffre, que si elle est appuyée d'un commencement de preuve par écrit. — Duverdy, n. 7; Féraud-Giraud, t. 1, n. 4.

**2485** *bis*. — La preuve du contrat de transport faite, les parties auront à établir quelles ont été les conditions de ce contrat, et particulièrement quels sont les tarifs dont l'application a été demandée; mais elles n'auront point à rechercher quel a été le prix fixé, puisque celui-ci est déterminé impérativement par les tarifs.

**2486.** — Les compagnies de chemins de fer constituant des entreprises commerciales, il en résulte que la remise d'un sac d'argent, faite à un conducteur de train par un employé de chemin de fer qui l'avait reçu en cette qualité constitue un acte de commerce, susceptible, dès lors, d'être prouvé par témoins, quel que soit le montant de la valeur. — Cass., 1er sept. 1848, Ratelot, [S. 48.1.653, P. 48.2.68, D. 49.1.22]

**2487.** — Le contrat de transport n'est assujetti à aucune forme particulière; il peut être verbal; il est ordinairement constaté, s'il s'agit de voituriers ordinaires, par une lettre de voiture, et s'il s'agit des compagnies de chemins de fer par des récépissés.

**2488.** — Si l'on observait les dispositions du Code de commerce (art. 101), cette substitution du récépissé à la lettre de voiture ne saurait être admise et une lettre de voiture *devrait* être écrite pour constater les conditions du contrat de transport; c'est à la même solution que conduirait également la stricte application de l'art. 49 du cahier des charges qui porte qu'une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie de chemin de fer, et l'autre remis à l'expéditeur, sera dressée, si ce dernier la réclame. Mais la pratique a rompu avec ces exigences.

**2488** *bis*. — La lettre de voiture, quoiqu'elle ne soit pas faite en double conformément aux dispositions de l'art. 49, précité, n'en est pas moins valable, et suffit à établir le contrat de transport; il n'y a pas lieu ici d'appliquer l'art. 1325, C. civ., qui, en matière de contrat synallagmatique, oblige à rédiger autant de doubles qu'il y a de parties. — Duverdy, n. 11.

**2489.** — La lettre de voiture, lorsqu'on y a recours, doit être datée; elle doit indiquer la nature et le poids de la marchandise à transporter, les marques apposées sur les colis, les délais et le prix de transport, le nom et le domicile de l'expéditeur et du destinataire.

**2489** *bis*. — La lettre de voiture doit faire connaître le prix du transport; mais nous rappelons l'observation par nous présentée à cet égard, *suprà*, n. 2485. — V. aussi *infrà*, n. 2502, 2752 et s.

**2489** *ter*. — La remise, par le transporteur, de la lettre de voiture au destinataire constitue, en principe, la preuve du paiement du transport et des frais y afférents. Il ne peut être fait échec à cette preuve par la présomption tirée de cette circonstance que la feuille d'émargement sur laquelle le destinataire a apposé sa signature ne portait qu'une somme inférieure à celle réellement due et que, selon toute probabilité, le destinataire n'a pas dû payer plus que la somme inscrite sur la feuille, car la signature du destinataire constitue un simple reçu de sa marchandise et non point la reconnaissance de la somme payée. — Trib. comm. Seine, 21 sept. 1892, Walker, [J. *Le Droit*, 12 oct. 1892]

**2490.** — Les délais, ainsi que nous le verrons plus loin, étant obligatoires pour toutes les parties, il n'est point permis à une compagnie de chemin de fer de stipuler un délai de transport plus long que le délai qui lui est accordé par les tarifs. — Cass., 31 juill. 1857, Romieu, [S. 58.1.174, P. 58.939, D. 57.1.384] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 140. — Cette obligation est pour la compagnie tellement stricte qu'elle serait en faute, si elle avait stipulé un délai plus long que celui prévu au tarif, alors même qu'elle aurait effectué le transport dans le délai régulier. — Même arrêt.

**2491.** — Les délais de transport se subdivisent en délais d'expédition, de transport proprement dit, de livraison; la lettre de voiture doit indiquer ces divers délais; mais ce détail a peu d'importance et d'intérêt puisque le délai total est seul obligatoire pour les compagnies de chemins de fer. — Aucoc, t. 3, n. 1472; Ruben de Couder, n. 225.

**2492.** — Si les marchandises doivent voyager sur les réseaux de deux lignes différentes, la compagnie expéditrice, en thèse générale, n'est tenue d'indiquer sur la lettre de voiture que le prix de transport jusqu'à la gare d'arrivée du réseau qui lui appartient; mais si les diverses compagnies ont adopté un tarif commun, la compagnie expéditrice doit alors porter sur la lettre de voiture le prix total du transport. — Dijon, 9 juin 1869, Chemin de fer de l'Est, [S. 69.2.233, P. 69.988, D. 69.2.244] — *Sic*, Sarrut, n. 388; Féraud-Giraud, t. 1, n. 141; Bédarride, t. 1, n. 371 et s.; Ruben de Couder, n. 223.

**2493.** — Les compagnies de chemins de fer, qui n'exercent le privilège que la loi leur a accordé que sous la condition d'opérer le transport des marchandises, ne peuvent, sans motifs légitimes, se refuser à exécuter le mandat de transport qui leur est donné. Ainsi une compagnie de chemin de fer ne peut se refuser à opérer le transport de colis qui lui sont présentés, sous prétexte que la lettre de voiture qui les accompagne est enfermée dans une enveloppe cachetée qui ne lui permet pas de vérifier si les conditions de cette lettre de voiture la mettent à même d'exécuter ce transport sans danger pour ses intérêts; la compagnie a, en effet, dans ce cas, le droit d'ouvrir l'enveloppe pour prendre connaissance de la lettre de voiture. — Cass., 21 avril 1857, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.1.76, P. 57.745, D. 57.1.176] — *Sic*, Emion, n. 112; Blanche, n. 101; Féraud-Giraud, t. 1, n. 87. — L'art. 5 de la convention internationale, a consacré ce principe.

**2493** *bis*. — Si la lettre de voiture est incomplète et ne mentionne pas toutes les clauses du contrat de transport, il devra être suppléé à son insuffisance à l'aide des divers modes de preuve admis par la loi; le contrat de transport pouvant être verbal (V. *suprà*, n. 2487), il s'ensuit, sans difficulté, que la lettre de voiture, qui n'est qu'un des modes de preuve de ce contrat, peut être complétée par les autres modes de preuve réguliers (Duverdy, n. 13). Il ne faut pas oublier cependant que la règle édictée par l'art. 1341, C. civ., d'après lequel il n'est reçu aucune preuve par témoins contre et autre le contenu aux actes, est applicable non seulement en matière civile, mais aussi en matière commerciale, et par suite, lorsqu'il s'agit du contrat de transport. — Bonnier, *Tr. des preuves*, n. 93; Duverdy, n. 14.

**2494.** — Le contrat d'expédition tel qu'il est constaté par la lettre de voiture fait la loi entre les parties. — Cass., 11 mars 1874, Dutet, [S. 74.1.274, P. 74.680, D. 76.1.248]; — 4 août 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 86.1.220, P. 86.1.527, D. 86. 1.65] — Tel est le principe.

**2494** *bis*. — Un contrat d'expédition constaté par une lettre de voiture fait foi entre les parties, à tel point qu'il ne peut être modifié que de leur consentement réciproque. C'est donc à bon droit qu'une compagnie de chemin de fer refuse d'accepter de nouvelles conditions qui dénaturent le contrat, comme la substitution de plusieurs destinataires au destinataire unique précédemment indiqué dans la lettre de voiture. — Montpellier, 23 avr. 1872, sous Cass., 11 mars 1874, précité.

**2495.** — Les stipulations du contrat intervenu entre une compagnie de chemin de fer et un expéditeur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en justice en vertu de la lettre de voiture, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Cass., 19 oct. et 30 nov. 1891, Cie générale transatlantique, [S. et P. 92.1.275]

**2496.** — En effet, l'expéditeur, en formant le contrat de transport, a stipulé non seulement pour lui, mais encore au profit du destinataire, conformément à l'art. 1121, C. civ.; le destinataire porteur de la lettre de voiture et demandant l'exécution du contrat, accepte ce contrat, qui le lie désormais au même titre que l'expéditeur et le transporteur. — Duverdy, *Contr. de transp.*, p. 127; Féraud-Giraud, t. 1, n. 2, et t. 2, n. 1008.

**2497.** — Les compagnies de chemins de fer, en se chargeant d'un transport, acceptent un mandat qui leur est confié par l'expéditeur; dès lors, celui-ci, en cours de route, peut, le plus souvent, et quand la marchandise continue à lui appartenir, donner de nouveaux ordres à la compagnie, arrêter la marchandise, et même substituer un destinataire à un autre; c'est ce qui est formellement reconnu par l'art. 15 de la conventien internationale. Mais les compagnies, pour s'assurer que la marchandise, en cours de transport, appartient encore à l'expéditeur qui veut en disposer et en changer la destination, sont en droit de lui demander de justifier sa propriété par la production du récépissé qu'elles lui ont délivré; si l'expéditeur ne présente point cette pièce, il est à croire qu'il l'a adressée au destinataire et qu'il lui a ainsi transmis la propriété des marchandises qu'il veut s'approprier (Duverdy, n. 22). La compagnie qui accepterait la substitution d'un nouveau destinataire au destinataire désigné dans la lettre de voiture ou le récépissé, sans se faire représenter cette pièce par l'expéditeur, commettrait une faute qui engagerait sa responsabilité vis-à-vis du destinataire primitif porteur de la lettre de voiture ou du récépissé. — Douai, 17 mai 1870, Lamé-Fleury, [*Bull. des chemins de fer*, 1870, p. 248] — *Sic*, Duverdy, n. 22. — V. aussi Emion, *Manuel de l'exploitation des chemins de fer*, t. 2, n 18.

**2498.** — La situation de la compagnie ne peut être, toutefois, aggravée par les nouveaux ordres; dès lors, une compagnie de chemin de fer ne saurait être tenue d'accepter la substitution de plusieurs destinataires à un destinataire unique; en effet, en ce cas, l'expéditeur émet la prétention de diviser le contrat de transport, de le scinder en autant de transports qu'il y a de nouveaux destinataires, et cependant il n'a payé que le prix d'un seul transport; il devrait donc offrir, pour l'exécution des ordres nouveaux, le prix afférent à autant de contrats de transports qu'il y a de destinataires. — Montpellier, 23 avr. 1872, sous Cass., 11 mars 1874, précité.

**2499.** — La compagnie de chemin de fer qui a fait toutes les diligences pour porter à la connaissance d'une autre compagnie de nouvelles instructions tardivement données par l'expéditeur n'est pas responsable de leur inexécution. — Cass., 11 mars 1874, précité.

**2500.** — Les compagnies de chemins de fer font, d'ailleurs, tous leurs efforts pour se conformer aux instructions successives qui leur sont données par les expéditeurs, et se hâtent de les transmettre à leurs agents, ou aux autres compagnies qui ont continué le transport.

**2501.** — La lettre de voiture, ainsi que nous l'avons fait remarquer *suprà*, n. 2488, est complètement tombée en désuétude; elle est remplacée par le récépissé, qui doit contenir les mêmes énonciations que la lettre de voiture et qui produit les mêmes effets légaux. — Cass., 5 mai 1846, Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 46.1.560, P. 46.2.60, D. 46.1.142]; — 17 et 24 juin 1846, Levesque, [S. 46.1.870, P. 46.2.508, D. 46.1. 318]; — 3 janv. 1853, Chemin de fer de Rouen, [S. 53.1.99, P. 53.1.11, D. 53.1.26]; — 2 mai 1854, Jacquot, [S. 54.1.645, P. 54.2.449, D. 54.4.253]; — 28 mars 1860, Chemin de fer de Rouen, [S. 60.1.814, P. 60.712, D. 60.1.215]; — 12 août 1872, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 72.1.391, P. 72.1024, D. 72.1. 264]; — 9 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.35, P. 74.55, D. 74.1.409]; — 5 août 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.1.128, P. 79.292, D. 78.1.464]; — 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.130, P. 80.280, D. 80.1.14]; — 26 janv. 1886, Chemin de fer du nord de l'Espagne, [S. 87.1.36, P. 87. 1.57, D. 86.1.124] — *Sic*, Pouget, t. 2, n. 159; Alauzet, n. 1185; Aucoc, t. 3, n. 1470; Duverdy, n. 10; Sarrut, n. 384; Bédarride, n. 366; Ruben de Couder, n. 221; Féraud-Giraud, t. 1, n. 131; Picard, t. 4, n. 688.

**2501** *bis*. — Le récépissé délivré par une compagnie de chemin de fer à l'expéditeur d'une marchandise transportée en port payé est un véritable titre établissant les conventions de transport, et produisant les mêmes effets que la lettre de voiture. En conséquence, la production de ce récépissé suffit à la recevabilité d'une action en répétition de surtaxe intentée par l'expéditeur; la recevabilité de cette action ne peut être subordonnée à la présentation du récépissé délivré au destinataire. La clause insérée au bas des récépissés délivrés par les compagnies des chemins de fer aux destinataires portant « qu'aucune réclamation ne peut être examinée sans la production du présent récépissé », est nulle et de nul effet. — Bordeaux, 13 janv. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.2.212, P. 91.1.1199, D. 90.2.20]

**2502.** — Le récépissé comme la lettre de voiture doit mentionner le prix du transport : nous verrons en traitant de la compétence judiciaire les conséquences qu'il conviendra d'en tirer si la compagnie se refusait à inscrire ce prix sur le récépissé. Et les récépissés doivent porter le prix total du transport jusqu'au lieu de destination. — Dijon, 9 juin 1869, Chemin de fer de l'Est, [S. 69.2.233, P. 69.988]

**2503.** — On décide généralement, en matière de transports ordinaires, que les lettres de voiture peuvent être à ordre; en est-il de même des lettres de voiture dressées pour constater un contrat de transport par chemin de fer, et des récépissés? Non, car le législateur n'a pas prévu le récépissé à ordre; com-

ment, d'ailleurs, la compagnie de chemins de fer pourrait-elle prévenir un destinataire qui lui serait inconnu pour l'inviter à retirer la marchandise. — Bédarride, t. 1, n. 368 et s.; Ruben de Couder, n. 222; Féraud-Giraud, t. 1, n. 132; Picard, t. 4, n. 685.

**2504.** — Mais le destinataire peut remettre ou transférer le récépissé à un tiers qui se présentera à la compagnie au lieu et place du véritable destinataire et comme son mandataire; en ce cas, le destinataire désigné sur le récépissé demeurera, au regard de la compagnie, le véritable destinataire; mais, dans les rapports du destinataire avec le porteur du récépissé, celui-ci sera tenu pour le destinataire réel. — Lamé-Fleury, v° *Récépissé;* Bédarride, t. 1, n. 370; Ruben de Couder, n. 222; Féraud-Giraud, t. 1, n. 132; Picard, t. 4, n. 685.

**2505.** — On a eu parfois, paraît-il, à reprocher à certaines compagnies de la négligence, du mauvais vouloir même, pour délivrer les récépissés; mais les expéditeurs sont en droit de les exiger; et les compagnies, d'après la circulaire du 14 juin 1864, sont tenues de les délivrer même d'office. — Sarrut, n. 392; Féraud-Giraud, t. 1, n. 134. — Une compagnie de chemin de fer, en ne délivrant pas de récépissé, commet une faute qu'elle ne peut invoquer pour se soustraire aux obligations du contrat de transport. — Trib. Strasbourg, 18 mars 1859, [cité par Palaa, t. 2, p. 530] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 135.

**2506.** — Par contre, la délivrance, par une compagnie de chemin de fer, de récépissés constatant inexactement un dépôt en gare de marchandises à destination d'une personne désignée n'engage pas la responsabilité de la compagnie à l'égard du tiers qui a escompté des traites auxquelles ces marchandises devaient servir de provision, si cela a eu lieu sans fraude de la part de la compagnie, et si, d'ailleurs, elle n'a été ni pu être la cause déterminante de l'escompte, en l'absence d'un transport régulier de la lettre de voiture représentant des valeurs dont l'expédition a été déclarée mensongère. — Cass., 25 mai 1864, Dubosq, [D. 64.1.287]

**2507.** — Nous avons vu *suprà*, n. 2482 et s., que le contrat de transport étant commercial au moins du côté de la compagnie peut se prouver par tous les modes de droit commun. L'expéditeur, à défaut de récépissé, pourra donc établir le contrat de transport par l'un quelconque de ces modes, et notamment par des carnets spéciaux, remis à certains négociants et constatant les réceptions des marchandises par les compagnies. — Rouen, 17 mai 1867, Menu-Sellier, [S. 68.2.47, P. 68.226] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 135 et 143. — Mais les feuilles d'expédition délivrées par les compagnies de chemins de fer aux conducteurs de trains pour accompagner les chargements, constituent des pièces de comptabilité intérieure étrangères aux expéditeurs et aux destinataires, et, dès lors, elles n'ont pas le caractère de lettres de voiture dans le sens de l'art. 101, C. comm. — Cass., 28 mars 1860 (Chambres réunies), Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 60.1.814, P. 60.712, D. 60.1.215]

**2508.** — Lorsqu'il s'agit de colis groupés, adressés à plusieurs destinataires, l'expéditeur doit remettre à la gare expéditrice un bordereau détaillé et certifié, écrit sur papier ordinaire, faisant connaître le nom et l'adresse des destinataires. La compagnie délivre un récépissé collectif, ainsi que des récépissés spéciaux à chaque destinataire, inscrits sur des formules timbrées, mais ne donnant pas ouverture à un droit d'enregistrement pour la compagnie. — Sarrut, n. 282 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 146.

**2508** *bis*. — La clause de remise de la marchandise contre remboursement n'a pas pour effet de créer un contrat de transport distinct, qui rende obligatoire la rédaction d'un second récépissé, entraînant la taxe de 35 cent. à la charge de l'expéditeur. — Cass., 6 mai 1873, Chemin de fer de l'Est, [S. 73.1.416, P. 73.1002, D. 74.1.165]

**2509.** — Un grand principe domine toute la matière des transports et nous devons le mettre, dès le début, en relief. Ce principe, c'est l'égalité complète de ceux qui usent des chemins de fer dans leurs rapports avec les compagnies, qu'il s'agisse de destinataires, d'expéditeurs, de services de correspondance, etc. Ce principe est posé notamment par l'ordonnance du 15 nov. 1846, art. 50. On le trouve reproduit dans tous les cahiers des charges. Il conduit à décider qu'au point de vue des tarifs, des délais de transport, des facilités données pour expédier, charger, transmettre, recevoir les marchandises, tous les intéressés doivent être traités sur un pied d'égalité complète. Nous nous bornerons à poser dès maintenant ce principe. Nous en trouverons de nombreuses et importantes applications. La violation par une compagnie des dispositions des cahiers des charges à cet égard et le fait par elle d'accorder à un expéditeur des avantages, non prévus par les tarifs, et dont tous les expéditeurs ne profiteraient pas, constitue une infraction aux dispositions des cahiers des charges, prévue et punie par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Duverdy, n. 177.

## Section III.

### Des tarifs de chemins de fer

#### § 1. *Notions générales.*

**2510.** — Les taxes que les concessionnaires sont autorisés à percevoir sur les voyageurs se décomposent en deux parties : l'une, qu'on est convenu d'appeler le *péage*, l'autre le *prix de transport* proprement dit.

**2511.** — Le péage correspond aux charges du capital de premier établissement et aux frais d'entretien de la voie ferrée; le prix de transport, aux charges d'acquisition et du matériel roulant, aux frais de traction et aux dépenses de l'exploitation. — Picard, t. 4, p. 4.

**2512.** — « Ces deux éléments se retrouvent-ils également dans les chemins de fer exploités par l'Etat et dans les chemins de fer concédés? Il est pourvu aux dépenses de création ou d'entretien des chemins de fer de deux façons différentes, dit à cet égard M. Colson. Tantôt elles figurent simplement parmi les charges du budget et il y est subvenu au moyen des ressources générales provenant des impôts de toute nature ou d'emprunts le cas échéant. Tantôt, au contraire, on cherche à les faire supporter par ceux auxquels elles profitent en percevant à cet effet sur les transports une taxe spéciale qui prend le nom de péage. Il peut être perçu des péages sur les transports importants des voies administrées directement par les agents de l'Etat, d'un département ou d'une commune, et dont les recettes et dépenses sont inscrites au budget. Mais la perception de péages n'est pas générale, elle est même l'exception en France sur les voies ainsi administrées. Dans presque tous les cas où l'on veut percevoir un péage, la voie sur laquelle il doit être établi fait l'objet d'une concession. » — Colson, *Tarifs et transports*, p. 11.

**2513.** — Cependant le même auteur ajoute plus loin : « Même sur les lignes exploitées directement par l'Etat, il est perçu un péage qui subvient aux frais d'entretien et donne, en outre, un certain excédent, représentant une fraction de l'intérêt des capitaux dépensés pour la construction de ce réseau ». — Colson, *eod. loc.*, p. 14.

**2514.** — A l'origine des chemins de fer, dit encore M. Picard, les pouvoirs publics attribuaient une grande importance à cette division des taxes : ils envisageaient l'éventualité de la coexistence de plusieurs entreprises exploitant simultanément la même voie ferrée, chacune y faisant circuler ses trains et y effectuant des transports. L'hypothèse ne s'est pas réalisée et ne pouvait se réaliser à raison des difficultés matérielles contre lesquelles les entreprises ainsi juxtaposées seraient venues inévitablement se heurter pour l'organisation du service et pour le maintien du bon ordre et de la sûreté de l'exploitation. La décomposition du tarif légal n'en a pas moins été maintenue dans les cahiers des charges, dont l'art. 61 réserve expressément aux compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, la faculté de faire circuler sur la ligne leurs matériel, voitures et wagons, à la charge par elles d'acquitter le péage et d'observer les règlements de police et de service ». — Picard, t. 4, p. 4.

**2515.** — La distinction entre le péage et le transport n'est donc pas purement théorique. On peut ajouter qu'une compagnie qui n'exécuterait pas elle-même le transport avec son propre matériel, n'aurait jamais droit qu'au péage (art. 42, cahier des charges).

**2516.** — Mais ce sont là des points qui seront mieux compris lorsque nous aurons exposé les rapports financiers de l'Etat, des départements, des communes et des compagnies. Sans nous arrêter pour le moment à ce côté de la question, nous devons nous préoccuper de l'établissement de ces taxes.

**2517.** — « Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, porte à cet égard l'art. 44, Ord. 15 nov. 1846, ne pourra être perçue par

la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics. Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avr. 1847. »

**2518.** — Cette disposition avait suggéré au rédacteur du rapport au roi, les réflexions suivantes : « Les cahiers des charges des concessions ne peuvent et ne doivent fixer que des prix élémentaires, des prix limités; les compagnies peuvent abaisser au-dessous des maxima autorisés les taxes qu'elles demandent au public; elles établissent, d'après les bases ainsi réglées, le prix total à percevoir pour le transport des voyageurs, des bestiaux ou marchandises, soit sur la distance totale, soit sur les parcours intermédiaires. Mais, en principe, aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'en vertu d'un acte de l'autorité supérieure : il est donc nécessaire, en premier lieu, qu'avant de commencer leur service d'exploitation, les compagnies fassent approuver par l'administration les tableaux des prix qu'elles entendent percevoir. Cette formalité est d'ailleurs indispensable, attendu que, d'après les cahiers des charges, les abaissements de prix consentis par les compagnies doivent être maintenus pendant un certain temps, et qu'un acte de l'autorité peut seul fixer le moment à dater duquel ce délai devra courir. »

**2519.** — Il résulte très-clairement de cette disposition (et nous aurons à développer bientôt ce point), qu'aucune compagnie ne saurait être reçue à prélever des taxes avant d'avoir obtenu l'agrément et l'approbation de l'administration. Mais comment l'administration est-elle amenée à connaître de ces taxes? Est-ce sur la seule proposition de la compagnie? Ne peut-elle pas elle-même lui en soumettre, ou lui en imposer? C'est la première question qu'il importe de résoudre.

**2520.** — La solution se trouve dans les art. 45 et 49, Ord. 15 nov. 1846, ainsi que dans l'art. 48 du cahier des charges. Voici en quels termes sont conçus ces différents textes : « Pour l'exécution du § 1 de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux » (art. 45, Ord. 15 nov.).

**2521.** — « Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux. Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre. A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des Travaux publics les a homologuées. Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches » (art. 49, *Ibid.*).

**2522.** — Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches. La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 nov. 1846 » (art. 48 du cahier des charges).

**2523.** — L'initiative des tarifs, et leur modification appartient donc d'après ces textes aux compagnies de chemins de fer et c'est à elles qu'il appartient de rechercher les combinaisons qui peuvent être à la fois les plus rémunératrices pour elles et les plus avantageuses pour le commerce et l'industrie. — Sarrut, n. 37; Ruben de Couder, n. 72; Aucoc, t. 3, n. 1524; Picard, t. 4, p. 31; Féraud-Giraud, t. 1, n. 389.

**2524.** — Il est vrai qu'un autre article de l'ordonnance de 1846, l'art. 69, donne au ministre le pouvoir de statuer directement dans tous les cas où, conformément aux dispositions de cette ordonnance, il doit statuer sur les propositions de la compagnie, et où celle-ci ne lui aurait pas soumis ses propositions dans le délai à elle imparti. Mais cette faculté ne saurait porter atteinte à la libre appréciation reconnue aux concessionnaires pour toutes modifications de taxes.

**2525.** — L'instruction des tarifs se fait dans les conditions suivantes : les compagnies adressent leurs propositions au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés, et à l'inspecteur général du contrôle. A ces propositions doivent être adjoints un exemplaire des anciens tarifs s'il ne s'agit que de modifications à des tarifs préexistants (Circ. 18 janv. 1861 et 9 oct. 1878, citées par Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 35), une note faisant ressortir pour les prix fermes les bases kilométriques (Circ. 18 août 1860 et 9 oct. 1878, précité; Picard, *loc. cit.*), un rapport circonstancié sur les propositions.

**2526.** — Dans leur lettre d'envoi au ministre, les compagnies doivent faire connaître qu'elles ont transmis ces propositions aux préfets intéressés et désigner ces préfets (Circ. 9 oct. 1878 et 20 déc. 1887; *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 341).

**2527.** — Autant que possible, d'ailleurs, on doit éviter de communiquer en bloc ces propositions (Circ. 13 janv. 1888; *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 360).

**2528.** — Indépendamment des autorités visées par l'ordonnance de 1846, il importe de communiquer les propositions de tarifs à toutes les chambres de commerce et à toutes les chambres consultatives. Un bulletin spécial hebdomadaire est créé pour cette consultation et des questionnaires sont adressés à ces chambres (Circ. 31 oct. 1855, 15 févr. 1862, 23 août 1875, 11 sept. 1875, 9 mars, 21 mai, 9 oct. 1878, 21 juill. 1880 (Picard, *loc. cit.*, p. 37 et s.); 26 janv. 1884; *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 140).

**2529.** — On doit consulter également les ingénieurs en chef des mines sur les points qui intéressent le transport des industries minières de leur région (Circ. 5 déc. 1888; *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 518).

**2530.** — Enfin, on prend encore l'avis des ingénieurs en chef du service des ports de mer sur les tarifs qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service (Circ. min. 20 juill. 1886; *Rec. Lois, Ord.*, t. 3, p. 126).

### § 2. *Confection et publication des tarifs.*

**2531.** — L'instruction des tarifs se poursuit tout à la fois par les soins du service du contrôle et du comité consultatif des chemins de fer (Circ. 23 août 1850, 31 oct. 1855, 10 mars 1858, 23 juin 1863, 13 juin 1864; Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 39).

**2532.** — Sur les attributions des différents fonctionnaires de ces services, V. notamment Circ. 19 mai 1866, 25 avr. 1866, 10 sept. 1867, 29 août et 30 oct. 1878, 16 juill. 1880. — Picard, *loc. cit.*

**2533.** — Conformément aux règles posées par l'art. 49 précité, Ord. 15 nov. 1846, le public doit être avisé, par voie d'affiches, des propositions faites par les compagnies.

**2534.** — Mais ces affiches paraissent exigées plutôt pour les modifications aux tarifs préexistants que pour les propositions primitives de tarifs.

**2535.** — L'art. 49 prescrit l'affichage pendant un mois à compter du jour de l'accomplissement de cette formalité, et non pas seulement de *la date* de l'affiche.

**2536.** — Il doit y être procédé dans les lieux les plus apparents des gares et des stations (arg. d'analogie tiré de l'art. 48). Il a été jugé, en ce sens, que l'arrêté ministériel qui modifie le tarif des droits à percevoir par une compagnie de chemin de fer n'est pas obligatoire pour le public lorsqu'il n'est pas établi que, soit la proposition de modification, soit la décision ministérielle qui l'autorise aient été affichées dans les lieux les plus apparents des gares et stations. On ne peut considérer comme constituant une publication légale tenant lieu des affiches prescrites l'insertion du nouveau tarif dans un journal de la localité. — Colmar, 9 déc. 1862, Chemin de fer de l'Est, [D. 63.2.43]

**2537.** — Le service de contrôle est spécialement chargé de surveiller la stricte observation de ces règles (Circ. 31 oct. 1855, 19 mai 1866, 30 oct. 1878). — Picard, *loc. cit.*

**2538.** — En principe, l'affiche doit contenir en entier toutes les taxes nouvelles dont l'homologation est demandée. Cependant, il est admis par la doctrine et la jurisprudence que si ces affiches sont trop volumineuses, elle peuvent être remplacées par les dépôts de livrets dans les gares et stations et par l'apposition d'affiches sommaires. Jugé, en ce sens, que bien qu'en général, d'après l'art. 49, Ord. 15 nov. 1846, les modifications des tarifs demandées par les compagnies de chemins de fer doivent être publiées par des affiches qui en contiennent le texte complet, si, en raison de l'étendue des tarifs, ce mode d'affichage n'est pas possible ou présente des inconvénients sérieux, ces affiches peuvent être remplacées par des livrets déposés dans les gares et stations où elles devraient être apposées et par des affiches sommaires annonçant au public le dépôt de ces livrets à la demande

en homologation des nouveaux tarifs. — Cass., 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.1.50, D. 67.1.56] — Bordeaux, 22 janv. 1868, Chemin de fer du Midi, [S. 68.2.165, P. 68.702] — *Sic*, Sarrut, n. 160; Aucoc, t. 3, n. 1434; Féraud-Giraud, t. 1, n. 396. — Et il importe peu qu'un tarif contenant exactement les taxes à percevoir ait été déposé à la gare pour être mis à la disposition des voyageurs, alors, d'ailleurs, que le chef de la station s'est conformé, pour les perceptions qu'il réclamait aux voyageurs, non à ce tarif, mais aux indications de l'affiche. — Cass., 20 mars 1868, Petit, [D. 69.5.56]

**2539.** — Mais jugé, d'autre part, que le chef de service dans une gare de chemin de fer, qui a fait afficher que les billets d'aller et retour à prix réduits ne serviront que pour certains trains désignés, tandis que le tarif homologué par le ministre les déclare valables pour tous les trains, est en contravention à l'art. 48, Ord. 15 nov. 1846, qui, en exigeant l'affiche des tarifs, a entendu exiger une affiche complète. — Même arrêt.

**2540.** — Conformément à toutes ces règles, il a été jugé qu'une compagnie de chemins de fer ne peut, sans se rendre passible de dommages et intérêts envers les industries rivales qui en ont souffert préjudice, introduire aucune modification dans son tarif avant d'avoir accompli les formalités d'homologation et de publicité prescrites par le cahier des charges annexé à la loi de concession. — Cass., 19 juin 1850, Maillet-Duboullay, [S. 50.1.607, P. 50.2.257, D. 50.1.197] — *Sic*, Sarrut, n. 56.

**2541.** — ... Qu'une compagnie ne peut même abaisser ses tarifs si elle n'a pas annoncé cette modification par des affiches, un mois au moins à l'avance. — Cass., 10 janv. 1849, Chemin de fer de Montpellier à Nîmes et chemin de fer du Gard, [S. 49.1.190, P. 49.1.305, D. 49.1.19]; — 19 juin 1850, précité. — Paris, 21 août 1847, Chemin de fer de Rouen, [P. 47.2.390]

**2542.** — ... Qu'il en est ainsi, alors même que le tarif provisoirement arrêté par l'administration supérieure porte un *maximum*, sans détermination de *minimum*. — Cass., 10 janv. 1849, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 382.

**2543.** — ... Que si malgré la prohibition qui lui est faite, elle a modifié ses tarifs, sans avoir demandé l'homologation nécessaire ou sans s'être conformée aux dispositions sur l'affichage et la publicité, elle est passible de dommages-intérêts envers les tiers auxquels cette modification des tarifs a porté préjudice. — Cass., 7 juill. 1852, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 52.1.713, P. 54.2.520, D. 52.1.204]

**2544.** — La condamnation à des dommages-intérêts devrait être prononcée, alors même que la compagnie, pour se soustraire aux conséquences de l'omission des formalités prescrites soutiendrait qu'elle a agi sous la surveillance et avec l'autorisation tacite de l'administration supérieure. — Cass., 19 juin 1850, précité; — 7 juill. 1852, précité; — 21 janv. 1857, Chemin de fer de l'Est, [S. 57.1.566, P. 57.1150, D. 57.1.169]; — 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.50, D. 67.1.56] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1530; Sarrut, n. 56; Féraud-Giraud, t. 1, n. 381 et 392.

**2545.** — L'homologation est donnée depuis 1844 par voie de décision ministérielle. Précédemment, à cette date, il suffisait d'un arrêté préfectoral. Mais cette décision ne saurait intervenir spontanément sans l'instruction préalable. Par suite, une décision ministérielle ne saurait sans l'assentiment d'une compagnie de chemins de fer, modifier ses tarifs; la compagnie dont les tarifs seraient ainsi remaniés arbitrairement serait donc en droit de se refuser à exécuter les tarifs illégalement édictés. — Cons. d'Ét., 5 mars 1880, Chemin de fer du Midi, [S. 81.3.63, P. adm. chr., D. 80.3.110, Leb. chr., p. 259] — V. *suprà*, n. 2524.

**2546.** — Par une raison analogue, le tarif arrêté et homologué comme commun à trois compagnies de chemins de fer ne peut être appliqué d'office au transport d'une marchandise qui emprunte d'abord les voies d'un quatrième réseau, la compagnie qui exploite ce réseau n'ayant accepté ni la tarification ni les conditions d'application spéciales arrêtées en dehors d'elle entre les trois autres compagnies. — Cass., 18 oct. 1892, Chemins de fer de l'État, [J. *La Loi*, 26 oct. 1892]; — même date, Cie d'Orléans, [*Ibid.*]

**2547.** — D'autre part, l'approbation ministérielle doit se produire conformément aux formes administratives prévues, et en suivant les formalités prescrites; ainsi une lettre ministérielle donnant l'avis du ministre sur un cas d'application des tarifs n'équivaut pas à une décision ministérielle approuvant un tarif. — Cass., 23 août 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.179, P. 83.1.411, D. 83.1.128] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 381.

**2548.** — [illegible] une décision établissant un tarif particulier est recevable à se pourvoir devant le conseil de préfecture pour faire décider que ce tarif est contraire au cahier des charges et, par suite, non obligatoire. — Cons. d'Ét., 5 mars 1880, précité.

**2549.** — Mais le ministre est-il tenu de donner son approbation pour peu que les taxes proposées soient inférieures au maximum? Peut-il la refuser? peut-il la soumettre à des conditions? Après bien des hésitations et bien des conflits suscités par les compagnies, et dont on retrouvera l'indication dans Picard (t. 4, p. 29 et s.), il est universellement admis que le ministre n'est pas lié par les propositions qui lui sont faites et qu'il peut les amender ou les rejeter, demeurassent-elles en dessous des maxima des cahiers des charges. — V. cependant sur la question Sarrut, n. 42; Ruben de Couder, n. 72; Bédarride, t. 1, n. 31.

**2550.** — En tous cas et sous réserve du droit de modifier les tarifs, il lui appartient certainement de les approuver ou de les repousser; c'est à lui d'examiner si les modifications présentées ne sont pas abusives, si elles ne sont pas contraires aux intérêts de tous, et si, favorables aux compagnies, elles ne lèsent pas l'intérêt du public. — Duverdy, n. 165; Aucoc, *loc. cit.*; Ruben de Couder, *loc. cit.*; Picard, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2551.** — Mais on ne saurait aller plus loin, croyons-nous, et reconnaître au ministre le droit d'imposer lui-même, et de sa propre initiative, certaines taxes aux compagnies. — Picard, *eod. loc.*

**2552.** — La décision ministérielle qui homologue le recueil contenant l'ensemble des tarifs spéciaux de grande et de petite vitesse d'une compagnie de chemins de fer, suffit d'ailleurs pour rendre obligatoire chaque tarif spécial; il n'est pas besoin d'une homologation particulière pour chacun de ces tarifs. — Cass., 23 déc. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 75.1.231, P. 75.544, D. 77.1.83]; — 24 févr. 1875, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 75.1.231, P. 75.1065, D. 76.1.241] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 385.

**2553.** — Primitivement l'homologation était portée à la connaissance du public par des arrêtés préfectoraux. La plupart des cahiers des charges contenaient des prescriptions à cet égard, et les préfets étaient tenus, sous des conditions déterminées par un certain nombre de circulaires, de faire connaître à l'administration qu'ils avaient accompli les formalités prescrites. — V. not. Circ. 23 août 1850, 15 avr. 1854, 14 juin 1854, 15 févr. 1862, 15 nov. 1884.

**2554.** — Malgré ces règles, la jurisprudence avait décidé que les modifications de tarifs proposées au ministre compétent par une compagnie de chemin de fer en la forme prescrite par l'ordonnance du 15 nov. 1846, et portées à la connaissance du public par des affiches, étaient obligatoires par le seul fait de l'approbation ministérielle, sans qu'il fût besoin que des arrêtés pris par les préfets des départements traversés les eussent rendues exécutoires. — Cass., 1er août 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 64.1.419, P. 64.687, D. 64.1.346] — Colmar, 25 août 1864, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. *ibid.*, *ad notam*] — Sarrut, n. 40; Ruben de Couder, n. 75; Féraud-Giraud, t. 1, n. 405.

**2555.** — Dans la pratique néanmoins les préfets, par des arrêtés, portent les modifications des tarifs à la connaissance du public. — Sarrut, n. 38; Aucoc, t. 3, n. 1434; Ruben de Couder, n. 75.

**2556.** — Mais depuis une circulaire du 28 sept. 1888, il n'y a plus besoin d'arrêtés préfectoraux pour porter à la connaissance du public les tarifs homologués. Aussi bien, depuis 1857, ne retrouve-t-on plus cette nécessité dans aucun cahier des charges.

**2557.** — Des tiers ne pourraient donc se prévaloir aujourd'hui de l'omission de cette formalité. — Cass., 1er août 1864, précité.

**2558.** — Les tarifs sont notifiés aux compagnies dans les vingt-quatre heures de leur approbation par l'intermédiaire, le plus souvent, des commissaires de surveillance administrative. Les compagnies doivent aussitôt les porter à la connaissance de leurs agents et du public. Il appartient aux commissaires de surveillance de s'assurer de leur exécution (Circ. 15 avr. 1850, 10 mars 1854, 23 janv. 1863). — Féraud-Giraud, t. 1, n. 405.

**2559.** — Ils doivent être mis en application au plus tard quinze jours après la date de la notification qui est faite de l'homologation, et ce sont les compagnies elles-mêmes qui sont tenues d'en

avertir le public en collant, sur les affiches dont il a été parlé, une bande indiquant la date de cette homologation. Mais pour éviter d'induire le public en erreur, elles doivent éviter de porter sur les affiches de leur proposition la date probable de l'application de ces tarifs.

**2560.** — Dès avant la circulaire dont il vient d'être parlé, la multiplicité et l'étendue des tarifs s'opposaient à un affichage intégral; dans la pratique, on placardait seulement les arrêtés d'homologation avec une indication sommaire, et les tarifs étaient déposés dans les gares à la disposition du public. Cette publicité avait été déclarée suffisante — Cass., 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.1.50, D. 67.1.56] — Grenoble, 31 déc. 1870, Lamé-Fleury, [*Bull. des chemins de fer*, 1873, n. 11], — ... pourvu que la compagnie ne dissimule pas au public une partie des avantages accordés par les tarifs. — Cass., 20 mars 1868, Petit, [D. 69.5.56] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 406.

**2561.** — D'autre part, pour les tarifs communs à plusieurs compagnies françaises, le délai d'application est d'un mois. Enfin, il n'y a pas de délai fixe pour les tarifs internationaux (Circ. 1er déc. 1888); *Rec. Lois, Ord.*, 2e série, t. 3, p. 516.

**2562.** — Il est interdit aux compagnies d'insérer dans leurs affiches des annotations interprétatives sans l'approbation de l'administration, qui doit leur être donnée dans un certain délai (Circ. 30 juin 1863). — Picard, *loc. cit.*

**2563.** — Quel que soit le délai écoulé depuis la notification, il ne saurait, d'ailleurs, dispenser la compagnie de laisser les affiches apposées pendant le mois dont il a été question *suprà*, n. 2535.

**2564.** — On peut, enfin, trouver tous les tarifs dans le recueil Chaix, qui, depuis la circulaire du 9 juill. 1878, ne doit les publier qu'avec une note indiquant la date de l'homologation; les intéressés ont donc, dans cette publication, toute garantie d'authenticité.

**2565.** — Il avait été jugé, antérieurement à la circulaire dont il vient d'être parlé, que les modifications aux tarifs n'étaient applicables qu'un mois à partir du jour où ils avaient été affichés — Trib. Reims, 30 nov. 1855, [*J. trib. comm*, t. 5, n. 249] — Paris, 15 août 1856, [*Ibid.*, t. 5, n. 266] — et que la compagnie qui percevrait les nouveaux tarifs avant l'expiration de ce délai s'exposerait à une action en dommages-intérêts de la part des tiers intéressés. — Cass., 7 juill. 1852, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 52.1.713, P. 54.2.520, D. 52.1.204] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 76; Féraud-Giraud, n. 396.

**2566.** — Sous cette réserve, et pour abréger les formalités très longues de l'homologation, on reconnaissait d'ailleurs que le ministre pouvait donner une approbation provisoire (Circ. 31 oct. 1855 et 10 mars 1858). — Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 44; Sarrut, n. 47 et 50; Féraud-Giraud, t. 1, n. 387 et 410.

**2567.** — D'autre part, les formalités qui précèdent l'homologation des tarifs entraînent forcément avec elles des lenteurs assez considérables; pour permettre aux compagnies de chemins de fer françaises de lutter avec les compagnies étrangères, qui peuvent modifier brusquement leurs tarifs, le décret du 26 avr. 1862 a édicté des règles plus rapides d'homologation pour les tarifs de transit et d'importation. — Lamé-Fleury, p. 268 et s.; Sarrut, n. 52; Féraud-Giraud, t. 1, n. 398.

**2568.** — De même, le gouvernement est autorisé par l'art. 42 du cahier des charges à modifier, sans suivre les formalités indiquées, les tarifs concernant les céréales lorsque leur renchérissement motive cette mesure. — Sarrut, n. 53; Féraud-Giraud, t. 1, n. 399.

**2569.** — La plupart des tarifs reposant, ainsi que nous le verrons plus bas, sur la distance parcourue, ce ne sont pas seulement d'ailleurs les tarifs proprement dits, mais encore les tableaux des distances qui doivent être approuvés. A cet effet, il est procédé, avant l'ouverture des sections, à un chaînage contradictoire entre les fonctionnaires du contrôle et les représentants de compagnies. « Les distances sont généralement comptées entre les axes des bâtiments des voyageurs sous la réserve de certaines réductions pour les rebroussements ». — Picard, t. 4, p. 45.

**2570.** — Lorsque les tarifs ont été homologués, il n'est pas permis de leur faire subir aussitôt une modification. L'art. 38 du cahier des charges s'exprime à cet égard de la façon suivante : « Dans le cas où la compagnie jugerait convenable soit pour les parcours totaux, soit pour les parcours partiels de la voie de fer d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises. »

**2570 *bis*.** — Le délai de relèvement a varié d'ailleurs suivant les époques. Jugé en tous cas que la compagnie de chemin de fer qui, après abaissement du prix de transport pour certaines marchandises, veut user du droit qui lui appartient de relever ce prix à son taux précédent, est tenue seulement d'en prévenir les expéditeurs une année à l'avance; qu'on prétendrait à tort que ce retour au tarif doit, en outre, être porté à la connaissance du public par l'apposition d'affiches spéciales, cette publicité n'étant prescrite que pour le cas différent de modifications apportées au tarif. — Trib. comm. Seine, 23 janv. 1863, Durrieux-Castex et Cie, [D. 64.3.23]

**2571.** — Mais ces restrictions ne s'appliquent qu'aux relèvements de tarifs, et la Cour de cassation a pu décider avec raison que les nouveaux abaissements, au contraire, seraient libres. — Cass., 19 janv. 1878, Chemin de fer de l'Est. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 410; Sarrut, n. 48 et s.; Duverdy, n. 168. — ... A la condition encore d'être homologués, car il ne saurait dépendre des compagnies de favoriser telle ou telle opération commerciale, en relevant ou en abaissant brusquement ses tarifs. — Cass., 10 janv. 1849, Chemin de fer de Montpellier, [S. 49.1.190, P. 49.1.307, D. 49.1.19]; — même date, Chemin de fer du Gard, [*Ibid.*]; — 19 juin 1850, Maillet-Duboullay, [S. 50 1.607, P. 50.2.257, D. 50.1.197]; — 1er août 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 64.1.419, P. 64.687, D. 64.1.346]; — 18 déc. 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.126, P. 68.290, D. 67.1.474] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 16 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1433; Ruben de Couder, n. 69; Duverdy, n. 170; Féraud-Giraud, n. 379.

**2572.** — Jugé à cet égard qu'il y a abaissement indirect des tarifs, tombant sous la prohibition du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, et donnant lieu dès lors à une action en dommages-intérêts de la part des tiers lésés, dans le fait d'une compagnie de passer avec un entrepreneur de camionnage un traité particulier (non approuvé par l'administration) par lequel elle lui alloue une subvention, à la charge par lui de ne percevoir des destinataires de certaines marchandises qu'un prix de transport déterminé. — Cass., 15 nov. 1871, Chemin de fer de l'Est, [S. 71.1.205, P. 71.624, D. 71.1.296]

**2573.** — Encore faut-il qu'il s'agisse bien d'une modification de tarifs. Ainsi, de ce qu'une compagnie de chemin de fer a perçu, pendant quelque temps, pour le transport de certaines marchandises, une taxe inférieure à celle des tarifs régulièrement homologués, il ne s'ensuit nullement qu'elle soit tenue de persévérer dans cette pratique : la perception faite par la compagnie n'ayant pu constituer un abaissement légal du prix porté au tarif, et, par suite, la compagnie n'ayant pas eu besoin, pour appliquer le tarif, de demander à l'administration une homologation qui avait déjà été donnée, ni de faire mettre en vigueur un tarif qui n'avait pas cessé d'être obligatoire. — Cass., 18 déc. 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.126, P. 68.290, D. 67.1.474] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 386.

**2574.** — En conséquence, la compagnie qui revient à la légalité dont elle se serait exceptionnellement et irrégulièrement écartée dans certains contrats, n'a pas besoin de porter à l'avance à la connaissance du public ce retour à la légalité. — Cass., 26 nov. 1883, Clairin, [S. 85.1.378, P. 85.1.919, D. 85.1.20]

**2575.** — Par suite encore, cette régularisation apportée dans le service, sans publication préalable, et faite en conformité des tarifs régulièrement approuvés et publiés, ne peut être considérée comme une faute de nature à motiver une allocation de dommages-intérêts. — Même arrêt.

**2576.** — Spécialement, la compagnie de chemins de fer qui a antérieurement transporté en vrac, avec taxation d'après leur poids réel des marchandises qui ne doivent pas être transportées ainsi, telles que des carreaux en terre cuite et des briques réfractaires, ne commet aucune faute en les soumettant, sans avis préalable, au tarif applicable, et ne peut être condamnée de ce chef à des dommages-intérêts. — Même arrêt.

**2577.** — Le délai sus-énoncé s'appliquerait-il, d'autre part, au cas d'homologation d'un tarif provisoire? La question est très-discutée. — V., pour l'affirmative, Aucoc, t. 3, n. 1527 et pour la négative, Sarrut, n. 47; Féraud-Giraud, t. 1, n. 387; Picard, t. 4, p. 53.

**2578.** — Dans certaines hypothèses exceptionnelles, l'Etat a, d'ailleurs, admis des tarifs temporaires dont le délai de validité

a été inférieur à une année (V. not. Picard, t. 4, p. 16). Mais on ne saurait recommander ces mesures qui ne paraissent faites que pour jeter le trouble sur le marché.

**2579.** — En thèse générale, l'approbation des tarifs de chemins de fer devrait avoir lieu tous les ans; mais il est universellement reconnu que les tarifs demeurent obligatoires, même après l'expiration de l'année qui suit la décision ministérielle approbative, tant qu'une décision nouvelle n'est pas intervenue. — Cass., 16 août 1864, Pouranty, S. 64.1.491, P. 64.1255, D. 64.1.374 — Pau, 2 mars 1863, Chemin de fer du Midi, S. 63.2.114, P. 63.776. — V. aussi Cass., 10 janv. 1849 (2 arrêts), précité; — 17 juin 1850, précité.

**2580.** — Tout ce qui précède ne s'applique qu'aux tarifs proprement dits. Mais en dehors de ces tarifs se trouvent des transports d'un caractère exceptionnel, soit à raison de la nature de l'objet transporté, soit à raison de leur poids. Tels sont :

1° Les denrées et objets qui ne pèsent pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube;

2° Les matières inflammables ou explosibles, les animaux et objets dangereux pour lesquels, dans un intérêt de sécurité publique, on exige des conditions de transport particulier;

3° Les animaux dont la valeur déclarée excède 5,000 fr.;

4° L'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le plaqué d'or ou d'argent, le mercure, le platine, ainsi que les bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément moins de 40 kilos.

Pour tous ces objets, des prix de transport spéciaux sont fixés annuellement par le ministre conformément aux dispositions des art. 46, Ord. 15 nov. 1846 et 57 du cahier des charges.

**2581.** — « La compagnie devra, en outre, dit l'art. 46 de l'Ordonnance précitée, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer ». L'art. 47 du cahier des charges ajoute d'ailleurs : « Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de *quarante kilogrammes* d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en est de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilos. Les prix de transport fixés conformément aux dispositions qui précèdent sont désignés sous le nom de tarifs exceptionnels. »

**2582.** — « Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des Travaux publics dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus » (art. 47).

**2583.** — « Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, porte de son côté l'art. 51 du cahier des charges, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie. »

**2584.** — « Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer » (art. 48, Ord. 15 nov. 1846).

§ 3. *Division des tarifs.*

**2585.** — Les tarifs sont très-nombreux et de diverses sortes. On peut les diviser ainsi : tarif légal, plein, du cahier des charges; tarifs généraux et tarifs spéciaux ou conditionnels; tarifs à prix kilométrique et à prix fait, à prix ferme ou de gare à gare; tarifs à la distance; tarifs différentiels à bases variables, et tarifs différentiels à bases constantes ou tarifs belges; tarifs de transit; tarifs d'exportation ou de pénétration; tarifs de provenance; tarifs de destination; tarifs de saison; tarifs temporaires; tarifs de concurrence; tarifs de détournement; prix de couverture; tarifs d'abonnement; tarifs exceptionnels. — Picard, t. 4, p. 3; Féraud-Giraud, t. 1, n. 349.

**2586.** — Le Bulletin du ministère des Travaux publics (août 1880, p. 129, et septembre 1880, p. 191) contient, sur la définition des diverses natures de tarifs de chemins de fer, une note dont nous extrayons les passages qui suivent. Cette note s'est elle-même inspirée d'une publication faite avec l'assentiment de l'administration par l'Imprimerie nationale, le 1er sept. 1877.

**2587.** — Le tarif *légal*, c'est-à-dire le tarif fixé par la loi, la concession, est le tarif maximum inscrit au cahier des charges. On peut donc dire que les définitions : *tarif légal*, *tarif maximum*, *tarif plein*, *tarif du cahier des charges*, sont synonymes.

**2588.** — *Tarifs généraux et tarifs spéciaux.* — Le tarif *général* est celui qui, inférieur ou égal au tarif maximum, est applicable à tous les voyageurs, à toutes les marchandises et sur tous les parcours, sans autres conditions que celles du cahier des charges.

**2589.** — Le tarif *spécial* s'applique à des voyageurs, à des marchandises, sur certains parcours déterminés, avec des conditions prévues, mais non définies par le cahier des charges, ces conditions étant la compensation de la réduction de prix consentie au public. Les tarifs spéciaux, nécessairement inférieurs au tarif légal et même au tarif général, sont tous ou presque tous conditionnels.

**2590.** — En ligne directe, le tarif général des voyageurs est ordinairement le même que le tarif légal, ce qui revient à dire que les compagnies perçoivent le plein tarif. Mais, dans les parcours de détournement, elles font des réductions qui s'élèvent jusqu'à 25 p. 0/0.

**2591.** — De même, pour les expéditions à grande vitesse, le tarif général s'élève ordinairement jusqu'au maximum fixé par le cahier des charges. Toutefois, sur quelques parcours de détournement, il offre des réductions qui vont aussi jusqu'à 25 p. 0/0.

**2592.** — Sauf pour les objets manufacturés, les produits chimiques, les denrées coloniales et autres articles de même valeur, le tarif général de la petite vitesse n'atteint guère le maximum légal, et pour la pluralité des marchandises, il reste très-au-dessous de ce maximum, surtout sur les grands parcours.

**2593.** — On avait souvent demandé que l'administration intervînt pour obtenir des compagnies une classification uniforme de marchandises.

Ce progrès a été réalisé par la décision ministérielle du 17 avr. 1879. — V. *infra*, n. 2625.

**2594.** — La plupart des conditions apposées aux tarifs spéciaux pour les transports de petite vitesse sont les suivantes :

1° Une augmentation de délai de transport, qui est généralement de cinq jours, et, dans quelques cas exceptionnels, de quinze ou vingt jours;

2° La non-responsabilité de la compagnie pour les avaries et déchets de route;

3° L'obligation, pour les expéditeurs et les destinataires, de faire eux-mêmes le chargement et le déchargement de leurs marchandises;

4° La remise d'un wagon complet, variant de 4,000 à 10,000 kilogrammes, ou d'une expédition d'un poids équivalent;

5° La demande préalable du tarif spécial dans la déclaration de l'expéditeur.

**2595.** — Parmi les tarifs spéciaux, nous devons signaler encore ceux qui sont applicables aux transports dans les wagons fournis par les expéditeurs.

Cette combinaison, d'un usage fréquent en Angleterre, avait été recommandée par la commission d'enquête de 1863. Elle n'a été adoptée, en France, que sur certains réseaux pour quelques rares marchandises.

Les compagnies concèdent aux expéditeurs, en compensation de la fourniture des wagons, soit une réduction sur le prix de transport de la marchandise, soit une remise de quelques centimes par wagon et par kilomètre.

**2596.** — Pour les marchandises à grande vitesse il existe également de nombreux tarifs spéciaux, notamment pour les huîtres et poissons frais, le gibier, les œufs, le lait, les fruits et les légumes frais, les animaux, etc.

Les réductions de prix résultant de ces tarifs dépassent, pour certains transports, 50 et même 60 p. 0/0.

**2597.** — Pour les voyageurs il existe enfin, sur tous les réseaux, des tarifs spéciaux par billets d'aller et de retour, qui font ressortir des abaissements considérables sur le tarif légal. Ces abaissements sont de 25 à 33 p. 0/0 dans la plupart des cas, et exceptionnellement de 60 p. 0/0 pour certaines relations de Paris avec la banlieue.

Autrefois, les tarifs de billets d'aller et de retour n'étaient applicables que dans un certain rayon ne dépassant guère 100 kilomètres; ils ont reçu, dans ces derniers temps, l'extension la plus considérable.

**2598.** — *Tarifs d'abonnement.* — La plupart des compagnies consentent des abonnements, à des conditions déterminées.

**2599.** — L'art. 48 du cahier des charges a interdit les tarifs d'abonnement qui réduisaient les tarifs en faveur des expéditeurs qui s'engageaient à remettre aux compagnies de chemin de fer, à l'exclusion de tous autres commissionnaires de transport, toutes leurs marchandises à expédier. — Sarrut, n. 110; Féraud-Giraud, t. 1, n. 365.

**2600.** — *Tarif kilométrique.* — Lorsque le tarif régit toutes les relations du réseau, ou du moins un groupe de relations, en les soumettant à des taxes qui ne dépendent que de la distance et qui se calculent d'après une formule déterminée, on dit qu'il est kilométrique.

**2601.** — *Tarif à prix fait; tarif ferme; tarif de gare à gare.* — On l'appelle, au contraire, tarif à prix fait, à prix ferme ou tarif de gare à gare, lorsqu'il ne régit que les relations entre deux points donnés du réseau et n'indique que la taxe totale correspondante. — Picard, t. 4, p. 5.

**2602.** — *Tarifs communs.* — Les *tarifs communs* sont des tarifs combinés entre des compagnies différentes pour les transports effectués d'un réseau sur un autre. Il existe des tarifs communs pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises à grande et à petite vitesse.

Les tarifs communs de marchandises se divisent en deux catégories : les *tarifs communs généraux* et les *tarifs communs spéciaux*.

Les premiers s'appliquent aux marchandises diverses échangées entre les réseaux des compagnies associées.

Les seconds ont une application restreinte à certaines marchandises, sur des parcours déterminés.

Les tarifs généraux communs font nécessairement ressortir une réduction sur les tarifs généraux des compagnies associées, tels qu'ils seraient appliqués si on les soudait bout à bout. Les tarifs spéciaux communs comportent également des réductions soit sur la soudure des tarifs spéciaux des compagnies contractantes, soit sur la soudure du tarif spécial de l'une avec le tarif général de l'autre, lorsque celle-ci n'a pas de tarif spécial pour la marchandise qui fait l'objet du tarif commun.

**2603.** — *Tarifs combinés.* — Si deux compagnies n'ont pas de tarifs communs on appelle quelquefois tarifs combinés, la réunion de leurs tarifs spéciaux applicables à la marchandise qui les parcourt successivement; mais il n'y a pas là un tarif particulier, mais deux tarifs juxtaposés.

Ces réductions sont la raison d'être des tarifs communs.

**2604.** — *Tarifs internationaux.* — Les *tarifs internationaux* ne sont autre chose que des tarifs communs à des compagnies françaises et à des compagnies étrangères.

De même qu'on distingue deux sortes de tarifs communs à l'intérieur, les tarifs communs généraux et les tarifs communs spéciaux, il existe deux catégories de tarifs internationaux : les *tarifs internationaux généraux* et les *tarifs internationaux spéciaux*.

Les premiers s'appliquent aux diverses marchandises échangées entre la France et l'étranger; les seconds, à certaines marchandises transportées entre quelques points désignés de la France et de l'étranger, ou *vice versa*.

**2605.** — *Tarifs d'importation.* — En général, les *tarifs d'importation* sont calculés sur des bases kilométriques moins élevées que celles des tarifs intérieurs; mais l'administration a toujours soin de faire insérer dans ces sortes de tarifs une clause d'après laquelle les transports entre deux stations françaises situées sur la ligne internationale ne peuvent pas être taxés plus haut que les transports venant de l'étranger.

**2606.** — *Tarifs d'exportation.* — Un décret du 26 avr. 1862 (cité par Picard, *op. cit.*, p. 62), délibéré en Conseil d'Etat, a concédé aux compagnies de chemins de fer, pour l'application des *tarifs d'exportation*, des facilités exceptionnelles dont elles n'avaient pas joui jusqu'alors. D'après ce décret, les compagnies sont dispensées de l'affichage préalable de leurs propositions, fixé à un mois par le cahier des charges et par l'ordonnance de 1846; elles peuvent appliquer les taxes, à titre provisoire, cinq jours après la communication qui en a été faite à l'administration supérieure, si, dans cet intervalle, le ministre n'y a pas mis opposition, et elles ont le droit de les relever au bout de trois mois, au lieu d'un an. On remarque deux sortes de tarifs d'exportation : ceux qui sont appliqués à des marchandises allant d'un point de l'intérieur à un point de l'étranger, et ceux qui sont appliqués à des marchandises allant d'un point de l'intérieur à la frontière, pour être ensuite exportées.

Les premiers, franchissant les frontières de terre, fonctionnent, sans solution de continuité, d'une station française à une station étrangère; les seconds, spécialement applicables aux frontières maritimes, finissent au port de mer sur lequel les marchandises sont dirigées.

**2607.** — *Tarifs de transit.* — Les tarifs de transit sont ceux qui sont applicables aux marchandises qui ne font que traverser la France; leur taux est quelquefois extrêmement réduit, pour enlever le transport aux compagnies étrangères et l'assurer aux compagnies françaises. — Bédarride, t. 1, n. 65 et s.; Duverdy, n. 174, 192 et s.; Sarrut, n. 236 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 360.

Le décret du 26 avr. 1862 (Picard, *loc. cit.*, p. 58), ci-dessus rappelé, accorde aux compagnies, pour les *tarifs de transit*, des facilités encore plus larges que pour les tarifs d'exportation.

Les tarifs de transit ne sont soumis à aucune formalité d'affichage et à aucun délai pour les relèvements de prix. Ils peuvent être appliqués dès le lendemain de leur présentation à l'administration supérieure et sans qu'ils aient été homologués, le droit d'homologation attribué au ministre étant remplacé par un droit de *veto* qui peut s'exercer à toute époque.

Un décret, en date du 1er août 1864 (Picard, *op. cit.*, p. 64), divise par groupes les ports de mer desservis par nos différents réseaux et n'assujettit à des taxes identiques que chacun de ces groupes, tandis que le § 3 de l'art. 3, Décr. 26 avr. 1862, rendait l'identité des taxes obligatoire pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral.

**2608.** — *Tarifs différentiels.* — Un tarif est *différentiel* quand les taxes, pour les mêmes transports, ne sont pas proportionnelles à la distance parcourue; en d'autres termes, lorsque le prix kilométrique n'est pas le même sur tout le parcours.

D'après cette définition, on voit que ces sortes de tarifs ne constituent pas une catégorie particulière et distincte, et que la forme différentielle peut s'appliquer à tous les tarifs indistinctement : au tarif légal, aux tarifs spéciaux, aux tarifs communs, aux tarifs internationaux.

Ces divers tarifs peuvent être proportionnels; ils sont, en fait, pour la plupart, différentiels, surtout en petite vitesse.

**2609.** — « Les tarifs différentiels peuvent affecter la forme de tarifs à prix kilométrique ou de tarifs à prix fait, dit, de son côté, M. Picard, t. 4, p. 15 et s. On peut imaginer de nombreuses combinaisons pour la variation de la base avec la distance. Les plus usitées sont les deux suivantes en ce qui concerne les tarifs à prix kilométrique : 1° La base, quoique se modifiant avec la distance, est unique pour un transport déterminé et s'applique à toute la longueur du parcours de l'origine au point terminal : par exemple, la taxe sera calculée ainsi : de 10 cent. par kilomètre pour les transports dont la distance sera inférieure à 100 kilomètres; 0,08 par kilomètre sur les transports dont la distance sera égale ou supérieure à 100 kilomètres, mais inférieure à 200; 0,07 par kilomètre pour les transports dont la distance sera égale ou supérieure à 200 kilomètres ». Mais comme, d'après ce système, « la taxe applicable à un parcours donné serait souvent supérieure à la taxe applicable à des parcours plus longs », on y remédie soit en stipulant « que dans l'étendue de chacun des gradins de l'échelle de distance, la taxe totale n'excèdera jamais celle qui correspond à la plus courte distance de l'échelle supérieure », soit en stipulant « que dans l'étendue de chacun des gradins la taxe totale ne sera pas inférieure à celle qui correspond à la distance extrême du gradin précédent », soit en stipulant « des limites comprises entre les deux bases qui correspondent aux pointes de séparation des échelons de distance, lesdites taxes calculées successivement dès que les bases sont applicables aux deux échelons ». Ces tarifs sont connus sous la désignation de tarifs de *distance à base variable*; 2° il est encore fait un échelon de distance, mais pour chacun des gradins de cette échelle, la base reste constante; quelle que soit la longueur du parcours, la taxe afférente à la traversée d'un gradin ne se modifie pas, quel que soit le nombre les autres gradins franchis. Par exemple, la taxe sera de 0,10, de 0 à 100 kilomètres, de 0,08, de 100 à 200 kilomètres, de 0,07, de 200 à 300 kilomètres ». C'est quelque chose

d'analogue à ce qu'on appelle, en matière d'enregistrement, un droit fixe gradué.

Dans ce système, les tarifs différentiels sont combinés de telle sorte que les taxes croissent toujours avec la distance. On l'appelle tarif *à la distance à bases constantes*, ou plus simplement *tarif belge*, parce que c'est la Belgique qui, la première, l'a pris pour base de ses tarifs.

**2610.** — Voici en quels termes M. le sénateur George définit ce système dans son remarquable rapport du 13 déc. 1878 sur les tarifs des chemins de fer :

« Dans ce tarif, la base kilométrique diminue bien à mesure qu'augmente la distance à parcourir, en ce sens que la base des derniers kilomètres parcourus est moins élevée que celle des premiers kilomètres, mais les bases restent constantes, c'est-à-dire que la taxe des premiers kilomètres parcourus ne change pas, quelle que soit la distance à parcourir.

« De cette façon, le prix total d'un transport, quel qu'il soit, est toujours supérieur au prix total d'un transport moindre, et en même temps les prix kilométriques diminuent à mesure qu'augmente la longueur du parcours. »

**2611.** — *Clauses des stations non dénommées.* — Depuis plusieurs années, l'administration ne tolère plus, *sur une seule et même direction*, pour une distance plus courte, une taxe plus élevée que pour une distance plus longue. Une clause destinée à sauvegarder les intérêts des *stations intermédiaires non dénommées* est insérée, à cet effet, dans tous les tarifs spéciaux à taxes fermes.

Cette clause est ainsi conçue :

« Les expéditions de ou pour une station non dénommée ci-dessus, comprise entre deux stations dénommées, jouiront du bénéfice du présent tarif en payant pour la distance entière depuis la dernière station dénommée située avant le lieu de départ jusqu'à la première station dénommée située après le lieu de destination, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour les expéditeurs que celle du tarif général. »

**2612.** — *Tarif exceptionnel prévu par l'art. 47 du cahier des charges.* — Nous avons dit *suprà*, n. 2580, à quelles marchandises s'appliquent les tarifs exceptionnels. Nous n'avons pas à y revenir.

**2613.** — *Tarifs de provenance et de destination.* — Les tarifs de provenance ou de destination sont ceux qui tiendraient compte de l'origine de l'objet transporté, contrairement à la règle que les voyageurs en marchandises qui effectuent le même parcours doivent être mis sur le pied de la plus complète égalité. Ils sont repoussés par l'administration.

**2614.** — *Tarifs de saison.* — Ce sont les tarifs qui, pour faciliter certains transports plus nombreux à certaines époques, risqueraient de compromettre le principe aux termes duquel les taxes abaissées ne peuvent être relevées que passé un certain délai.

**2615.** — *Tarifs de détournement.* — Les tarifs de détournement sont ceux qui ont pour but de détourner les marchandises de leur itinéraire rationnel, c'est-à-dire du plus court, du plus direct, en faveur et au profit des lignes où les expéditeurs et les transmissions sont les plus rares, etc.

**2616.** — *Tarifs différentiels.* — On appelle aussi quelquefois tarifs différentiels ceux qui ne fixent pas le même prix dans les deux sens du parcours; ainsi 0 fr. 05 par kilomètre de Paris à Toulouse et 0 fr. 06 par kilomètre de Toulouse à Paris. Ces tarifs ont pour but de favoriser les expéditeurs situés à de grandes distances qui, sans ces réductions spéciales, ne pourraient expédier leurs produits. — Cass., 12 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.301, P. 59.1011, D. 59.1.152]; — 8 juin 1859, Leclerc-Fleureau, [S. 59.1.705, P. 59.915, D. 59.1.258]; — 11 août 1864, Defert, [S. 64.1.493, P. 64.1255, D. 65.1.8] — Orléans, 28 avr. 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 57.2.421, P. 57.371] — *Sic*, Bonvilliers, *Du transport à prix réduits sur les chemins de fer;* Cotelle, t. 1, p. 206; Duverdy, n. 74, 181 et s.; Jacquin, t. 1, p. 361 et s.; Sarrut, n. 228 et s.; Marc et Pinet, *Revue de jurisprudence sur les tarifs différentiels;* Aucoc, t. 3, n. 1438 et s.; Ruben de Couder, n. 86; Bédarride, t. 1, n. 59; Duverdy, n. 175; Sarrut, n. 209, 233, 241; Féraud-Giraud, t. 1, n. 354. — V. cependant Emion, t. 2, p. 44 et s.

**2617.** — On appelle encore ainsi ceux qui ont pour but d'accorder aux marchandises transportées d'une localité à une autre, non reliées par une voie directe, le même tarif que si cette voie existait. — Duverdy, n. 174 et 189; Sarrut, n. 232; Bédarride, t. 1, n. 58 et 72; Féraud-Giraud, t. 1, n. 357.

**2618.** — *Prix de couverture.* — Nous empruntons à M. Picard la définition de cette expression : « Quand une compagnie est en possession de l'itinéraire auquel doivent être attribués les transports, soit par application des règles conventionnelles de partage du trafic, soit parce que cet itinéraire correspond au minimum des frais d'exploitation, elle doit en faire régler ses prix de manière à les désigner aux expéditeurs comme offrant la taxe la plus faible. Les prix qu'elle fixe dans ce but portent souvent dans le langage usuel la dénomination de prix de couverture. » — Picard, t. 4, p. 19.

**2619.** — *Cartes de circulation.* — Nous signalerons enfin la circulaire du 3 nov. 1880 qui invite les compagnies à étendre un système aux termes duquel des cartes nominatives et personnelles de première, de deuxième et de troisième classes sont délivrées avec une durée de validité déterminée et donnent droit à la circulation à demi tarif sur tous les réseaux ou sur toute une section de réseau moyennant le prix préalable du prix de la carte, fixé d'après la classe et la durée du billet.

**2620.** — Les tarifs sont divisés en quatre sections :

1° Par tête et par kilomètre;

2° Par tonne et par kilomètre, qui se subdivisent en grande et en petite vitesse;

3° Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse;

4° Service des pompes funèbres et transport des cercueils à grande vitesse.

**2621.** — La division la plus importante des transports et des tarifs qui leur sont applicables, est celle entre les transports en grande vitesse, et par les trains de voyageurs, et celle en petite vitesse et par les trains dits de marchandises. D'après l'art. 50 du cahier des charges, les compagnies sont autorisées à établir un délai moyen entre la grande et la petite vitesse. « Pour le transport des marchandises, porte cet article, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse ». En fait, ce délai intermédiaire entre la grande et la petite vitesse n'existe pas, et il serait vainement réclamé par un expéditeur, car les prix qui le concernent n'ont point été fixés.

**2622.** — Les tarifs à grande vitesse sont établis uniformément par tonne et par kilomètre; les marchandises en petite vitesse sont classées, selon leur nature ou leurs affinités, en séries plus ou moins nombreuses.

**2623.** — D'après les systèmes antérieurement adoptés il n'y avait aucune unité dans les tarifications. La tarification, ainsi que le fait ressortir une circulaire du 2 nov. 1881 à laquelle nous empruntons ces détails, s'était faite progressivement sans plan d'ensemble, pour faire face aux besoins successifs au fur et à mesure qu'ils se révélaient. Répondant aux vues de l'administration, les grandes compagnies de chemins de fer entreprirent d'abord la révision de la classification des marchandises et proposèrent en 1878 une répartition en six séries qui fut adoptée en principe par une décision ministérielle du 17 avr. 1879. — Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 306.

**2624.** — Les tarifs généraux des diverses compagnies n'avaient eu d'autre point commun jusque-là que l'assimilation identique pour tous les réseaux de 1,500 marchandises avec 72 marchandises-types formant les quatre classes du cahier des charges et les compagnies se trouvaient libres, pour l'application des prix, de diviser les marchandises en séries plus ou moins nombreuses (4 pour l'Orléans, 5 pour l'Est et le Nord, 6 pour l'Ouest, 7 pour le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée); la nouvelle classification fit disparaître cette diversité.

**2625.** — Désormais, sur tous les réseaux, les marchandises ont été réparties uniformément en six séries et figurent dans la classification de chacune des compagnies non seulement sous des dénominations identiques, mais encore avec le même numéro de série.

**2626.** — En adoptant cette nouvelle tarification comme base d'une révision des tarifs généraux, le comité consultatif avait pris soin d'ailleurs de réserver expressément l'examen ultérieur de ces tarifs lorsqu'ils pourraient être soumis au ministre des Travaux publics suivant la forme prescrite par les lois et règlements, et la décision ministérielle du 17 avr. 1879 n'a pas manqué de reproduire cette réserve.

**2627.** — Depuis, les compagnies ont soumis à l'homologation du ministre un tarif général commun à tous les réseaux pour le

transport à petite vitesse des marchandises de toute nature expédiées d'une gare quelconque d'un réseau à une autre gare quelconque des autres réseaux; les prix de ces tarifs, comprenant les droits de transmission dans les gares de jonction des réseaux, font disparaître en outre les relèvements de taxes kilométriques auxquelles les transmissions donnent lieu actuellement au passage d'un réseau à l'autre, et suppriment les surtaxes attribuées au chemin de fer de ceinture de Paris.

**2628.** — Enfin on a poursuivi la formation d'un nouveau tarif général fonctionnant non seulement comme tarif général commun pour les échanges entre les réseaux différents, mais encore comme tarif général intérieur pour les relations de chaque réseau pris isolément, à l'exemple de ce qui existe déjà pour le tarif commun des petits colis à grande vitesse.

**2629.** — On s'est efforcé également de maintenir aux nouvelles classifications des marchandises un caractère provisoire afin de pouvoir opérer utilement, s'il y avait lieu, les abaissements de séries dont l'expérience viendrait à démontrer la nécessité.

**2630.** — La perception des droits ayant lieu d'après le nombre des kilomètres parcourus, les distances sont relevées avec soin, indiquées par des poteaux, portées dans des tableaux soumis à l'administration; tout kilomètre entamé est compté comme parcouru; toute distance inférieure à 6 kilomètres est comptée pour 6 kilomètres. Mais si les compagnies, pour la facilité de leur service, et notamment aux changements de ligne font rebrousser les trains, et parcourir deux fois la même distance, ce trajet ne doit pas entrer en ligne de compte pour le calcul de la distance kilométrique. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 371.

**2631.** — Nous avons vu que le tarif des frais accessoires règle et détermine les frais d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage.

**2632.** — Le plus souvent les tarifs fixent un prix unique sans indiquer la répartition proportionnelle entre les divers éléments qui le constituent, chargement, manutention, transport, transmission, déchargement; le prix doit alors, et dans tous les cas, être perçu dans son ensemble et pour le tout, alors même que la compagnie n'aurait point effectué elle-même l'une des opérations formant l'un des éléments du prix, par exemple le chargement, la manutention, la transmission, le déchargement. — Cass., 5 août 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.411, P. 91.1.1001, D. 91.1.132]

**2633.** — La Cour de cassation a décidé qu'il n'est pas permis aux compagnies d'accorder des avantages particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, mais qu'elles peuvent, avec l'approbation ministérielle, réduire leurs tarifs pour des marchandises d'une provenance déterminée. — Cass., 11 août 1864, Defert, [S. 64.1.493, P. 1.8] — *Sic*, Féraud-Giraud, n. 291. — Nous rappelons que l'administration, en principe, refuse son homologation aux tarifs de provenance. — V. *suprà*, n. 2613.

**2634.** — En tous cas, le principe de l'égalité entre expéditeurs ne s'oppose pas à ce qu'une compagnie de chemin de fer abaisse ses tarifs pour les marchandises à transporter directement d'une ville à une autre par elle ou des compagnies, ses associées. — Cass., 11 févr. 1878, Petit, [S. 78.1.327, P. 78.801, D. 78.1.488]

**2635.** — En ce cas, en effet, nul avantage n'est accordé à un expéditeur particulier; toutes les personnes ayant des marchandises à transporter d'une ville déterminée à une autre ville par les voies ferrées de compagnies associées, sont traitées sur le même pied; les compagnies abaissent leurs tarifs, mais pour tous les expéditeurs, ce qui est parfaitement licite.

§ 4. *Tarifs sur les annexes. Embranchements. Ports secs.*

**2636.** — Les tarifs concernant les transports sur les embranchements particuliers sont régis par l'art. 62 du cahier des charges; le chargement et le déchargement est effectué par les expéditeurs ou à leurs frais; tout wagon envoyé sur l'embranchement est compté comme wagon complètement chargé; s'il y a une surcharge, elle est payée conformément aux tarifs; les chargements ne doivent pas dépasser 3,500 kilog. La compagnie est autorisée à percevoir sur l'embranchement, pour s'indemniser de ses frais, 12 cent. par tonne pour le premier kilomètre et 4 cent. par tonne par chaque kilomètre suivant.

**2637.** — C'est dire que le droit d'embranchement concédé à un particulier ne lui confère que le droit de souder ses rails particuliers au chemin de fer, mais ne le dispense pas de payer à la compagnie une taxe comme droit de location de son matériel pour le parcours et la desserte des embranchements. — Lyon, 21 juill. 1864, joint à Cass., 24 déc. 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.81, P. 67.166, D. 67.1.11]

**2638.** — L'art. 62 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, qui impose aux compagnies l'obligation d'accueillir les demandes d'embranchements formées par les propriétaires d'usines et de mines, laisse d'ailleurs, aux intéressés le soin de s'entendre et par suite de régler leurs conventions, les conditions d'établissement et d'exploitation de ces embranchements, à la charge seulement de se conformer aux prescriptions destinées à sauvegarder, dans un intérêt public, le fonctionnement normal des voies ferrées et la sûreté des transports et des personnes. — Cass., 4 mars 1890, Chemin de fer Grand-Central belge, [S. 91.1.473, P. 91.1.1140, D. 91.1.227]

**2639.** — Dès lors, les conventions qui interviennent en pareil cas ont le caractère de contrats privés, soumis, pour les règles de compétence comme pour les règles d'application et d'interprétation, au droit commun. — Même arrêt.

**2640.** — Il importe peu que l'administration exige que ces traités soient soumis à son examen, à cause des relations qu'ils ont avec l'exploitation des chemins de fer eux-mêmes; la simple approbation qui intervient, en pareil cas, n'en change ni le caractère, ni la nature, ni la portée, et ne les transforme pas en un acte réglementaire émané de l'autorité publique. — Même arrêt.

**2641.** — Dès lors, lorsqu'il s'agit de les appliquer et au besoin de les interpréter, les tribunaux doivent se conformer à l'art. 1156, C. civ., qui prescrit de rechercher dans les conventions quelle a été la commune intention des parties contractantes, plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes. — Même arrêt.

**2642.** — Pour déterminer l'intention des parties contractantes, il importe de se rattacher principalement, toutes les fois que cela est possible, à l'exécution qu'elles ont donnée à leur traité, d'un commun accord, pendant de longues années. — Même arrêt.

**2643.** — Les compagnies de chemins de fer ne peuvent stipuler une taxe supérieure à 12 cent. par tonne pour le parcours sur les embranchements industriels d'un kilomètre ou de moins d'un kilomètre. Mais elles peuvent stipuler à forfait une taxe supérieure à 12 cent., applicable à la fois au parcours sur l'embranchement et au parcours sur la grande ligne de l'embranchement à une station déterminée. — Même arrêt.

**2644.** — La compagnie de chemins de fer qui a fait, conformément à un article de son cahier des charges, avec le propriétaire d'un embranchement de chemins de fer industriel, un traité pour la location de wagons en vue de l'exploitation de ce chemin de fer, ne peut arguer d'un nouveau tarif pour imposer à l'usinier un prix de location plus élevé à raison de l'usage des wagons dits omnibus (c'est-à-dire destinés à transporter des marchandises de toute provenance et de toute destination). — Cass., 27 mars 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.333, P. 88.1.795, D. 88.1.247]

**2645.** — Il en est ainsi, du moins, alors que, le traité n'apporte aucune restriction ni réserve au droit pour l'usinier d'user des wagons mis à sa disposition par la compagnie, et alors d'ailleurs que, dès l'origine, le traité a reçu son exécution, telle que le réclame l'usinier, sans protestation de la compagnie. — Même arrêt.

**2646.** — Rappelons encore, à propos des embranchements particuliers, ce principe qu'on ne saurait voir dans un traité qui accorde à un particulier le droit d'embrancher ses rails à ceux d'une compagnie, soit un abandon du monopole de la compagnie, le transport sur l'embranchement ne pouvant être exécuté que par elle; soit une atteinte au droit de surveillance et de police, qui s'exerce sur l'embranchement comme sur la voie principale; soit un traité de faveur, l'embranchement ne constituant qu'un moyen d'accéder à la gare ou au chemin de fer, qui ne cessent pas d'être ouverts à tous.

**2647.** — ... Et que la concession d'un embranchement ne doit pas être interprétée nécessairement *stricto sensu*.

**2648.** — Rappelons également que les ports secs peuvent être considérés comme les annexes d'une gare.

§ 5. *Absence de tarifs. Conventions particulières.*

**2649.** — Lorsque ni le cahier des charges, ni la loi de concession d'un chemin de fer, n'ont fixé de taxe pour le transport

des voyageurs, la compagnie concessionnaire ne peut opérer aucun transport sans faire préalablement déterminer un tarif par l'autorité compétente. Et cette fixation d'un tarif peut être provisoirement faite par le ministre des Travaux publics. — Cons. d'Et., 10 janv. 1845, Chemin de fer d'Alais à Beaucaire, [S. 45.2.311, P. adm. chr., D. 45.3.101, Leb. chr., p. 3]

**2650.** — Cependant la convention intervenue entre l'agent d'une compagnie de chemin de fer et un expéditeur, relativement au prix du transport de marchandises, oblige la compagnie lorsqu'il n'existe ni arrêté ministériel autorisant l'exploitation, ni tarif dûment homologué. En vain exciperait-on de ce que le parcours, au lieu d'être restreint à la ligne dépourvue de tarif régulier, aurait eu lieu également sur d'autres lignes pourvues de tarifs. — Cass., 16 juill. 1873, Chemin de fer des Charentes, [S. 74.1.129, P. 74.294, D. 74.1.416]

**2651.** — Une société qui obtient, pour l'exploitation des mines, l'usage d'une ligne de chemin de fer non encore livrée au public, ne peut se prévaloir des tarifs généraux qui doivent ultérieurement régir cette ligne, pour se soustraire à l'exécution d'une convention spéciale et temporaire plus onéreuse, régulièrement homologuée par le ministre des Travaux publics. Les juges peuvent, par une appréciation souveraine, étendre à un embranchement de chemin de fer nouvellement concédé le tarif convenu pour un embranchement plus ancien et décider que les transports s'effectueront dans les mêmes conditions de prix sur les deux portions du parcours. — Cass., 12 mars 1873, Houillères de Saint-Eloi, [S. 73.1.415, P. 73.1000, D. 73.1.299] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 376.

§ 6. *Interprétation et application des tarifs.*

**2652.** — Les tarifs annexés aux lois et décrets des chemins de fer ont force de loi pour et contre les compagnies; nul n'est présumé en ignorer les dispositions; il n'est permis ni aux compagnies, ni aux tiers qui traitent avec elles d'y déroger par des conventions particulières; ils doivent être appliqués et s'exécuter à la lettre; ils forment seuls la loi et la règle des transports effectués sur les voies ferrées; l'erreur ne saurait être alléguée pour relever celui qui l'a commise des suites de son ignorance; ils s'imposent aux parties nonobstant toutes conventions contraires; il ne saurait appartenir aux tribunaux d'en restreindre le sens en les interprétant par les usages du commerce, et la pratique de divers pays, ni d'en étendre les dispositions par voie d'interprétation; ils ne sauraient être étendus hors des cas prévus. — Cass., 19 janv. 1858, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.1.238, P. 58.634, D. 58.1.62]; — 17 août 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 64.1.444, P. 64.1216, D. 64.1.381]; — 27 mars 1866, Chemin de fer d'Orléans, [D. 66.1.150]; — 13 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.211, P. 67.512, D. 67.1.71]; — 18 déc. 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.126, P. 68.290, D. 67.1.474]; — 22 déc. 1868, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1.221, P. 69.528, D. 69.1.79]; — 17 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.158, P. 69.391, D. 69.1.178]; — 16 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.184, P. 69.533, D. 69.1.184]; — 19 janv. 1870, Chemin de fer de l'Est, [S. 70.1.171, P. 70.397, D. 70.1.362]; — 9 mai 1870, Chemin de fer de l'Est, [D. 70.1.362]; — 31 mai 1870, Chemin de fer du Midi, [*Ibid.*]; — 10 août 1870, Chemin de fer de Lyon, [*Ibid.*]; — 26 juill. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 71.1.234]; — 3 mars 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.276, P. 74.684, D. 75.1.171]; — 13 mai 1874, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.491, P. 74.1243, D. 75.1.467]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.128, P. 75.294, D. 75.1.304]; — 23 déc. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 75.1.231, P. 75.544, D. 77.1.83]; — 15 juin 1875, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 76.1.314]; — 30 mai 1876, Chemin de fer du Nord, [S. 76.1.319, P. 76.772, D. 76.1.495]; — 15 nov. 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 77.1.32, P. 77.50, D. 77.1.71]; — 3 août 1877, Riboulet, [S. 78.1.288, P. 78.704, D. 79.1.235]; — 8 août 1877, Chemin de fer de Lyon, [S. 78.1.380, P. 78.937, D. 78.1.26]; — 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.130, P. 80.280, D. 80.1.14]; — 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383]; — 2 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.324, P. 83.1.780, D. 83.1.13]; — 23 août 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.179, P. 83.1.411, D. 83.1.128]; — 16 déc. 1882, Biscobi, [S. 83.1.433, P. 83.1.1077, D. 83.1.179]; — 16 janv. 1883, Chemin de fer d'Orléans, [D. 84.5.69]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.128]; — 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.420, P. 83.1.1055, D. 83.1.116]; — 29 avril 1883, [illegible], [D. 84.1.304]; — 26 [illegible] 1883, [illegible], [S. 85.1.378, P. 85.1.919, D. 85.1.20]; — 13 [illegible] 1884, Chemin de fer du Nord, [S. 86.1.77, P. 86.1.161, D. 85.1.78]; — 2 févr. 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.502, P. 85.1186, D. 85.1.436]; — 25 mars 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 86.1.78, P. 86.1.162, D. 85.1.436]; — 4 août 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 86.1.220, P. 86.1.527, D. 86.1.65]; — 2[illegible] 1886, [illegible], [S. 87.1.18[illegible], P. 87.1.414, D. 87.1.472]; — 8 août 1887, Favolle, [S. 87.1.430, P. 87.1.1059, D. 88.1.388]; — 26 déc. 1888, Chemin de fer de Lyon, [S. 89.1.229, P. 89.1.543, D. 89.1.110]; — 6 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.795, D. 89.1.235]; — 7 août 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.175, P. 90.1.404, D. 90.1.224]; — 11 déc. 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 90.1.222, P. 90.1.530, D. 90.1.972]; — 21 janv. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.126, P. 90.1.290, D. 90.1.320]; — 5 nov. 1890, Lévy, [S. 91.1.227, P. 91.1.637, D. 92.1.427]; — 29 déc. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 92.1.28, D. 92.1.356]; — 8 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.301] — Bourges, 20 févr. 1860, Damourette, [S. 60.2.264, P. 60.252, D. 60.2.155] — Paris, 29 févr. 1860, Chemin de fer l'Ouest, [S. 60.2.264, P. 60.1107, D. 60.2.71] — Toulouse, 10 juin 1887, G..., [S. 87.2.245, P. 87.1.253, D. 91.2.77 *ad notam*] — Cons. d'Et., 5 mars 1880, Chemin de fer du Midi, [S. 81.3.63, P. adm. chr., D. 83.3.110, Leb. chr., p. 259] — *Sic*, Blanche, n. 83; Bédarride, t. 1, n. 36 et s.; Ruben de Couder, n. 66; Féraud-Giraud, t. 1, n. 413.

**2653.** — Spécialement, il n'est pas permis aux compagnies, ni aux tiers qui traitent avec elles de déroger aux tarifs par des conventions particulières. — Cass., 17 févr. 1869, précité; — 19 janv. 1870, précité; — 3 mars 1874, précité; — 6 mars 1889, précité; — 7 août 1889, précité; — 29 déc. 1890, précité; — 8 déc. 1891, précité.

**2653** *bis*. — Et les tarifs des compagnies de chemins de fer, régulièrement approuvés et publiés, s'imposent aux parties nonobstant ces conventions. — Cass., 2 févr. 1885, précité; — 25 mars 1885, précité.

**2654.** — En conséquence, les tarifs des compagnies de chemins de fer, régulièrement homologués, font foi et sont obligatoires pour les tiers comme pour les compagnies. — Poitiers, 23 juill. 1889, Royer-Gallot, [S. et P. 92.2.164, D. 90.2.225]

**2655.** — Par suite, les compagnies ne peuvent s'obliger à effectuer le transport dans d'autres conditions que celles fixées par les tarifs et règlements, alors qu'elles resteraient libres d'en refuser les avantages à d'autres. — Cass., 29 déc. 1890, précité.

**2655** *bis*. — Spécialement, une compagnie de chemins de fer peut demander une rectification de taxe, malgré la promesse d'un abaissement de prix faite par elle, et alors même que cet abaissement de prix aurait déterminé l'expéditeur à effectuer le transport. — Cass., 2 févr. 1885, précité.

**2656.** — Les compagnies ne peuvent, notamment, par des conventions particulières insérées dans les lettres de voiture, et restrictives des conditions des tarifs, déroger aux conditions expresses de ces tarifs. — Cass., 29 déc. 1890, précité.

**2656** *bis*. — Spécialement, lorsqu'un tarif spécial d'une compagnie de chemin de fer est établi proportionnellement à la superficie des wagons, les prix maxima correspondant à la plus grande superficie prescrite par ce tarif ne peuvent être dépassés, l'art. 44, Ord. 15 nov. 1846, interdisant la perception de toute taxe qui n'est pas homologuée par le ministre des Travaux publics. Il y a donc perception illégale quand les marchandises voyageant sur le sol français dans des wagons étrangers de dimension supérieure à celle des wagons français, si la compagnie calcule les prix sur la superficie totale des wagons étrangers. Et les sommes ainsi illégalement perçues en tant qu'elles excèdent les prix maxima prévus par le tarif français doivent être restituées bien que le destinataire ait pris livraison des marchandises, l'art. 105, C. comm., n'étant pas applicable à ce cas. — Paris, 22 mai 1883, sous Cass., 10 févr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [D. 86.1.217]

**2657.** — L'erreur commise, au préjudice de la compagnie concessionnaire, dans l'application des tarifs à certains transports de marchandises, erreur commune aux agents du chemin de fer et aux expéditeurs, ne fait pas obstacle à ce que le complément de la taxe puisse être ultérieurement exigé par la compagnie. — Cass., 22 déc. 1868, précité; — 16 mars 1869, Chemin

de fer du Nord, [S. 69.1.221, P. 69.528]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans (motifs), [S. 75.1.128, P. 75.294, D. 75.1.304]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1053, D. 83.1.480] — Par suite, celle-ci est fondée à percevoir sur de nouveaux transports de marchandises semblables, chargées par les mêmes expéditeurs dans des circonstances identiques, la taxe légalement applicable. — Cass., 27 mars 1866, Perminet et autres, [S. 66.1.195, P. 66.514, D. 66.1.150]

**2657** *bis*. — De même encore, au cas où une taxe sur le transport d'objets expédiés par chemin de fer a été, en suite de conventions avec l'expéditeur, perçue par erreur à un taux inférieur à celui que fixent les tarifs approuvés par le gouvernement, le complément de taxe peut être ultérieurement exigé par la compagnie. — Cass., 17 août 1864, précité; — 13 févr. 1867, précité. — En ce sens, Palaa, v° *Taxe*. — La solution contraire a, il est vrai, été adoptée par un jugement du trib. comm. de Mulhouse, 18 oct. 1864, joint à Cass., 12 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.132, P. 67.300, D. 67.1.167] — Mais cette décision ne doit pas être suivie; elle est en désaccord avec toute la jurisprudence et la doctrine, ainsi qu'avec tous les principes sur la matière; toute perception faite par une compagnie au-dessous des tarifs homologués et régulièrement approuvés, permet à la compagnie de poursuivre ultérieurement un complément de taxe.

**2658.** — En conséquence, la convention en vertu de laquelle une compagnie de chemin de fer n'a perçu, pendant quelque temps, pour le transport de certaines marchandises, qu'une taxe inférieure à celle de ses tarifs, ne peut recevoir force obligatoire de la part des tribunaux. — Cass., 19 janv. 1870, Chemin de fer de l'Est, [S. 70.1.171, P. 70.397, D. 70.1.362]

**2658** *bis*. — Une autre conséquence de cette règle c'est qu'une taxe qui n'est point accordée par les tarifs ne saurait être perçue sous prétexte qu'une autre taxe régulière aurait pu être réclamée justement et ne l'a pas été. Dès lors, il n'appartient pas à une compagnie de chemins de fer de percevoir une taxe non due aux termes de ses propres tarifs, sous prétexte qu'elle aurait pu en percevoir une autre, alors surtout que les taxes ne sont pas identiques, et que, non seulement la première est supérieure à la seconde, mais encore que le bénéfice n'en serait pas partagé entre les deux compagnies dont les réseaux sont juxtaposés, comme celui de la seconde taxe. — Cass., 22 juin 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.51]

**2659.** — Les dérogations aux tarifs consenties par les employés des compagnies de chemin de fer, pas plus que les conventions faites par celles-ci ne produisent d'effet, et les compagnies peuvent réclamer l'application du tarif légal ainsi qu'un complément de taxe sans être exposées à des condamnations à des dommages-intérêts à raison des promesses illégales faites, ou des renseignements erronés donnés par leurs agents. — Cass., 17 août 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 64.1.444, P. 84.1216, D. 64.1.381]; — 13 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.211, P. 67.512, D. 67.1.71]; — 22 déc. 1868, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1.221, P. 69.528, D. 69.1.79]; — 16 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.184, P. 69.533, D. 70.1.188]; — 6 déc. 1869, Chemin de fer du Midi, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 70.1.149]; — 31 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.177, P. 74.422, D. 73.1.242]; — 15 juin 1875, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 76.1.314]; — 30 mai 1876, Chemin de fer du Nord, [S. 76.1.319, P. 76.772, D. 76.1.495]; — 20 févr. 1878, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 78.1.470, P. 78.1218, D. 78.1.130]; — 11 mars 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.325, P. 78.799, D. 78.1.207]; — 24 mai 1882, Chemin de fer d'Orléans, [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 83.1.32]; — 2 juill. 1883, Chemin de fer du Nord, [D. 84.5.69]; — 25 oct. 1886, Chemin de fer de l'Ouest algérien, [S. 87.1.181, P. 87.1.414, D. 87.1.472]; — 13 août 1888, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.126, P. 89.1.290, D. 89.1.142]; — 6 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.795, D. 89.1.235]; — 7 août 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.175, P. 90.1.404, D. 90.1.224]. — Angers, 3 mars 1865, Chemin de fer d'Orléans, [S. 65.1.297, P. 65.1125] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 416. — V. *infrà*, n. 2741.

**2660.** — Par suite, la circonstance qu'une compagnie de chemin de fer aurait reçu, sans protestation ni réserve, des expéditions de coquilles avec demande d'application du tarif spécial concernant les « bois à brûler » ne fait point obstacle à ce qu'elle applique à cette expédition la disposition du tarif général concernant les amandes sèches et les noyaux concassés qui lui est seule applicable. — Cass., 8 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.M., [S. et P. 92.1.157]

**2661.** — Si, au cours d'une instance engagée entre le destinataire et une compagnie de chemins de fer celle-ci fait des déclarations erronées, et spécialement reconnaît un prétendu retard, ces déclarations, cet aveu, ne sauraient prévaloir et entraîner la décision du tribunal en présence des dispositions des tarifs réglementaires et de leur force obligatoire qui lie toutes les parties. — Cass., 28 juill. 1884, Chemins de fer de l'Etat et du Midi, [S. 85.1.315, P. 85.1.765, D. 84.1.462]

**2661** *bis*. — Cependant il a été jugé que lorsqu'une compagnie de chemins de fer, reconnaît au cours des débats l'existence du retard, le jugement qui la condamne à la réparation du préjudice peut se dispenser de viser le jour du départ et le jour de l'arrivée de la marchandise. — Cass., 8 mars 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.51]

**2661** *ter*. — Il résulte de ces divers arrêts que les tribunaux, en présence de l'aveu du retard fait par la compagnie, doivent néanmoins examiner, malgré cet aveu, si ce retard existe, mais que, cette étude faite, ils peuvent prononcer la condamnation de la compagnie à des dommages en la basant sur l'aveu de la compagnie sans avoir à préciser minutieusement en quoi consiste le retard, et sans être obligés d'indiquer les jours de départ et d'arrivée.

**2662.** — Comme toute loi, les tarifs réguliers n'ont point d'effet rétroactif, et des modifications apportées à un tarif demeurent sans effet sur un transport déjà accompli, ou même en cours. Par suite, une disposition ne figurant point aux tarifs en vigueur au moment où les expéditions ont eu lieu ne saurait avoir aucune force obligatoire à leur égard. — Cass., 9 juin 1891, Mousset, [S. et P. 92.1.315, D. 91.1.462]

**2663.** — Les tarifs communs à deux ou plusieurs compagnies de chemins de fer obligent, non seulement entre elles, mais aussi envers tous les expéditeurs ou destinataires de marchandises qui leur sont confiées, toutes les compagnies qui ont concouru à leur établissement; ces compagnies sont, en quelque sorte, associées pour le transport en commun, et aucune d'elles ne peut se dispenser d'en exécuter les conditions lorsqu'elle en est régulièrement requise. — Cass., 16 févr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.1.267, P. 91.1.637, D. 91.1.133] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 438.

**2664.** — Les tarifs et arrêtés ministériels, qui règlent les rapports des compagnies de chemins de fer avec les tiers, sont réputés connus de toutes les parties; nul n'est présumé en ignorer les dispositions, et l'erreur ne saurait être alléguée et relever celui qui l'a commise des suites de son ignorance. — Cass., 4 août 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 86.1.220, P. 86.1.527, D. 86.1.65]; — 25 oct. 1886, précité; — 9 mars 1887, Chemin de fer de l'Etat, [S. 88.1.227, P. 88.1.539, D. 87.1.477] — Par suite, une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de signaler aux expéditeurs les conditions auxquelles est soumise soit sur son réseau, soit sur le réseau de l'autre compagnie transporteur, la réquisition du tarif spécial. — Cass., 6 mai 1890, Chemins de fer de l'Est et du Nord, [S. 90.1.419, P. 90.1.998, D. 90.1.410]

**2665.** — La force majeure fait exception à toutes les règles; si donc l'application d'un tarif, par exemple d'un tarif applicable à une direction particulière est devenue impossible, par suite d'un éboulement, de la rupture d'un pont occasionnée par un cas de force majeure tel qu'une inondation, la compagnie sera en droit d'appliquer le tarif concernant la direction qu'elle a été obligée de faire suivre à la marchandise, et le propriétaire ne peut demander l'application du tarif afférent au trajet le plus direct. — Cass., 5 mai 1874, Hinsling, [S. 74.1.387, P. 74.949, D. 76.1.249]; — 5 mai 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.380, P. 76.905, D. 76.1.249] — Féraud-Giraud, t. 1, n. 417.

**2666.** — Par suite encore, si la rupture d'un pont a rendu impossible le transport des marchandises par la voie choisie par l'expéditeur, et a obligé la compagnie à leur faire suivre une autre route, c'est avec raison que les juges du fond refusent d'appliquer le tarif commun demandé par l'expéditeur, tarif qui ne s'appliquait qu'aux transports à effectuer par la ligne devenue impraticable. — Cass., 15 juin 1875, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 76.1.314] — *Sic*, Sarrut, n. 765, Duverdy, n. 128 *bis*.

**2667.** — Nous verrons (V. *infrà*, n. 5627 et s.) que c'est au Conseil d'Etat seul qu'il appartient de statuer sur la légalité des tarifs en ce sens que les tarifs dûment homologués, lorsque c'est

leur légalité même qui est en jeu, ne peuvent être l'objet que d'un recours devant cette haute juridiction.

**2668.** — De toute façon, l'homologation ne saurait couvrir la nullité des clauses contraires à l'ordre public qui s'y seraient rencontrées, l'autorité suprême ne pouvant sanctionner une clause contraire à l'ordre public de manière à la rendre obligatoire pour les tribunaux. — Cass., 26 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.899, P. 61.715, D. 60.1.260]; — 24 avr. 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.1.215, P. 65.521, D. 65.1.215]; — 4 févr. 1874, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.273, P. 74.678, D. 74.1.30] — Nancy, 5 janv. 1860, [S. 60.1.899, *ad notam*, P. 61.715, *ad notam*] — Rennes, 28 mai 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.78, P. 74.355, D. 74.5.75] — *Sic*, Pardessus, n. 542; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, p. 709, note 11; Sourdat, t. 2, n. 995; Pouget, t. 4, n. 667 et 739; Blanche, n. 120; Alauzet, t. 2, n. 902; Sarrut, n. 217 *ter*; Duverdy, *Transp.*, n. 70 et s.; Ruben de Couder, n. 308.

**2669.** — Si on se refusait à exécuter une pareille clause ce ne serait pas d'ailleurs la légalité même des tarifs qui serait en jeu et l'autorité judiciaire pourrait se refuser à en faire l'application.

**2670.** — Nous verrons plus tard que malgré le caractère administratif attaché aux tarifs, les tribunaux judiciaires sont compétents pour interpréter les dispositions qui constituent des droits et des obligations à l'égard des tiers et se rattachent aux intérêts privés des parties.

**2671.** — Quelle que soit la compétence, le principe en cette matière est que les tarifs doivent être rigoureusement observés et qu'ils doivent être appliqués à la lettre, de manière à ne laisser aucune place à l'interprétation et à la discussion. — Cass., 27 juill. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.109, P. 70.261, D. 69.1.404]; — 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.130, P. 80.280, D. 80.1.14]; — 2 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.324, P. 83.1.780, D. 83.1.13]; — 26 nov. 1883, Clairin, [S. 85.1.378, P. 85.1.919, D. 85.1.20]; — 28 janv. 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.501, P. 85.1.1184, D. 85.5.65]; — 27 déc. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.1.276, P. 87.1.652, D. 88.1.26]; — 8 août 1887, Favolle, [S. 87.1.430, P. 87.1.1059, D. 88.1.388]; — 26 déc. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.543, D. 89.1.110]; — 11 déc. 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 90.1.222, P. 90.1.530, D. 90.1.972]; — 8 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.301] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 95; Féraud-Giraud, t. 1, n. 419, et t. 2, n. 977.

**2672.** — Ils doivent être appliqués selon leur forme et teneur. — Cass., 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383]

**2673.** — Les tribunaux ne sauraient, en se fondant soit sur une prétendue interprétation de l'intention des parties, soit sur des considérations d'équité, soit sur une tolérance ou un usage contraire, appliquer à une série les prix d'une autre série. — Cass., 14 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.423, P. 78.1092, D. 78.1.255]; — 2 mai 1882, précité; — 27 déc. 1886, précité; — 11 déc. 1889, précité. — *Sic*, Duverdy, n. 196 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 451.

**2674.** — ... Ni les étendre en dehors des cas qui y sont prévus ou les restreindre. — Cass., 28 janv. 1885, précité; — 8 août 1887, précité; — 26 déc. 1888, précité; — 6 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.795, D. 89.1.209]; — 11 déc. 1889, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2675.** — ... Notamment en s'appuyant sur les usages du commerce et la pratique de divers pays. — Cass., 8 août 1887, précité.

**2676.** — Les tarifs de chaque compagnie forment un tout complet et doivent s'interpréter par eux-mêmes, au moyen du rapprochement des diverses dispositions qui les constituent, et non point en cherchant des assimilations dans les tarifs des autres compagnies. — Cass., 27 déc. 1886, précité.

**2677.** — A défaut de désignation spéciale d'une marchandise dans les tarifs, elle doit être classée par assimilation, en recherchant dans les tarifs de la compagnie la série avec laquelle elle présente le plus d'analogie. — Cass., 28 janv. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.173, P. 90.1.401, D. 90.1.372]

**2678.** — On doit se rappeler que la classification des marchandises transportées tient à leur nature propre et non à l'usage auquel l'expéditeur les destine — Cass., 18 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.796] — non plus qu'à la qualification qui leur a été donnée dans la lettre de voiture, les parties ne pouvant déroger par une convention aux tarifs homologués qui font loi. — Cass., 1er mars 1893, Chemin de fer d'Orléans, [J. *La Loi*, 19-20 mars 1893]

**2679.** — En résumé, on doit ranger la marchandise qui ne figure pas au tarif général, dans la catégorie à laquelle elle se rattache le plus naturellement ou dans laquelle elle est contenue *in genere*. — Cass., 26 déc. 1888, précité; — 8 déc. 1891, précité.

**2680.** — Mais on ne saurait, si elle ne figure pas dans la catégorie des objets énumérés dans un tarif spécial, l'y faire rentrer en l'assimilant à l'un des objets dénommés; les tarifs spéciaux s'appliquant limitativement aux objets qu'ils désignent expressément. — Mêmes arrêts.

**2681.** — Il n'y a pas *ultra petita* dans la décision interprétative du tarif fixé par un cahier des charges qui indique les conditions auxquelles ce tarif est applicable. — Cons. d'Ét., 2 mars 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 89.3.62, Leb. chr., p. 233]

**2682.** — L'appréciation du point de savoir dans quelle série du tarif d'un chemin de fer doit être classé, par assimilation, un objet non dénommé spécialement dans ce tarif, ne rentre pas dans le pouvoir souverain des juges du fond : l'usage qu'ils font, à cet égard, de leur droit d'interprétation, est soumis au contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 12 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.132, P. 67.300, D. 67.1.16]; — 18 juill. 1870, Génestout, [S. 71.1.95, P. 71.236, D. 70.1.406]; — 3 mars 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.276, P. 74.284, D. 75.1.171]; — 3 août 1877, Riboulet, [S. 78.1.288, P. 78.704, D. 79.1.235]; — 14 mai 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 454.

**2683.** — En effet, la question de savoir si les tarifs d'une compagnie ont été violés est une question de droit qui tombe, par suite, sous le pouvoir d'appréciation de la Cour de cassation. — Cass., 3 mars 1874, précité.

**2684.** — Mais il appartient aux juges du fond, par une appréciation souveraine des circonstances de la cause, de constater quels sont les faits qui servent de base à sa décision. — Cass., 19 juin 1866, Genest, [S. 66.1.350, P. 66.970, D. 66.1.472]; — 26 janv. 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 81.1.322, P. 81.1.777, D. 81.1.150] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2685.** — Il leur appartient encore de constater les circonstances de fait qui donnent lieu à l'application des tarifs et permettent de déterminer les taxes qui doivent servir de base aux perceptions, suivant les cas. — Cass., 14 janv. 1891, Chemin de fer P.-L.M., [S. 91.1.268, P. 91.1.639, D. 91.1.220] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 426, 450 et 451. — Ainsi, lorsqu'un tarif édicte une taxe spéciale pour toutes les marchandises sujettes à une vérification détaillée en douane et nécessitant l'intervention de l'emballeur, qu'elles soient renfermées dans des caisses ou placées, soit dans des paniers, soit dans des corbeilles, la question de savoir si la visite avait nécessité des précautions particulières, et, par suite, une rémunération spéciale au profit de la compagnie, est une simple question de fait qui ne peut être résolue que pour chaque expédition, et suivant les circonstances, et ne saurait l'être d'une façon générale et absolue. — Cass., 11 mai 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.418]

**2685 *bis*.** — Par suite, il y a lieu de casser le jugement décidant que les chargements de volailles, gibier, fleurs et fruits en paniers ou en corbeilles, ne peuvent jamais, et dans aucun cas, occasionner une vérification détaillée en douane et nécessiter l'intervention d'un emballeur. — Même arrêt. — Cass., 14 nov. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.95

## Section IV.

### Du transport des marchandises.

#### § 1. *Division des transports. Notions générales.*

**2686.** — La principale division des transports est celle qui correspond au transport des voyageurs et au transport des marchandises.

**2687.** — Cette division est on ne peut plus rationnelle, car, tandis que le transport des voyageurs a pour objet général la circulation la plus rapide dans le minimum de temps, celui des marchandises repose, au contraire, sur l'idée du maximum de déplacement avec le minimum de frais.

**2688.** — Il faut donc tenir compte, dans les transports de marchandises, d'éléments qui ne sauraient faire l'objet d'aucune appréciation dans le transport des voyageurs, le poids, la dimension et le volume de l'objet transporté, sa valeur, sa fragilité, etc.

**2689.** — De là des différences marquées au point de vue des tarifs, des délais de transport.

**2690.** — De là aussi des différences essentielles au point de vue des frais accessoires, tels que chargement, déchargement, transbordement, etc., qui ne se conçoivent pas davantage dans le transport des voyageurs.

**2691.** — Nous étudierons successivement les règles applicables au transport des marchandises et au transport des voyageurs.

**2692.** — Le transport des marchandises s'effectue soit sous l'empire de tarifs généraux, soit sous l'empire de tarifs spéciaux.

**2693.** — Les tarifs généraux constituent la règle, les tarifs spéciaux, l'exception.

**2694.** — Nous commencerons par étudier les tarifs généraux. Dans chacun de ces tarifs, nous tiendrons compte des différences qui résultent de la célérité du transport, suivant qu'il s'opère en grande ou en petite vitesse.

### § 2. *Des tarifs en matière de transport de marchandises.*

#### 1° *Règles générales concernant les tarifs généraux dans le transport des marchandises.*

**2695.** — L'application des tarifs varie suivant l'objet transporté et la distance à parcourir. Il serait évidemment désirable que pour une même marchandise, voyageant dans les mêmes conditions et parcourant une distance identique, le prix du transport fût toujours le même, sur quelque réseau qu'elle exécutât son parcours et alors même qu'elle passerait d'un réseau sur l'autre.

**2696.** — Mais on comprend que cette unification absolue soit impossible, étant donné que le prix d'établissement de chaque ligne n'est pas le même, que la taxe perçue correspond précisément pour une partie (le péage) à la rémunération de ces frais de premier établissement, et que les courants commerciaux se trouvant plus ou moins accusés sur certaines lignes, les diverses compagnies peuvent se trouver ou non en mesure d'abaisser le prix des transports proprement dits sinon pour toutes les marchandises, au moins pour telles ou telles marchandises circulant plus que d'autres.

**2697.** — De là des prix variables, en pratique, suivant la nature de marchandises, suivant la distance parcourue, suivant le réseau même sur lequel la distance est parcourue.

**2698.** — A l'origine, il n'y avait en réalité aucune règle pour l'établissement de la taxe. Chaque marchandise avait pour ainsi dire sa tarification et chaque réseau un mode de calcul spécial pour le prix du transport.

**2699.** — Il en était ainsi spécialement pour les marchandises voyageant en petite vitesse.

**2700.** — Pour les marchandises voyageant en grande vitesse il y a toujours eu au contraire une tendance marquée à procéder à l'aide de classifications, ce qui s'explique par cette remarque que le transport par grande vitesse de marchandises constitue, en fait, l'exception et ne s'applique qu'à des catégories restreintes de marchandises.

**2701.** — On était donc arrivé d'assez bonne heure, pour les transports par grande vitesse, à formuler des règles de tarification relativement simples.

**2702.** — Peu à peu, pour les marchandises voyageant en petite vitesse même, cette grande diversité s'est modifiée. On a commencé d'abord par répartir toutes les marchandises connues en un certain nombre de séries dans lesquelles on a classé par assimilation les marchandises nouvelles.

**2703.** — Mais chaque compagnie avait sa série et les mêmes marchandises pouvaient figurer tantôt dans l'une tantôt dans l'autre de ces séries, suivant qu'elles voyageaient sous tel ou tel poids, telle ou telle masse, ou dans telles ou telles conditions meilleures de transport, emballées ou non, etc.

**2704.** — Alors les compagnies se sont entendues pour adopter une sérification uniforme pour toutes les marchandises, sérification adoptée par décision ministérielle du 17 avr. 1879, qui comprend 1,650 marchandises environ, groupées en 1,350 articles répartis en six séries, et de laquelle on a essayé d'exclure autant que possible les déclassements dérivant des conditions diverses du transport — au moins en tant qu'il s'agit d'appliquer des tarifs généraux.

**2705.** — Enfin on est arrivé petit à petit à substituer dans les différents réseaux aux diverses sortes de tarifs adoptés (tarifs à prix faits, tarifs à la distance, tarifs de gare à gare, etc.) une méthode uniforme qui repose sur le système belge, c'est-à-dire la base kilométrique constante décroissant successivement avec la distance.

**2706.** — Mais sur ce point on n'a pas poursuivi une unification trop rigoureuse parce qu'elle aurait eu pour résultat immédiat d'entraîner le relèvement de nombreuses taxes, ce qui n'aurait pas manqué de soulever de nombreuses protestations du commerce.

**2707.** — Pour compléter ces indications trop sommaires on devra se référer aux développements très-complets donnés par M. Picard dans son *Traité des chemins de fer*, t. 4, p. 306 et s., principalement aux indications qu'il fournit sur les réformes de tarifs proposées par les compagnies en 1880 et accomplies en 1887 pour l'expédition des marchandises en petite vitesse.

**2708.** — De ce qui précède, il résulte donc qu'à l'exception de quelques difficultés relatives à l'application de certains parcours exceptionnels pour lesquels on a établi des tarifs dits *d'application*, c'est-à-dire pour lesquels la distance calculée n'est pas conforme à la distance parcourue, ou de questions d'assimilation de marchandises non dénommées à des marchandises tarifées, il est assez facile de savoir aujourd'hui, étant donnée la série à laquelle appartient une marchandise et la distance qu'elle doit parcourir, quelle taxe elle doit acquitter.

**2709.** — On trouve d'ailleurs dans le livret Chaix l'indication des parcours exceptionnels et de la base adoptée par les compagnies pour les taxes qu'elles perçoivent.

**2710.** — Quant aux assimilations de marchandises non dénommées et des marchandises figurant dans une série, elles ne peuvent être faites que par les tribunaux d'après les règles énoncées aux n° 2677 et s.; nous ferons connaître bientôt, avec les règles généralement suivies par les tribunaux pour établir les assimilations, les principales applications qu'ils en ont faites.

**2711.** — Ces principes exposés nous devons faire connaître les bases kilométriques fixées par le cahier des charges des grandes compagnies pour les transports de marchandises soit en grande vitesse soit en petite vitesse.

**2712.** — Pour les transports effectués par les trains de voyageurs ou à la vitesse de trains de voyageurs, les bases sont les suivantes :

| | | TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. *Grande vitesse.* | PRIX de PÉAGE. | PRIX de TRANSPORT. | PRIX TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs. | | Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces 1re classe | 0f 067 | 0f 033 | 0f 10 |
| | | Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe) | 0 050 | 0 025 | 0 075 |
| | | Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe) | 0 037 | 0 018 | 0 055 |
| Enfants. | | Au-dessous de 3 ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. | | | |
| | | De 3 à 7 ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. | | | |
| | | Au-dessus de 7 ans, ils paient place entière. | | | |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs | | | 0 010 | 0 005 | 0 015 |
| Sans que la perception puisse être inférieure à 0f 30c. | | | | | |

TARIF.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

*Marchandises transportées à grande vitesse.*

| | PRIX de péage. | PRIX de transport | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs | 0 20 | 0 16 | 0 36 |

**2713.** — Pour les transports par petite vitesse ce sont les suivantes :

TARIF.

PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

| | PRIX de péage. | PRIX de transport | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait | 0f 07 | 0f 03 | 0f 10 |
| Veaux et porcs | 0 025 | 0 015 | 0 04 |
| Moutons, brebis, agneaux, chèvres | 0 01 | 0 01 | 0 02 |
| Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés. | | | |

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

| | | PRIX de péage. | PRIX de transport | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|
| 1re classe. | Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes | 0 09 | 0 07 | 0 16 |
| 2e classe. | Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées | 0 08 | 0 06 | 0 14 |
| 3e classe. | Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moëllons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises | 0 06 | 0 04 | 0 10 |
| 4e classe. | Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. | | | |
| | Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. | 0 05 | 0 03 | 0 08 |
| | Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. | 0 03 | 0 02 | 0 05 |
| | Pour le parcours de plus de 300 kilomètres | 0 025 | 0 015 | 0 04 |

**2714.** — Ce sont là les tarifs légaux que les compagnies ne sont pas admises à dépasser.

**2715.** — On remarquera que la quatrième classe qui n'a été introduite que relativement tard, en 1863 et 1869 suivant les réseaux, n'a pas la même base que les autres, et qu'au lieu d'être taxée proportionnellement à la distance, elle l'est suivant une formule [illegible].

**2716.** — D'autre part, l'art. 50 du cahier des charges autorise la fixation de tarifs spéciaux pour les transports à vitesse intermédiaire entre la grande et la petite vitesse moyennant un prix également intermédiaire.

**2717.** — Le prix de transport variant pour la plupart des marchandises avec leur poids et la distance parcourue, il a paru nécessaire de déterminer des règles d'application pour la distance, pour la perception, et pour le poids.

**2718.** — A cet égard, l'art. 42 du cahier des charges fixe le minimum de distance à 6 kilomètres et le minimum de perception à 40 cent. quelle que soit la distance parcourue. Si donc la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle doit être comptée pour six kilomètres.

**2719.** — Le minimum du poids est de 40 kilogrammes.

**2720.** — Le même art. 42 du cahier des charges fixe à 10 kilogrammes la mesure exigée pour les fractions de tarifs pour la petite vitesse et à 5 kilogrammes pour la grande vitesse jusqu'au poids total de 10 kilog., puis par coupure de 10 kilog. au-dessus.

**2721.** — Enfin, aux termes de l'art. 46 du cahier des charges, les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr. Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant 3,000 kilogr., mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogr.; si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr., elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Par masse indivisible, il faut entendre toute masse non seulement ainsi constituée par la nature mais encore par la main de l'homme.

**2722.** — Rappelons, en terminant, qu'aux termes de l'art. 47, les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à un certain nombre d'objets que nous avons indiqués *supra*, n. 2580, et, généralement, à tous paquets pesant isolément 40 kilog. et au-dessous. Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilog., d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en est de même pour les excédants de bagages qui pèsent ensemble ou isolément moins de 40 kilog. Le bénéfice de cette disposition en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. Dans tous les cas visés par l'art. 47, les prix de transport doivent être arrêtés annuellement par l'administration tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie. En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe de cette disposition, les prix de transport doivent être calculés de telle manière qu'en aucun cas, un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilog.

*2° Application de certaines règles spéciales aux tarifs généraux dans le transport des marchandises.*

**2723.** — Telles sont les règles générales applicables à la fixation des prix de transport des marchandises.

**2724.** — Pour en faire mieux comprendre la portée, nous devons ajouter quelques explications relatives aux transports effectués soit par la grande, soit par la petite vitesse.

**2725.** — I. *Grande vitesse.* — Pour faciliter l'application des règles qui précèdent, M. le ministre des Travaux publics a envoyé aux compagnies, le 11 sept. 1861, un modèle de tarifs généraux auxquels les compagnies se sont soumises jusqu'à ce jour, sauf certaines modifications sans importance.

**2726.** — D'après ce modèle, toutes les marchandises, ani-

maux ou objets à transporter en grande vitesse, sont divisés de la façon suivante :

Articles de messagerie et marchandises.
Denrées par expédition de 50 kil. au minimum.
Lait par expédition de 50 litres au minimum.
Finances, valeurs, objet d'art.
Chiens.
Voitures.
Pompes funèbres.
Animaux.

**2727.** — « Il comprend en outre, ajoute M. Picard (*op. cit.*, t. 4, p. 286), auquel nous empruntons ces détails, l'indication du tarif exceptionnel pour les marchandises ne pesant pas 200 kil. sous le volume d'un mètre cube et celui des frais accessoires. Il rappelle que les matières inflammables ou explosibles, ainsi que les animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales sont rejetés des trains portant des voyageurs, et qu'en conséquence, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable. Enfin, il mentionne le retour d'argent pour les marchandises livrables contre remboursement. »

**2728.** — Pour chacune de ces catégories de marchandises, les prix de transport ayant été fixés, les compagnies se sont trouvées ainsi mises en mesure (indépendamment de la liberté qu'elles ont toujours eu de faire agréer au ministre des tarifs inférieurs) d'opter entre les bases du *modèle des tarifs généraux* et celles du tarif légal.

**2729.** — La plupart ont adopté les prix du modèle des tarifs généraux; quelques-unes se sont plutôt rapprochées du tarif légal; presque toutes ont fait subir à l'un et à l'autre des abaissements destinés à augmenter leur trafic.

**2730.** — D'autre part, un arrêté ministériel du 7 déc. 1876, nous le rappelons, a fixé le tarif exceptionnel. — V. *suprà*, n. 2580 et s.

**2731.** — Enfin, un arrêté du 30 nov. 1876 a fixé les frais accessoires auxquels peuvent donner lieu les expéditions en grande vitesse.

**2732.** — On conçoit qu'un examen détaillé des principaux tarifs appliqués par les compagnies ne peut trouver place dans cette étude, mais nous devions fournir au moins ces indications. Pour le surplus, nous renvoyons au livre de M. Picard (*op cit.*, t. 1, p. 287 et s.).

**2733.** — Nous aurons terminé avec toutes ces notions générales si nous ajoutons : 1° qu'en principe les marchandises doivent être dirigées par la voie la plus courte et taxées d'après la distance réelle ou d'application, sauf si les points d'expédition et de destination sont reliés par deux réseaux, et si l'expéditeur a désigné celui qu'il choisit.

**2734.** — 2° Que tous les tarifs des compagnies reproduisent l'art. 48 du modèle ainsi conçu : « La compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer. Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration. Elle n'accepte pas le transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel. »

**2735.** — 3° Que l'avance, au départ, des déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de compagnie à compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

**2736.** — 4° Enfin que les sommes qui voyagent à titre de remboursement d'une expédition sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général pour le transport des finances. Nous retrouverons toutes ces idées *infrà*, n. 2768 et 2771.

**2737.** — II. *Petite vitesse.* — Pour les marchandises voyageant par petite vitesse, le modèle envoyé par le ministre des Travaux publics aux compagnies le 11 sept. 1861 les a divisées de la façon suivante :

Marchandises en général;
Plaqué d'or ou d'argent, mercure, dentelles, objets d'art;
Monnaie de billon;
Matières inflammables ou explosibles et objets dangereux;
Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles;
Voitures;
Animaux;
Matériel roulant;
Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

**2738.** — En principe, on peut dire que les compagnies se sont conformées à ce modèle.

**2739.** — Nous devons donner rapidement sur tous ces points quelques indications essentielles.

**2740.** — *Transport de masses indivisibles.* — Le prix du transport des masses indivisibles est réglé comme nous l'avons vu *suprà*, n. 2721. La compagnie qui n'est pas obligée de transporter les objets indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr. n'est pas obligée non plus de transporter les objets dépassant la longueur du matériel, c'est-à-dire 6m,50 de longueur; si elle accepte une marchandise dans ces conditions, elle est tenue de recevoir les objets de même nature pendant trois mois de la part de tous ceux qui le demanderont.

Dans les gares où il n'existe pas de grue de force à soulever des poids de plus de 5,000 kilogrammes, le chargement et le déchargement est effectué aux frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire. — Sarrut, n. 242 et s.; Duverdy, n. 228; Bédarride, t. 1, n. 320; Ruben de Couder, n. 200; Féraud-Giraud, t. 1, n. 457.

**2741.** — La surtaxe établie sur les marchandises indivisibles dépassant un certain poids s'applique non seulement aux marchandises indivisibles de leur nature, mais encore à tout colis qui est présenté par l'expéditeur sous un volume et sous une masse que la compagnie de chemin de fer ne doit pas diviser. Et la compagnie peut réclamer le paiement de la surtaxe quoique ses employés aient consenti à effectuer le transport aux conditions d'un tarif spécial. — Cass., 31 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1 177, P. 74.422, D. 73.1.242]; — 7 août 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.175, P. 90.1.404, D. 90.1.224] — *Sic*, Sarrut, n. 245; Féraud-Giraud, n. 458. — V. sur le principe, *suprà*, n. 2659.

**2742.** — Spécialement, une compagnie de chemins de fer a le droit de réclamer le complément de prix ressortant d'une rectification de taxe qu'elle était tenue d'opérer, alors même que ses agents auraient autorisé l'expéditeur, désireux d'éviter l'application du tarif concernant les masses indivisibles, à ne point démonter l'objet du transport (dans l'espèce des locomobiles), et se seraient engagés à en effectuer le transport sans majoration de prix. — Cass., 7 août 1889, précité.

**2743.** — La disposition d'un tarif de chemin de fer qui, après avoir classé à la première série les marbres ouvrés, et à la deuxième série les marbres en tranche et la faïence, dispose que ces diverses marchandises passent à la troisième série quand elles sont transportées, dans certaines conditions, par wagon d'au moins 5,000 kilogrammes, reçoit son application même au cas où les marchandises atteignant ensemble 5,000 kilogrammes, ne sont pas toutes de la même nature, mais bien mélangées. En effet, en ce cas, les marchandises transportées forment une masse indivisible et doivent être traitées comme telles. — Cass., 3 mars 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.276, P. 74.284, D. 75.1.171]

**2744.** — De même, lorsque, d'après son tarif, une compagnie de chemin de fer est tenue, si l'expéditeur le requiert, de transporter des marchandises, spécialement des charbons de bois, en cadre ou sur plateau, par expéditions comprenant un certain nombre de kilogrammes, chaque plateau avec sa charge doit être considéré comme une masse indivisible qui, alors d'ailleurs que son poids est inférieur à 5,000 kilog., doit, dans toutes les gares d'expédition, être enlevée des voitures de l'expéditeur avec les engins et par les soins de la compagnie. — Cass., 2 juill. 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.299, P. 72.728]; — 16 juill. 1872, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 73.1.473] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 598.

**2745.** — La compagnie qui s'est chargée de transporter une masse indivisible de plus de 5,000 kilog., alors qu'elle pouvait s'y refuser, est tenue de la transporter dans les délais et les conditions ordinaires de transport; la taxe seule est augmentée. — Orléans, 4 déc. 1868, Cail, [S. 68.2.233, P. 69.987, D. 69.2.32] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 459.

**2746.** — *Marchandises pesant moins de 200 kilog. sous le volume d'un mètre cube.* — Les marchandises non dénommées au tarif général ou dans un tarif spécial et qui pèsent moins de 200 kilog. sous le volume d'un mètre cube, sont taxées moitié en sus, sans que la taxe à percevoir puisse dépasser la taxe afférente à un poids de 200 kilog. — Picard, t. 4, n. 296 et 339; Féraud-Giraud, t. 1, n. 464 et s.; Sarrut, n. 246 et s.

**2747.** — Les principales marchandises de faible densité soumi-

ses à cette surtaxe sont : les arbres et arbustes vivants, bateaux et canots de moins de 6m,50 de long, billards, bascules, boissellerie, bouchons, cages, caisses vides, caisses de voiture, carrosserie, cartonnage, chaises non encaissées, chapellerie, cylindre en verre, duvets, éponges, écorces, étoupes, figues, ferblanteries, fleurs, fourrages secs, fûts vides, glaces, horlogerie, houblon, instruments, jarres, jouets, lièges, lampisterie, literie, machines, meubles non emballés, nattes, noir, orgues, paille, pianos, plantes, plumes (duvet), porte-bouteilles en fer, ruches d'abeilles, sellerie, sommiers, sparterie, thés, tamis, tabletterie, treillage, ustensiles de ménage, vannerie, volières, warech, zinc en tuyaux.

**2748.** — La disposition du cahier des charges d'une compagnie de chemin de fer, spécialement de la compagnie des chemins de fer du Midi, qui soumet à une surtaxe les objets encombrants non nommément compris dans une exception, alors qu'ils ne pèsent pas 200 kilog. sous le volume d'un mètre cube, s'applique aux *meubles*, encore bien qu'une autre disposition dispense de cette surtaxe les *objets manufacturés* : cette appellation générale d'*objets manufacturés* ne s'appliquant pas nommément aux *meubles*. — Cass., 16 août 1864, Chemin de fer du Midi, [S. 64.1.491, P. 64.1255, D. 64.1.374] — Limoges, 13 juin 1862, Gaston, [S. 62.2.479, P. 63.276] — Pau, 2 mars 1863, Chemin de fer du Midi, [S. 63.2.114, P. 63.776] — *Sic*, Sarrut, n. 250; Féraud-Giraud, t. 1, n. 469. — Cette décision se rattache au principe d'après lequel les tarifs doivent être appliqués à la lettre sans rien laisser à l'interprétation, et, par suite, à l'arbitraire. — V. *suprà*, n. 2772, V. aussi n. 2777 et s. — Les meubles sont, en effet, nommément mentionnés dans la nomenclature des objets de petite dimension, tandis que l'appellation d'objets manufacturés ne saurait leur être appliquée sans donner lieu à une interprétation plus ou moins contestable.

**2749.** — *Objets ou animaux dangereux. Matières inflammables ou explosibles.* — Les objets ou animaux dangereux, les matières inflammables, explosibles, sont soumis à un demi-droit en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série (cahier des charges, art. 47, 52). Les arrêtés des 7 et 9 janv. 1888 divisent ces marchandises en quatre catégories et fixent les précautions à prendre pour l'emballage, le chargement et le transport de chaque catégorie. Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées par les trains de voyageurs (Ord. de 1846, art 21, 66). — Sarrut, n. 258 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 471 et s.

**2750.** — Un arrêté du 9 janv. 1888 a déterminé les conditions du transport des poudres, cartouches et capsules; le transport de la dynamite a été réglé notamment par les arrêtés des 10 janv. 1879 et 9 avr. 1888, et, suivant sa provenance, par d'autres dispositions que nous avons fait connaître. Celui de la nitro-glycérine et des fulminates autres que le fulminate de mercure est complètement prohibé et ne peut être effectué, même par les trains de marchandises.

**2751.** — Le transport de l'huile de pétrole est régi par l'arrêté du 9 janv. 1888; les compagnies ont le droit de le camionner d'office au domicile des destinataires, si ceux-ci ne l'ont pas réclamé dans le délai de 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 478.

**2752.** — Le nitrate de soude n'ayant pas été rangé parmi les matières dangereuses, une compagnie de chemin de fer ne peut exiger qu'il soit enfermé dans des caisses ou des tonneaux bien clos; il suffit que, conformément aux usages du commerce, il soit enfermé dans des sacs. — Cass., 6 déc. 1876, Chemin de fer du Midi, [S. 77.1.275, P. 77.683, D. 77.1.258] — *Sic*, Féraud-Giraud, n. 481.

**2753.** — Les pailles, les foins, les cotons, les déchets, les acides et essences, les charbons de bois peuvent être transportés par tous les trains même par les trains de voyageurs. — Sarrut, n. 257; Féraud-Giraud, t. 1, n. 483.

**2754.** — D'après l'arrêté ministériel du 7 déc. 1876, les animaux dangereux, astreints à des taxes supplémentaires, doivent être chargés et déchargés par les soins des expéditeurs et destinataires.

**2755.** — Les compagnies sont responsables de leur transport, comme de tous les autres, et leur responsabilité est limitée au chiffre déclaré lors de l'expédition. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 484.

**2756.** — Les compagnies ne peuvent, en dehors des objets classés comme dangereux par l'autorité administrative, considérer d'autres objets comme dangereux et exiger des précautions contraires aux usages du commerce (Cass., 6 déc. 1876, précité); elles sont liées par leurs tarifs; il en est de même des tribunaux, qui ne sauraient reconnaître un caractère dangereux à d'autres objets qu'à ceux prévus par les arrêtés et règlements. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 485.

**2757.** — L'expéditeur qui a fait une fausse déclaration, pour dissimuler le caractère dangereux d'une expédition s'expose, outre les poursuites correctionnelles, à une condamnation à des dommages-intérêts si le défaut de précautions, entraîné par sa fausse déclaration, a occasionné un accident ou un préjudice quelconque soit à la compagnie, soit à un tiers. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 486.

**2758.** — *Matières infectes.* — Les matières infectes telles que noir animal, fûts de sang, cuirs verts, etc., ne peuvent être transportées par les trains des voyageurs, excepté sur les sections qui n'ont point de trains de marchandises; l'autorité locale a le droit, dans l'intérêt de la salubrité publique, de prendre des mesures pour en réglementer le séjour dans les gares (Arr. 14 janv. 1884, 27 mai 1887; Circ. min., 18 août 1858, 15 mars 1881). — Féraud-Giraud, t. 1, n. 487.

**2759.** — *Animaux de prix.* — Les animaux d'une valeur de plus de 5,000 fr. paient, en petite comme en grande vitesse, moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de même espèce (Arr. min., 7 déc. 1876, art. 1). — Sarrut, n. 258; Féraud-Giraud, t. 1, n. 488.

**2760.** — *Matières d'or et d'argent taxées* ad valorem. — Les matières d'or et d'argent, en lingot ou monnayées, le platine, les bijoux, les pierres précieuses, les valeurs ne sont transportées qu'en grande vitesse; elles sont taxées *ad valorem*, 0 fr. 002772 compris l'impôt établi par la loi du 14 juill. 1855, par kilomètre et par fraction indivisible de 1,000 fr.; quelle que soit la distance parcourue, la taxe ne peut être moindre de 25 cent. (art. 47 et 54, cahier des charges). — Féraud-Giraud, n. 489; Sarrut, n. 261.

**2761.** — Depuis le 1er avr. 1892, et en vertu des nouveaux tarifs mis en vigueur à la suite de l'abolition de certains impôts, les matières d'or, d'argent, les bijoux d'argent paient 0 fr. 00252 par fraction indivisible de 1,000 fr. et par kilomètre. Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1,000 fr. est fixé à 25 cent., sans que la taxe puisse être inférieure à 40 cent. Jusqu'à 109 kilomètres, le prix reste fixé à 25 cent., il ne commence à varier qu'au 110e kilomètre. Ainsi il est de 1 fr. au 387e kilomètre, de 1 fr. 50 au 586e kilomètre, de 2 fr. au 784e, de 2 fr. 50 à 1,000 kilomètres, etc.

**2762.** — *Plaqués d'or et d'argent, mercure, etc.* — Les plaqués d'or ou d'argent, le mercure, les dentelles, les broderies, les objets d'art, sont soumis au même tarif que les objets d'or et d'argent pour les transports en grande vitesse; mais ils peuvent être expédiés en petite vitesse en payant moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises d'or et d'argent (Arr. min., 7 déc. 1878). — Sarrut, n. 261; Féraud-Giraud, t. 1, n. 489.

**2763.** — Les expéditions d'objets d'or, d'argent, de billets de banque, de titres de rentes, de coupons d'actions, d'actions, d'obligations, ne peuvent être faites à découvert, mais en sacs, sacoches, groups, boites, caisses ou barils; les sacs et sacoches doivent être en bon état, non raccommodés, fermés avec une ficelle intacte, dont le nœud doit être recouvert d'un cachet à la cire, et les extrémités fixées sur une fiche flottante avec un cachet semblable; les cachets peuvent être remplacés par un plomb dans lequel la ficelle s'engage près du nœud. Les boites et caisses doivent être en bon état, bien clouées, sans fracture, liées avec une corde d'un seul morceau, avec cachets en cire ou plombs en nombre suffisant. Sur chaque extrémité des barils doit être fixée une ficelle disposée en croix; elle doit être maintenue avec des cachets à la cire ou des plombs. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 490.

**2764.** — *Monnaie de billon.* — Les monnaies de billon, qu'elles soient expédiées en grande ou en petite vitesse, sont toujours considérées comme marchandises et taxées au poids. — Sarrut, n. 262; Féraud-Giraud, t. 1, n. 491.

**2765.** — *Règles spéciales aux frais et débours.* — Le retour, après perception, des sommes représentant des frais et débours, ne donne lieu à aucune taxe au profit de la compagnie; les sommes ainsi encaissées ne sont pas soumises, pour leur transport à la gare de l'expédition, aux tarifs de la compagnie qui régissent le transport des finances. Celle-ci a eu, comme rémunération, le prix du transport de la marchandise. — Paris, 4 janv. 1862, Che-

min de fer de l'Est, S. 66.2.211, *ad notam*, P. 66.821, *ad notam*] — Toulouse, 27 janv. 1866, Gase et Claverie, S. 66.2.211, P. 66.821] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 281; Féraud-Giraud, t. 1, n. 493.

**2766.** — Le transport des marchandises grevées de frais et débours est, d'ailleurs, obligatoire pour les compagnies; celles-ci sont tenues de recouvrer les menus frais grevant ainsi la marchandise et de la faire parvenir à l'expéditeur. — Sarrut, n. 346; Bédarride, t. 1, n. 279.

**2767.** — La compagnie de chemins de fer qui effectue de cette façon le transport de marchandises grevées des *frais* ou *débours* que ces marchandises ont jusque-là occasionnés, est tenue d'effectuer l'encaissement de ces frais et débours au moment de la livraison des marchandises au destinataire. — Paris, 4 janv. 1862, précité. — Toulouse, 27 janv. 1866, précité.

**2768.** — *Marchandises expédiées contre remboursement.* — Quant aux sommes perçues par les compagnies à raison des marchandises livrées contre remboursement, nous rappelons que la compagnie a le droit de leur appliquer le tarif des finances si l'argent est transporté entre deux stations; si le remboursement est effectué dans un lieu desservi par une correspondance des chemins de fer, il faut s'en rapporter aux tarifs inscrits dans les traités (Circ. min., 31 mars, 17 juill. 1858; 26 oct. 1863). — Bédarride, t. 1, n. 278; Duverdy, n. 26 *ter;* Sarrut, n. 346; Ruben de Couder, n. 195; Féraud-Giraud, t. 1, n. 494. — V. *suprà*, n. 2736.

**2769.** — Les compagnies ne sont point d'ailleurs tenues d'accepter les marchandises qui leur sont présentées contre remboursement; c'est là un mandat facultatif pour elles, mais qu'on ne saurait leur imposer; elles l'acceptent d'ordinaire à cause de la rémunération qui lui est attaché. — Mêmes auteurs.

**2770.** — Lorsque les compagnies acceptent des marchandises contre remboursement ou grevées de frais et débours, elles ne sont point tenues de faire l'avance des sommes, qui doivent ainsi revenir à l'expéditeur; elles doivent seulement les lui remettre quand elles les ont perçues (Sarrut, n. 347).

**2771.** — Cependant nous rappelons également (V. *suprà*, n. 2735) l'avance au départ des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée, est obligatoire de compagnie à compagnie, et au transit d'une compagnie de chemin de fer sur l'autre.

**2772.** — Les expéditions contre remboursement sont assujetties à un récépissé spécial concernant le remboursement; les compagnies ne se dessaisissant de ce récépissé qu'après le paiement des sommes qui doivent être payées, la remise qui en est faite au destinataire établit en sa faveur une présomption de paiement, qu'il appartient à la compagnie de détruire si elle soutient que le paiement n'a pas eu lieu. — Trib. comm. Gien, 8 mars 1870, [cité par Sarrut, n. 354] — *Sic*, Sarrut, *ibid.*

**2773.** — Dans les transports contre remboursement, la compagnie sait que la marchandise appartient à l'expéditeur; elle ne pourrait donc livrer au mépris d'une opposition faite entre ses mains. — Trib. comm. Seine, 8 janv. 1870, Jougy, [D. 70.3.56] — *Sic*, Sarrut, n. 351.

**2774.** — *Colis de 40 kilog. et au-dessous.* — Les colis pesant 40 kilog. ou au-dessous sont taxés à 0,50 par tonne et par kilomètre; en petite vitesse, la taxe est de 0,25 par tonne et par kilomètre, sans que, dans les deux cas, la taxe puisse être supérieure à celle d'un colis pesant plus de 40 kilog. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 507.

**2775.** — *Colis de 5 kilog. et au-dessous.* — Les colis pesant moins de 5 kilog., et qui ne renferment ni matières dangereuses, ni petits animaux, et dont la valeur n'excède pas 100 fr., payent 1 fr. jusqu'à 3 kilog., et 1 fr. 20 de 3 à 5 kilog., enregistrement, timbre et impôt de grande vitesse compris. Une taxe de 0,25 cent. est ajoutée si le colis doit être porté à domicile dans les localités desservies par les compagnies de chemins de fer ou par un service de factage ou de camionnage. C'est là un tarif spécial appliqué seulement sur demande et qui limite la responsabilité de la compagnie à 100 fr. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 508 et 509.

**2776.** — *Colis postaux.* — Des colis d'un poids maximum, de 3 kilog., dits colis postaux, peuvent être expédiés par l'intermédiaire des compagnies de chemins de fer, et des compagnies maritimes subventionnées; ils peuvent être remis dans les bureaux succursales de ces diverses compagnies. Ils sont expédiés pour la France, la Corse, l'Algérie, la Tunisie, les colonies françaises, desservies par des paquebots subventionnés, et les pays étrangers dénommés dans les traités.

**2777.** — Leur volume ne doit pas dépasser 20 décimètres cubes, et leur longueur 60 centimètres; cependant aucune condition de volume ou de dimension n'est exigée pour la France continentale. Ils doivent être emballés et porter l'adresse du destinataire, avec la mention en gare ou à domicile; en France, en Belgique et en Espagne, le service est fait par les chemins de fer; dans les autres pays, par la poste; le colis est donc tantôt livrable à la poste, tantôt à la gare.

**2778.** — L'affranchissement est obligatoire au départ; il est fixé, tous droits compris, à 60 cent. en gare et 85 cent. à domicile, alors même que le transport serait terminé par une correspondance.

**2779.** — Un bulletin d'expédition doit être daté et signé par l'expéditeur, auquel un récépissé est remis. L'envoi peut être fait contre remboursement jusqu'à 100 fr.; dans ce cas, le prix de retour d'argent doit être payé à l'avance; il est alors remis deux bulletins d'expédition.

**2780.** — Si les destinataires habitent des lieux non desservis par le factage ou le camionnage, une lettre d'avis leur est adressée.

**2781.** — Ces colis sont transportés suivant les délais habituels de la grande vitesse; s'ils sont adressés à l'étranger, une déclaration en douane doit leur être jointe. Le destinataire d'un colis postal provenant de l'étranger a à payer : 1° un droit de timbre de 10 cent.; 2° 25 cent. pour factage à domicile, s'il y a lieu; 3° le port de la lettre d'avis, s'il y a lieu; 4° les droits de douane, d'octroi.

**2782.** — *Animaux de petite taille placés en caisse ou en paniers.* — Les cochons de lait, cochons d'inde, lapins, chiens, chats et autres animaux de petite taille, placés en cages ou paniers sont taxés au poids d'après le tarif général de messageries en grande vitesse, et pour le double de leur poids réel augmenté de celui des cages ou paniers. Excepté les chiens, ils peuvent être expédiés en petite vitesse aux prix du tarif général et pour le double de leur poids réel et de celui de leurs cages ou paniers.

**2783.** — *Chiens.* — Les chiens ne sont reçus que muselés.

**2784.** — Les chiens, antérieurement au 1er avr. 1892, payaient 0 fr. 01848 par tête et par kilomètre, et paient actuellement 0 fr. 0168 par tête et par kilomètre sans que la perception puisse descendre au-dessous de 30 centimes.

**2785.** — *Transport de bestiaux. Désinfection.* — En grande vitesse, les bœufs, chevaux, mulets, ânes paient aux termes du cahier des charges 0 fr. 224 par tête et par kilomètre, les veaux et porcs 0 fr. 0896, les moutons 0 fr. 0448; plus un droit de manutention de 1 fr. par tête pour les bœufs, 0 fr. 40 pour les veaux et les porcs, 0 fr. 20 pour les moutons, et un droit d'enregistrement de 10 cent. En petite vitesse, les bœufs, etc., paient 0 fr. 10 par tête et par kilomètre, les veaux et porcs 0 fr. 04, les moutons 0 fr. 02, plus les frais de manutention. Les personnes qui les accompagnent (à moins de clauses contraires qu'on rencontre dans presque toutes les compagnies) paient leurs places. Ces animaux ne sont acceptés que dans les gares et pour les gares pourvues de quais d'embarquement. Dans les transports en grande vitesse on doit prévenir le chef de gare 24 heures à l'avance. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 514.

**2786.** — Depuis le 1er avr. 1892 les tarifs ont été modifiés, et sont les suivants :

| | |
|---|---|
| Animaux à grande taille, par tête. . . . . . . . . | 0,16 |
| Veaux et porcs, par tête. . . . . . . . . . . . . . | 0,06 |
| Moutons et brebis, par tête. . . . . . . . . . . . | 0,03 |

par kilomètre en grande vitesse.

La différence entre les anciens et les nouveaux tarifs est donc la suivante :

| | TARIFS ANCIENS. | | | NOUVEAUX TARIFS. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kilom | Chevaux, bœufs, etc. | Veaux et porcs | Moutons. | Chevaux, bœufs, etc. | Veaux et porcs. | Moutons |
| 100 | 25 70 | 10 25 | 5 15 | 17 » | 6 40 | 3 26 |
| 200 | 50 35 | 20 10 | 10 05 | 33 » | 12 40 | 6 20 |
| 500 | 124 30 | 49 70 | 24 85 | 81 » | 30 40 | 15 20 |
| 800 | 198 20 | 79 30 | 39 65 | 129 » | 48 40 | 24 20 |

**2787.** — Il a été jugé que la clause d'un tarif portant que huit petits bœufs bretons, amenés au marché de Paris dans certaines conditions, ne seront taxés que comme six bœufs ordinaires, s'entend en ce sens que la réduction s'applique, non dans tous

les cas, et quel que soit le nombre des bœufs, mais seulement aux groupes de huit petits bœufs ou formant multiples de huit. — Cass., 13 oct. 1884, Chemin de fer de Ceinture, S. 86.1.77, P. 86.1.163, D. 85.1.78; — 6 janv. 1886, Chemin de fer de Ceinture, S. 86.1.276, P. 86.1.654, D. 86.1.62. — Sic, Féraud-Giraud, t. 1, n. 514. — La raison en est que ce chiffre assure seul le chargement complet d'un wagon.

**2788.** — Les compagnies ne sont point tenues de mettre de la paille dans les wagons à bestiaux; si ces bestiaux ne sont pas accompagnés, c'est aux compagnies qu'il appartient de leur donner les soins indispensables; mais les expéditeurs peuvent profiter d'une faculté qui leur est donnée par les compagnies et faire suivre leurs bestiaux par une personne munie d'un billet de parcours gratuit, ainsi que d'un coupon de retour valable pour vingt jours; en ce cas, la compagnie doit leur donner... Ces conducteurs ne peuvent s'éclairer qu'au moyen d'une lanterne. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 518 et s.; Picard, t. 1, n. 792. — V. *infrà* (rapports avec d'autres services).

**2789.** — Les compagnies perçoivent, à titre de frais de désinfection, 40 cent. par cheval, âne, mulet; 30 cent. par bœuf, taureau, vache; 15 cent. par veau ou porc; 5 cent. par mouton, brebis, sans que la taxe puisse dépasser, pour un même expéditeur, 2 fr. par wagon à un seul plancher, et 3 fr. par wagon à deux planchers; cette taxe est perçue quel que soit le parcours, mais elle ne peut être réclamée qu'une fois, lors même qu'il y aurait transbordement et changement de réseaux, à moins que ce ne soit à la frontière ou à la jonction d'un chemin de fer d'intérêt local. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 325.

**2790.** — En ce qui concerne les tarifs réduits pour les chevaux d'officiers, chevaux de remonte, etc., V. *infrà*, n. 4805 et s.

**2791.** — Les animaux, produits et instruments, admis à des concours agricoles, sont transportés gratuitement au retour, moyennant le seul paiement du droit d'enregistrement, du timbre, du récépissé et des frais de chargement et de déchargement; les expéditeurs, au retour, doivent produire le récépissé constatant qu'ils ont payé le prix intégral à l'aller, le bulletin d'admission au concours; ils doivent prévenir la compagnie quarante-huit heures à l'avance. Le bénéfice de ce tarif n'est point accordé aux expéditions à destinations autres que le point de départ, aux produits pesant plus de 3,000 kilog., aux animaux d'une taille ou d'une dimension exceptionnelle. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 544.

**2792.** — Si ces diverses conditions ne sont point observées, le transport gratuit est refusé au retour. Ainsi cette faveur ne peut être invoquée par un expéditeur qui ne s'est pas conformé aux conditions du tarif, et qui, notamment, n'a pas produit, lors de l'expédition en retour, le récépissé établissant le paiement du prix du tarif à l'aller et la mention inscrite sur la note de remise contenant décharge de responsabilité. — Cass., 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.130, P. 80.280, D. 80.1.14] — En effet, le bénéfice du tarif n'est accordé qu'aux expéditeurs qui ont accepté la clause de non-responsabilité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2793.** — *Pompes funèbres. Cercueils.* — Les cercueils ne peuvent être transportés qu'au vu d'une autorisation donnée par le maire dans la commune, les sous-préfets dans l'arrondissement, le préfet dans les autres cas; les wagons qui les renferment doivent être fermés à clef ou scellés en présence de la famille, qui assiste à leur ouverture; ils ne peuvent contenir aucun autre objet; ils sont transportés par trains omnibus ou mixtes, et, sur demande, par trains express. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 558 et s.

**2794.** — Dans les trains omnibus ou mixtes ils paient 0 fr. 30 par kilomètre; dans les trains express 1 fr.; s'ils sont placés dans une voiture, celle-ci acquitte la taxe afférente à une voiture à quatre roues, transportée à grande vitesse, soit, 0 fr. 61 par kilomètre.

**2795.** — *Articles de messageries.* — Le tarif concernant les articles de messageries ne comprend que les objets qui n'ont rien d'encombrant ou de gênant. — Paris, 14 déc. 1852, [*J. trib. comm.*, t. 2, p. 102] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 109.

**2796.** — Le prix concernant les articles de messageries était, antérieurement au 1er avr. 1892, de 0 fr. 44 par kilomètre audessus de 40 kilomètres; aujourd'hui, on applique un barème dont la base décroît de 0 fr. 32 à 0 fr. 14.

**2797.** — La réduction en ce qui concerne les articles de messageries est donc accordée dans les proportions suivantes; 1,000 kilog. d'articles de messageries payaient, avant le 1er avr. 1892, 55 fr. pour être transportés à 100 kilomètres, 275 fr. à 500 kilomètres et 440 fr. à 800 kilomètres; ils paient actuellement 35 fr. pour 100 kilom., 163 fr. pour 500 kilom., et 253 fr. pour 800 kilom., soit des réductions de 20 à 187 fr.

**2797** *bis.* — Voici au surplus, abstraction faite des modifications que nous venons de signaler, es indications contenues dans le cahier des charges.

| TARIF. Voitures et matériel roulant transportés à grande vitesse. | Prix de péage. | Prix de transport. | Totaux. |
|---|---|---|---|
| *Par pièce et par kilomètre.* | | | |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes | 0f 09 | 0f 06 | 0f 15 |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes | 0 12 | 0 08 | 0 20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) | 1 80 | 1 20 | 3 00 |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) | 2 25 | 1 50 | 3 75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes | 0 90 | 0 60 | 1 50 |
| Tender de plus de 10 tonnes | 1 35 | 0 90 | 2 25 |
| Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. | | | |
| Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. | | | |
| Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur | 0 15 | 0 10 | 0 25 |
| Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur; omnibus, diligences, etc. | 0 18 | 0 14 | 0 32 |
| Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. | | | |
| Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe. | | | |
| Voitures de déménagement, à 2 ou à 4 roues, à vide | 0 12 | 0 08 | 0 20 |
| Ces voitures lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre | 0 08 | 0 06 | 0 14 |
| Service des pompes funèbres et transport des cercueils. | | | |
| *Grande vitesse.* | | | |
| Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes. | 0 36 | 0 28 | 0 64 |

**2798.** — *Denrées.* — Depuis le 1er avr. 1892 on applique aux denrées transportées en grande vitesse un barème dont la base décroît de 0 fr. 24 à 0 fr. 105.

*3° Règles principales concernant les tarifs spéciaux dans les transports de marchandises.*

**2799.** — Les tarifs généraux, avons-nous dit, forment le droit commun des transports; seulement il est souvent dérogé à leurs

dispositions par des tarifs, dits spéciaux, qui consentent des abaissements de taxe dans des conditions déterminées. Il ne peut d'ailleurs être dérogé au tarif général, à l'occasion du transport de marchandises par chemins de fer, que dans la mesure exacte où des modifications ont été régulièrement apportées au tarif général par des dispositions ultérieures. — Cass., 17 févr. 1892, Laugier, [S. et P. 92.1.316]

**2800.** — En principe, les tarifs généraux sont les seuls que les compagnies doivent appliquer. — Cass., 26 déc. 1888, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.543, D. 89.1.110] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 418, 419, 422.

**2801.** — Il n'en est autrement que s'il existe des tarifs spéciaux applicables d'office, et sans une réquisition préalable des parties; en ce cas les compagnies doivent les appliquer à moins que les expéditeurs n'aient déclaré qu'ils préféraient les tarifs généraux. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 425.

**2802.** — Dans le cas contraire, les compagnies ne peuvent appliquer les tarifs spéciaux qu'autant que les intéressés en réclament l'application; cette demande doit être formelle et expresse. — Cass., 31 mars 1874, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 74.1.275, P. 74.682, D. 74.1.254]; — 9 juin 1875, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.1.317, P. 75.752, D. 75.1.355]; — 28 juin 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.478, P. 77.1.247, D. 78.1.206]; — 22 janv. 1878, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 78.1.127, P. 78.292, D. 78.1.206]; — 5 févr. 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 78.1.382, P. 78.941, D. 78.1.112]; — 17 avr. 1878, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. et P., *ibid.*, D. 78.1.245] — 12 juill. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 81.1.83, P. 81.1.171, D. 80.1.412]; — 10 févr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.35, P. 87.1.55, D. 86.1.217]; — 6 mai 1890, Chemins de fer du Nord et de l'Est, [S. 90.1.419, P. 90.1.998, D. 90.1.410] — *Sic*, Palaa, vº *Tarifs*, p. 533; Bédarride, t. 1, n. 52 et s.; Duverdy, n. 176; Sarrut, n. 204 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1445; Féraud-Giraud, t. 1, n. 418 et s.

**2803.** — Mais aucune formule sacramentelle, ou rigoureuse n'est imposée aux expéditeurs pour obtenir l'application de ces tarifs. Il suffit que leur volonté soit clairement exprimée, sans qu'il y ait place au doute ou à l'erreur. — Cass., 31 mars 1874, précité; — 9 avr. 1877, Chemin de fer du Midi, [S. 77.1.477, P. 77.1246, D. 77.1.383]; — 28 juin 1877, précité; — 10 févr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.35, P. 87.1.55, D. 86.1.217]; — 21 févr. 1887, Chemin de fer du Midi, [S. 87.1.325, P. 87.1.782, D. 87.1.468] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 82; Féraud-Giraud, t. 1, n. 421.

**2804.** — A cet égard, il importe de parcourir rapidement les principaux cas dans lesquels la jurisprudence a reconnu une demande indirecte de tarifs spéciaux.

**2805.** — Il a été jugé qu'on doit considérer comme suffisante et faisant connaître clairement la volonté de l'expéditeur de réclamer l'application des tarifs spéciaux la formule suivante : « Port payé, avec les tarifs les plus réduits sur tous les réseaux ». — Cass., 28 juin 1877, précité; — 4 août 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 86.1.220, P. 86.1.527, D. 86.1.65] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 83; Féraud-Giraud, t. 1, n. 421.

**2806.** — De même, les mots « la compagnie n'est pas responsable » écrits par l'expéditeur sur les notes d'expédition équivalent à une demande expresse d'application des tarifs spéciaux, alors surtout que le transport, étant effectué par deux compagnies, la première a appliqué ses tarifs spéciaux et a transmis à la deuxième les lettres de voiture portant les mots « sans responsabilité », ou une griffe ainsi conçue : « appliquer les conditions des tarifs spéciaux ». — Cass., 9 avr. 1877, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 84; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2807.** — La demande résulte encore suffisamment de l'énonciation, sur le bulletin d'expédition, des conditions particulières du tarif réclamé, notamment en ce qui concerne le nombre des animaux transportés par chaque voiture et le permis de circulation gratuite délivré à leurs conducteurs. — Cass., 10 févr. 1886, précité.

**2808.** — ... Ou du fait par l'expéditeur d'employer, pour sa réquisition de transport, la feuille de déclaration particulière à un tarif spécial. — Cass., 21 févr. 1887, précité.

**2809.** — Ainsi encore, la déclaration d'expédition portant ces mots « *Toiles voyageant en vrac* », a pu être considérée comme constituant la demande, et dès lors, comme motivant l'application à cette expédition du tarif spécial relatif aux toiles non enveloppées. — Cass., 31 mars 1874, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 82.

**2810.** — Mais une demande alternative ne présente, par elle-même, aucun caractère de précision et de certitude, et n'indique point d'une manière expresse ni même d'une manière suffisante la volonté de l'expéditeur. La compagnie de chemin de fer, chargée du transport, n'est donc point tenue d'appliquer un tarif spécial qui n'a pas été demandé d'une manière claire et précise.

**2811.** — Par une raison analogue, la désignation de la nature des marchandises sur ces notes d'expédition est insuffisante pour impliquer soumission de l'expéditeur au tarif spécial, quand ces marchandises figurent dans la nomenclature du tarif ordinaire aussi bien que dans celle du tarif spécial; en ce cas, en effet, l'expéditeur n'a nullement fait connaître qu'il entendait requérir l'application du tarif spécial. — Cass., 17 janv. 1866, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 66.1.46, P. 66.122, D. 66.1.82] — *Sic*, Palaa, vº *Tarifs*, p. 533.

**2812.** — Il a été jugé d'autre part que la demande des tarifs spéciaux ou communs ne saurait équivaloir à la réquisition expresse d'un tarif commun; en ce cas, la compagnie est libre d'appliquer ses tarifs spéciaux les plus réduits. — Cass., 6 mai 1890, précité.

**2812 *bis*.** — De même, lorsque les marchandises sont comprises à la fois dans le tarif spécial et dans le tarif commun de cette compagnie, et qu'il résulte des lettres de voiture que le tarif spécial est le seul qui ait été demandé, l'expéditeur ne saurait être admis à réclamer contre l'application de ce tarif. — Cass., 5 juin 1872, Leberge, [S. 73.1.82, P. 73.169, D. 72.1.440] — Il subit, en effet, le tarif dont il a réclamé l'application.

**2813.** — La demande expresse ne saurait non plus être remplacée par une convention tacite résultant de faits antérieurs à l'expédition des marchandises, notamment d'une série d'expéditions antérieures exécutées dans le délai du tarif spécial sans réclamation de la part de l'expéditeur. — Cass., 17 févr. 1869, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 69.1.158, P. 69.391, D. 69.1.178]; — 9 juin 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.317, P. 75.752, D. 75.1.355] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 420.

**2814.** — Les compagnies ou leurs agents ne peuvent, en effet, déroger aux conditions d'application des tarifs; par suite, si une compagnie n'a pas appliqué un tarif spécial, quoiqu'elle eût, par ses instructions ou avis prescrit à ses employés de l'appliquer d'office, l'expéditeur qui n'a point formulé de demande expresse, n'est point recevable à réclamer l'application de ce tarif. — Cass., 12 juill. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 81.1.83, P. 81.1.171, D. 80.1.412]

**2815.** — Les juges ne pourraient se fonder, pour accorder l'application d'un tarif spécial, ni sur ce que l'expéditeur était sans intérêt pour réclamer le tarif général et sur ce qu'il n'était pas établi que la compagnie eût accompli les obligations imposées par le tarif général, ni sur ce que le tarif spécial était le plus réduit, ou le seul conforme aux usages du commerce. — Cass., 5 févr. 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 78.1.382, P. 78.941, D. 78.1.112]; — 17 avr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. *ibid.*, D. 78.1.245] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2816.** — La demande d'un tarif spécial doit être insérée sur les notes mêmes d'expédition, et il ne peut y être suppléé ultérieurement par des énonciations portées sur des récépissés remis avec les marchandises par une compagnie de chemin de fer à la compagnie qui doit achever le transport. — Cass., 17 janv. 1866, précité; — 17 févr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.158, P. 69.391, D. 69.1.178]; — 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383]

**2817.** — Nous rappelons que les tarifs des compagnies de chemins de fer étant légalement réputés connus du public, une compagnie n'est pas tenue de signaler aux expéditeurs les conditions auxquelles est soumise, soit sur son réseau, soit sur le réseau de l'autre compagnie transporteur, la réquisition des tarifs spéciaux. — V. *suprà*, n. 2664. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 428.

**2818.** — Lorsqu'un transport doit être effectué successivement par deux ou trois compagnies ayant à la fois des tarifs spéciaux intérieurs et des tarifs communs, l'expéditeur doit spécifier expressément celui dont il requiert l'application. — Cass., 10 juin 1890, Chemin de fer du Midi, [S. 91.1.84, P. 91.1.173, D. 91.1.131]

**2819.** — Au milieu des tarifs réduits qui, tous, offrent des avantages particuliers, l'expéditeur doit faire connaître celui qu'il choisit. Par suite, si la mention, sur la note d'expédition, « du tarif le plus réduit », implique nécessairement l'exclusion des tarifs généraux ou spéciaux les plus élevés, elle est insuffisante

pour déterminer avec précision l'application du tarif commun au lieu du tarif spécial à chaque compagnie. — Cass., 10 juin 1890, précité; — 20 oct. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. et P. 92.1.29] — L'expéditeur qui veut obliger la compagnie chargée du transport, à appliquer un tarif commun doit en faire la demande expresse et formelle. La demande du tarif le plus réduit n'astreint une compagnie qu'à appliquer ses tarifs intérieurs les plus avantageux à l'expéditeur.

*4° Application de certaines règles particulières aux tarifs spéciaux dans le transport des marchandises.*

**2820.** — Les tarifs spéciaux étant multipliés presque à l'infini, il n'est pas possible de les énumérer ou de les faire connaître tous; nous ne pouvons qu'indiquer les principaux, et signaler les difficultés auxquelles ils ont donné lieu ainsi que les solutions intervenues.

**2821.** — Nous commencerons toutefois par signaler les efforts très-sérieux faits en 1883 et en 1887 pour amener dans les tarifs spéciaux une réduction, un classement méthodique et la disparition de nombreuses contradictions ou anomalies.

**2822.** — A la suite d'invitations adressées à cet effet par M. le ministre des Travaux publics, la plupart des grandes compagnies ont remanié leurs tarifs spéciaux, et on peut voir dans Picard (*op. cit.*, t. 4, p. 425) tous les résultats de ces modifications.

**2823.** — Les taxes les plus usitées dans la pratique sont les suivantes : celles qui accordent une diminution du prix de transport moyennant une augmentation des délais; celles qui règlent la responsabilité à forfait pour retard ou avarie; celles qui stipulent une clause de non garantie; celles concernant des marchandises de provenance déterminée.

**2824.** — I. *Elévation de tarif sur une section donnée.* — Lorsqu'un tarif porte que la taxe par tonne et par kilomètre est, par exception, plus élevée sur une section déterminée du chemin de fer, cette taxe doit être acquittée proportionnellement à la longueur du trajet effectué sur cette section, bien qu'elle ne soit empruntée qu'en transit entre la section de la gare expéditrice et celle de la gare destinataire, taxées à un prix moins élevé. — Cass., 31 mars 1862, *Bull. civ.*, n. 44; — 27 juin 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.109, P. 70.261, D. 69.404] — *Sic*, Féraud-Giraud, n. 430; Palaa, v° *Tarifs*, p. 531. — Une disposition formelle d'un tarif permettrait seule d'appliquer au transport en transit dans cette section, soit la taxe applicable au départ, soit celle afférente à la gare destinataire; en l'absence de cette disposition, ou d'un tarif spécial on ne saurait éviter l'application de la taxe plus élevée concernant le parcours sur cette section; taxe qui doit être appliquée à toutes les marchandises, à moins d'une exception formelle.

**2825.** — II. *Tarif spécial de gare à gare.* — Le tarif spécial édicté pour le transport d'une marchandise d'une gare à une autre gare déterminée, ne peut être appliqué aux marchandises qui traversent cette dernière gare avec une destination plus lointaine. Ainsi le tarif spécial au transport des savons de Marseille à Lyon ne peut être réclamé par l'expéditeur de savons de Marseille à Genève. — Cass., 11 mars 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.326, P. 78.799, D. 78.1.478]

**2826.** — Le jugement qui avait été déféré à la Cour suprême, au lieu d'appliquer le tarif sus-visé à la lettre, l'avait étendu à un cas non prévu; pour faire profiter le transport des savons de Marseille à Genève, du tarif spécial au transport de Marseille à Lyon, il fallait scinder un transport unique en deux transports distincts, et appliquer à chacun de ces transports les taxes y afférentes; c'est là un résultat que l'expéditeur peut atteindre en faisant une première expédition de Marseille à Lyon et une réexpédition de Lyon à Genève; mais les tribunaux ne peuvent, par voie d'interprétation et d'extension, faire profiter un expéditeur d'un tarif qui ne lui est pas directement applicable.

**2827.** — III. *Clause des sections exceptées.* — Lorsqu'un tarif spécial accorde une réduction de prix à certaines marchandises pour tel parcours, à l'exception de celles provenant de gares déterminées, cette exception ne s'étend pas aux marchandises dont la provenance est un lieu situé soit en dehors du réseau, soit dans le réseau, mais en dehors des sections exceptées, lors même que ces marchandises devraient transiter par une portion quelconque de ces sections. — Cass., 28 nov. 1876, Chemin de fer du Midi, [S. 78.1.178, P. 78.425, D. 77.1.488]

**2828.** — IV. *Prix de faveur pour les provenances d'une gare dénommée.* — Certains tarifs accordent des prix de faveur aux marchandises expédiées d'une station déterminée à une autre désignée; ce tarif ne peut être invoqué par les expéditeurs situés sur le parcours de ces deux stations; ces expéditeurs ne sauraient exiger que le tarif soit fractionné dans leur intérêt. — Cass., 12 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.302, P. 59.1011, D. 59.1.152]; — 8 juin 1859, Leclerc-Fleureau, [S. 59.1.705, P. 60.76, D. 59.1.258]; — 11 mars 1878, précité. — Douai, 25 avr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 77.2.201] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 437.

**2829.** — Ainsi, un tarif destiné à régir exclusivement le transport de certaines marchandises désignées, expédiées de gares dénommées à destination d'autres gares également dénommées ne saurait, à moins d'indications dérogatoires, être appliqué à des expéditions faites dans des gares placées complètement en dehors du parcours ainsi limité. — Cass., 12 févr. 1892, Lepage, [*La Loi*, 5 avril 1892]; — 17 févr. 1892, Lauzier, [S. et P. 92.1.316] — Par suite, ce tarif ne saurait être appliqué à une marchandise expédiée d'une gare non dénommée, ni située entre deux gares dénommées, bien qu'elle soit à destination d'une gare située entre deux gares dénommées. — Cass., 17 févr., 1892, précité.

**2830.** — Rappelons d'ailleurs que les marchandises expédiées des gares intermédiaires entre deux gares dénommées jouissant, en vertu de la clause dite des stations non dénommées, des avantages faits aux stations dénommées, à condition que les marchandises expédiées de ces gares intermédiaires payent l'entier parcours existant depuis la dernière station dénommée située avant le lieu du départ, jusqu'à la première station dénommée située après la gare de destination. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 432.

**2831.** — Il avait été jugé, avant l'application de la clause dite des stations non dénommées, que les tarifs communs ou internationaux, édictés en vue d'un parcours entre deux stations déterminées, placées sur deux réseaux différents, ou l'un en France et l'autre à l'étranger, ne sauraient être invoqués par les expéditeurs s'adressant à une gare intermédiaire. — Cass., 12 avr. 1859, précité; — 8 juin 1859, précité; — 11 mars 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, p. 438.

**2832.** — La question de savoir, au point de vue de l'application de tarifs spéciaux ou communs, si une gare doit être considérée comme gare intermédiaire entre deux points extrêmes dénommés est une constatation de fait qui, basée sur la désignation des tarifs, rentre dans le pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond, et échappe au contrôle de la Cour de cassation. — Cass., 16 févr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.1.267, P. 91.1.637, D. 91.1.133]

**2833.** — V. *Clause de faveur à raison de la distance parcourue.* — Lorsqu'un tarif accorde une réduction aux marchandises parcourant une certaine distance, cette réduction est acquise dès que cette distance est parcourue sur le réseau d'une compagnie, bien que la marchandise ait dû parcourir plusieurs lignes de cette compagnie, et même emprunter pendant quelque temps une ligne d'un autre réseau. — Cass., 28 janv. 1885, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 85.1.501, P. 85.1.1184, D. 85.5.65] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 437.

**2834.** — Par suite, le tarif spécial disposant que les locomotives à transporter payent une certaine somme par kilomètre si elles font un parcours d'au moins 200 kilomètres, pourvu que ce parcours ait lieu d'une station à une autre du même réseau, est applicable, le tarif ne distinguant pas, dans le cas où le transport s'effectue d'une manière continue et non interrompue sur les lignes de la même compagnie, et dans le cas où il emprunte sur un point intermédiaire un autre réseau. — Même arrêt.

**2835.** — VI. *Faculté de soudure.* — Nous avons vu que lorsqu'un tarif spécial a été créé en vue d'une section déterminée, il n'est point applicable aux marchandises expédiées d'une station située au delà de cette section; il serait cependant, le plus souvent, avantageux pour les expéditeurs de marchandises à expédier d'un point au delà de la section régie par un tarif spécial de pouvoir demander l'application du tarif général jusqu'à la section pour laquelle un tarif spécial a été publié et le tarif spécial à partir de cette section; en principe, ce n'est point possible car ce serait étendre un tarif spécial à une hypothèse qu'il n'a pas prévue. — Cass., 11 mars 1878, précité.

**2836.** — Cette application extensive d'un tarif spécial pourra cependant avoir lieu avec la faculté de soudure. La soudure d'un tarif à un autre ne peut d'ailleurs être exigée que si elle a été autorisée par un tarif dûment homologué. — Cass., 10 juin 1890,

Chemin de fer du Midi, S. 91.1.84, P. 91.1.173, D. 91.1.131 — Mais elle est maintenant la règle générale. — Paris, 11 avr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, J. *La Loi*, 18 août 1891

**2837.** — En invoquant le tarif de soudure l'expéditeur de marchandises transportées sur différentes sections, tarifées à des prix différents, bénéficie de la taxe *minima* afférente à l'une de ces sections; c'est-à-dire qu'au lieu de voir la taxe calculée d'après le tarif d'origine, le trajet est fictivement divisé par sections, et l'expéditeur paye les tarifs afférents aux différentes sections proportionnellement aux kilomètres parcourus, et bénéficie ainsi des taxes plus faibles applicables à certaines sections. Si la faculté de soudure a des avantages, elle offre aussi quelques inconvénients; ainsi, en divisant le parcours par sections, elle augmente le délai de transport qui se calcule d'après les diverses sections et non plus sur l'ensemble du parcours et elle donne lieu à des frais de gare aux points de jonction, d'où la taxe additionnelle de soudure. D'autre part, cette faculté de soudure ne doit être appliquée d'office que si elle est plus avantageuse à l'expéditeur. Il s'ensuit que la taxe de soudure ne saurait lui être appliquée lorsque sur toutes les sections le prix du transport demeure uniforme, soit à raison de la distance, soit à raison de l'identité des tarifs. — V. *infrà*, n. 2845.

**2838.** — La soudure, lorsqu'elle est autorisée, n'est obligatoire pour les compagnies qu'à la charge par les expéditeurs d'observer rigoureusement toutes les formalités auxquelles cette faculté est assujettie. — Pau, 18 janv. 1892, Chemin de fer du Midi, [S. et P. 93.2.25]

**2839.** — Si les tarifs à souder appartiennent à la même compagnie, la soudure aura lieu si l'expéditeur en a fait la demande expresse; mais on considère comme une demande expresse la demande des tarifs spéciaux, des tarifs réduits, des tarifs les plus réduits. Si la gare destinataire n'est pas sur le réseau de la compagnie expéditrice, l'expéditeur doit non seulement demander la soudure, mais encore indiquer les tarifs à appliquer et les points entre lesquels ils doivent être appliqués; en d'autres termes, il doit désigner les tarifs à souder et les points de soudure.

**2840.** — L'expéditeur de marchandises d'une gare expéditrice située sur un réseau autre que celui de la gare destinataire est-il astreint à ces formalités, alors que le tarif qu'il a intérêt à souder est un tarif commun? On a soutenu la négative en disant que, par le fait de l'existence d'un tarif commun, les deux compagnies intéressées avaient leurs réseaux fondus en un seul, et que, dès lors, il suffisait à l'expéditeur de demander le tarif le plus réduit sans indiquer les tarifs à souder et les points de soudure. Mais si l'existence d'un tarif commun a pour effet d'associer deux compagnies à un même transport, — Cass., 16 févr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.1.267, P. 91.1.637, D. 91.1.133], — il n'a point pour résultat de réunir deux réseaux en un seul. — Pau, 18 janv. 1892, précité.

**2841.** — La solution sera-t-elle différente, lorsque le point de soudure du tarif commun à souder sera sur le réseau de la compagnie expéditrice? On l'a pensé en disant que l'indication des tarifs à souder et des points de soudure ne peut être exigée que parce que la compagnie expéditrice ne peut être obligée à rechercher sur un autre réseau les tarifs à appliquer et les points de soudure, et que ce motif ne peut être invoqué alors que le point de soudure entre le tarif général et le tarif commun se trouve sur le réseau de la compagnie expéditrice qui, dès lors, ne peut l'ignorer. Mais c'est là établir une distinction qui n'est pas dans les tarifs, les appliquer d'une façon extensive, et, par suite, illégale.

**2842.** — On ne pourrait invoquer, en faveur de l'expéditeur, un arrêt de la Cour suprême du 29 juin 1891, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.412, P. 91.1.1003, D. 92.1.428]; — car, dans l'espèce alors soumise à la Cour de cassation, la soudure avait été formellement demandée, et les tarifs à appliquer ainsi que les points de soudure avaient été désignés.

**2843.** — L'expéditeur pourra-t-il au moins échapper à la nécessité d'indiquer les tarifs à souder et les points de soudure, alors que le tarif commun à souder est applicable d'office? On l'a soutenu en disant qu'en pareil cas la soudure n'a pas besoin d'être demandée; qu'en effet, dans les tarifs applicables d'office, la demande est présumée. La demande est présumée faite, il est vrai, mais dans quelles conditions? Pour les cas où le tarif est applicable et pour lesquels il a été créé, il n'est point applicable d'office pour les cas en vue desquels il n'a point été fait; or, le tarif commun n'a pas été publié en vue d'une extension en dehors de la section qu'il régit; pour qu'il soit applicable, en ce cas, il faut la soudure, et celle-ci n'a lieu que sur une demande régulière et conforme aux prescriptions qu'elle impose. — Pau, 18 janv. 1892, précité.

**2844.** — La soudure, d'ailleurs, implique nécessairement la juxtaposition de deux tarifs successivement applicables au même transport; il ne peut donc y avoir soudure que de tarif à tarif et non pas de taxes à taxes comprises dans le même tarif. — Cass., 5 août 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.411, P. 91.1.1001, D. 91.1.132] — V. aussi Féraud-Giraud, t. 1, n. 440.

**2845.** — Par suite, il n'y a lieu à l'application, sur les chemins de fer du Midi, de la clause dite *faculté de soudure*, qu'autant que l'expédition empruntant plusieurs sections tarifées à des prix différents, la soudure permet de faire bénéficier l'expéditeur du prix minimum afférant à l'une des sections. D'ailleurs, cette soudure de taxes différentes ne peut être appliquée d'office qu'autant qu'elle est avantageuse à l'expéditeur. Ainsi, c'est à tort que la compagnie augmente le tarif réclamé par l'expéditeur de la taxe additionnelle de soudure pour un transport empruntant deux sections de son réseau, alors que ce tarif ne comprenait qu'une taxe uniforme pour l'une et pour l'autre section. — Cass., 8 mai 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.82, P. 84.1.170, D. 83.1.476] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 440.

**2846.** — VII. *Cumul ou option de tarifs spéciaux.* — Lorsque, par un premier tarif spécial, une compagnie de chemin de fer a réduit le prix de transport de certaines marchandises déterminées, et que, par un second tarif spécial, elle a fictivement abrégé la distance entre certaines localités pour les faire profiter par anticipation d'un embranchement non encore exécuté, mais avec indication des prix de transport énoncés au tarif général sans distinction de marchandises, les expéditeurs ne peuvent prétendre à cumuler les avantages des deux tarifs : ils doivent opter entre l'un ou l'autre. — Cass., 10 juin 1861, Chemin de fer d'Orléans, [S. 61.1.868, P. 61.793, D. 61.1.868] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 442. — Décider autrement, ce serait non plus souder deux tarifs régissant successivement le transport d'une marchandise, mais accumuler les avantages de deux tarifs parfaitement distincts, les fondre en un seul, les modifier, et, par suite, les violer.

**2847.** — VIII. *Clause de chargement par wagon complet.* — Le tarif par wagon complet et sans responsabilité est très-usité; l'expéditeur qui use de ce tarif paie le port sur un poids ordinairement fixé à 5,000 kilog., que ce poids soit atteint ou non; il peut charger des marchandises de nature diverse, pourvu qu'elles ne soient pas de celles pour lesquelles ce mode de transport n'est pas admis. — Cass., 3 mars 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.276, P. 74.284, D. 75.1.171] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2848.** — Spécialement, l'expéditeur d'un mobilier transporté en vrac par wagons complets et plombés, peut placer, dans les wagons mis à sa disposition, tous objets mobiliers quelconques, à l'exception de ceux que le tarif exclut du chargement. Il peut notamment y placer des voitures faisant partie de son mobilier, le tarif qui les taxe d'après leur nombre ne s'appliquant qu'aux expéditions concernant exclusivement les voitures. — Cass., 20 déc. 1886, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 87.1.133, P. 87.1.302, D. 87.1.455]

**2849.** — IX. *Remise en cas de chargement fait par l'expéditeur.* — Le tarif portant que, si le chargement est fait par l'expéditeur, il lui sera tenu compte de 30 cent. par tonne pour cette opération, doit être entendu en ce sens que la remise de 30 cent. est faite à l'expéditeur toutes les fois que le chargement n'est pas effectué par la compagnie, notamment quand les marchandises ont été chargées sur un autre réseau. — Cass., 3 avr. 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.86, P. 83.1.175, D. 82.1.307] — V. cependant Féraud-Giraud, t. 1, n. 443.

**2849** *bis*. — Spécialement la remise de 30 cent. doit être faite par la compagnie qui reçoit d'une autre compagnie les wagons complètement chargés. — Cass., 22 juin 1892, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. et P. 93.1.51]

**2850.** — Lorsque l'expéditeur a demandé l'application du tarif le plus réduit (dans l'espèce un tarif sous l'empire duquel le chargement de la marchandise est à la charge de l'expéditeur), les tribunaux ne peuvent, sous le prétexte d'interpréter des réquisitions claires et précises, décider que la compagnie était tenue de faire le chargement et la condamner à des dommages-intérêts pour ne l'avoir point fait. La compagnie est donc en droit de se refuser à opérer ce chargement. — Cass., 8 août 1883, Che-

min de fer du Midi, [S. 84.1.35, P. 84.1.[illegible], D. 84.1.363] — Les tribunaux, en effet, doivent appliquer les tarifs à la lettre et il leur est interdit de les entendre sous prétexte de les interpréter.

**2851.** — X. *Clause d'emballage des marchandises.* Les tarifs de chemins de fer distinguent les marchandises emballées et les marchandises non emballées. Les marchandises de cette nature ne peuvent être que celles non recouvertes d'une enveloppe continue. Si pour distinguer on examinait la solidité de l'enveloppe, la matière dont elle est composée, où s'arrêterait-on, et comment déterminerait-on ce qu'on doit entendre par marchandise non emballée? Les marchandises non emballées sont ordinairement de peu de valeur; de là un tarif spécial à prix plus modérés; la compagnie de chemin de fer doit pouvoir examiner si, dans ces marchandises, l'expéditeur n'en glisse pas d'autres, soumises à des tarifs à prix supérieurs; comment contrôler, si la marchandise dite non emballée est recouverte d'une enveloppe qu'il faut retirer? La célérité du transport exige que la compagnie soit à même de vérifier rapidement si, parmi les marchandises profitant du tarif spécial (sans emballage), il n'en est pas d'autres sujettes à d'autres tarifs.

**2852.** — Doit donc être considérée comme enveloppée ou emballée, toute marchandise entièrement recouverte d'une enveloppe, quelle que soit d'ailleurs la matière plus ou moins résistante qui compose cette enveloppe. Dès lors, les toiles recouvertes d'une feuille de papier ficelé doivent être soumises au tarif des toiles enveloppées ou emballées. Peu importe que les compagnies aient fait à des expéditions antérieures application du tarif relatif aux toiles non enveloppées, ni emballées. — Cass., 8 août 1877, Chemin de fer de Lyon, [S. 78.1.380, P. 78.937, D. 78.1.132]; — 27 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.380, P. 78.937, D. 78.1.274] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 444. — C'est là une application nouvelle du principe que l'usage, les promesses de la compagnie ou de ses agents, et les conventions entre les compagnies et les expéditeurs sont sans influence sur l'application des tarifs. — V. *suprà*, n. 2659.

5° *Assimilation des marchandises non classées à celles nommément tarifées.*

**2853.** — Les solutions diverses que nous allons indiquer sont l'application des principes que nous avons rappelés plus haut en traitant de l'interprétation des tarifs; nous n'avons pas ici à indiquer de nouveau quelles sont les règles d'interprétation ci-dessus exposées.

**2854.** — Par leur nature, leur valeur et leur destination industrielle, les objets dorés ou argentés par le procédé ruolz, comme lunettes, couverts, etc., fabriqués à Morez, doivent être assimilés, non pas à la bimbeloterie de Morez, mais bien aux objets plaqués d'or ou d'argent, et, par suite, sont soumis à l'art. 8 du tarif. — Cass., 6 nov. 1871, Chemin de fer de Lyon, [S. 71.1.139, P. 71.414, D. 71.1.320] — *Sic*, Sarrut, n. 262; Féraud-Giraud, t. 1, n. 495. — *Contrà*, Trib. comm. Salins, 27 mai 1871, sous Cass., 6 nov. 1871, précité. — Ruben de Couder, n. 174.

**2854 *bis*.** — Il en est de même des articles en or et en platine pour dentistes. — Trib. Seine, 29 mars 1877, [*J. Le Droit*, 9 mai 1877] — *Sic*, Ruben de Couder, *loc. cit.*

**2855.** — Les objets d'art sont les œuvres terminées des artistes; les œuvres à l'état d'ébauche ne pourraient être considérées comme tels; les tribunaux décident en fait, par une appréciation souveraine des faits et circonstances de la cause, si un objet est ou non une œuvre d'art. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 496.

**2856.** — Les guipures, broderies, depuis l'arrêté du 31 déc. 1872, doivent être comprises au nombre des marchandises soumises à la taxe *ad valorem*. Avant cet arrêté, il avait été jugé à bon droit qu'elles échappaient à la nécessité de cette déclaration. — Cass., 4 juin 1872, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 72.1.300, P. 72.729, D. 73.1.24] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 498. — V. aussi Ruben de Couder, n. 176.

**2857.** — La majoration de taxe relative aux dentelles transportées par chemin de fer n'est pas applicable à un châle de dentelle faisant partie d'une expédition déclarée effet d'habillement, alors que ces dentelles ont perdu leur caractère primitif par leur transformation en un vêtement et que ce vêtement est d'ailleurs en rapport avec la situation de l'expéditeur. Ce châle de dentelle ayant été explicitement compris dans la déclaration « effet d'habillement », le prix de sa valeur en cas de perte n'incombe pas à l'expéditeur. — Dijon, 5 mars 1889, Chemin de fer de Lyon, [D. 90.2.207]

**2857 *bis*.** — Les objets de nouveauté, et particulièrement les châles de l'Inde, malgré leur grande valeur, ne sont pas soumis à la taxe *ad valorem*. — Cass., 3 juin 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.444, P. 74.116, D. 76.1.371] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 169; Féraud-Giraud, t. 1, n. 499.

**2858.** — Ne sont pas non plus assujettis à la taxe *ad valorem* les articles de papeterie, et spécialement les lithographies. — Trib. comm. Seine, 3 déc. 1868, [*J. trib. comm.*, t. 18, p. 138] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 171.

**2859.** — Il en est de même des passementeries en or et en argent. — Cass., 11 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.300, P. 72.730, D. 73.1.120] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 172; Féraud-Giraud, t. 1, n. 500.

**2860.** — Ne peuvent être classés non plus parmi les valeurs dont l'expédition par grande vitesse est frappée d'une taxe *ad valorem*, mais doivent être considérés comme papiers d'affaires, les coupons d'obligations au porteur retirés de la circulation après paiement par le banquier chargé de les acquitter, et adressés ensuite par lui à son mandant comme pièces de comptabilité. — Cass., 20 nov. 1874, Piganeau, [S. 75.1.283, P. 75.664, D. 75.1.287] — Ruben de Couder, n. 175; Féraud-Giraud, t. 1, n. 503.

**2861.** — Les articles d'horlogerie ne sont pas compris parmi ceux soumis à la taxe *ad valorem*. — Cass., 10 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.295, P. 69.747, D. 69.1.416] — Ruben de Couder, n. 173; Féraud-Giraud, t. 1, n. 497. — Cependant une distinction paraît ici nécessaire, si les objets d'horlogerie ordinaires ne sont soumis à aucune déclaration, il semble qu'il en doive être autrement des pièces d'horlogerie, telles que montres en or avec leurs chaînes, qui constituent par elles-mêmes des objets d'or. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2862.** — Les coquilles d'amandes non dénommées au tarif général ne peuvent être assimilées au bois à brûler mais doivent être soumises à la disposition du tarif général visant les amandes sèches et les noyaux concassés. — Cass., 26 déc. 1888, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.543, D. 89.1.110]; — 8 déc. 1891, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.301] — Peu importe que la compagnie ait reçu sans objection ni réserves les expéditions de coquilles avec demande d'application du tarif spécial concernant les « bois à brûler ». — Cass., 8 déc. 1891, précité.

**2863.** — On ne peut non plus assimiler les coquilles d'amandes aux bois de teinture effilés ou moulus alors même que la compagnie les aurait antérieurement transportés comme bois de teinture. — Cass., 8 déc. 1891, précité.

**2864.** — Les tarifs distinguent entre les beurres salés et les beurres frais; on doit classer avec le beurre salé, le beurre demi-sel, c'est-à-dire celui auquel on a ajouté une dissolution très-légère de sel pour assurer son transport. — Caen, 4 juill. 1877, [*Rec. arr. Caen*, 77.197] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 107.

**2865.** — Les carreaux en terre cuite, et les briques réfractaires, marchandises essentiellement susceptibles de se confondre avec des marchandises de même nature, ne peuvent être transportés en vrac (non emballés) qu'à la condition d'être soumis au tarif d'un wagon complet. — Cass., 26 nov. 1883, Clairin, [S. 85.1.378, P. 85.1.919, D. 85.1.20] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 585.

**2866.** — Les cotons à tricoter expédiés en pelotes rentrent dans la troisième série des tarifs de transport, qui comprend les fils de coton destinés au tissage, et ne sauraient être assimilés aux fils de coton à coudre et à broder rangés dans la première série. — Cass., 12 mars 1875, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.1.188, P. 75.426, D. 75.1.392] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 100; Féraud-Giraud, t. 1, n. 568.

**2867.** — La cour de Besançon a décidé que les cotons expédiés en pelotes pour être vendus au détail rentrent dans la première série des tarifs de transport, et que ceux destinés au tissage et aux manufactures jouissent seuls d'une taxe exceptionnelle. — Besançon, 30 juin 1873, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 75.2.82, P. 75.444, D. 73.2.334] — Mais cette distinction, non justifiée par les termes mêmes du tarif, doit être écartée comme n'étant pas une application littérale d'un tarif.

**2868.** — Les clous dorés doivent être classés dans la première série comme quincaillerie fine, et ne sauraient être assimilés aux clous en cuivre, fer ou zinc qui bénéficient d'un tarif spécial. — Trib. Bordeaux, 15 avr. 1887, [*J. La Loi*, 12 sept. 1887] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 573.

**2868 *bis*.** — Une marchandise désignée par l'expéditeur

sous le nom de verrerie commune, et contenue dans des caisses, ne peut être taxée au prix de transport fixé par un tarif spécial d'une compagnie de chemin de fer pour la verrerie expédiée en vrac, ou pour certains articles de verrerie spécialement énumérés dans le tarif spécial. — Cass., 29 juill. 1872, Chemin de fer de Lyon, [D. 72.1.230]

**2869.** — Les choux-fleurs doivent être considérés comme légumes frais, et, dès lors, comme rentrant dans la classe des tarifs généraux applicables au transport par chemin de fer de pareilles denrées : on ne saurait les faire participer à la réduction de prix accordée par un article spécial du tarif aux choux transportés dans une certaine quantité : cette réduction ne concerne que les choux communs. — Cass., 19 juin 1866, Genest, [S. 66.1.350, P. 66.970, D. 66.1.472] — *Sic*, Ruben de Couder n. 108; Féraud-Giraud, t. 1, n. 551.

**2870.** — Les tarifs distinguent les objets ouvrés des objets manufacturés; on doit entendre par objets ouvrés ceux qui ont reçu une préparation suffisante pour servir aux diverses opérations de l'industrie, et constituent un produit industriel ayant un caractère propre et une destination commerciale. — Cass., 12 mars 1875, précité; — 29 août 1883, Avesteny fils, [S. 85.1.83, P. 85.1.171, D. 84.1.307]; — 8 août 1887, Fayolle, [S. 87.1.430, P. 87.1.1059, D. 90.1.972] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 582.

**2871.** — La disposition du cahier des charges d'une compagnie de chemin de fer, spécialement de la compagnie des chemins de fer du Midi, qui soumet à une surtaxe les objets encombrants non nommément compris dans une exception s'applique aux meubles encore bien qu'une autre disposition dispense de cette surtaxe les objets manufacturés : cette appellation générale d'objets manufacturés ne s'appliquant pas nommément aux meubles. — Cass., 16 août 1864, Pourailly, [S. 64.1.491, P. 64.1255, D. 64.1.374]; — même date, Chemin de fer du Midi, [*Ibid.*]

**2872.** — Par suite de la distinction que nous venons d'indiquer, le crin végétal cordé est soumis au tarif applicable au crin végétal ouvré, et non point à celui concernant la filasse brute de ce crin préparé avec les feuilles du palmier nain. — Cass., 29 août 1883, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 568. — Ce n'est point là un objet non manufacturé.

**2873.** — Par suite, et par la même raison, le crin qui a servi à la fabrication d'un produit affectant la forme de la ficelle doit être taxé comme crin ouvré et non comme ficelle. — Cass., 8 août 1887, précité. — *Sic*, Féraud Giraud, *loc. cit.*

**2874.** — En conséquence, les rouleaux compresseurs destinés à l'entretien des routes doivent être classés dans la catégorie des fers ouvrés, et non dans la catégorie des articles de chaudronnerie en fer ou en fonte. — Cass., 12 juill. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 81.1.83, P. 81.1.171, D. 80.1.412] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 580.

**2875.** — D'un autre côté, la dénomination de cuivre ouvré s'applique seulement au cuivre qui n'a reçu que la préparation suffisante pour servir aux diverses nécessités de l'industrie, tandis que, par objets manufacturés, ce tarif désigne les cuivres qui ont été définitivement adaptés à un produit industriel spécial et ont reçu les dernières préparations. Ainsi, doivent être tarifés comme compris dans cette dernière catégorie les christs, candélabres et croix en cuivre ciselé, verni ou doré, ainsi que leurs accessoires, adressés à des ecclésiastiques ou à des marchands faisant le commerce des objets destinés à l'exercice du culte. — Cass., 12 mars 1875, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 75.1.486, P. 75.1213, D. 75.1.392] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 117; Féraud-Giraud, t. 1, n. 569.

**2876.** — Un tarif spécial ne peut être appliqué à une marchandise que si elle réunit toutes les conditions de ce tarif; ainsi, quoique des cuirs remis à une compagnie de chemin de fer pour en effectuer le transport aient subi quelques préparations de corroyage après avoir été tannés, ils ne doivent néanmoins payer que la taxe des cuirs tannés, si en réalité ils ne sont pas encore à l'état de cuirs corroyés. — Cass., 11 avr. 1868, Chemin de fer de Lyon, [S. 69.1.288, P. 69.687, D. 69.1.117] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 116; Féraud-Giraud, t. 1, n. 570.

**2877.** — Le tarif concernant l'encre en fût n'est applicable qu'à celle qui se trouve en contact direct avec la futaille où elle est enfermée, mais non pas à des bouteilles d'encre contenues dans un baril; ces bouteilles doivent être taxées comme encre en caisse. — Cass., 10 juill. 1883, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 84.1.165, P. 84.1.387, D. 84.1.335] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 571.

**2878.** — On ne peut classer dans les engrais non dénommés que les objets qui ont perdu leur nature propre et leurs qualités caractéristiques pour prendre la nature d'engrais. — Cass., 2 janv. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.428, P. 80.1067, D. 78.1.35]; — 2 févr. 1885, Chemin de fer du Midi, [S. 85.1.501, P. 85.1.1185, D. 86.1.37]; — 19 oct. 1887, Pronnier, [S. 88.1.30, P. 88.1.48, D. 88.1.326]; — 28 janv. et 3 févr. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.173, P. 90.1.401, D. 90.1.372]

**2879.** — Par suite, les chiffons ne peuvent être classés dans la catégorie des engrais non dénommés, par cela seul que la lettre de voiture les a qualifiés de chiffons pour engrais; il faut encore qu'ils aient perdu leur nature propre, et ne puissent être employés suivant leur usage habituel, mais seulement pour engrais. — Cass., 2 janv. 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 565.

**2880.** — Mais doit être taxée comme engrais non dénommés une expédition de chiffons de laine pour engrais, alors même qu'il s'y trouverait quelques déchets d'autres matières, s'il est constaté que les déchets n'y étaient que dans une proportion telle que, par suite du mélange, ils avaient perdu leur nature propre et leurs qualités caractéristiques pour prendre la nature d'engrais. — Cass., 3 févr. 1890, précité.

**2880 *bis*.** — Il appartient, en effet, souverainement au juge du fait de décider que des marchandises constituent des engrais et doivent être taxées au tarif des engrais non dénommés, bien que parmi ces marchandises se trouvent quelques déchets d'autres matières, si ces matières avaient, par suite du mélange, perdu leur nature propre et leurs qualités caractéristiques pour prendre la nature d'engrais. — Cass., 3 févr. 1891, Chemin de fer d'Orléans, [D. 91.1.216]

**2881.** — Par suite, les juges du fond ont pu décider, par une appréciation souveraine des faits de la cause, que des marchandises dénommées « chiffons de laine pour engrais » dans la lettre de voiture, sont soumises au tarif concernant les engrais non dénommés, et non à celui relatif aux chiffons, alors qu'ils constatent qu'il n'existe pas d'engrais composé ayant le chiffon de laine pour base, que ce chiffon ne subit aucune préparation pour être transformé en engrais, mais qu'au contraire il est employé directement pour engrais. — Cass., 26 janv. 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 81.1.322, P. 81.1.777, D. 81.1.150] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 565.

**2881 *bis*.** — De même, une marchandise qui ne contient presque pas de laine, mais d'autres éléments pouvant uniquement servir d'engrais, ne doit pas être taxée comme déchets de laine, mais seulement comme engrais. — Cass., 21 janv. 1873, [D. 73.1.239]

**2882.** — Spécialement, un arrêt peut, en se fondant sur la nature de la marchandise, sur son prix et sur son état, au moment de l'expédition, décider que des résidus de cocons expédiés sous la dénomination de chrysalides pour engrais, rentraient effectivement dans la série des engrais innommés, et non dans la série supérieure des déchets de soie, où l'administration du chemin de fer voulait les comprendre. — Cass., 3 août 1877, Riboulet, [S. 78.1.288, P. 78.704, D. 79.1.235] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 566.

**2883.** — Le tarif spécial aux engrais non dénommés ne saurait être appliqué, à l'exclusion du tarif général, à une expédition de tourteaux, sous prétexte que l'expéditeur destinait les tourteaux à la fumure des terres, s'il n'est pas constaté que cette marchandise a perdu sa nature propre et ses qualités caractéristiques, et qu'elle ne peut plus être employée à son usage habituel, mais seulement pour la destination d'engrais. — Cass., 2 févr. 1885, Chemin de fer du Midi, [S. 85.1.501, P. 85.1.1185, D. 86.1.37]; — 19 oct. 1887, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 572.

**2884.** — Relativement à l'expédition des tourteaux, il faut remarquer que l'art. 14, § 2, du tarif de la compagnie du Midi, portant qu'un droit de 1 fr. seulement par tonne est perçu pour la manutention des marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres de même nature dont le contact pourrait être nuisible, ne leur est pas applicable alors qu'il est constaté qu'à raison de leur état matériel et de leur marque de fabrique, ils ne se trouvent pas dans ces conditions. — Cass., 19 oct. 1887, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2885.** — Le tarif concernant les farines ne saurait être applicable à une substance farineuse employée comme remède (la revalescière Dubary); celle-ci doit être taxée d'après le tarif spécial

concernant les substances non dénommées. — Trib. comm. Seine, 17 avr. 1867, [J. trib. comm., t. 16, p. 375] — Sic, Ruben de Couder, n. 100.

**2886.** — Le tarif spécial concernant la fécule indigène est applicable à la fécule en grumeaux ; on ne saurait, par assimilation entre la fécule en grumeaux et l'amidon, appliquer à la fécule en grumeaux le tarif général concernant l'amidon ; en effet, l'assimilation n'est autorisée qu'autant que la marchandise transportée ne figure pas dans la nomenclature des tarifs. — Cass., 22 oct. 1888, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.542, D. 89.1.436]

**2887.** — Le tarif concernant les friperies est applicable aux effets militaires hors de service et mis au rebut, — Trib. comm. Seine, 16 avr. 1862, [cité par Palaa, v° *Friperie*], — ainsi qu'à tous les objets ou habits mis au rebut, quoique certaines personnes puissent encore s'en servir. — Trib. comm. Seine, 21 mars 1861, [cité par Palaa, *eod. verb.*] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 574.

**2888.** — Ainsi on doit classer comme friperie, et non comme lingerie les objets de literie mis au rebut. — Paris, 29 août 1863, [*J. trib. comm.*, t. 13, p. 292] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 103.

**2889.** — Le tarif de la première série, concernant les outils non dénommés, est applicable aux hachettes de campement emmanchées; ces marchandises ne peuvent être taxées ni au prix de la quatrième série comme taillanderie, ni au prix de la troisième comme pelles montées. — Cass., 11 mars 1878, [*Gaz. des trib.*, 12 mars 1878] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 111.

**2890.** — En vertu du principe déjà énoncé, et d'après lequel un tarif spécial ne peut être étendu d'un cas à un autre, on ne peut appliquer aux freins à vide automatique un tarif qui ne les mentionne pas considérés en bloc, et qui ne mentionne pas non plus la plupart de leurs pièces envisagées isolément. — Cass., 6 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.795, D. 89.1.209]

**2891.** — Le tarif spécial à la broderie ne s'étend point à la lingerie sur laquelle on a appliqué accessoirement de la broderie. — Cass., 4 août 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.445, P. 74.1118, D. 75.5.59] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 102; Féraud-Giraud, t. 1, n. 498.

**2892.** — Le tarif spécial qui assujettit à la taxe de la troisième série « les pièces non dénommées de machines ou mécaniques non emballées », comprend toutes les pièces faisant partie d'une machine et dont la forme et la nature révèlent la destination. Spécialement, il est applicable aux pièces séparées d'une grue roulante démontée qui, par leur assemblage, doivent reconstituer la machine. — Cass., 24 janv. 1876, Bon et Lustrement, [S. 76.1.80, P. 76.165, D. 77.5.91] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 112; Féraud-Giraud, t. 1, n. 586.

**2893.** — Par application des mêmes principes, le tarif spécial aux massiaux d'acier ou de fer ne saurait être appliqué aux billettes, sous le prétexte qu'elles sont assimilables aux massiaux, dont elles se rapprochent le plus, alors d'ailleurs qu'il n'y a pas identité entre les massiaux et les billettes. Si aucune dénomination ne s'applique formellement aux billettes dans le tarif spécial, il faut recourir aux dispositions du tarif général qui, seules, au cas où les objets transportés ne sont l'objet d'aucune désignation, peuvent être appliquées, par assimilation de ces marchandises, avec celles qui s'en rapprochent le plus. — Cass., 11 déc. 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 90.1.222, P. 90.1.530, D. 90.1.972]

**2894.** — Les expéditions de noix et noisettes sont soumises au tarif concernant les noix et noisettes sèches, et non au tarif applicable aux noyaux concassés, alors même que l'expéditeur soutiendrait qu'il s'agirait de noyaux concassés et de noisettes oléagineuses décortiquées, suivant les usages du commerce et du pays. — Cass., 8 août 1887, Favolle, [S. 87.1.430, P. 87.1.1059, D. 90.1.972] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 580.

**2895.** — Les enveloppes à lettres doivent, malgré le silence du tarif n° 4 commun aux chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans et du Midi, être rangées, pour la taxe du prix de transport, dans la catégorie des articles dits de *papeterie* et non parmi les *papiers non dénommés*. — Cass., 5 janv. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.179, P. 74.416, D. 74.1.84] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 110; Féraud-Giraud, t. 1, n. 583.

**2896.** — Le papier à cigarettes, ainsi que les photographies, doivent être taxés au prix de la première classe du tarif général. — Trib. comm. Seine, 23 nov. 1877, [cité par Palaa, t. 2, p. 384] — *Sic*, Lamé-Fleury, *Bulletin des chemins de fer*, 78, p. 59. — *Contrà*, Angoulême, 20 juill. 1882, [cité par Féraud-Giraud, t. 1, n. 583]

**2897.** — Les déchets de tiges de chanvre sauvage de l'Inde, [illegible] chanvre en tiges, non plus qu'aux chiffons, mais doivent être rangés, par analogie, dans la série des plantes à papier. — Cass., 18 juill. 1870, [illegible], [S. 71.1.[illegible], P. 71.236, D. 70.1.[illegible]] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 115; Féraud-Giraud, t. 1, n. 564.

**2898.** — Les poteries en grès doivent être soumises à l'application du tarif spécial D. 28 de la compagnie d'Orléans, établi pour les poteries de toutes les classes, et ne sauraient profiter du tarif D. 13, n° 2, relatif aux poteries de terre non vernies. — Cass., 22 août 1881, Venden fils, [S. 82.1.378, P. 82.1.945, D. 82.1.208. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 585.

**2899.** — Le tarif commun d'exportation n° 6 des chemins de fer de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, qui établit un prix réduit pour le transport des rouenneries à destination de l'Italie, de l'Algérie et autres pays d'outre-mer, ne s'applique pas indistinctement à tous les tissus de la fabrication rouennaise, mais exclusivement aux étoffes dites *rouenneries*, confectionnées avec des écheveaux de coton teints à l'avance et employés suivant les combinaisons du dessin à obtenir. — Cass., 3 déc. 1873, 28 janv. et 17 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.179, P. 74.426, D. 74.1.61, 411 et 412] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 101; Féraud-Giraud, n. 586. — *Contrà*. Rouen, 19 août 1872, Chemin de fer P.-L.M., [S. 72.2.146, P. 72.644]

**2900.** — Les sarments doivent être classés dans la troisième série du tarif général, sans distinction entre les sarments secs et les sarments verts. Une compagnie de chemins de fer ne saurait refuser d'appliquer les prix de la troisième série, sous prétexte que les sarments par elle transportés, étant destinés à la reconstitution des vignobles, devaient nécessairement être vivants, et rentrer, en conséquence, dans la première série du tarif sous la désignation des plantes vivantes. — Cass., 18 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.333, P. 89.1.796]

**2901.** — Le tarif général applicable aux savons fins dits de toilette s'étend à tous les savons de toilette sans exception, alors même qu'ils seraient d'un prix peu élevé et d'une qualité inférieure; ces derniers ne peuvent profiter du tarif spécial applicable seulement aux savons communs. — Cass., 9 janv. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.220, P. 77.543, D. 78.1.382] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 104; Féraud-Giraud, t. 1, n. 587.

**2902.** — Les résidus de sulfate de plomb ne sauraient être assimilés, pour les taxes de transport par chemin de fer, au sulfate de plomb lui-même; ils doivent, comme scories de plomb, être classés, par assimilation aux résidus de métaux, dans la dernière série du tarif. — Cass., 12 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.132, P. 67.300, D. 67.1.167] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 584.

**2903.** — Le sucre candi doit être assimilé aux sucres raffinés, et taxé conformément au tarif applicable à ces derniers. — Trib. comm. Seine, 3 déc. 1852, [*J. trib. comm.*, t. 2, n. 64] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 106.

**2904.** — Pour la distinction à faire entre les objets emballés et les objets non emballés, nous n'avons qu'à renvoyer à ce que nous avons dit *suprà*, n. 2854.

**2904 *bis*.** — On décide, par application du principe que nous venons de rappeler, que les tarifs doivent être appliqués à la lettre, que les toiles désignées « pièces de toiles écrues non emballées, sans responsabilité » rentrent dans la première série qui comprend généralement les toiles écrues de chanvre, de lin ou de coton, et les toiles non dénommées sans distinguer si elles voyagent emballées ou non emballées, et ne sauraient jouir des prix de la troisième série applicables aux toiles à bâche, aux toiles à voiles, aux toiles à sacs, et aux toiles treillis lorsqu'elles voyagent non emballées. — Cass., 14 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.423, P. 78.1092, D. 78.1.255] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2905.** — Le tarif commun d'exportation n. 1 de la compagnie de Lyon, s'appliquant aux tôles, s'étend aux tôles ouvrées comme aux tôles non ouvrées, mais non aux tuyaux et à la chaudronnerie en tôle, ces objets ayant une dénomination spéciale et se trouvant classés à part dans le tarif général. — Cass., 25 mars 1879, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 79.

1.274, P. 79.666, D. 79.1.373] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 589.

**2906.** — Le tarif spécial n. 65, applicable aux charpentes en fer, ne s'étend pas aux chenaux en tôle, alors même qu'on les considérerait comme pièces de charpente. — Cass., 12 févr. 1877, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 77.1.221, P. 77.544, D. 77.1.149] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 113; Féraud-Giraud, *loc. cit*

**2907.** — L'art. 18 des conditions d'application des tarifs généraux de la compagnie d'Orléans pour les transports à petite vitesse ne fait aucune distinction entre les voitures démontées et celles dont les diverses pièces sont assemblées, ni entre les voitures peintes et garnies et celles qui ne le sont pas. Par suite, les objets composant une charrette anglaise démontée, transportés en une seule expédition, forment une voiture, sont soumis à la taxe générale des voitures, et ne peuvent bénéficier des tarifs réglant le prix de transport des caisses de voiture ni peintes ni garnies, et des marchandises manufacturées. — Cass., 24 janv. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [S. 82.1.228, P. 82.1.539, D. 82.1.64] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 591.

**2908.** — Par application de la même règle, on doit considérer comme voitures, au point de vue de l'application des tarifs de transports, les caisses de voiture peintes et garnies bien qu'elles soient démontées; l'expéditeur ne peut invoquer ni le tarif spécial aux caisses de voiture qui ne sont ni peintes ni garnies, ni les tarifs spéciaux aux marchandises dites de carrosserie, cette dernière dénomination ne s'appliquant qu'aux produits de ce genre d'industrie compris dans la classification des tarifs. — Cass., 24 déc. 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.275, P. 78.682, D. 78.1.254]

**2909.** — Les voitures d'enfants ne figurant pas expressément au tarif général, il y a lieu de les ranger dans la catégorie à laquelle elles se rattachent le plus naturellement, ou dans laquelle elles sont contenues *in genere*. Dès lors, les voitures destinées à promener les enfants doivent être taxées comme objets de carrosserie ou objets manufacturés, et ne peuvent être classées comme jouets. — Cass., 10 juill. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.165, P. 84.1.387, D. 84.1.335] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 591.

**2910.** — Le tarif spécial aux voitures de déménagement ne saurait être étendu aux voitures de vidanges, qui demeurent assujetties au tarif applicable aux voitures en général. — Cass., 25 mai 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 86.1.479, P. 86.1.1172, D. 86.5.63] — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Il n'existe, en effet, aucune assimilation possible entre ces deux genres de voitures.

**2911.** — Les wagons démontés n'étant pas mentionnés dans les tarifs de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, il y a lieu, conformément à l'art. 45 des tarifs de cette compagnie, de les classer par assimilation, et de les assimiler aux caisses de voitures de chemin de fer et de wagons démontés, aux charrettes démontées, aux roues de wagons et aux essieux non montés. Ces wagons ne sauraient être classés, en conformité du tarif de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, qui avait la première transporté les objets et les avait remis à la compagnie d'Orléans, comme objets dits de moindre valeur, exigeant peu de soin, et n'entraînant presque aucune responsabilité. — Cass., 27 déc. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.1.276, P. 87.1.652, D. 88.1.26] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Les tarifs d'une compagnie doivent, en effet, s'interpréter par eux-mêmes et non à l'aide des tarifs d'une autre compagnie.

**2912.** — Enfin, les voitures de tramways ne peuvent réclamer l'application des tarifs communs qui ne les nomment point; elles sont soumises à une taxe d'après le nombre et non à une taxe au poids (art. 42 annexé au cahier des charges du 26 juin 1837). — Douai, 27 févr. 1888, [cité par Féraud-Giraud, t. 1, n. 591]

**2913.** — On ne peut ranger une marchandise dans une série déterminée, par cet unique motif qu'elle n'est pas mentionnée aux tarifs généraux, alors surtout qu'elle ne rentre dans cette série, ni par sa nature, ni par sa destination. Par suite des objets dits de vieux matériaux consistant en planches, poutres, madriers, chaînes, cordages, tombereaux démontés et brouettes n'appartiennent pas à la 4^e^ série qui ne les vise point. — Pau, 27 déc. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [D. 88.1.26] — C'est là une application du principe d'après lequel lorsqu'une marchandise n'est pas mentionnée dans les tarifs spéciaux, les tarifs généraux lui sont seuls applicables; il y a lieu de rechercher, en ce cas, quelle est la série des tarifs généraux à laquelle elle se rapporte le plus et dans laquelle elle est contenue *in genere*.

*6° Traités de faveur.*

**2914.** — Les anciens cahiers des charges autorisaient les traités particuliers, conventions par lesquelles une compagnie accordait une réduction de prix à certains expéditeurs, en stipulant quelques conditions spéciales. Les avantages de ces traités furent peu à peu étendus dans une large mesure; en effet, ces traités n'étaient valables qu'après autorisation ministérielle comme de véritables modifications aux tarifs. — Cass., 28 juin 1851, Chemin de fer de Tours à Nantes, [S. 52.1.150, P. 52.1,243, D. 51.1.324] — Trib. Carpentras, 5 janv. 1855, Chemin de fer P.-L.-M., D. 55.3.7] — V. cependant Orléans, 22 déc. 1851, Chemin de fer de Tours à Nantes, [P. 52.1.472, D. 54.5.109]; — et le ministre ne les approuvait qu'en se réservant le droit de les étendre à tous les expéditeurs. Mais comme ils demeuraient secrets, ils étaient ignorés de la plus grande partie des expéditeurs, qui, dès lors, ne pouvaient, en fait, demander à en bénéficier.

**2915.** — Plus tard, le ministre ne les autorisa qu'avec la réserve que tout expéditeur qui en accepterait les conditions jouirait des avantages et des réductions de prix qui y seraient stipulés; enfin, le ministre se réserva le droit d'en faire bénéficier tous les expéditeurs sans condition. Les compagnies devaient donner connaissance au ministre de tout traité particulier huit jours à l'avance. Ils étaient inscrits sur un registre déposé au ministère et transcrits sur d'autres registres se trouvant dans certaines gares; celles-ci étaient désignées au public par des affiches et des avis insérés dans des journaux.

**2915** *bis*. — On décidait d'ailleurs que le défaut d'approbation des traités particuliers n'était pas une cause de nullité pour les stipulations qui y étaient contenues, pour peu que les compagnies offrissent d'en généraliser l'application. — Amiens, 24 janv. 1852, Chemin de fer du Nord, [P. 52.1.204]; — 21 janv. 1853, Chemin de fer du Nord, [S. 53.2.44, P. 53.2.37, D. 54.2.221] — Paris, 7 avr. 1853, Schramm, [P. 53.2.584] — Certains expéditeurs avaient pensé pouvoir profiter des avantages des traités particuliers consentis par une compagnie à certains expéditeurs, sans être obligés de se soumettre aux conditions imposées par la compagnie à ces derniers; mais la Cour suprême avait toujours rejeté leurs prétentions. — Cass., 28 déc. 1857, Vasse, [S. 58.1.231, P. 58.618, D. 58.1.18 et la note]; — 12 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.301, P. 59.1011, D. 59.1.152]; — 8 juin 1859, Leclerc-Hureau, [S. 59.1.705, P. 60.76, D. 59.1.258] — Orléans, 28 avr. 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 57.2.422, P. 57.371] — Les expéditeurs ne pouvaient scinder le traité qu'ils invoquaient, en accepter les conditions avantageuses et rejeter les autres.

**2916.** — Si les traités étaient faits pour une certaine période, la compagnie était obligée de les maintenir pendant tout ce temps; si aucun délai n'avait été stipulé, la compagnie pouvait relever les prix abaissés quand bon lui semblait. — Sarrut, n. 85 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1439; Duverdy, n. 178 et s.; Lamé-Fleury, p. 384; Bédarride, t. 1, n. 83 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 29.

**2917.** — La jurisprudence qui a eu à statuer sur la validité des traités particuliers et sur leurs conséquences est inutile à rappeler; on peut toutefois consulter à cet égard : Cass., 12 déc. 1855, Rauch, [S. 56.1.222, P. 57.62, D. 56.1.172]; — 28 déc. 1857, précité; — 12 avr. 1859, précité; — 8 juin 1859, précité; — 26 nov. 1860, Langlois, [S. 61.1.350, P. 61.582, D. 61.1.19] — Lyon, 3 janv. 1853, de Béarn, [P. 53.246] — Rouen, 24 juin 1856, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 57.2.38, P. 57.716, D. 57.2.74] — Paris, 18 févr. 1856, Contet-Miron, [S. 57.2.421, P. 57.239]; — 8 janv. 1857, Chemin de fer de l'Est, [S. 57.2.421, P. 57.10]; — 21 avr. 1857, Delessert, [S. 57.2.421, P. 57.242]; — Orléans, 28 avr. 1857, précité. — Paris, 15 déc. 1858, Delarue, [S. 59.2.95, P. 59.747, D. 59.2.88]

**2917** *bis*. — Les traités particuliers ou de faveur, généralement très-critiqués, étaient en opposition sinon avec le texte, au moins avec l'esprit de la législation spéciale aux chemins de fer. On lit, en effet, dans le rapport du rédacteur de l'ordonnance de 1846 : « L'égalité est une des principales prescriptions du cahier des charges; les chemins de fer sont des voies de monopole; avec eux toute concurrence est impossible, et, dès lors, l'égalité dans l'application des tarifs est la plus indispensable des obligations des compagnies qui les exploitent. Sans cette règle, plus de sûreté pour le commerce et pour l'industrie, plus

de certitude dans les transactions. L'administration publique doit donc veiller autant qu'il est en elle, à la fidèle observation de cette règle. » Devant les critiques adressées aux traités particuliers le ministre des Travaux publics nomma, en 1857, une commission qui dut se livrer à une enquête à leur égard; cette commission conclut à leur abolition; le ministre, par une circulaire du 26 sept. 1857, avisa les compagnies que les traités de faveur ne seraient plus admis. Cette circulaire est ainsi conçue : « Je crois devoir vous prévenir que, par suite d'une mesure générale, il ne sera plus admis par l'administration, à dater du 1er janv. 1858, de traités particuliers portant réduction des tarifs approuvés. Je vous invite, en conséquence, à veiller à ce que les traités de cette nature, dont le bénéfice pourrait être réclamé, ne stipulent en aucun cas une durée excédant l'époque ci-dessus fixée. Quant aux traités aujourd'hui en vigueur sur votre réseau, j'ai décidé que, quel que soit le terme de leur échéance, ils cesseraient également de recevoir leur exécution à partir du 1er janvier prochain, faute de quoi je déclarerai les réductions de prix, consenties par ces traités, applicables à tous les expéditeurs sans conditions, usant en cela du droit que me confère votre cahier des charges, et, dont je me suis réservé l'exercice en vous accusant réception des traités que je viens de rappeler ». — Quelle a été la situation des compagnies de chemins de fer vis-à-vis des expéditeurs bénéficiaires de traités particuliers en cours au 1er janv. 1858? La plupart de ces traités portait que dans le cas où le ministre prescrirait de les appliquer sans condition à tous les expéditeurs, ils seraient annulés de plein droit et sans qu'il y eût ouverture à indemnité. Dans cette hypothèse pas de difficulté. Si les traités particuliers ne contenaient pas cette clause les compagnies qui les avaient consentis étaient-elles passibles de dommages-intérêts pour la rupture brusque du contrat? La Cour suprême a répondu affirmativement parce qu'elle n'a point vu là un cas de force majeure : « Si la décision ministérielle du 26 sept. 1857, a-t-elle dit, rendait moins avantageuse et peut-être même dommageable pour la compagnie l'exécution de la convention intervenue entre elle et l'expéditeur, elle ne rendait cependant pas cette exécution impossible et ne constituait pas dès lors le cas de force majeure prévu par l'art. 1118, C. civ. ». — Cass., 15 févr. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.730, P. 60.167] — Paris, 28 avr. 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.584, P. 58.973] — Billot, *Rev. prat.*, 1858, p. 231 ; Sarrut, n. 100. — La circulaire de 1857, en effet, ne constituait pas un cas de force majeure puisqu'elle ne s'opposait point à l'exécution des traités particuliers; elle les rendait seulement plus onéreux pour les compagnies en les obligeant, si elles les maintenaient, à les appliquer à tous les expéditeurs indistinctement. — V. encore sur la question Cass., 15 avr. 1868, D'Hunolstein, [S. 68.1.203, P. 68.498]; — 3 févr. 1869, Weiller, [S. 69.1.222, P. 69.530, D. 69.137]

**2918.** — La commission d'enquête instituée en 1863, sans proposer le rétablissement immédiat des traités particuliers se montra favorable à leur institution. « La commission, dit-elle, ne s'est pas dissimulée les avantages des traités particuliers considérés comme des essais destinés à préparer des tarifs réduits, appliquant à tous ce qui aurait été un moment le privilège d'un petit nombre. Sans méconnaître, par conséquent, les améliorations dont ces sortes de conventions étaient, pour ainsi dire, les préliminaires, elle n'a pas pensé qu'il y ait lieu, quant à présent, de revenir sur les faits accomplis. L'usage des traités particuliers a été retiré aux compagnies après une étude spéciale et complète de la question au sein du comité consultatif des chemins de fer à une époque encore très-peu éloignée. Les faits qui alors firent prononcer cette interdiction n'ont pas été dépouillés de leur autorité. La commission ne croit donc pas qu'il y ait lieu de sa part de recommander aujourd'hui le rétablissement des traités particuliers. Il se peut que, plus tard, grâce à la multiplication des rapports internationaux, l'exemple de ce qui se passe chez nos voisins influe sur les esprits; il se peut qu'on cesse d'invoquer, dans une question où il n'est peut-être pas bien à sa place, le principe de l'égalité au nom duquel a été prononcée la condamnation des traités particuliers, alors l'expérience pourra être reprise sans que le gouvernement assume une trop grande responsabilité et heurte le sentiment public ». Les prévisions de la commission d'enquête de 1863 ne se sont pas réalisées jusqu'ici. Bien au contraire le sentiment de l'égalité dans l'application des tarifs a conduit à attaquer les tarifs spéciaux qui faisaient bénéficier certains transports sur un parcours déterminé d'une réduction de taxe, refusée aux mêmes transports parcourant une distance moindre ou supérieure. Les modifications réalisées ou proposées relativement aux tarifs spéciaux paraissent avoir pour but une égalité plus grande entre les divers expéditeurs.

**2919.** — L'art. 48 du cahier des charges est aujourd'hui ainsi conçu : « La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur; tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit; toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et les compagnies dans l'intérêt des services publics. » Par suite, la convention intervenue entre une compagnie de chemins de fer et un expéditeur, et renfermant au profit de celui-ci, par dérogation au cahier de charges, un avantage que cette compagnie pourrait refuser aux autres, doit être réputée illicite, et l'expéditeur est sans droit pour en réclamer l'exécution. Telle est la convention aux termes de laquelle une compagnie se serait obligée à mettre d'avance, et à jour fixe, un nombre déterminé de wagons à la disposition d'un expéditeur pour le chargement de ses marchandises. — Cass., 30 mai 1876, Chemin de fer du Nord, [S. 76.1.319, P. 76.772, D. 76.1.495]; — 22 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.1.127, P. 78.293, D. 78.1.206] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 164; Féraud-Giraud, t. 1, n. 29. — Ou celle par laquelle une compagnie affranchirait un expéditeur des délais subis par les autres expéditeurs. — Trib. Carpentras, 5 janv. 1855, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 55.3.7] — V. aussi Cass., 5 mai 1869, Chemin de fer d'Orléans, [D. 69.1.274]; — 16 juin 1869, mêmes parties, [D. 69.1.304]

**2919** *bis*. — Mais un tarif de chemin de fer régulièrement autorisé qui accorde un abaissement du prix de transport pour les marchandises d'une certaine provenance, ne peut être considéré comme un traité accordant des avantages particuliers à certaines personnes ou à certaines marchandises, tous ceux qui se trouvent dans les conditions du tarif étant appelés à profiter de la même réduction. — Cass., 11 août 1864, Defert, [S. 64.1.493, P. 64.1255, D. 65.1.8]

**2919** *ter*. — De même, le principe de l'égalité entre expéditeurs ne s'oppose pas à ce qu'une compagnie de chemins de fer abaisse ses tarifs pour les marchandises à transporter directement d'une ville à une autre par elle ou des compagnies, ses associées. — Cass., 11 févr. 1878, Petit, [S. 78.1.327, P. 78.801]

**2920.** — Les compagnies ont quelquefois cherché à éluder la prohibition qui interdit les traités particuliers; ainsi on a dû annuler un traité particulier intervenu entre une compagnie de chemins de fer et un expéditeur, accordant à cet expéditeur une réduction de faveur, avec stipulation que, dans le cas d'abaissement des tarifs ou d'assimilation ordonnés par l'État au profit des tiers, une réduction nouvelle serait accordée à cet expéditeur, de manière à le maintenir toujours dans une position favorable et privilégiée. — Cass., 6 août 1861, Nizerolles, [S. 61.1.863, P. 62.77, D. 61.1.377] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2921.** — D'autres fois, les compagnies en se soumettant ostensiblement à la règle établissant l'égalité entre les expéditeurs, exécutaient secrètement leurs traités en restituant à la fin de l'année, ce qu'elles avaient perçu en sus des traités, et accordaient des détaxes; ces faveurs étaient irrégulières et engageaient la responsabilité des compagnies. — Cass., 21 avr. 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.203, P. 68.498, D. 68.1.430]; — 3 févr. 1869, Weiller, [S. 69.1.222, P. 69.530, D. 69.1.371] — *Sic*, Sarrut, n. 101; Bédarride, t. 1, n. 96; Ruben de Couder, n. 386; Féraud-Giraud, t. 1, n. 29.

**2922.** — Mais les compagnies de chemins de fer peuvent accorder une remise, un abaissement de tarifs, alors que cette remise ou cet abaissement n'est que la rémunération d'un service rendu; il appartient d'ailleurs aux tribunaux de rechercher, par une appréciation souveraine des faits et circonstances dans chaque cause, s'il y a service rendu ou exécution d'un traité particulier. — Sarrut, n. 105; Bédarride, t. 1, n. 101 et s.; Ruben de Couder, n. 92; Féraud-Giraud, t. 1, n. 29.

**2923.** — Par suite de la distinction qui vient d'être faite, il a été jugé que le traité par lequel, d'une part, une compagnie de chemins de fer s'oblige à payer à une société concessionnaire de mines une indemnité par chaque tonne transportée pour son compte au delà d'un chiffre déterminé, et, d'autre part, la société des mines renonce à se servir de voies de transport qui lui

sont propres, ne constitue pas un marché de faveur, et ne tombe pas, dès lors, sous la prohibition portée contre ces sortes de marchés dans le cahier des charges de la compagnie de chemins de fer. Ce traité ne constitue pas non plus entre les deux compagnies une sorte de coalition ayant pour but de faire cesser, au préjudice du public, la concurrence que devaient se faire les monopoles qui leur étaient respectivement attribués. — Cass., 7 avr. 1862, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 62.1.984, P. 62.176, D. 63.1.167] — Paris, 3 déc. 1858, sous Cass., 20 août 1860, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 61.1.874, P. 61.937] — V. Paris, 21 avr. 1857, précité. — Orléans, 28 avr. 1857, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 106; Bédarride, t. 1, n. 102 et s.; Ruben de Couder, n. 93; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2924.** — Une compagnie peut légitimement, pour le service qui lui est rendu, subventionner un bureau central qui reçoit dans une ville les colis à destination de la compagnie; ainsi, l'art. 48 du cahier des charges n'est pas applicable au traité par lequel des compagnies accordent une remise proportionnelle au poids des marchandises transportées à celui qui tient, à ses frais, un bureau central pour recevoir les marchandises à expédier et donner au public tous renseignements nécessaires; cet individu devant être considéré comme l'agent des compagnies, et la remise proportionnelle qui lui est accordée comme la rémunération des services qu'il leur rend. — Paris, 29 déc. 1868, Chemins de fer de l'Est, du Nord et de l'Ouest, [S. 69.2.235, P. 69.990] — Lyon, 31 juill. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 77.2.138] — *Sic*, Sarrut, n. 105 et s.; Bédarride, t. 1, n. 106 et s.; Ruben de Couder, n. 94; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2925.** — Mais il y aurait diminution indirecte des tarifs, tombant sous la prohibition de l'art. 48 du cahier des charges, dans le fait d'une compagnie d'accorder à l'un de ses buralistes une remise proportionnelle aux quantités de marchandises expédiées, si cette remise, au lieu de porter uniquement sur les marchandises dont le camionnage est confié à ce dernier en sa qualité de buraliste ou préposé du chemin de fer, porte en même temps sur des marchandises du transport desquelles il se charge personnellement vis-à-vis des expéditeurs en traitant à forfait avec eux comme commissionnaire : le buraliste devenant, en un tel cas, un véritable expéditeur. — Cass., 17 nov. 1869, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.110, P. 70.262, D. 71.1.114] — Paris, 29 déc. 1868, précité. — *Sic*, Sarrut, Bédarride, Ruben de Couder, Féraud-Giraud, *ibid.* — En effet, en ce cas, l'abaissement du tarif ne correspondrait plus à un service rendu.

**2925 *bis*.** — De même, une compagnie ne pourrait accorder des avantages particuliers à une entreprise chargée de transporter les colis du bureau central à la gare et spécialement lui permettre de porter jusqu'à dix heures du soir les colis destinés à partir par les trains de nuit tandis qu'à neuf heures du soir la gare est fermée au commerce libre. — Cass., 21 juin 1882, X..., [D. 83.1.85]

**2926.** — Lorsque, malgré la prohibition de l'art. 48 du cahier des charges, une compagnie de chemins de fer a stipulé un traité particulier, les tiers lésés par ce traité ont une action en dommages-intérêts contre la compagnie. — Cass., 21 avr. 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.203, P. 68.499, D. 68.1.430]; — 3 févr. 1869, précité; — 17 nov. 1869, précité. — Cass., 18 janv. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 70.1.267] — Caen, 22 févr. 1869, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 70.2.21] — Paris, 16 déc. 1885, X..., [D. 86.2.160] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 386; Bédarride, t. 1, n. 96 et s.; Sarrut, n. 102 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 33.

**2927.** — Vainement la compagnie soutiendrait que le droit de ces tiers consistait uniquement à revendiquer pour eux-mêmes l'application du même traité, et que, faute de l'avoir réclamé, ils n'auraient plus rien à prétendre : la manière clandestine dont la compagnie a opéré en souscrivant des traités particuliers en pareil cas, les ayant mis dans l'impossibilité de produire en temps utile leur légitime prétention. — Cass., 21 avr. 1868, précité.

**2928.** — Mais les dommages-intérêts ne doivent être que la réparation du préjudice subi; par suite, ces tiers, en outre des dommages-intérêts obtenus, ne sont pas fondés à réclamer la restitution de la différence existant entre le tarif public qui leur a été appliqué et le tarif de faveur. — Cass., 3 févr. 1869, précité.

**2929.** — Par la même raison, les commissionnaires chargés par ces tiers de la vente de leurs marchandises, n'ayant subi aucun dommage personnel par l'abaissement des tarifs, sont sans qualité pour réclamer la réparation d'un préjudice éprouvé par leurs seuls commettants. — Même arrêt. — Il en est de même des intermédiaires qui se rattachent à l'industrie des transports, tels que les courtiers et commissionnaires. — Paris, 29 déc. 1868, précité — V. aussi Paris, 18 juin 1873, X..., [D. 74.2.73] — Douai, 25 avr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 77.2.201]

**2930.** — De même, les destinataires *en port payé*, n'ayant éprouvé aucun préjudice personnel, sont sans qualité pour réclamer une indemnité. Au surplus, au cas où une compagnie de chemins de fer a accordé à un expéditeur un abaissement du tarif pour le transport de ses marchandises sur une ligne spéciale, l'arrêt qui déclare que les expéditeurs dont les marchandises ont été transportées sur une autre ligne n'en ont éprouvé aucun préjudice appréciable, et rejette, en conséquence, leur demande en indemnité, ne contient qu'une appréciation de fait qui rentre dans le pouvoir souverain des juges du fond. — Cass., 3 févr. 1869, précité.

**2931.** — Quelle est la durée de l'action en responsabilité exercée par les personnes lésées? Cette question dépend de la solution du point de savoir si l'infraction à l'art. 48 de leur cahier des charges, constitue de la part des compagnies un délit ou une contravention, ou un simple quasi-délit; dans le premier cas l'action serait prescrite par trois ans, dans le deuxième par trente ans seulement. On décide, en général, que cette infraction ne constitue qu'un simple quasi-délit, car elle n'est réprimée, ni par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, ni par aucun texte de loi. Par suite, l'action des tiers lésés ne se prescrit que par trente ans. — Cass., 21 avr. 1868, précité; — 17 nov. 1869, précité. — Paris, 29 déc. 1868, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 99; Féraud-Giraud, t. 1, n. 30. — *Contrà*, Sarrut, n. 103; Picard, t. 4, p. 85.

**2932.** — L'art. 53 du cahier des charges, porte : « A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre et par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de tous les entrepreneurs desservant les mêmes voies de communication ». Ainsi, si les traités particuliers avec les expéditeurs sont absolument prohibés, des traités de correspondance stipulant des arrangements spéciaux peuvent être formés par les compagnies de chemins de fer avec l'autorisation de l'administration; cette différence s'explique par la nécessité d'assurer le service de correspondance par des entrepreneurs sérieux et offrant une solvabilité suffisante.

**2933.** — L'art. 53 du cahier des charges prévoit deux hypothèses bien distinctes; dans la première, la compagnie consent avec un entrepreneur de transport des arrangements particuliers, dont elle refuse le bénéfice aux autres entrepreneurs de transport desservant la même route; ce traité est valable pourvu qu'il soit approuvé par l'administration. — Sarrut, n. 117. — Cette approbation doit être formelle et préalable; une simple communication faite à l'administration et demeurée sans réponse n'équivaudrait pas à l'autorisation exigée par l'art. 53 et ne mettrait pas la compagnie de chemins de fer qui l'aurait faite à l'abri des réclamations des tiers qui exigeraient l'application en leur faveur des clauses du traité. — Cass., 3 févr. 1855, Bonjour, [S. 55.1.231, P. 55.2.102, D. 55.1.364] — *Sic*, Sarrut, n. 118.

**2934.** — Par suite, le préfet, après avoir approuvé un traité par lequel une compagnie de chemin de fer s'est engagée à fournir une subvention à un entrepreneur pour assurer un service de transports, peut, sans excès de pouvoirs, refuser d'imposer à la compagnie l'obligation de faire participer au même avantage une autre entreprise. — Cons. d'Et., 31 mars 1864, Gibiat, [S. 64.2.307, P. adm. chr., Leb. chr., p. 320]

**2935.** — L'approbation du traité, lorsqu'elle est ainsi donnée, exclut tous les tiers de l'avantage accordé au bénéficiaire du traité, sans qu'il soit nécessaire que cette exclusion ait été formellement stipulée dans l'autorisation administrative. — Cass., 27 déc. 1871, Chemin de fer de l'Est, [S. 71.1.205, P. 71.624, D. 71.1.303]

**2935 *bis*.** — Ces traités ainsi approuvés par l'autorité administrative sont définitifs et à l'abri de tout recours. « Vainement, dit M. Larouverade (rapport sur un arrêt de cassation du 7 mars 1889, Villandre, S. 89.1.238, P. 89.1.558, D. 89.1.223), — dira-t-on que l'administration en les homologuant a lésé les droits d'entreprises offrant les mêmes garanties, les mêmes conditions de parcours : aucune réclamation ne pourrait être utilement portée devant les tribunaux : la décision ministérielle est sans appel et ne saurait même être attaquée pour excès de pouvoir. C'est ce

qu'a expressément jugé le Conseil d'État]. — Cons. d'Ét., 31 mars 1864, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 117.

**2935** *ter*. — Dans la deuxième hypothèse de l'art. 53 du cahier des charges, les compagnies n'ont pas besoin de l'approbation de l'autorité administrative; mais elles doivent accorder à tous les entrepreneurs de transport, desservant la même route, les avantages qu'elles ont consentis à l'entrepreneur avec lequel elles se sont liées par un traité. — Sarrut, n. 119.

**2936.** — L'interdiction faite à une compagnie de chemin de fer, par son cahier des charges, de faire avec des entreprises de transport par terre et par eau « des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication », s'applique aux entreprises de transport maritime comme à toutes autres. — Cass., 27 nov. 1867, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.426, P. 67.1152, D. 68.1.66]; — 20 juill. 1869, Robinson, [S. 69.1.382, P. 69.940, D. 69.1.525] — Limoges, 28 févr. 1866, Robinson et Albrech, [S. 66.2.143, P. 66.591, D. 66.2.140] — *Sic*, Sarrut, n. 143; Aucoc, t. 3, n. 1480; Bédarride, t. 1, n. 159 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 36.

**2937.** — ... Et cette interdiction, ayant surtout pour objet de protéger l'intérêt général du commerce et non pas seulement l'intérêt privé des entrepreneurs de transport, doit recevoir son application dans tous les cas, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper des lieux d'expédition ou de destination des marchandises transportées, non plus que du mode de transport. Ainsi, il importe peu que les lieux d'expédition ou de destination soient en pays étranger, et que les transports aient lieu par des navires étrangers. — Cass., 27 nov. 1867, précité.

**2938.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de traiter en même temps avec toutes les entreprises de transport, mais seulement, après avoir traité avec une ou plusieurs, d'offrir aux autres de les faire participer aux avantages du traité; en effet, l'infraction à l'art. 53 du cahier des charges résulte, non du traité, mais du refus d'admettre toutes les entreprises aux mêmes conditions. — Cass., 19 juill. 1853, Guérin, [S. 53.1.641, P. 55.2.292, P. 55.1.216]; — 9 avr. 1863, Gibiat, [S. 63.1.454, P. 64.165, D. 64.1.53]; — 14 août 1863, Didion, [S. 63.1.512, P. 64.165, D. 64.1.63] — *Sic*, Sarrut, n. 120.

**2939.** — Les compagnies sont même tenues d'offrir les avantages, concédés à un premier entrepreneur, à toutes les entreprises qui seraient ultérieurement créées. — Cass., 9 avr. et 14 août 1863, précités. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 281; Féraud-Giraud, t. 1, n. 36; Sarrut, n. 122.

**2940.** — Par ces expressions, *entreprises desservant la même route*, il faut entendre uniquement le service entre les stations du chemin de fer et les localités voisines. — Des avantages particuliers ne peuvent donc être accordés à l'une des deux entreprises qui conduisent de la même localité à la même station, quand même cette entreprise se chargerait, à forfait et sous sa responsabilité personnelle, du transport de ses voyageurs et marchandises par le chemin de fer, si d'ailleurs elle ne fait pas voyager ses propres voitures sur les trucks du chemin de fer, et dépose ses voyageurs et marchandises dans les propres wagons de la compagnie. — Cass., 28 juin 1851, Chemin de fer de Tours à Nantes, [S. 52.1.150, P. 52.1.243, D. 51.1.329] — *Sic*, Sarrut, n. 128 et s. — Dans cette espèce, l'entrepreneur de transport, bénéficiaire d'un traité particulier, avait son bureau à Tours et s'engageait à effectuer le transport des marchandises de Tours à Loudun et Chinon; mais de Tours à Port-Boulet, voyageurs et marchandises étaient transportés par la compagnie d'Orléans; une autre personne établit une entreprise de transports de Port-Boulet à Loudun et à Chinon; le premier entrepreneur et la compagnie d'Orléans soutenaient que les deux entreprises ne desservaient pas la même route; c'était inexact car les mots « les mêmes routes » doivent s'entendre de la voie de terre, des mêmes aboutissants au chemin de fer; la circonstance que l'une des entreprises avait un bureau à Tours importait peu puisqu'elle usait de la voie ferrée de Tours à Port-Boulet et qu'elle en usait comme tous les expéditeurs, sans faire voyager ses propres voitures sur les trucks du chemin de fer.

**2941.** — Cette interdiction est inapplicable au cas où l'une des entreprises ne fait pas, comme la première, le trajet régulier et quotidien entre les deux points extrêmes de la route et le service constant d'une station intermédiaire, alors que le trajet régulier et quotidien entre les deux points extrêmes et le service constant de la station intermédiaire sont des nécessités absolues de l'organisation des billets d'excursion délivrés par la compagnie de chemins de fer; dans ce cas, les deux entreprises ne desservent pas la même route. — Cass., 7 mars 1889, Villandry, [S. 89.1.238, P. 89.1.558, D. 89.1.223]

**2942.** — Les entreprises lésées par des traités ou arrangements en opposition avec les prescriptions de l'art. 53 du cahier des charges, sont fondées non seulement à en demander la cessation, mais encore à poursuivre la réparation du préjudice qui peut en être résulté pour elles. L'infraction résultant du défaut d'autorisation pour de tels traités n'est pas d'ailleurs couverte par une autorisation ultérieure : cette autorisation n'a pas d'effet rétroactif et n'enlève pas aux faits antérieurs leur caractère délictueux. — Cass., 3 févr. 1855, Bonjour et autres, [S. 55.1.231, P. 55.2.102, D. 55.1.364] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 282; Bédarride, t. 1, n. 170; Féraud-Giraud, t. 1, n. 36; Sarrut, n. 118.

**2943.** — L'action civile des tiers se prescrit par trois ans, car l'infraction commise par la compagnie en concluant un traité particulier avec un entrepreneur sans autorisation, et, en refusant de faire participer les autres entreprises aux avantages de ce traité, constitue un délit prévu par l'art. 14, L. 15 juill. 1845. — Cass., 3 févr. 1855, précité; — 9 avr. 1863, précité; — 14 août 1863, précité; — 22 avr. 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.203, P. 68.499, D. 68.1.430]; — 20 juill. 1867, précité. — Paris, 29 déc. 1868, Chemins de fer de l'Est, du Nord et de l'Ouest, [S. 69.2.235, P. 69.990] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 37. — V. cependant Bédarride, t. 1, n. 172 et s. — Peu importe, d'ailleurs, que l'entrepreneur lésé opère ses transports par navires portant pavillon étranger. — Cass., 20 juill. 1869, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 282; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2944.** — L'action civile relative à un traité de faveur consenti par une compagnie de chemin de fer à un entrepreneur de transport, sans l'autorisation administrative, n'appartient d'ailleurs qu'aux entrepreneurs de transport et non point aux commissionnaires. — Paris, 29 déc. 1868, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 127.

### § 3. *Réception des marchandises par les compagnies. — Chargement. — Expédition. — Douanes. — Acquit-à-caution.*

#### 1° *Réception des marchandises.*

**2945.** — I. *Caractère obligatoire ou facultatif de cette réception.* — Les compagnies de chemins de fer, par cela même qu'elles jouissent d'un monopole, ne sont point dans la situation d'un entrepreneur de transports ordinaire, libre, à son gré, de refuser ou d'accepter les marchandises qu'on lui présente. En conséquence, elles sont tenues de recevoir les marchandises qui leur sont présentées; si elles refusent la réception sans motifs légitimes elles s'exposent à des condamnations en dommages-intérêts. — Cass., 21 avr. 1857, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.1.76, P. 57.745, D. 57.1.176] — Nîmes, 6 août 1875, Monteil, [S. 77.2.270, P. 77.1140, D. 77.2.78] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 317; Picard, t. 4, n. 669; Féraud-Giraud, t. 1, n. 80.

**2946.** — La convention internationale des chemins de fer, art. 1 et 2, a également consacré ces principes.

**2947.** — Elles peuvent cependant refuser de se charger du transport : 1° quand les objets présentés sont de dimension excédant celles du matériel; 2° quand ils forment une masse indivisible pesant plus de 5,000 kilogs; 3° quand ils sont expédiés contre remboursement; 4° quand ils sont d'une détérioration rapide ou sans valeur et que l'expéditeur ne consent pas à payer le prix de transport d'avance; 5° quand ils sont soumis aux droits prévus par les lois sur les contributions indirectes ou la douane et que l'expéditeur ne fournit pas les pièces nécessaires pour les déclarations; 6° quand ils présentent des traces de détérioration, ou que l'emballage est insuffisant et que l'expéditeur ne veut pas garantir la compagnie contre les avaries qui pourraient en résulter. — Sarrut, n. 369.

**2948.** — Jugé, à cet égard, que si, aux termes de l'art. 49 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, ces compagnies sont tenues d'effectuer le transport des objets quelconques qui leur sont confiés, cette obligation ne peut s'étendre aux objets qui, par leur nature, leur forme et leur dimension, ne seraient pas transportables. — Cons. préf. Seine, 6 juill. 1886, Préfet de la Seine, [Dauv. 1886, p. 292]

**2949.** — ... Que les compagnies de chemins de fer, n'étant astreintes qu'au transport des marchandises qui leur sont remises

moyennant le prix du port, peuvent refuser celles qu'on leur présente grevées de la condition de faire suivre en remboursement; que, par suite, lorsqu'une marchandise qui doit, pour arriver à destination, voyager sur plusieurs lignes, se trouve grevée de cette condition, s'il arrive que la compagnie des derniers parcours refuse de la recevoir, l'expéditeur ne peut actionner en dommages-intérêts pour retard apporté au transport, ni cette compagnie, ni la compagnie qui, ayant reçu la marchandise au départ, avait accepté la condition pour la transmettre à celle appelée à effectuer la livraison; et qu'il en est ainsi, alors surtout qu'averti du refus de la condition, l'expéditeur a prolongé le retard en persistant à tort à la maintenir. — Trib. comm. Marseille, 12 août 1863, Laugier, [D. 64.3.23]

**2950.** — Il n'est pas besoin d'ajouter que les compagnies doivent refuser toute demande de transport qui serait formulée contrairement aux règlements, ainsi avec abaissement de tarifs, abréviation de délai, etc. — Cass., 14 juill. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull.* 74, n. 232] — *Sic,* Féraud-Giraud, t. 1, n. 81.

**2951.** — En outre, le cas fortuit et la force majeure font exception à toutes les règles; par suite, une compagnie de chemins de fer ne commet aucune faute lorsqu'elle refuse des marchandises à expédier et que son refus est justifié par un cas de force majeure, notamment par l'encombrement de ses gares. — Cass., 5 mars 1873, Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 73.1.418, P. 73.1005, D. 73.1.230] — Nîmes, 6 août 1875, précité. — *Sic,* Bédarride, t. 1, n. 331 et s.; Sarrut, n. 378; Ruben de Couder, n. 205 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 82; t. 2, n. 869 et s.

**2952.** — Mais il n'en est ainsi que si le cas fortuit ou la force majeure ne sont pas précédés d'une faute de la part de la compagnie de chemins de fer; celle-ci est notamment en faute quand elle délivre des billets à un voyageur alors qu'elle sait que son service est interrompu par un cas de force majeure, et qu'elle expose par là même ce voyageur à stationner soit dans le train, soit dans quelque petite localité, lui fait perdre son temps et l'entraîne à des dépenses. Ainsi une compagnie de chemins de fer qui, connaissant le retard causé dans la marche des trains par un éboulement survenu sur sa ligne et l'impossibilité pour un voyageur d'arriver à sa destination en temps utile, lui délivre néanmoins un billet par un train qui ne doit arriver que tardivement, encourt la responsabilité du préjudice qu'elle a ainsi occasionné. — Cass., 26 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.302, P. 72.733, D. 73.1.143]

**2953.** — Mais une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable du retard qu'elle met à recevoir et enregistrer les marchandises dont l'expédition lui est demandée, lorsque ce retard est causé non par sa faute, mais par l'encombrement qui résulte de la quantité exceptionnelle des expéditions. — Montpellier, 14 juin 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 73.2.178, P. 73.723, D. 73.2.237] — Nîmes, 11 août 1873, Vedels, [S. 74.2.78, P. 74.353, D. 74.2.117] — *Sic,* Lamé-Fleury, p. 319. — *Contrà,* Sarrut, n. 373.

**2954.** — ... Ou lorsque les gares de transit ou de destination, sur lesquelles elles doivent diriger ces marchandises, sont elles-mêmes encombrées et dans l'impossibilité de les recevoir. — Cass., 20 janv. 1875, Bloëme, [S. 75.1.126, P. 75.290, D. 75.1.367]

**2955.** — Il en est ainsi particulièrement lorsque l'encombrement dans les gares de départ et de destination est occasionné par la rigueur de la saison; en ce cas, les compagnies de chemins de fer sont autorisées à n'accepter les marchandises que dans les conditions qui lui permettent d'expédier : par exemple, les marchandises de la quatrième série aux conditions de transport fixées pour les marchandises de la deuxième série. — Cass., 3 févr. 1875, Joannon, [S. 75.1.127, P. 75.291]

**2956.** — Une compagnie de chemins de fer peut même, sans engager sa responsabilité, refuser, du jour au lendemain et indépendamment de tout avertissement au public, de recevoir en gare des marchandises dont l'expédition est devenue impossible par suite d'un cas de force majeure, notamment de l'encombrement de la gare de destination. — Cass., 24 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.178, P. 74.424, D. 75.1.36] — *Sic.* Bédarride, t. 1, n. 334; Féraud-Giraud, t. 2, n. 872.

**2957.** — L'encombrement ne constitue un cas de force majeure que s'il n'a pu être prévu, et si la compagnie n'a pu y remédier en prenant les mesures nécessaires; ainsi l'affluence extraordinaire, sur la voie ferrée, de marchandises qui ne pourraient être transportées par eau à cause de la sécheresse ne constituerait pas un cas de force majeure, car la compagnie aurait dû prévoir ce surcroît de transports et se prémunir. — Lyon, 7 déc. 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.2.365, P. 65.1140] — *Sic,* Féraud-Giraud, t. 2, n. 869.

**2958.** — L'encombrement résultant du défaut de matériel ne constitue pas, en principe, un cas de force majeure; car il appartient aux compagnies d'avoir un matériel suffisant pour faire face à toutes les éventualités; cependant l'affluence d'une même marchandise, nécessitant des wagons spéciaux, par exemple, pourrait être considérée comme un cas de force majeure si la compagnie s'était trouvée dans une situation qu'il lui était impossible de prévoir. — Lyon, 7 déc 1864, précité. — Montpellier, 14 juin 1873, précité. — Nîmes, 11 août 1873, précité. — *Sic,* Sarrut, n. 375; Bédarride, t. 1, n. 329 et s.; Ruben de Couder, n. 206; Féraud-Giraud, t. 2, n. 870.

**2959.** — Et une compagnie de chemins de fer, actionnée comme responsable du dommage causé par le retard qu'elle a mis dans l'expédition de marchandises, ne peut s'excuser sur l'insuffisance de son matériel eu égard aux transports à effectuer. Elle invoquerait vainement comme cas de force majeure, soit la sécheresse qui aurait diminué les transports par eau, soit l'encombrement des céréales importées à la suite d'une mauvaise récolte. — Lyon, 7 déc. 1864, précité.

**2960.** — L'encombrement résultant de la négligence des destinataires à venir retirer les marchandises ne constitue pas d'ordinaire un cas de force majeure, parce qu'il appartient aux compagnies de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser cet état de choses. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 871. — V. cependant, Bédarride, t. 1, n. 335.

**2961.** — On trouvera l'énoncé d'autres faits constitutifs de force majeure *infrà,* n. 3720. Ces faits, qui se reproduisent plus souvent à l'occasion du transport proprement dit, pourraient également être invoqués comme formant obstacle à la réception des marchandises.

**2961** *bis.* — La réception d'un colis sans réserve de la part d'une compagnie ne lui fait pas perdre d'ailleurs le droit de se prévaloir des cas de force majeure. — Cass., 15 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.591] — Mais il n'en est ainsi, comme nous l'avons vu *suprà,* n. 2952, que si la compagnie n'a point eu connaissance à l'avance de l'existence du cas fortuit ou de la force majeure; elle demeure au contraire responsable, si, connaissant les conditions nouvelles s'opposant au transport des voyageurs ou des marchandises, ou le retardant, elle n'en a point avisé l'intéressé de manière à ce que celui-ci appréciât s'il y avait lieu pour lui de charger la compagnie du transport ou de prendre d'autres mesures; en d'autres termes, la compagnie ne doit point se charger du transport sans faire connaître aux expéditeurs les entraves qu'il subit.

**2962.** — Les compagnies de chemins de fer sont autorisées à refuser l'expédition de marchandises mal emballées ou qui ne seraient pas emballées conformément aux usages du commerce; ce sont là des questions de fait qu'il appartient aux tribunaux de trancher. L'art. 9 de la convention internationale adopte la même décision. — Ruben de Couder, n. 203; Féraud-Giraud, t. 1, n. 83; Picard, t. 4, n. 669; Bédarride, t. 1, n. 326.

**2963.** — Elles sont également en droit de refuser les marchandises non emballées qui, par leur nature, se mélangeraient avec d'autres; ainsi, la houille, les pommes de terre, le soufre, les oranges, à moins qu'on ne les expédie par wagons complets. — Cass., 26 nov. 1883, Clarin, [S. 85.1.378, P. 85.1.919, D. 85.1.20] — *Sic,* Ruben de Couder, n. 204; Sarrut, n. 371; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2964.** — De même, elles ne sont point tenues de transporter les marchandises avariées; elles les acceptent d'ordinaire, moyennant la constatation de l'état de dégradation, mais elles pourraient les refuser si, à raison du coulage ou de toute autre cause, elles étaient de nature à occasionner des dégâts aux autres marchandises. Si les marchandises avariées sont transportées comme telles, et par exemple pour engrais, la compagnie doit les accepter. — Emion, n. 109; Aucoc, t. 3, n. 1466; Ruben de Couder, n. 203; Sarrut, n. 372; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**2965.** — L'autorité administrative détermine le nombre des gares, leur emplacement, les services auxquels elles sont affectées. Une compagnie n'est point tenue de faire un service autre que celui qui est ainsi déterminé. Par suite, si une compagnie de chemin de fer n'a ni service de petite vitesse, ni gare de mar-

chandises dans une station, elle peut se refuser à transporter des marchandises livrables dans cette station au prix du tarif de la petite vitesse et ne les accepter qu'à titre de transport en grande vitesse. — Paris, 4 août 1866, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 67.2.10, P. 67.90] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 90.

**2966.** — En pareil cas, les particuliers qui éprouvent un préjudice de cet état de choses ne peuvent que faire valoir leurs réclamations auprès de l'administration, à qui, seule, appartient la détermination de l'établissement des gares, de leur nombre et de leur emplacement. — Même arrêt.

**2967.** — Si l'expéditeur demande que la marchandise qu'il présente soit transportée dans un lieu non desservi par une ligne de chemin de fer, la compagnie peut refuser l'expédition; elle n'est point, en effet, tenue d'avoir, sous sa responsabilité, un service de correspondance; elle est donc en droit de n'accepter la marchandise que jusqu'à la gare la plus voisine. — Ruben de Couder, n. 209; Bédarride, t. 1, n. 337; Féraud-Giraud, t. 1, n. 91.

**2968.** — L'art. 61 du cahier des charges prescrit aux compagnies de s'entendre entre elles de manière à ce que le transport ne soit jamais interrompu au point de jonction; par suite, une compagnie ne peut refuser une marchandise à destination d'un autre réseau et prétendre qu'elle n'est tenue d'accepter le contrat de commission et le mandat qui en résulte que dans les limites de son réseau. — Bédarride, t. 1, n. 338 et s.; Emion, n. 106; Ruben de Couder, n. 211; Féraud-Giraud, t. 1, n. 92; Picard, t. 4, p. 452, 673 et 946. — V. cependant Sarrut, n. 377.

**2969.** — En conséquence, une compagnie de chemins de fer est obligée de recevoir et d'expédier des marchandises adressées à une gare se trouvant sur le réseau d'une autre ligne reliée avec elle sans solution de continuité; elle ne peut exiger la présence, au point de jonction, d'un destinataire chargé de recevoir les marchandises pour les réexpédier immédiatement après. — Cass., 24 févr. 1875, Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, [S. 75.1.230, P. 85.543, D. 76.1.241]; — 20 juill. 1875, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1065, D. 77.1.494] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 337 et s., 341 et s.

**2970.** — Si les compagnies de chemins de fer sont tenues d'exécuter les transports qui leur sont confiés aux termes de leurs cahiers des charges, elles ne sont point obligées de se faire les agents des expéditeurs, et de se substituer à eux. Elles ne sont donc pas tenues d'accepter des marchandises adressées à un chef de gare, avec charge pour ce dernier de les réexpédier à divers destinataires. — Cass., 8 avr. 1874, Sabatier, [S. 74.1.443, P. 74.1114, D. 74.1.248] — *Sic*, Sarrut, n. 637; Lamé-Fleury, n. 262; Féraud-Giraud, t. 1, n. 94.

**2971.** — Les chefs de gare ne pourraient, sans rompre l'égalité qui doit exister entre les expéditeurs, être désignés ainsi pour réexpédier les marchandises de certains d'entre eux; on ne pourrait admettre la désignation du chef de gare comme destinataire que si elle équivalait à l'expédition en gare.

**2972.** — Conformément aux dispositions de l'art. 49 des conditions d'application des tarifs généraux, l'expéditeur ne peut, sous prétexte qu'une marchandise serait livrable en gare, imposer à une compagnie de chemins de fer l'obligation de transporter un colis, quand on ne lui fait pas connaître l'adresse du destinataire, c'est-à-dire sa demeure dans la ville où il réside.

**2973.** — Il n'y aurait exception à cette règle que si le juge reconnaissait, d'après les faits particuliers de la cause, que le destinataire est suffisamment désigné. — Cass., 26 déc. 1888, Chemin de fer de South-Eastern-Railway, [S. 89.1.334, P. 89.1.798, D. 89.1.183]

**2974.** — En effet, une compagnie de chemins de fer, alors même qu'elle doit livrer en gare, a besoin de connaître l'adresse exacte du destinataire, pour pouvoir le prévenir de l'arrivée des marchandises, et le mettre en demeure d'en venir prendre livraison; d'un autre côté, elle doit être suffisamment fixée sur l'individualité du destinataire, pour ne pas livrer à un individu qui se présenterait avec la fausse qualité de destinataire.

**2975.** — Enfin, il est certain qu'une compagnie n'est tenue à transporter une marchandise que si elle s'est chargée du transport et a reçu et accepté la marchandise; par suite, une compagnie de chemin de fer n'est pas obligée d'effectuer un transport de marchandises, lorsqu'aucun acte de ses agents n'établit, à défaut de récépissé régulier, une acceptation ou prise en charge de ces marchandises, de nature à prouver l'existence d'un lien de droit entre les parties. — Cass., 4 juill. 1876, Baisset, [S. 76.1.477, P. 76.1100]

**2976.** — A plus forte raison en est-il ainsi lorsque une partie de la marchandise (des futailles) n'est pas en état d'être transportée, et que l'expéditeur n'a pas réclamé une expédition partielle. — Même arrêt.

**2977.** — II. *Déclaration d'expédition et moyens de contrôle auxquels elle est soumise.* — Sauf pour les bagages, l'expéditeur d'un colis doit remettre à la compagnie une déclaration datée et signée faisant connaître :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur;

2° Le nom et l'adresse du destinataire;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques et adresses;

4° La mention en gare ou à domicile; faute de cette mention, les marchandises sont transportées à domicile, si elles sont expédiées en grande vitesse et s'il existe un service de camionnage; elles sont retenues en gare si elles sont expédiées en petite vitesse;

5° La mention en port dû ou en port payé;

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre.

7° La demande d'un tarif spécial, s'il y a lieu;

8° Les indications nécessaires pour l'octroi et la douane. — Sarrut, n. 318 et s.; Bédarride, t. 1, n. 236 et s.; Ruben de Couder, n. 166; Féraud-Giraud, t. 1, n. 95.

**2978.** — Si le bulletin d'expédition n'était pas complet, les agents de la compagnie devraient donner à l'expéditeur les indications nécessaires pour le compléter et non refuser le colis.

**2979.** — Il est nécessaire que la déclaration soit signée, ne fût-ce qu'au point de vue des suites légales qu'entraînerait une fausse déclaration; il est indispensable qu'elle soit datée pour que les délais de transport puissent être calculés.

**2980.** — Il est recommandé par les compagnies et utile pour les expéditeurs d'apposer sur les colis des numéros, marques et surtout l'adresse, propre à éviter des erreurs de destination, cependant l'apposition de l'adresse n'est exigée que pour les paquets au-dessous de 5 kilog. (tarif 22 janv. 1880); c'est à la compagnie d'éviter les erreurs au moyen d'étiquettes collées sur les colis, et en se reportant à la feuille d'expédition qui doit reproduire l'adresse, l'indication des numéros, etc., sans abréviation. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 98.

**2981.** — Nous avons vu, en parlant des caractères généraux du contrat de transport, que l'expéditeur, s'il est encore propriétaire de la marchandise, peut, s'il le fait de manière à ne pas nuire au service du chemin de fer, modifier ses instructions, changer même le destinataire, et que la compagnie doit se conformer aux nouvelles instructions qui lui sont données dans ces conditions. Cependant la compagnie qui a accepté le mandat de transport n'est point tenue de le modifier en cours de route si cette modification entraîne des inconvénients sérieux pour elle; autrement, ce serait exiger d'elle qu'elle arrêtât ses trains pour rechercher une marchandise et lui donner une autre direction; si elle accepte les modifications demandées par l'expéditeur, elle n'est point obligée de communiquer par le télégraphe les nouveaux ordres de celui-ci; c'est à l'expéditeur à se servir de ce moyen s'il le juge convenable, ou à offrir à la compagnie le prix du télégramme à expédier. — Cass., 11 mars 1874, Dutel, [S. 74.1.274, P. 74.680, D. 74.1.336]; — 16 mars 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.277, P. 80.636, D. 80.1.301] — *Sic*, Picard, t. 4, p. 637; Féraud-Giraud, t. 1, n. 99 et 174.

**2982.** — Si, pour échapper à un tarif d'un prix plus élevé, l'expéditeur a fait une fausse déclaration, à part des poursuites correctionnelles, il s'expose à une demande en supplément de taxe et en dommages-intérêts formée par la compagnie. — Paris, 18 août 1854, [*J. trib. comm.*, t. 4, p. 15] — Aix, 24 mars 1860, Frischneckt, [S. 60.2.473, P. 61.516. D. 60.2.132]; — 26 nov. 1869, Albanès, [S. 71.2.96, P. 71.326, D. 70.2.134] — Trib. Seine, 8 mars 1854, [*J. trib. comm.*, t. 3, p. 152]; — 13 juin 1854, [*Ibid.*, t. 3, p. 354] — Trib. Marseille, 27 nov. 1857, [*Ibid.*, t. 5, p. 459] — *Sic*, Sarrut, n. 324 et s.; Bédarride, t. 1, n. 247; Lamé-Fleury, p. 214 et 767; Féraud-Giraud, t. 1, n. 102; Picard, t. 4, p. 665.

**2983.** — A part les dommages-intérêts, les tribunaux peuvent, à titre de réparation civile, ordonner la publication et l'affiche de leurs jugements. — Aix, 24 mars 1860, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 25; Lamé-Fleury, p. 767; Blanche, n. 91; Larombière, t. 6, sous l'art. 1382, n. 27; Féraud-Giraud, t. 1,

n. 103. — *Contrà*, Aix, 26 nov. 1869, précité. — Sarrut, n. 328; Fouquet, v° *Affiche*, n. 14; Berriat Saint-Prix, p. 29; Bioche, v° *Affiche*, n. 2.

**2984.** — Les compagnies sont en droit de recourir non seulement contre ceux qui leur ont fait de fausses déclarations, ou contre ceux au compte de qui ceux-ci ont agi, mais encore contre tous ceux dont elles tiennent la marchandise, alors même qu'ils ignoreraient la fraude; ainsi contre les précédents commissionnaires de transport. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 10. — Ceux-ci, en effet, ont commis une faute qui les engage et dont ils doivent réparation; les précédents commissionnaires auront d'ailleurs leur recours contre l'expéditeur réel.

**2985.** — La compagnie qui reçoit les marchandises a le droit de les vérifier, de s'assurer qu'elles sont conformes aux déclarations, qu'elles ne contiennent pas de matières sujettes aux droits d'octroi, à des droits de douanes, ou soumises à des droits de circulation; ce droit de vérification qui appartient au destinataire ne peut, à plus forte raison, être refusé à une compagnie de chemin de fer, responsable, en sa qualité de commissionnaire de transport, des contraventions en matière de contributions indirectes; mais elle doit user de ce droit sans occasionner de retard, et sans changer le rang des expéditions. — Cass., 11 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 84.5.85] — Amiens, 21 janv. 1853, Guérin, [S. 53.2.41, P. 53.2.37, D. 54.2.221] — Paris, 20 juill. 1883, Giruit, [S. 85.2.78, P. 85.1.443, D. 84.2.195] — *Sic*, Lamé-Fleury, p. 961; Sarrut, n. 379; Duverdy, n. 215; Féraud-Giraud, t. 1, n. 110; Bédarride, t. 1, n. 352 et s.

**2986.** — La marchandise doit être pesée au moment de l'expédition et en présence de l'expéditeur, car c'est le pesage qui détermine le prix du transport, et c'est le poids constaté au départ qui doit être remis au destinataire; si l'expédition a été à tort acceptée sur le poids déclaré par l'expéditeur, la compagnie qui veut faire procéder au pesage doit appeler l'expéditeur par acte extra-judiciaire, s'il y a lieu; un pesage effectué, sans que l'expéditeur ait été appelé ne vaudrait que comme renseignement. — V. Féraud-Giraud, t. 1, n. 111.

**2987.** — La compagnie qui a pesé contradictoirement les objets qui lui ont été présentés n'est point tenue de les compter, alors qu'il s'agit de planches, douelles, briques, etc., qui peuvent se trouver en grand nombre dans une expédition; cette obligation, qui serait une cause de retard dans le service, ne lui est pas imposée. — Cass., 12 août 1863, [cité par Palaa, t. 1, p. 753] — Trib. comm. Châtillon-sur-Seine, 1er mars 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 137] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 112.

**2988.** — Mais si, pour une raison quelconque, une compagnie, non seulement a pesé la marchandise au départ, mais encore a procédé à un comptage constaté, elle doit restituer le nombre d'objets qu'elle a ainsi reconnus. C'est là une obligation supplémentaire qu'elle a acceptée de son plein gré et à laquelle elle ne peut plus se soustraire. — V. *infrà*, n. 2994.

**2989.** — Lorsque l'expéditeur demande un pesage extraordinaire, la compagnie ne peut s'y refuser en prétendant qu'elle n'a point les instruments nécessaires, car d'après la circulaire ministérielle du 22 juin 1853, elle est tenue de les avoir dans chaque gare. Dans les gares importantes, ils doivent même se trouver sur tous les points où leur présence est indispensable. — Sarrut, n. 290. — Ces instruments, même ceux qui seraient placés dans le cabinet du chef de gare, sont assujettis à la vérification des poids et mesures — Cass., 23 avr. 1857, Martin, [S. 57.1.714, P. 58.190, D. 57.1.269] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 610.

**2990.** — Si la compagnie ou l'expéditeur réclame un pesage extraordinaire, et que, l'une des parties s'y refusant, il y ait lieu à une expertise judiciaire, le temps employé pour cette expertise ne saurait entrer dans le calcul des délais et constituer la compagnie en retard. — Cass., 22 avr. 1879, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1879, p. 113] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 608.

**2991.** — Les pesages effectués pendant le transport ne produisent d'effets légaux qu'entre la compagnie et le destinataire; ils ne sauraient préjudicier au destinataire ou à l'expéditeur dans leurs rapports entre eux. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 609. — V. aussi Pau, 28 nov. 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 90.2.44, P. 90.1.233] — V. *infrà*, n. 3104 et s.

**2992.** — Les compagnies sont comptables du poids qu'elles ont pris en charge; s'il se trouve un déficit, elles en sont responsables et peuvent être même, dans certains cas, condamnées au paiement de la valeur entière de l'objet transporté. — Paris, 20 juill. 1883, précité, — ... à moins qu'elles n'établissent qu'il a été commis une erreur lors du pesage au départ. — Cass., 6 avr. 1869, Belin, [S. 69.1.255, P. 69.633, D. 69.1.412] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 611.

**2993.** — Lorsque la lettre de voiture constate, ainsi qu'il est d'usage, le poids et non la contenance, la compagnie doit être condamnée à des dommages-intérêts fixés sur le déficit dans le poids, et non sur le déficit dans la contenance. — Cass., 12 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.391, P. 72.1024, D. 72.1.264]; — 26 janv. 1886, Chemin de fer du Nord de l'Espagne, [S. 87.1.36, P. 87.1.57, D. 86.1.124]; — 14 déc. 1887, Chemin de fer du Midi, [S. 88.1.173, P. 88.1.401] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 492; Féraud-Giraud, t. 2, n. 611.

**2994.** — Mais si la compagnie, pour vérifier la déclaration de l'expéditeur indiquant le nombre des objets transportés, les a comptés contradictoirement avec lui, elle devient alors comptable non seulement du poids, mais aussi du nombre d'objets ainsi constaté. — Cass., 21 févr. 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 66.1.100, P. 66.259, D. 66.1.104] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 493. — V. *suprà*, n. 2988.

**2995.** — D'une manière générale, lorsque les compagnies transportent plusieurs colis séparés, réunis dans une seule expédition, elles ne doivent représenter que le poids total, mais si un pesage particulier a été effectué pour chaque colis, et que le poids de chacun d'eux ait été indiqué sur le récépissé, elles doivent le poids particulier de chaque colis et ne peuvent compenser un déficit dans le poids de l'un par un excédent dans le poids d'un autre. — Metz, 4 juill. 1865, Forfert, [S. 65.1.331, P. 65.1236, D. 65.2.140] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 494 et s. — Dans ce cas, elles ont accepté l'obligation de rendre non seulement un tout, mais chaque colis en particulier.

**2996.** — Dans la pratique, on admet que, pour certaines marchandises sujettes à déperdition, les compagnies ont droit à une certaine bonification pour déchets de route; ces déchets de route sont d'ordinaire restreints dans une mesure assez étroite; il y a là des questions de fait qu'il appartient aux tribunaux d'examiner dans chaque affaire. — Bédarride, t. 2, n. 488; Sarrut, n. 740; Féraud-Giraud, t. 2, n. 612.

**2997.** — Ainsi, les compagnies de chemins de fer ont droit, pour le transport des charbons et cokes, à un déchet ou fraiement de route, lequel peut, suivant les circonstances, être porté à 2 p. 0/0. — Paris, 5 déc. 1863, Tainturier, [S. 63.2.262, P. 64.112]

**2998.** — L'expéditeur en désignant la gare destinataire doit s'expliquer avec clarté, de manière à éviter toute erreur; s'il ne l'a point fait et si, par suite, il y a eu fausse direction et action en dommages-intérêts, il appartient aux juges du fond de décider, par une interprétation souveraine des conventions des parties, quelle est la localité indiquée, comme gare de destination, sur la lettre de voiture. — Cass., 13 déc. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.34, P. 84.1.54, D. 84.5.93]

**2999.** — La compagnie qui transporte les marchandises à une gare autre que celle indiquée sur la lettre de voiture comme gare de destination est à bon droit condamnée à des dommages-intérêts. — Même arrêt. — Elle a, en effet, commis une faute qui engage sa responsabilité.

**3000.** — III. *De l'itinéraire à suivre.* — Une compagnie de chemins de fer doit en principe faire suivre aux colis la voie la plus directe et la moins coûteuse, toutefois, ce principe n'est applicable que dans les rapports des compagnies avec l'expéditeur ou le destinataire; elles sont libres de régler leur service intérieur comme bon leur semble, et de faire suivre aux marchandises l'itinéraire qui leur convient, pourvu qu'elles livrent les marchandises dans les délais qui leur sont impartis. — Cass., 14 avr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.418, P. 90.1.996, D. 90.1.366]

**3001.** — Le fait, par une compagnie de chemins de fer, de n'avoir pas transporté par la voie la plus directe les marchandises qui lui sont confiées, constitue une faute dans l'exécution du contrat de transport, faute qui est couverte par la réception de la marchandise et le paiement du prix. — Cass., 24 déc. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.173, P. 85.1.400, D. 85.1.112]

**3002.** — Ce fait ne constitue d'ailleurs une faute que si les délais de transport, calculés d'après l'itinéraire le plus direct, ont été dépassés, ou si ce fait occasionne un préjudice quelconque à l'expéditeur.

**3003.** — Les compagnies qui, dans l'intérêt de leur service, ne font pas suivre aux marchandises le trajet le plus court et le plus direct, ne peuvent demander, bien entendu, que le prix du

transport afférent à l'itinéraire le plus court. Vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire, elles sont censées user de cet itinéraire, et c'est sur cet itinéraire que les délais et les prix du transport doivent être calculés. Cependant, le prix du transport doit être calculé d'après le trajet réellement parcouru, si ce trajet a été convenu entre les parties, ou si, à défaut de convention, la compagnie de chemins de fer a agi au mieux des intérêts du propriétaire. — Cass., 5 mai 1874, Hinsling, [S. 74.1.387, P. 74.949, D. 76.1.249]

**3004.** — Il résulte de ce qui précède que l'expéditeur n'est pas tenu d'indiquer l'itinéraire que doit suivre la marchandise; la compagnie qui la reçoit sans indication doit la transporter par la voie la plus courte; si l'expéditeur préférait un itinéraire plus allongé ce serait à lui à le faire connaître. — Cass., 20 juill. 1875, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1065, D. 77.1.494]; — 3 févr. 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.173, P. 85.1.401, D. 86.1.65]; — 22 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.208, D. 92.1.387] — *Sic*, Sarrut, n. 367; Féraud-Giraud, t. 1, n. 121.

**3005.** — En effet, si, en principe, une compagnie de chemins fer qui reçoit des marchandises à expédier, sans désignation par l'expéditeur de l'itinéraire à suivre, doit transporter ces marchandises par la voie la plus courte; cette règle reçoit exception au cas où l'expéditeur a requis l'application d'un tarif spécial déterminé ou à prix réduit, qui implique l'emploi d'un itinéraire plus long. — Cass., 22 déc. 1891, précité.

**3006.** — Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, que la demande d'un parcours allongé et d'un tarif à prix réduit se trouve sur la feuille d'expédition; il suffit qu'elle soit portée sur une pièce annexe. — Cass., 28 juin 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.478, P. 77.1247, D. 78.1.206] — *Sic*, Sarrut, *loc. cit.;* Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3007.** — Lorsque le parcours le plus long est en même temps le moins coûteux, la réquisition du tarif le plus réduit implique la demande de l'emploi de l'itinéraire le plus long, puisqu'il emporte en même temps la taxe la plus réduite. — Cass., 3 févr. 1885, précité.

**3008.** — Les compagnies de chemins de fer, pas plus que tout autre mandataire ou commissionnaire, ne sont obligées de se substituer un tiers dans l'accomplissement du mandat qu'elles peuvent remplir, à moins que l'obligation ne leur en soit imposée par le contrat. Par suite, un expéditeur, qui entend obliger une compagnie à se dessaisir d'une marchandise qu'elle aurait pu conduire à destination sans quitter son propre réseau, est tenu de le déclarer en termes exprès. — Cass., 3 févr. 1885, précité; — 22 avr. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.130, P. 86.1.281, D. 86.1.65]; — 20 mai 1885, Chemin de fer de l'Est, [S 86.1.173, P. 86.1.400, D. 86.1.65] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3009.** — En effet, la compagnie est le mandataire de l'expéditeur pour tout le transport; elle a été chargée de l'effectuer sans limitation; elle peut donc l'accomplir en entier; c'est à l'expéditeur, s'il veut faire suivre la ligne plus directe, qui emprunte le réseau de plusieurs compagnies, à indiquer et à préciser l'itinéraire qu'il veut que l'on suive; s'il ne le fait pas, la compagnie mandataire, chargée d'effectuer tout le transport, peut l'accomplir en entier sur son réseau; à l'expéditeur de s'en prendre à lui-même s'il n'a pas veillé d'assez près sur ses intérêts.

**3010.** — Par suite, si une marchandise est remise à une compagnie, avec demande d'application du tarif le plus réduit jusqu'à destination, il appartient à cette compagnie d'effectuer le transport en entier sur son propre réseau, alors même qu'en faisant quitter son réseau à un point donné pour en prendre un autre, elle eût assuré le transport par une voie plus courte et plus économique. — Cass., 20 mai 1885, précité.

**3011.** — En conséquence, le particulier qui expédie des marchandises de Laon à Troyes, avec la mention « *via Laon* » ne peut se plaindre que la compagnie de l'Est, depuis le moment où elle a chargé, ait effectué tout le transport sur son réseau, sans transmettre la marchandise au réseau de l'Etat, ce qui aurait abrégé le parcours. — Cass., 22 avr. 1885, précité.

**3012.** — Si la marchandise doit être transportée sur des réseaux appartenant à plusieurs compagnies, la compagnie qui reçoit la marchandise accomplit ses obligations en la transportant par la voie la plus courte et sous l'empire du tarif le plus réduit que ce trajet comporte; elle n'est point obligée de rechercher, pour indiquer l'itinéraire à suivre sur les réseaux des autres compagnies, s'il n'existe point sur ces réseaux des parcours allongés, avec réduction de tarif. Par suite, l'expéditeur, auquel il appartenait de faire cette recherche, ne peut obtenir la restitution d'une partie du prix de transport, sous prétexte que la marchandise a été transportée sur le dernier réseau par la voie la plus directe, alors qu'il existait un itinéraire plus long, mais moins coûteux, s'il ne l'a point indiqué. — Cass., 3 févr. 1885, précité.

**3013.** — Lors donc qu'une marchandise transportée emprunte les réseaux de deux ou plusieurs compagnies, et que l'expéditeur se borne à requérir l'application du tarif le plus réduit, on ne saurait exiger de la première compagnie qu'elle recherche parmi les tarifs étrangers à son propre réseau celui qui procurerait le plus d'économie à l'expéditeur, même au prix des lenteurs d'un parcours plus ou moins allongé. — Cass., 29 juin 1891, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.412, P. 91.1.1003, D. 92.1.428]

**3014.** — Mais il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit uniquement pour la compagnie expéditrice d'appliquer un tarif de son réseau en le combinant par une soudure avec un tarif commun entre elle et une compagnie voisine; en ce cas, la compagnie expéditrice doit souder son tarif avec le tarif commun le plus réduit, alors même que celui-ci impliquerait un allongement de parcours. — Même arrêt.

**3015.** — Par suite, lorsque l'expéditeur de marchandises voyageant sur plusieurs réseaux a demandé l'application du tarif commun le plus réduit soudé, s'il y avait lieu, avec le tarif général et l'itinéraire le plus économique, la compagnie expéditrice doit appliquer son tarif général en le soudant au tarif commun le plus économique, quoique d'un parcours allongé. — Même arrêt.

**3016.** — Les lignes des chemins de fer de l'Etat étant enchevêtrées avec celles du chemin de fer d'Orléans, l'Etat, pour éviter une guerre de tarifs entre les deux réseaux ainsi juxtaposés, a conclu la convention du 28 juin 1883, qui apporte des dérogations au principe du parcours par la voie la plus courte. La même convention existe entre la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et la compagnie des chemins de fer de l'Etat.

**3017.** — L'art. 16 de cette convention est ainsi conçu : « Le partage du trafic entre les lignes de l'Etat et celles de la compagnie d'Orléans sera réglé sur les bases suivantes : le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court, en tenant compte, toutefois, des déclivités supérieures à un millimètre par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre. »

**3018.** — « Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ et de destination sur le réseau d'Orléans ou sur le réseau d'Etat, pourraient, dans leur trajet, emprunter des voies étrangères. La compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer, sur un itinéraire quelconque, des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus. Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance, par terre ou par eau, ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué. Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'Etat. »

**3019.** — Pour assurer l'exécution de ces stipulations, et des stipulations analogues intervenues entre l'Etat et la compagnie de l'Ouest, relatives au règlement de leurs rapports dans l'exécution des transports qu'elles auraient pu, à cause de l'enchevêtrement de leurs réseaux, être tentées de se disputer, la compagnie d'Orléans et l'administration de l'Etat, ainsi que la compagnie de l'Ouest, ont inséré dans leurs tarifs, sous le n° 5 des tarifs de petite vitesse, des dispositions complémentaires dont les art. 51 et s. sont ainsi conçus.

**3020.** — Art. 51. « Les transports de toute nature à petite vitesse sont dirigés d'office par l'itinéraire légal et ne peuvent être dirigés par un autre itinéraire qu'en vertu d'un ordre écrit de l'expéditeur. Tout transport détourné de l'itinéraire légal par ordre de l'expéditeur sera taxé, pour tout le parcours effectué sur le réseau de l'Etat, au prix maximum fixé par le cahier des charges. Toutefois, lorsque l'itinéraire légal emprunte exclusivement les lignes du réseau de l'Etat, l'expéditeur a la faculté de prescrire un autre itinéraire quelconque n'empruntant également que les lignes de ce réseau, sans encourir l'application du tarif maximum, et en payant simplement le prix résultant de l'application des tarifs généraux ou spéciaux au parcours total réellement effectué. »

**3021.** — Art. 52. « Tout transport qui, par suite de consignation ou de réexpédition en cours de route, aura été détourné de l'itinéraire légal entre le point de départ primitif et le point de destination définitive, sera taxé au prix maximum fixé par le cahier des charges ; quel que soit le nombre des réexpéditions successives, la taxe sera redressée pour la totalité du parcours, et la nouvelle taxe sera établie en appliquant au parcours total effectué sur le réseau de l'Etat le prix kilométrique maximum fixé par le cahier des charges. Toutefois, si l'itinéraire légal du point de départ primitif au point de destination définitive et l'itinéraire effectivement suivi entre ces deux points n'empruntent, l'un et l'autre, que les lignes du réseau de l'Etat, le tarif maximum ne sera pas appliqué, et le prix total à payer sera simplement la somme du prix afférente aux parcours partiels successivement effectués. »

**3022.** — L'art. 52 a donc formellement prévu le cas où les parties, pour échapper à l'itinéraire légal, auraient recours à des réexpéditions successives, et il dispose nettement que, dans ce cas, le tarif maximum doit être perçu d'après la distance parcourue. Il y a donc lieu d'appliquer le tarif maximum au cas d'un transport qui, par le moyen de réexpédition en cours de route, a été détourné de l'itinéraire légal entre le point de départ primitif et le point de destination définitive. — Poitiers, 23 juill. 1889, Royer-Gallot, [S. et P. 92.2.164, D. 90.2.225] — Bordeaux, 20 mars 1890, Chemin de fer Orléans, [*Ibid.*]

**3023.** — En conséquence, lorsqu'il est établi que la réexpédition en cours de route n'a eu d'autre objet qu'un détournement de l'itinéraire légal, c'est à bon droit qu'il est procédé au redressement de la taxe, en appliquant à la distance totale parcourue le prix kilométrique maximum. — Bordeaux, 20 mars 1890, précité.

**3024.** — Lorsque l'expéditeur d'une marchandise devant voyager sur les réseaux de l'Etat et de la compagnie d'Orléans, au lieu de l'itinéraire légal, applicable d'office, demande un itinéraire détourné, sujet au tarif maximum, sa demande doit être claire, précise et point contradictoire; par suite, en présence de réquisitions contradictoires de l'expéditeur indiquant tout à la fois l'itinéraire « toute voie Etat », et le tarif le plus réduit, il y a lieu d'appliquer d'office l'itinéraire légal, alors que le parcours « toute voie Etat » entraîne un détournement et emprunte à fin de parcours le réseau d'Orléans. — Cass., 9 juin 1891, Mousset, [S. et P. 92.1.315, D. 91.1.462]

**3025.** — Dans l'espèce ci-dessus, le transport ne pouvait être effectué par « toute voie Etat », puisque, en suivant les lignes du réseau de l'Etat, on était obligé d'emprunter le réseau de la compagnie d'Orléans (de Coutras à la station des Eglisattes); d'un autre côté, le tarif le plus réduit était celui concernant l'itinéraire légal, et non le tarif applicable au parcours sur les lignes de l'Etat; en effet, ce dernier parcours, constituant un détournement, était soumis au tarif maximum. L'expéditeur, en réclamant le tarif le plus réduit et le parcours par toute voie Etat, avait demandé deux choses contradictoires, et il y avait lieu de suivre l'itinéraire légal comme constituant le tarif le plus réduit.

**3026.** — Les compagnies de chemins de fer sont obligées de faire suivre aux marchandises l'itinéraire qui a été fixé par l'expéditeur, à peine de dommages-intérêts si le parcours, contraire au contrat de transport, a produit un retard; mais si, par suite d'un cas de force majeure, elles doivent changer l'itinéraire primitivement adopté, elles sont en droit de réclamer le prix du trajet réellement effectué. — Cass., 5 mai 1874, Hisling, [S. 74.1.387, P. 74.949, D. 76.1.249]; — 5 mai 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.380, P. 76.905, D. 76.1.250]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.178, P. 75.294, D. 75.1.304] — *Sic*, Duverdy, n. 128 *bis;* Sarrut, n. 765 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 122. — V. aussi Bédarride, *Des commissionnaires*, n. 380; Troplong, *Louage*, n. 914; Pardessus, n. 551; Ruben de Couder, n. 272 et s.

**3027.** — Spécialement, la compagnie de chemin de fer qui, par suite de la guerre, a dû, au lieu de diriger les marchandises à destination, les ramener à leur point de départ, est en droit de réclamer le prix des deux voyages entre le lieu du départ et le point extrême où ces marchandises ont pu être conduites. — Montpellier, 30 juin 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.262, P. 71.840, D. 71.2.154] — Il en est de même si le refoulement a eu lieu par suite d'un autre cas de force majeure, tel qu'une inondation. — Cass., 5 mai 1869, Raison, [S. 69.1.295, P. 69.710, D. 69.1.252]

**3028.** — En conséquence, comme le prix du transport doit être calculé d'après le nombre de kilomètres réellement parcourus, une taxe supplémentaire peut être exigée par la compagnie, à raison de la prolongation du trajet, alors que, le parcours sur la ligne normale et la plus directe étant devenu impossible, le convoi a été forcé de faire un détour; il en est ainsi, du moins, si la compagnie a agi au mieux des intérêts du propriétaire. — Cass., 21 déc. 1874, précité.

**3028** *bis.* — Mais une compagnie ne pourrait exiger le paiement du trajet supplémentaire parcouru en ce cas, si, au lieu d'agir au mieux des intérêts du destinataire, elle avait manqué de prudence et agi avec précipitation; ainsi, si au lieu d'attendre la cessation de la force majeure qu'on pouvait prévoir, elle s'était hâtée de faire rebrousser chemin à la marchandise et lui avait imposé un détour inutile; elle pourrait même, dans cette hypothèse, être condamnée à des dommages-intérêts à raison de la faute commise.

**3029.** — En ce cas, la compagnie de chemins de fer peut, sans être tenue de prévenir préalablement l'expéditeur et de lui demander ses instructions, faire suivre aux marchandises une autre route, et, par suite, exiger le supplément du prix de transport, à raison de la distance kilométrique réellement parcourue. — Cass., 5 mai 1869, précité. — *Sic*, Pardessus, n. 551; Bédarride, *loc. cit.;* Duverdy, n. 40; Palaa, v° *Inondation;* Troplong, *Louage*, n. 914 et s.

**3030.** — Mais la compagnie de chemins de fer, obligée de refouler vers le point de départ les marchandises dont le transport lui est confié, n'a droit aux frais de retour que d'après le trajet le plus direct, à moins qu'un parcours plus long ne lui ait été imposé par un cas de force majeure. — Cass., 11 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.174, P. 73.403, D. 73.1.36]

**3031.** — Les marchandises dont l'itinéraire a été ainsi modifié pouvaient voyager suivant un tarif spécial accordant un abaissement de tarif à raison d'un trajet particulier; dans ce cas, l'expéditeur ou destinataire ne peut plus réclamer l'application du tarif différentiel qu'il avait demandé, même en offrant un supplément de prix à raison de l'allongement du trajet. — Cass., 5 mai 1874, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 765 et s.; Duverdy, n. 128 *bis;* Ruben de Couder, n. 275.

**3032.** — Les compagnies ne peuvent d'ailleurs réclamer un supplément de prix pour un parcours allongé, que lorsqu'il y a eu réellement une prolongation de parcours; si, par suite d'un cas de force majeure, les marchandises ont séjourné dans une gare, sans qu'il y ait eu aucun changement dans l'itinéraire, les compagnies ne sauraient, de ce chef, demander un supplément de prix. — Cass., 7 juill. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.417, P. 73.1004, D. 74.1.47] — Dans ce cas, les compagnies n'ont point fourni un service plus considérable que celui prévu par le contrat.

**3033.** — D'autre part, on a pu décider avec raison que, dans le cas où, en présence d'une *invasion* imminente, le destinataire de marchandises écrit au chef de gare du lieu de l'arrivée d'évacuer ces marchandises, au besoin par voitures, sur un autre point, le chef de gare n'est pas tenu d'accepter ce mandat. — Besançon, 24 janv. 1872, joint à Cass., 5 mai 1873, Bourgeois, [D. 75.1.27] — Nous avons vu, en effet, que les compagnies ne sont point tenues de se substituer aux expéditeurs ou destinataires et de se constituer leurs agents. Le destinataire, s'il veut continuer le transport en dehors de la compagnie, doit veiller lui-même à ses intérêts, prendre livraison, chercher des voituriers, faire marché avec eux et assurer ainsi la continuation du transport par voitures. — V. *suprà*, n. 2970 et 2971.

**3034.** — Le chef de gare est seulement tenu, s'il le peut, d'évacuer les marchandises par chemin de fer. Mais en présence de l'incertitude où l'on peut être, en cas d'invasion, sur la marche de l'armée ennemie, on ne doit pas imputer à faute à la compagnie le parti auquel elle s'arrête, si elle a pu le croire plus avantageux à son mandant. — Cass., 5 mai 1873, précité. — La compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts si elle n'a commis aucune faute.

**3035.** — IV. *Du groupement des colis.* — L'expéditeur pour échapper au tarif applicable aux colis d'un poids moindre de 40 kilogr., peut grouper en une seule expédition plusieurs colis adressés à un même destinataire; c'est la faculté dite de groupage, qui a donné lieu à un grand nombre d'arrêts. — Cass., 20 juill. 1853, Chemin de fer du Nord, [S. 53.1.641, P. 55.292, D. 55.

1.216; — 9 mai 1855, Chemin de fer d'Orléans, S. 55.1.354, P. 55.292, D. 55.1.217 — Amiens, 21 janv. 1853, Chemin de fer du Nord, S. 53.2.44, P. 53.2.37, D. 54.2.221 — Paris, 16 août 1853, Chemin de fer d'Orléans, S. 53.2.708, P. 55.292, D. 55.1.217.

**3036.** — Les particuliers peuvent grouper les colis qu'ils font transporter soit à couvert soit à découvert; à couvert, c'est-à-dire réunis sous une même enveloppe, un même emballage; à découvert, c'est-à-dire présentés isolément; — Paris, 16 août 1853, précité; — il suffit que ces colis soient adressés à un seul destinataire, qui peut, dans les conventions des parties, être chargé de les faire parvenir à divers destinataires. — Duverdy, n. 214 et s.; Bédarride, t. 1, n. 347 et s.; Sarrut, n. 270 et s.; Ruben de Couder, n. 213 et s.; Aucoc, n. 1457; Picard, t. 4, p. 281.

**3037.** — Il faut que les colis soient composés d'objets de même nature, mais par objets de *même nature*, il faut entendre, non l'identité ou homogénéité de substance, mais la même nature tarifable des objets. — Paris, 16 août 1853, précité.

**3038.** — Lorsque le cahier des charges d'un chemin de fer dispose que les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables aux colis pesant isolément moins de 50 kilog., à moins que ces colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogr., d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, un commissionnaire ne peut se soustraire aux effets de cette clause en expédiant à son agent chargé de les distribuer aux destinataires, en un seul colis pesant plus de 50 kilogr., des articles de poids inférieurs et d'objets disparates. — Amiens, 24 janv. 1852, Chemin de fer du Nord, [P. 52.1.204, D. 52.2.210] — Dans ce cas, les objets ne sont pas de même nature.

**3039.** — La faculté, pour un simple particulier qui expédie un certain nombre de colis de même nature, de les réunir dans un même envoi adressé au même destinataire, quoique emballés à part, constitue une faculté de droit commun, qui ne pourrait être enlevée que par une disposition expresse de la loi; et les compagnies doivent percevoir le prix sur la totalité des articles réunis, et non pas sur chaque article en particulier. Par suite, lorsqu'aucune disposition du tarif ni du cahier de charges d'une compagnie n'interdit aux expéditeurs ordinaires le groupage des colis dont une partie pèse isolément moins de 200 kilogr., sous un volume d'un mètre cube, c'est à bon droit que les tribunaux fixent le prix du transport sur la totalité des articles réunis, bien que certains d'entre eux pèsent moins de 200 kilogr., sous un volume d'un mètre cube. — Cass., 9 juill. 1883, Chemin de fer d'Orléans, [S. 84.1.342, P. 84.1.831, D. 85.1.37] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 123.

**3040.** — Les commissionnaires de transport et les intermédiaires ne peuvent user que du groupage à couvert, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent réunir dans une seule expédition, divers colis que s'ils sont sous une même enveloppe.

**3041.** — Par suite, le commissionnaire de transports qui expédie plusieurs colis par le chemin de fer, sans les grouper réellement en un seul, doit une taxe d'enregistrement par chacun de ces colis, alors même qu'ils sont adressés à un destinataire unique; le groupage fictif résultant de ce que les colis sont adressés à un seul destinataire n'est autorisé qu'en faveur des expéditeurs ordinaires. — Paris, 6 mai 1865, Kellermann, [S. 66.2.230, P. 66.853, D. 66.1.120] — *Sic*, Palaa, v° *Groupage*, n. 892.

**3042.** — Les expéditeurs de colis groupés peuvent aussi réunir des colis qui ne sont pas de la même nature, et n'appartiennent pas à la même série, à moins qu'ils ne soient assujettis à une taxe *ad valorem;* seulement l'expédition est alors taxée d'après le prix de la série la plus élevée (Cahier des charges, art. 47).

**3043.** — L'obligation pour les entrepreneurs de placer les colis groupés sous une même enveloppe, ne serait pas satisfaite par leur réunion au moyen d'une simple corde. — Trib. comm. Seine, 6 juill. 1858, [cité par Palaa, t. 2, p. 39] — *Sic*, Duverdy, n. 215; Ruben de Couder, n. 213; Féraud-Giraud, t. 1, n. 124.

**3044.** — V. *Enregistrement des colis.* — Les compagnies, à mesure que des colis leur sont présentés, doivent les enregistrer sur des registres, avec mention du prix total dû pour le transport; elles sont tenues de représenter ces livres aux agents chargés de la surveillance; elles doivent avoir notamment un livre d'entrée sur lequel toutes les marchandises sont inscrites au fur et à mesure de leur réception. — Bédarride, t. 1, n. 357 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 128 et 129.

**3045.** — La compagnie de chemins de fer qui ne se conforme point aux lois et règlements relatifs à la constatation des expéditions, se rend par là, en cas de perte de marchandises expédiées, non-recevable à exciper, vis-à-vis des expéditeurs, du non accomplissement des formalités prescrites pour cette constatation; en effet, elle a commis une faute dont elle doit supporter les conséquences. Ainsi, lorsqu'une compagnie, au lieu de tenir un registre d'entrée des marchandises à expédier, se borne à faire constater cette entrée par ses agents sur un carnet restant aux mains de l'expéditeur, les énonciations de ce carnet constituent, vis-à-vis d'elle, une preuve suffisante de l'expédition. — Rouen, 17 mai 1867, Menu-Sellier, [S. 68.2.47, P. 68.226] — *Sic*, Marcadé, sur l'art. 1782, n. 1; Troplong, *Louage*, t. 2, n. 953; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 709, note 3, p. 404; Duverdy, n. 27 et 44; Palaa, v° *Bagage*, p. 46.

*2° Chargement. — Expédition.*

**3046.** — I. *Conditions dans lesquelles doit s'opérer le chargement.* — Les compagnies de chemins de fer ne sont point tenues d'envoyer prendre les marchandises qu'elles doivent transporter; dans les centres importants elles ont un service organisé pour enlever au domicile des expéditeurs les colis, objets du contrat de transport; mais ce service n'est pas obligatoire pour elles, ainsi que nous le verrons en parlant du factage.

**3047.** — Les compagnies doivent avec soin, célérité et sans tour de faveur expédier les marchandises qui leur sont présentées; les expéditions doivent avoir lieu dans l'ordre des inscriptions, à moins que l'expéditeur n'ait demandé l'application d'un tarif accordant à la compagnie des délais prolongés. — Duverdy, n. 217; Féraud-Giraud, t. 1, n. 152.

**3048.** — La règle obligeant les compagnies à expédier les marchandises dans l'ordre des inscriptions ne peut être prise à la lettre; en effet, les nécessités du chargement, de l'arrimage, l'obligation de séparer certaines marchandises, d'en réunir d'autres, autorise une compagnie à ne pas suivre exactement l'ordre des inscriptions; il suffit donc que le transport ait lieu dans les délais fixés par les tarifs, et qu'un commerçant ne soit pas favorisé au détriment d'un autre. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 153.

**3049.** — Le chargement des marchandises est effectué par les soins des employés des compagnies; c'est par eux que doivent être faites les manœuvres en gare; cependant les expéditeurs, d'après certains tarifs, chargent eux-mêmes les marchandises qu'ils expédient en wagons complets; ils doivent se conformer à l'arrêté du 15 nov. 1875; les arrêtés pris, à cet égard, par l'autorité administrative sont parfaitement réguliers. — Cass., 1er déc. 1847, de Rochetaillé, [S. 48.1.235, P. 48.1.461, D. 48.1.28] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 154.

**3050.** — Par suite, un arrêté préfectoral, dans le silence du cahier des charges d'un chemin de fer, a pu, en imposant à la compagnie l'obligation de laisser charger et décharger certaines marchandises, telles que des houilles, dans les lieux de chargement et de déchargement, mettre cette opération à la charge du propriétaire des houilles. Les tribunaux, en ordonnant l'exécution de cet arrêté, qui n'est pas en opposition avec les actes de l'autorité supérieure, n'excèdent pas leurs pouvoirs et n'empiètent pas sur ceux de l'autorité administrative. — Même arrêt.

**3051.** — Les marchandises doivent être arrimées avec soin de manière à ne point se nuire les unes aux autres; les plus lourdes doivent être disposées de manière à ne pas écraser les plus légères; celles sujettes au coulage doivent être séparées des autres. Les compagnies sont autorisées à refuser les chargements par wagons complets excédant 3,500 kilogr.; la limite ordinaire est cependant fixée à 5,000 kilogr., mais ne peut dépasser 10,000 kilogr.

**3052.** — Les employés doivent veiller à ce que le chargement ne dépasse pas, en hauteur et en largeur, les gabarrits placés dans les gares : ces gabarrits indiquent les dimensions les plus grandes qui puissent être atteintes par les wagons tout en leur permettant de circuler sur la voie, sur les ouvrages d'art, et notamment dans les tunnels; si les wagons doivent

circuler sur plusieurs réseaux, il faut les charger d'après le gabarit le plus étroit, sous peine de recommencer le chargement les frais de manutention, nécessités par ce chargement nouveau, sont alors à la charge de celui qui a commis une faute en opérant un chargement défectueux. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 154.

**3053.** — En effet, si des fautes sont commises dans le chargement et entrainent un préjudice, la réparation de la faute incombe au chargeur, compagnie ou expéditeur; celui-ci sera condamné à réparer tout ou partie du préjudice, selon que le dommage proviendra de sa faute seule, ou d'une faute commune à lui et à la compagnie. — Cass., 29 mars 1886, Chemin de fer du Nord, [S. 86.1.428, P. 86.1.1039, D. 87.1.480] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.;* Picard, t. 4, p. 692.

**3054.** — L'expéditeur qui effectue lui-même le chargement peut y faire procéder par un mandataire; mais il ne saurait prétendre, contrairement à la convention intervenue, que la compagnie devait néanmoins opérer le chargement; il serait donc sans droit pour demander contre elle une condamnation à des dommages-intérêts parce qu'elle n'y aurait pas procédé. — Cass., 8 août 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.34, P. 84.1.55, D. 84.1.363] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3055.** — Un grand nombre de marchandises peuvent être chargées en vrac; quelques-unes d'entre elles, comme les chiffons gras, doivent être complètement bâchées, lorsqu'elles sont placées sur des wagons découverts; pour d'autres, ainsi pour les pailles, il suffit de couvrir la partie supérieure du chargement. Si la bâche dont la compagnie s'est servie était en mauvais état, et si de ce fait il était résulté un préjudice pour l'expéditeur la compagnie serait responsable. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 157.

**3056.** — Lorsque l'expéditeur a demandé l'application du tarif par wagons complets, il doit lui-même opérer le chargement et le déchargement; au départ, un délai de vingt-quatre heures lui est imparti pour charger. Ce délai expiré, il est dû un droit de stationnement (Arr. min., 30 avr. 1862; 10 oct. 1871; 30 nov. 1876; 28 mai 1878). — Féraud-Giraud, t. 1, n. 158.

**3057.** — Mais la compagnie de chemins de fer, qui a mis deux wagons à la disposition d'un expéditeur pour être chargés comme wagons complets, est en faute si elle les fait partir avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures accordé à l'expéditeur, par les tarifs, pour compléter son chargement. Par suite, elle est responsable du retard apporté à la livraison des marchandises qui devaient compléter le chargement, et n'ont pu être transportées qu'après la première expédition. — Cass., 20 nov. 1882, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [S. 84.1.164, P. 84.1.387, D. 83.1.383] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3058.** — Si, à défaut par l'expéditeur d'opérer le chargement, la compagnie l'a effectué, elle l'a fait pour le compte, aux risques et périls de l'expéditeur; si donc elle a employé plus de wagons qu'il n'était indispensable, l'expéditeur aura à payer, si les wagons traversent d'autres réseaux, les surtaxes réclamées par la nouvelle compagnie. — Paris, 18 févr. 1884, [*Gaz. des trib.*, 9 mai 1884, J. *La Loi*, 21 févr. 1884] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Dans ce cas, la compagnie est devenue le mandataire de l'expéditeur, pour le compte duquel elle a agi; ses agissements lient donc son mandant, l'expéditeur, à moins de dol ou de fraude.

**3059.** — Une compagnie de chemins de fer doit non seulement fournir à l'expéditeur, par wagons complets, le nombre de wagons qu'il réclame mais encore, sauf empêchement résultant de la force majeure, elle est tenue de lui fournir, s'il les demande, les wagons spéciaux aménagés pour un genre de transport déterminé. Spécialement, lorsque l'expéditeur a demandé des wagons-écuries consacrés au transport des chevaux, la compagnie de chemins de fer qui lui a offert d'exécuter le transport par wagons à bestiaux dits bagnolles, est responsable des frais occasionnés par le retard qu'elle a mis à fournir les wagons demandés. — Cass., 17 août 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.492, P. 74.1244] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 165.

**3060.** — Par application des principes généraux, les compagnies de chemins de fer ne doivent pas favoriser des expéditeurs aux dépens des autres, et elles doivent mettre des wagons à leur disposition selon l'ordre de leur inscription. — Cass., 5 mars 1872, Chemin de fer d'Orléans, [S 72.1.78, P. 72.161, D. 72.1.439]; — une compagnie romprait l'égalité qui doit régner entre les expéditeurs, si, pour favoriser certains d'entre eux, elle ne pesait point leurs wagons, après chargement, et leur permettait de transporter ainsi des poids considérables et supérieurs aux quantités déclarées. — Douai, 21 avr. 1882, [*Bull. des chemins de fer*, 1884, p. 27] — Ce serait au demandeur à faire la preuve de cette collusion frauduleuse. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 158.

**3061.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de mettre à l'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs, pour le chargement de leurs marchandises, mais seulement de recevoir dans leurs gares les colis qui leur sont remis et de les transporter dans les délais réglementaires, sans tour de faveur. — Cass., 3 mars 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.275, P. 75.651, D. 76.1.320]; — 22 mars 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.424, P. 76.1077, D. 79.1.27]; — 30 mai 1876, Chemin de fer du Nord, [S. 76.1.319, P. 76.772, D. 76.1.495]; — 22 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.1.127, P. 78.293, D. 78.1.206]; — 10 déc. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 84.1.291, P. 84.1.699, D. 84.1.119] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 164.

**3061** *bis*. — Tel est le principe et la règle générale. Mais la solution serait autre si les agissements d'une compagnie ou de ses représentants avaient pour résultat de leurrer un expéditeur d'une vaine espérance, de le traîner de jour en jour, et de laisser expirer ainsi les délais d'expédition ou même ceux de transport. De tels agissements constitueraient une faute déterminée dont la compagnie serait responsable et qui l'obligerait à réparer le préjudice souffert. Par suite, la compagnie de chemins de fer qui fait espérer à un expéditeur la mise à sa disposition de wagons spéciaux (ainsi des wagons freinés), l'entretient dans l'espérance de l'arrivée prochaine de ces wagons et laisse ainsi expirer le délai de transport, sans offrir de l'effectuer avec des wagons ordinaires, est justement condamnée à réparer le préjudice qu'elle a occasionné par le retard dans le transport. — Cass., 16 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.590]

**3062.** — Dans les ports, des voies bordent les quais et permettent le chargement rapide des navires. Si ces voies dites maritimes construites sur les quais d'un port doivent être considérées comme une dépendance et un prolongement de la gare, il en résulte seulement que l'arrivée dans le port d'un navire chargé de marchandises destinées à être transportées par la voie ferrée établie sur le port, constitue la remise en gare des marchandises, et met, si une demande d'expédition est régulièrement faite, la compagnie en demeure d'opérer le transport dans le délai réglementaire; mais la compagnie n'est pas obligée de fournir, à jour fixe, des wagons vides à l'expéditeur. Dès lors, doit être annulé le jugement qui condamne la compagnie à des dommages-intérêts pour n'avoir pas mis, à jour fixe, des wagons vides à la disposition de l'expéditeur, sans constater l'arrivée au port du navire et la date de la déclaration d'expédition, et, sans s'expliquer sur le point de savoir si le transport a été effectué dans le délai réglementaire. — Cass., 10 déc. 1883, précité.

**3063.** — Par suite, une compagnie de chemins de fer remplit suffisamment ses obligations lorsqu'elle remet à destination, avant l'expiration du délai réglementaire fixé par un tarif spécial, les marchandises transportées suivant ce tarif, quel que soit d'ailleurs, dans la limite de ce délai, le moment auquel elle met ses wagons à la disposition de l'expéditeur pour qu'il en opère le chargement. — Cass., 22 mars 1876, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 214 et 215; Lamé-Fleury, p. 239.

**3064.** — La convention par laquelle un chef de gare, au nom de la compagnie, s'engage envers un expéditeur à lui fournir des wagons vides à jour fixe est illicite et doit être annulée comme créant au profit d'un expéditeur un avantage que la compagnie aurait le droit de refuser à un autre. — Cass., 30 mai 1876, précité; — 22 janv. 1878, précité. — Elle est en effet contraire au principe d'égalité entre les expéditeurs. — Sarrut, n. 915 et s.; Lamé-Fleury, *loc. cit.;* Ruben de Couder, n. 164.

**3065.** — Mais s'il existe un embranchement, soudé à la ligne du chemin de fer et reliant l'usine ou l'exploitation de l'expéditeur à la gare de départ, la compagnie est alors tenue de livrer des wagons à l'entrée de l'embranchement trois jours après la demande de l'expéditeur. — Cass., 3 mars 1875, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 310 *bis*.

**3066.** — Il peut arriver qu'une compagnie s'engage à recevoir dans ses magasins, ou sur ses quais, des marchandises avant leur départ, et à veiller sur elles. Ce contrat de magasi-

nage au départ n'est point un contrat solennel exigeant essentiellement une demande expresse de l'expéditeur et un consentement également explicite de la compagnie, mais il se forme par l'accord des parties, accord ressortant suffisamment du dépôt des marchandises sur les quais de la gare sans protestation de la compagnie. — Cass., 8 mars 1876, Dubourg, [S. 76.1.423, P. 77.1076, D. 77.1.79] — Si l'intérêt des parties excède 150 fr., le contrat peut néanmoins être prouvé bien qu'aucun écrit ne soit représenté. Les juges, en effet, en matière commerciale, ne sont pas soumis aux règles du droit commun, en ce qui concerne les preuves.

**3067.** — Le nombre des trains de marchandises, leurs heures de départ et d'arrivée sont réglés deux fois par an, en même temps que le règlement des trains de voyageurs; ce règlement est approuvé par le ministre (Ord. 15 nov. 1846, art. 43; Circ. 11 juin 1863; 22 nov. 1872; 21 juill. 1873; 7 juin, 19 et 27 août 1878; 4 mai 1881; 7 juill. 1884; 7 juin, 30 oct. 1886, et pour l'Algérie, 22 oct. 1884, et 16 févr. 1886). Les ingénieurs en chef du contrôle peuvent, à titre provisoire, autoriser de nouveaux trains, mais ils doivent aviser immédiatement le ministre (Circ. 13 janv. 1853). — Féraud-Giraud, t. 1, n. 161.

**3068.** — Les compagnies de chemins de fer sont tenues de faire partir les marchandises dans les délais indiqués, par les trains réguliers, mais elles ont le droit de modifier le service des transports, et même de supprimer un train lorsqu'elles n'ont point contracté l'obligation de le maintenir à heure fixe et pendant un temps déterminé. — Paris, 7 avr. 1853, Schramm, [P. 53.2.584, D. 55.2.24]

**3069.** — On ne doit cependant leur reconnaître le droit de modifier la marche des trains, et d'en supprimer un ou plusieurs, qu'avec l'autorisation de l'autorité administrative; décider autrement, ce serait remettre les délais de transport à l'arbitraire des compagnies.

**3070.** — Les seuls trains dont les expéditeurs puissent d'ailleurs revendiquer l'usage sont ceux mentionnés aux affiches placées dans les gares et indiquées sur les ordres de service approuvés par le ministère. — Cass., 28 juill. 1884, Chemins de fer de l'Etat et du Midi, [S. 85.1.315, P. 85.1.765, D. 84.1.462]

**3071.** — Les trains se divisent en trains de voyageurs, trains mixtes et trains de marchandises. Les marchandises en grande vitesse sont expédiées par les trains de voyageurs contenant des voitures de toutes classes, c'est-à-dire 1re, 2e et 3e.

**3072.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de transporter les marchandises en grande vitesse par des trains exclusivement composés de voitures de première et de seconde classe, alors même que leur vitesse serait la même que celle des trains composés de voitures de toutes classes. — Cass., 31 déc. 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 80.1.314, P. 80.636, D. 80.1.168] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 168.

**3073.** — Les compagnies sont dans l'usage de transporter dans les trains de vitesse ne contenant que des voitures de 1re ou des voitures de 1re et de 2e classes, de petits colis qui ne les encombrent pas, et dont le dépôt peut se faire en gare avec rapidité; cet usage n'a rien de contraire aux règlements pourvu que les compagnies ne rompent pas l'égalité qui doit exister entre les expéditeurs en transportant certains colis plutôt que d'autres. — Bédarride, t. 1, n. 387; Sarrut, n. 405; Ruben de Couder, n. 227.

**3074.** — Les colis en grande vitesse doivent être expédiés par le premier train contenant des voitures de toutes classes partant dans la direction désignée, trois heures après l'enregistrement des marchandises. Toutefois, les trains rapides contenant des voitures de toutes classes ne transportent point de colis; leur service, leur rapidité est en effet inconciliable avec la nécessité de s'arrêter à toutes les stations et de charger et décharger un grand nombre de colis. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 161.

**3075.** — Les marchandises en petite vitesse sont transportées par les trains mixtes et par les trains de marchandises; on entend par trains mixtes des convois composés de wagons de voyageurs et de wagons de marchandises; toutefois, ils ne peuvent être chargés de marchandises dangereuses ou infectes, et les wagons à tampons secs ne peuvent être admis dans leur composition. — V. *suprà*, n. 1765.

**3076.** — Lorsqu'un colis change de réseau, en cours de route, la compagnie qui se substitue à une autre a intérêt à vérifier son état pour ne point accepter la responsabilité d'avaries antérieures; mais, sauf pour les expéditions de valeurs et finances, les compagnies ont, pour ainsi dire, supprimé ces vérifications, et elles supportent les indemnités qui peuvent être dues d'après le *prorata* kilométrique du transport effectué sur chacune d'elles. — Palaa, t. 2, p. 600; Féraud-Giraud, t. 1, n. 173. — Il n'est pas besoin d'ajouter que cette manière de répartir l'indemnité n'est pas opposable aux tiers.

**3077.** — L'assurance des marchandises, en cours de route, peu en usage en France, est d'une grande utilité pour les transports à l'étranger, surtout lorsque les risques du transport demeurent à la charge des expéditeurs. Si le commissionnaire a fait assurer des marchandises lui appartenant et d'autres à des tiers, il a, en cas de perte, action contre l'assureur pour toutes les marchandises, alors même qu'il ne lui serait rien réclamé par les tiers qui lui ont confié des marchandises. — Paris, 13 janv. 1888, [*Gaz. des trib.*, 11 avr. 1888] — V. aussi Paris, 22 mai 1886, [J. *La Loi*, 25 juin 1886] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 184. — Le transporteur a payé la prime concernant les marchandises quelle que fût leur provenance; l'assureur a accepté le risque; le contrat doit donc recevoir sa pleine et entière exécution.

**3078.** — L'assurance peut garantir le vol de la marchandise; en ce cas, le transporteur doit établir que le colis assuré lui a été remis par l'expéditeur, et l'assureur en répond à partir de ce moment; s'il prétend que le colis a été détourné par l'expéditeur lui-même c'est à lui à établir ce fait. — Paris, 23 mars 1885, [*Gaz. des trib.*, 6 juill. 1885] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3079.** — La compagnie qui a assuré la marchandise a, en cas de perte, son recours contre son assureur pour la valeur de l'objet assuré; mais elle demeure responsable des dommages-intérêts envers l'assuré. — Trib. comm. Saintes, 5 mars 1885, [J. *Le Droit*, 19 mars 1885] — Si les colis ont été assurés par l'expéditeur, l'assureur, en cas de perte, est obligé de payer la valeur entière de l'objet assuré et non pas seulement la somme qu'il pourra obtenir du transporteur. — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Le contrat d'assurance entre l'expéditeur et l'assureur doit recevoir son exécution entière, quelle que soit l'importance du recours auquel l'assureur peut être subrogé par l'expéditeur; celui-ci a conclu l'assurance justement pour être remboursé de l'entière valeur de la marchandise, ou du moins de celle portée au contrat d'assurance; quant à l'assureur, il a traité en connaissance de cause et accepté les clauses de ce contrat essentiellement aléatoire. Pour décider autrement, il faudrait une stipulation formelle dans le contrat.

**3080.** — La compagnie de chemins de fer qui accepte un colis d'un commissionnaire qui s'était chargé des cas fortuits et qui s'était obligé à assurer la marchandise ne se substitue pas à ses engagements; par suite, si elle remet cette marchandise à un commissionnaire maritime et que la marchandise périsse en mer, elle n'est pas responsable parce qu'elle ne l'a point fait assurer. Les compagnies ne sont en effet responsables, d'après leurs tarifs, de la perte de la marchandise survenue par risque de mer, que si elles ont été requises par écrit d'assurer la marchandise, et si elles ne l'ont point fait. — Cass., 30 janv. 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.30, P. 85.1.48, D. 84.1.255] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3081.** — II. *Frais accessoires. Chargement. Déchargement. Manutention. Transmission. Pesage.* — Les tribunaux n'ont pas le droit de s'immiscer dans le service des compagnies, ni d'ordonner des mesures générales à exécuter par elles; mais, saisis par un expéditeur, à l'occasion de retards apportés dans la manipulation des marchandises, ils sont en droit d'ordonner qu'il sera suppléé à l'insuffisance du personnel et du matériel, et que faute d'avoir terminé les opérations de chargement dans un délai déterminé, la compagnie paiera une certaine somme par chaque jour de retard.

**3082.** — Par suite, il n'y a pas excès de pouvoirs ni disposition par voie réglementaire dans l'arrêt qui, après avoir constaté l'insuffisance du personnel et du matériel d'une gare de chemin de fer pour la manutention des marchandises de certains expéditeurs, ordonne qu'il sera suppléé à cette insuffisance par la compagnie du chemin de fer, et qu'à défaut de ce faire dans un délai fixé, elle paiera aux expéditeurs, par chaque jour de retard, une somme à laquelle est évaluée par avance la perte qu'ils éprouveraient si le service de la gare continuait dans les mêmes conditions. — Cass., 27 mai 1862, Chemin de fer de l'Est,

[S. 62.1.966, P. 62.828, D. 62.1.432] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2 n. 599.

**3083.** — Si les compagnies sont responsables des fautes commises par leurs agents dans les opérations de chargement ou de déchargement, leur responsabilité ne saurait être engagée, alors qu'elles ont mis les marchandises à quai, par les fausses manœuvres faites par les employés ou les mandataires du destinataire, dans le rechargement sur les camions ou les charrettes. — Trib. comm. Bourges, 17 févr. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 141] — En ce cas, aucune faute ne leur est imputable.

3° *Frais accessoires.*

**3084.** — Les expéditions sont grevées de divers frais, qualifiés frais accessoires, tels que : enregistrement, manutention, transmission, pesage, magasinage; nous nous occupons des frais de magasinage *infrà*, n. 3442 et s. Ces frais sont fixés annuellement par le ministre sur la proposition des compagnies (V. *suprà*, n. 2532); si la fixation n'est point faite, le tarif précédemment homologué conserve sa valeur; ces taxes sont obligatoires comme toutes les taxes et il n'est pas permis d'y déroger. — Duverdy, n. 171; Sarrut, n. 275 et s.; Ruben de Couder, n. 125; Féraud-Giraud, t. 2, n. 592 et s.

**3085.** — Il est perçu un droit d'enregistrement de 10 cent. pour chaque expédition, quelle qu'en soit l'importance ou la nature; ce droit n'est dû qu'une fois, quel que soit le nombre des réseaux traversés, et il n'est point augmenté à raison des divers impôts établis sur les transports. — Sarrut, n. 279 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 595.

**3086.** — Les frais de manutention sont ceux nécessités par le chargement, le déchargement, les transports sur les quais, soit au départ, soit à l'arrivée. Ils sont fixés ainsi qu'il suit pour la grande vitesse, les bagages, les articles de messagerie, denrées, lait, finances : 1 fr. 60 par tonne; la perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogr. Les expéditions de 0 à 40 kilogr., les articles taxés *ad valorem*, les chiens, sont exempts du droit de manutention. — Sarrut, n. 284; Féraud-Giraud, t. 2, n. 597.

**3087.** — Les voitures et les cercueils sont taxés à 2 fr. pièce, les bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait à 1 fr. par tête; les veaux et les porcs à 40 cent. et les moutons, brebis, agneaux et chèvres à 20 cent. Les animaux de petite taille expédiés en cages ou paniers, sont soumis, en ce qui concerne la taxe de manutention, au tarif des articles de messagerie. Ces droits comprenaient l'impôt dû au Trésor avant la loi du 16 sept. 1871, mais non la taxe de 10 p. 0/0 établie par cette loi sur les transports à grande vitesse. — Sarrut, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3088.** — En ce qui concerne les marchandises en petite vitesse, les droits de manutention sont, pour les marchandises transportées sans condition de tonnage de 1 fr. 50 se décomposant ainsi :

| | |
|---|---|
| 1° Frais de chargement au départ | 0 fr. 40 |
| 2° Frais de déchargement à l'arrivée | 0 fr. 40 |
| 3° Frais de gare au départ | 0 fr. 35 |
| 4° Frais de gare à l'arrivée | 0 fr. 35 |
| | 1 fr. 50 |

Ce droit est applicable par fractions indivisibles de 10 kilogr. — Sarrut, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3089.** — D'après les art. 14 et 40 des conditions d'application du tarif général de la compagnie des chemins de fer du Midi le droit de manutention, fixé en général à 1 fr. 50 par tonne, est réduit à 1 fr. pour les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible. Il suit de là que le droit de manutention est de 1 fr. 50 et non de 1 fr. s'il est constant en fait qu'à raison de leur état matériel et de leur marque de fabrique les marchandises, spécialement les tourteaux, ne présentent pas ce caractère. — Cass., 19 oct. 1887, Pronnier et autres, [S. 88.1.30, P. 88.1.48, D. 88.1.326]

**3090.** — Pour les marchandises transportées par wagon complet de 4,000 kilogr. et au-dessus, ou par expédition d'un poids équivalent, les droits de manutention sont de 1 fr. par tonne et se décomposant ainsi :

| | |
|---|---|
| 1° Frais de chargement au départ | 0 fr. 30 |
| 2° Frais de déchargement à l'arrivée | 0 fr. 30 |
| 3° Frais de gare au départ | 0 fr. 20 |
| 4° Frais de gare à l'arrivée | 0 fr. 20 |
| | 1 fr. 00 |

Ce droit est également applicable par fractions indivisibles de 10 kilogr.; si l'expéditeur effectue le chargement et le déchargement, les frais afférents à ces opérations sont déduits, mais l'expéditeur doit toujours les frais de gare. — Sarrut, n. 284; Féraud-Giraud, t. 2, n. 597.

**3091.** — Les droits demeurent les mêmes, que le chargement ou le déchargement aient été effectués à main d'homme ou à l'aide de grue, couloir, plateau, bascule, etc. Les marchandises à provenance ou à destination d'embranchements particuliers payent 0 fr. 20 à la première gare de départ, et 0 fr. 20 à la gare destinataire. Les marchandises d'un poids inférieur à 40 kilogr. sont exemptes des droits de chargement, de déchargement et de gare. — Sarrut, *loc. cit*; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3092.** — Les voitures, vaches, taureaux, chevaux, ânes, mulets, poulains, bêtes de trait, veaux, porcs, moutons, brebis, agneaux, chèvres sont assujettis aux mêmes droits en petite qu'en grande vitesse. Les animaux de petite taille transportés en cages ou paniers sont soumis aux mêmes droits que les marchandises en petite vitesse; les animaux dangereux pour lesquels des précautions particulières sont imposées par les règlements de police sont chargés et déchargés par les soins et aux frais des expéditeurs; les compagnies ne perçoivent rien soit pour le chargement soit pour le déchargement. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3093.** — Les expéditeurs de matériel roulant le font, à leurs frais, risques et périls, charger, poser sur les rails, décharger et placer sur des chariots; les compagnies ne prennent rien pour ces opérations effectuées en dehors d'elles.

**3094.** — Lorsqu'un tarif fixe un prix unique, sans indiquer la répartition proportionnelle entre les divers éléments qui le constituent, ce prix doit, dans tous les cas, être perçu dans son ensemble et pour le tout. — Cass., 5 août 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.411, P. 91.1.1001, D. 91.1.132]

**3095.** — Par suite, dans le cas où un tarif fixe une taxe unique et indivise pour frais de chargement, de déchargement et de gare, sans indiquer de répartition proportionnelle entre les divers éléments qui la constituent, cette taxe doit être perçue pour le tout, si la compagnie a opéré le déchargement, et alors même que l'expéditeur aurait fait procéder au chargement. En pareil cas, les tribunaux ne sauraient, par une répartition arbitraire, décharger l'expéditeur d'une partie de la taxe. — Cass., 20 mai 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.1.434, P. 89.1.1066, D. 90.1.320] — Il en serait autrement si le tarif portait que, si le chargement était effectué par l'expéditeur, il lui en serait tenu compte; en ce cas, celui-ci aurait droit à faire diminuer la taxe, conformément à ce qui aurait été prévu par le tarif. — V. Cass., 3 avr. 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.86, P. 83.1.175]

**3096.** — Par suite encore, ce prix doit être acquitté pour le tout alors même qu'il comprendrait une taxe pour déchargement en cours de route et que ce déchargement n'aurait pas été effectué. — Cass., 5 août 1890, précité. — Ces diverses décisions découlent du principe qu'il y a lieu d'appliquer les tarifs à la lettre et qu'on ne saurait les étendre ou les restreindre sous prétexte de les interpréter.

**3097.** — Lorsqu'une marchandise passe du réseau d'une compagnie sur le réseau d'une autre, il est dû un droit dit de transmission, de 40 cent. par tonne, applicable par fractions indivisibles de 10 kilogr., et qui se partage entre les deux compagnies; mais la marchandise est ainsi déchargée de toute taxe nouvelle de manutention pour déchargement des wagons d'une compagnie et chargement sur les wagons de l'autre. — Sarrut, n. 285; Féraud-Giraud, t. 2, n. 602.

**3098.** — La taxe de transmission perçue à raison du transit de la marchandise d'un réseau sur un autre réseau, n'est pas due en cas de transit d'une marchandise du réseau d'une compagnie sur une ligne concédée ultérieurement à la même compagnie, bien qu'ensuite cette ligne ait encore été exploitée pro-

visoirement comme ligne indépendante. — Cass., 23 août 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.179, P. 83.1.411, D. 83.1.128] — Sic, Sarrut, n. 286; Féraud-Giraud, t. 2, n. 603. — En ce cas, il n'y a pas, en réalité, transmission.

**3099.** — La taxe n'est point due non plus pour le passage des marchandises sur un embranchement particulier. Par suite, les concessionnaires d'un embranchement sur un chemin de fer qui, depuis le contrat, s'est fusionné avec une autre ligne, ne sont soumis qu'au droit commun de tous les expéditeurs ou destinataires en ce qui concerne les marchandises par eux expédiées ou reçues, et ce, sans distinction d'origine entre les lignes et les sections dont se compose le réseau de la compagnie. On ne saurait les soumettre à un droit de réexpédition pour le cas où les marchandises quittent la ligne ancienne de la compagnie, et passent sur une section qui ne lui appartenait pas lors du contrat d'embranchement. — Cass., 24 déc. 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.1.81, P. 67.166, D. 67.1.11] — *Sic*, Sarrut, n. 287; Féraud-Giraud, t. 2, n. 605.

**3100.** — La taxe de transmission, établie à raison du transit d'une marchandise de la ligne de départ sur un autre réseau, est distincte du droit fixe pour frais de manutention, c'est-à-dire de chargement, déchargement et gare. Dès lors, la taxe de transmission est due même pour les marchandises expédiées en vertu d'un tarif spécial réunissant dans un prix unique les frais de transport et tous les frais de manutention, la taxe de transmission n'étant pas comprise dans ce prix unique. Peu importe que la ligne sur laquelle s'opère le transit soit d'intérêt local; les condition des tarifs généraux sont les mêmes pour les deux réseaux. La compagnie d'intérêt local ne saurait être considérée comme remplissant le rôle de destinataire, en telle sorte qu'il n'y aurait ni transit, ni lieu à la taxe de transmission : le contrat de transport doit, s'exécuter sur l'une et sur l'autre ligne. — Cass., 12 nov. 1878, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 79.1.275, P. 79.667, D. 79.1.82] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 603.

**3101.** — En effet, lorsque des tarifs généraux distinguent deux droits, l'un de manutention (chargement, déchargement et gare), l'autre de transmission, et que le tarif spécial ne dispense l'expéditeur que du droit de manutention, il en résulte que, à moins de clause contraire, comme celle insérée dans les tarifs de certaines compagnies (Nord et Midi), la compagnie qui a effectué le transport peut exiger la taxe de transmission.

**3102.** — La taxe de transmission est due soit que la marchandise passe d'une ligne d'intérêt général sur une autre ligne d'intérêt général, soit qu'elle passe d'une ligne d'intérêt général sur une ligne d'intérêt local, soit qu'elle passe d'une ligne d'intérêt local sur une ligne d'intérêt général; elle est donc due dans tous les cas dès qu'il y a changement de réseau. — Cass., 12 nov. 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 604.

**3103.** — La transmission d'un réseau à un autre assure également aux compagnies un supplément de délai. — V. *infrà*, § 4.

**3104.** — En principe, le pesage est effectué par les compagnies sans frais, parce qu'il a lieu dans leur intérêt, pour déterminer les droits à percevoir, et fixer le point de départ de leur responsabilité.

**3105.** — Si un pesage extraordinaire a lieu, sur la demande de l'expéditeur ou destinataire, celui-ci est soumis, en thèse générale, à un droit de 10 cent. par fraction indivisible de 100 kilogr. pour les marchandises transportées en grande ou en petite vitesse. Lorsque le pesage des marchandises transportées en petite vitesse est effectué par camion ou wagon complet, à la bascule, le droit est de 30 cent. par tonne indivisible, avec un minimum de 1 fr. 50 par camion ou wagon. Le pesage extraordinaire du matériel roulant entraîne un droit 1 fr. 50 pour les wagons ou chariots, de 3 fr. par locomotive ou tender. — Sarrut, n. 289; Féraud-Giraud, t. 2, n. 606.

**3106.** — Lorsque le pesage ordinaire n'a point eu lieu au point de départ, le pesage requis à l'arrivée par le destinataire ne peut donner lieu à l'application de la taxe de pesage extraordinaire ou supplémentaire, alors même que l'expéditeur aurait déclaré le poids de la marchandise sur la lettre de voiture. — Cass., 28 mars 1882, Chemin de fer de l'Est, [S. 83.1.273, P. 83.1.647, D. 83.1.80] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 609 *a*. — V. *suprà*, n. 2986 et s.

**3107.** — En effet, si les tarifs stipulent que le pesage supplémentaire s'effectuera aux risques et périls de celui qui le réclame, c'est qu'ils prescrivent en même temps un premier pesage au départ, qui doit être fait aux frais de la compagnie et dans des conditions de nature à assurer la sincérité de l'opération. Si ce premier pesage n'a pas eu lieu, la compagnie ne peut se prévaloir de cette infraction à ses obligations pour mettre à la charge du destinataire le pesage opéré ultérieurement. Puisque le poids des marchandises transportées est la base d'application du tarif, ce poids doit être constaté contradictoirement; il serait trop facile aux compagnies d'éluder la disposition qui met à leur charge les frais du premier pesage, en s'abstenant d'y procéder avant le départ. La déclaration par l'expéditeur du poids des marchandises à transporter ne saurait dispenser la compagnie de l'obligation de procéder au pesage. Le poids peut être intentionnellement exagéré, pour ménager à l'expéditeur le moyen de réclamer une indemnité pour avaries et déchets de route, ou diminué dans le but de réaliser une économie sur les frais de transport. Il y a là une simple énonciation qui ne peut avoir pour effet de lier le destinataire, de même qu'elle ne peut être invoquée contre la compagnie. Le pesage prescrit par les règlements, et effectué contradictoirement au moyen d'instruments soumis au contrôle des agents de l'Etat, peut seul servir de base régulière à la tarification.

**3108** — De même, le droit de pesage extraordinaire ne sera point dû si ce pesage révèle une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. Mais il donnera lieu à la perception d'une taxe supplémentaire, s'il constate que le poids à l'arrivée est le même que celui relevé au départ, ou que les manquants ne sont pas supérieurs aux déchets de route. — Pau, 28 nov. 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 90.2.44, P. 90.1.233, D. 91.2.79]

**3109.** — La taxe est encore due si, du pesage supplémentaire, il résulte que la compagnie a commis une erreur à son préjudice, lors du pesage au départ, et que le poids des marchandises transportées est supérieur à celui porté sur la lettre de voiture. — Même arrêt. — En ce cas la compagnie aurait, en outre, le droit de réclamer le supplément de prix qui lui serait dû à raison du poids plus considérable constaté dans la marchandise transportée; en effet, les compagnies sont toujours en droit de rectifier les erreurs commises à leur préjudice. — V. au surplus, *suprà*, n. 2986 et s.

*4° Contributions indirectes. — Octroi. — Douanes.*

**3110.** — Les compagnies de chemins fer, qui transportent des liquides frappés de droits, doivent exiger des expéditeurs un congé s'il s'agit de vins, cidres ou poirés pour lesquels les droits sont payés à la sortie du magasin; un acquit-à-caution pour les eaux-de-vie, liqueurs et esprits pour lesquels les droits se payent à destination; un passavant pour les transports faits par un propriétaire de sa cave dans une autre; un passe-debout pour traverser, sans s'y arrêter, les lieux soumis à l'octroi; les compagnies n'ont pas besoin de passe-debout pour faire traverser aux marchandises qu'elles transportent les villes pourvues d'un octroi. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 704. — V. *infrà*, n. 3123.

**3111.** — Depuis la loi du 11 juin 1873, chaque fût d'alcool doit porter un numéro correspondant à celui de la déclaration faite à la régie par l'expéditeur. — Cass., 11 mars 1881, Duprat, [S. 81.1.357, P. 81.1.917, D. 82.1.189] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3112.** — La compagnie doit s'assurer que les pièces fournies sont applicables à la marchandise présentée pour être expédiée, et que ces pièces ne sont pas périmées; elle doit refuser les liquides qui ne se rapportent point aux pièces produites. — Sarrut, n. 360.

**3113.** — Mais l'obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier les boissons n'est imposée par la loi qu'à l'expéditeur, et c'est à lui qu'il appartient de calculer le délai dont il a besoin pour faire parvenir la marchandise au lieu où l'acquit doit être déchargé, et de faire concorder ce délai avec celui des tarifs régulièrement approuvés. — Cass., 30 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est et du Midi, [S. 88.1.332, P. 88.1.794, D. 88.1.431]

**3114.** — Aucune disposition de loi n'obligeant les compagnies de chemins de fer à contrôler les pièces qui leur sont remises par les expéditeurs, à refaire leurs calculs, et à leur signaler les erreurs qu'ils auraient pu commettre sur la concordance des délais dont-il s'agit, une compagnie ne commet aucune faute en acceptant un acquit-à-caution dont le délai ne concorde pas

avec celui du transport. — Même arrêt. — V. cependant Sarrut, n. 360; Féraud-Giraud, t. 2, n. 706.

**3115.** — Lorsque les wagons transportant des liquides assujettis aux droits s'arrêtent et stationnent dans une gare, la compagnie doit en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au bureau de la régie; comme ce bureau peut être très-éloigné, l'administration des contributions indirectes peut remettre aux chefs de gare un registre, dit registre n. 12, sur lequel ceux-ci inscrivent les déclarations nécessitées par les stationnements; ce registre est arrêté tous les mois. — Sarrut, n. 362; Féraud-Giraud, t. 2, n. 707.

**3116.** — Les tarifs n'allouant aucune taxe pour rémunérer les compagnies des formalités imposées par la régie, elles ne peuvent en réclamer aucune; elles seront seulement en droit de demander aux destinataires les sommes qu'elles ont déboursées. — Sarrut, n. 363; Féraud-Giraud, t. 2, n. 712.

**3117.** — L'acquit-à-caution étant une pièce indépendante du contrat de transport est sans influence sur le contrat de transport intervenu entre la compagnie et l'expéditeur. — Cass., 31 déc. 1877, [*France judic.*, 1878, p. 203] — Il n'en serait autrement que si l'attention de la compagnie avait été attirée sur les constatations des pièces annexées à ce contrat, de telle sorte que ces constatations elles-mêmes eussent fait l'objet du contrat. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 715. — V. cependant Bédarride, t. 2, n. 490 et s.

**3118.** — Un acquit-à-caution doit être joint aux expéditions de tabac soit en grande, soit en petite vitesse; cet acquit doit faire connaître le nombre des colis, leur nature, leur marque, leur numéro, leur provenance, leur destination et les conditions du transport; il tient lieu de lettre de voiture [LL. 28 avr. 1816, 23 avr. 1840]. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 750.

**3119.** — Les compagnies qui livrent à domicile des marchandises soumises à des droits d'octroi sont obligées d'en faire l'avance; elles ont un recours contre le destinataire dont elles ont fait les affaires, et contre l'expéditeur dont elles ont exécuté le mandat. — Cass., 19 déc. 1866, Bastid, [S. 67.1.33, P. 67.49, D. 67.1.13]; — 30 août 1871, Octroi de Paris, [S. 71.1.33, P. 71.388, D. 71.1.124] — Si les marchandises sont expédiées en gare, et que les compagnies, sur la demande du destinataire, les camionne à domicile, elles n'ont de recours que contre ce dernier, l'expéditeur ne leur ayant donné aucun mandat à cet égard. — Cass., 20 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.78, P. 72.162, D. 72.1.359] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 741.

**3120.** — Par suite, lorsque l'expéditeur a expressément limité le point où doit finir le transport des marchandises qu'il confie à un chemin de fer, spécialement en stipulant qu'elles resteront dans une gare déterminée du parcours à la disposition du destinataire, la compagnie qui, par suite d'un accord intervenu postérieurement entre elle et ce destinataire, fait effectuer la livraison à domicile en avançant les droits d'entrée qui frappent ces marchandises, ne peut exercer à raison de ces frais aucun recours contre l'expéditeur. — Cass., 20 mars 1872, précité.

**3121.** — En acquittant les droits d'octroi, les compagnies doivent veiller à ne point priver le destinataire de droits qui lui seraient conférés par le mode de transport; si elles le font malgré les renseignements qu'elles peuvent puiser dans les pièces de régie qu'elles ont en main, elles engagent leur responsabilité. — Cass., 30 avr. 1877, Chemin de fer P. L. M., [S. 77.1.474, P. 77.1241, D. 79.1.26] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 741. — Il en est ainsi spécialement de la compagnie qui paye des droits d'octroi relativement à une marchandise expédiée sous acquit-à-caution, et destinée à un marchand en gros entrepositaire. — Même arrêt. — ... sauf son recours, s'il y a lieu, contre l'administration.

**3122.** — Si le destinataire prend livraison en gare des marchandises soumises à l'octroi, c'est à lui d'acquitter ces droits bien que la gare soit située dans le rayon de l'octroi. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3123.** — A l'égard des marchandises qui traversent seulement des villes pourvues d'un octroi, les compagnies ne sont point obligées de se munir d'un passe-debout, ce qui serait absolument inconciliable avec les nécessités de leur service; elles ne sont tenues à aucune déclaration. Comment comprendre, en effet, une déclaration qui serait à renouveler dans toutes les villes traversées à toute vapeur par les trains des compagnies de chemins de fer? — Cass., 30 avr. 1881, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 82.1.41, P. 82.1.66, D. 82.1.385]; — 18 janv. 1885, Ville et octroi d'Agen, [S. 86.1.237, P. 86.1.555, D. 86.1.475]; — 28 mars 1885, Octroi de Maisons-Alfort, [S. 87.1.493, P. 87.1.1197, D. 86.1.227] — Lyon, 14 déc. 1883, Lebeau, [S. 85.2.181, P. 85.1.995, D. 85.2.12] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 742.

**3124.** — Lorsque le destinataire qui a pris livraison veut réexpédier les marchandises sans acquitter les droits d'octroi auxquels elles étaient assujetties, c'est à lui de remplir les formalités nécessaires; la compagnie n'est point tenue de le suppléer. — Trib. comm. Seine, 20 mars 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 190] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 743.

**3125.** — Des bureaux spéciaux d'octroi sont établis dans presque toutes les gares d'une certaine importance; de là des frais pour les villes; ces frais restent entièrement à leurs charges, elles ne peuvent les faire supporter aux compagnies. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 744.

**3126.** — Si la compagnie, munie des pièces nécessaires, fait par elle-même, ou par un voiturier qu'elle se substitue et envers qui elle est responsable, une déclaration incomplète, elle devra indemniser le destinataire condamné envers l'administration de l'octroi; mais elle ne pourra recourir contre l'expéditeur qui lui avait fourni tous les renseignements dont elle avait besoin. Si la fausse déclaration provient de la faute de l'expéditeur, c'est lui qui devra en supporter les conséquences. — Cass., 27 avr. 1880, Lecourt, [S. 81.1.153, P. 81.1.366, D. 80.1.432] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 746. — En d'autres termes, c'est à celui qui a commis la faute à en subir les conséquences.

**3127.** — L'administration de l'octroi est en droit d'exiger de la compagnie du chemin de fer qui a exécuté le transport la production des lettres de voiture concernant les marchandises au sujet desquelles des déclarations sont faites dans ses bureaux; mais elle ne saurait réclamer la communication des registres d'arrivage ainsi que des autres pièces qui sont étrangères aux déclarations. — Paris, 5 juill. 1883, [*Gaz. Pal.*, 22 sept. 1883] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3128.** — Les voies de chemins de fer, ainsi que les gares situées sur ces voies, n'ont été placées par aucune disposition législative, en dehors du périmètre des octrois; les compagnies ne sont donc point affranchies des déclarations du paiement des taxes ainsi que des demandes d'admissions à l'entrepôt en ce qui concerne les marchandises qu'elles transportent. — Cass., 30 avr. 1881, précité. — Lyon, 14 déc. 1883, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 747.

**3129.** — Il est arrivé qu'une commune a pris envers une compagnie de chemins de fer l'engagement de ne pas comprendre sa gare dans le rayon de l'octroi; cette obligation, quoique non sanctionnée par l'autorité compétente, est valable alors qu'elle a été rappelée dans les règlements et tarifs ultérieurs, régulièrement approuvés. — Cass., 21 juin 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.61, P. 83.1.133, D. 83.1.88] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 746 *a*.

**3129** *bis*. — Si la commune manque à ses engagements et, par suite de l'extension ultérieure des limites de l'octroi, comprend le terrain occupé par la gare dans le nouveau périmètre, il y a lieu pour la ville à la restitution des droits d'octroi perçus sur les objets entrés dans la gare. — Cass., 21 juin 1882, précité.

**3130.** — Si, en raison de la nature du service des chemins de fer, de la rapidité et de la célérité des transports, la nécessité de la déclaration, du paiement des taxes et de la demande d'admission à l'entrepôt est inapplicable aux objets transportés sur la voie ferrée qui ne font que traverser le périmètre assujetti, il en est autrement des objets soumis aux droits d'octroi et amenés à destination alors même qu'ils ne sortent pas des gares ou de leurs dépendances. — Lyon, 14 déc. 1883, précité.

**3131.** — Les compagnies qui transportent des marchandises assujetties aux droits d'octroi peuvent les introduire dans le rayon de l'octroi sans faire de déclaration; mais elles commettraient une contravention, si elles déchargeaient les voitures et livraient au domicile du destinataire avant d'avoir acquitté les droits. — Cass., 18 janv. 1885, précité; — 28 mars 1885, précité. — Lyon, 14 déc. 1883, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 747.

**3131** *bis*. — Spécialement, commet une contravention aux lois d'octroi, qui la rend passible des peines portées par ces lois, la compagnie de chemins de fer qui décharge, avant toute déclaration, sur le quai d'enlèvement d'une tête de ligne et non régie

vainement que, par les marchandises sujettes à une vérification par une réglementation spéciale, une certaine quantité de marchandises à destination de la ville et assujettie aux droits, lorsqu'aucune impossibilité de déclarer les marchandises avant d'effectuer ce déchargement n'est prouvée ni même alléguée par la compagnie. — Cass., 4 nov. 1892, Lagoutte, [S. et P. 93.1.163]

**3132.** — L'expéditeur de marchandises sujettes à des droits de douane doit joindre les pièces suivantes : 1° un acquit de douane, avec échantillon plombé s'il s'agit de marchandises en transit, ou de marchandises dirigées sur un entrepôt de l'intérieur; 2° une déclaration de douane, en double expédition, indiquant la nature, le nombre, le poids, les marques et numéros, la valeur et la destination des colis, l'échantillon plombé, s'il y a lieu, etc.; 3° un certificat d'origine pour les marchandises de provenance française destinées à l'exportation.

**3133.** — Le destinataire qui fait à la douane une déclaration insuffisante, quoique conforme à la lettre de voiture, n'a point de recours contre la compagnie de chemins de fer, mais seulement contre l'expéditeur; en effet, celle-ci n'est point en faute, et n'a fait que se conformer aux indications qui lui ont été fournies par l'expéditeur. — Cass., 4 déc. 1876, Giren, [S. 79.1.381, P. 79.938, D. 79.1.217] — *Sic*, Palaa, t. 2, p. 645; Féraud-Giraud, t. 2, n. 717.

**3134.** — Le service de la douane, dans les gares qui le comportent, est fait par un employé de la compagnie qui la représente. Le pesage, le réemballage sont effectués par des employés de la compagnie, agréés et révocables par l'administration, aux frais des expéditeurs et destinataires. Les marchandises ne peuvent être enlevées qu'après avoir payé les droits. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 719.

**3134 *bis*.** — L'employé d'un chemin de fer chargé de recevoir des destinataires les droits dus à l'administration des douanes pour le transit des groups d'or et d'argent doit être considéré comme le préposé du receveur des douanes. En conséquence, le fait, par cet employé, de recevoir frauduleusement des sommes excédant le tarif fixé par l'administration des douanes, constitue le délit de concussion prévu et puni par l'art. 174, C. pén. — Cass., 12 juin 1857, Jehly, [D. 57.1.370]

**3135.** — Tout colis qui transite et ne fait que traverser la France doit être plombé, et accompagné d'une déclaration ainsi que d'un acquit-à-caution; l'intégrité des plombs est vérifiée au bureau de seconde ligne; elle est vérifiée une dernière fois et le colis est conduit à l'étranger. Le transit peut être également effectué par wagon complet plombé, moyennant une soumission de la compagnie de chemins de fer et une vérification, à la sortie, de l'intégrité des plombs. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 722.

**3136.** — La compagnie de chemins de fer qui transporte à travers la France, sous le régime du transit international, des marchandises venant de l'étranger et allant à l'étranger, étant responsable vis-à-vis de la douane française jusqu'à la réception de ces marchandises par la douane étrangère, est maîtresse du choix des transporteurs de la dernière station française à la première station étrangère, jusqu'à laquelle ne parvient pas la voie ferrée, et peut dès lors refuser de les livrer, même contre l'offre de garanties telles que de droit, au commissionnaire de transport établi à la frontière, auquel elles sont adressées par les expéditeurs pour les faire parvenir à l'étranger. Ici n'est point applicable la prohibition des traités particuliers faite aux compagnies de chemins de fer par la loi du 15 juill. 1845 (art. 14) et par leur cahier des charges; cette prohibition n'étant relative qu'aux entreprises de transport qui donnent au chemin de fer, ou en reçoivent, des marchandises libres de toute responsabilité, et ayant uniquement en vue la concurrence générale à laquelle le chemin de fer ne doit pas apporter d'empêchement. — Chambéry, 19 août 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 71.2.95, P. 71.325, D. 70.2.117] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3137.** — Les wagons ainsi plombés par la douane sont vérifiés dans des bureaux agréés par le service et installés dans des stations déterminées; ils doivent être réexportés dans des délais déterminés. De même, certaines marchandises provenant de l'étranger et à destination de Paris sont conduites directement à Paris, sans s'arrêter à la douane, et ne sont vérifiées qu'à Paris. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 720 et 723.

**3138.** — Il peut arriver que les plombs soient rompus ou altérés en cours de route; en ce cas, si personne n'accompagne les wagons, les mesures indispensables sont prises par le conducteur du train en présence des agents de douane, et, à leur défaut, en présence du commissaire de surveillance, qui ne peut refuser son concours; si les plombs sont rompus, ou s'il y a lieu à transbordement, celui-ci devra apposer les scellés avec son propre cachet. Ces scellés tiennent lieu des plombs rompus (Arr. min., 18 janv. 1861; Circ. 7 juill. 1870). — Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 639; Féraud-Giraud, t. 2, n. 724.

**3139.** — Les opérations de la douane qui entraînent des lenteurs forcées, emportent des augmentations de délai, qui sont acquises même aux compagnies exploitant les lignes situées des deux côtés de la frontière; car, dans tous les cas, la vérification a lieu et produit les mêmes retards (Arr. min., 12 juin 1866, art. 14). — Trib. comm. Beauvais, 21 févr. 1883, [cité par Palaa, t. 1, p. 645] — Lyon, 26 mars 1884, Chemin de fer du Nord et chemin de fer de l'Est, [S. 86.2.45, P. 86.1.319, D. 85.2.70] — Une compagnie pourrait être encore dégagée de sa responsabilité des retards, s'ils étaient produits par l'insuffisance des pièces annexées par l'expéditeur. — Trib. comm. Seine, 31 mai 1853, [cité par Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 642] — Paris, 10 juill. 1854, [*Ibid.*] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 731.

**3140.** — Certaines marchandises ne voyagent qu'avec un acquit-à-caution; les compagnies ne les acceptent jamais sans cette pièce indispensable; si donc elles sont en possession de la marchandise et ne peuvent représenter l'acquit, il est établi contre elles qu'elles ont reçu l'acquit-à-caution et qu'elles l'ont perdu; elles supporteront donc les conséquences de cette perte vis-à-vis de l'administration des douanes, ainsi que celles des saisies et des retards vis-à-vis du destinataire. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 725. — Si, contrairement aux règlements et à ses obligations, une compagnie avait reçu les marchandises sans exiger d'acquit-à-caution, ce fait la constituerait en faute vis-à-vis de la douane; elle aurait donc, dans ses rapports avec l'administration des douanes, à subir les suites de cette faute; mais elle aurait son recours contre l'expéditeur, cause première de la contravention commise.

**3141.** — Le délai de validité des pièces annexées aux expéditions qui doivent être vérifiées à la douane peut expirer pendant que les marchandises sont en la possession des compagnies; celles-ci ne seront point responsables vis-à-vis du destinataire des conséquences de cette péremption et du défaut de renouvellement des pièces annexes. — Cass., 30 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.332, P. 88.1.794, D. 88.1.431] — V. cependant Féraud-Giraud, n. 726; — il n'en serait autrement que si la péremption des pièces annexes n'était due qu'à un retard dont la compagnie serait responsable. — Trib. comm. Seine, 9 avr. 1869, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 19] — Dans ce dernier cas, la compagnie devrait indemniser l'expéditeur du préjudice qu'elle aurait occasionné par sa faute.

**3142.** — Les compagnies de chemins de fer peuvent faire tout ce qui est l'accessoire de leur mandat; elles peuvent donc se charger, sans l'intervention d'un intermédiaire étranger, de l'accomplissement des formalités de douane pour les marchandises en cours de voyage. — Cass., 11 févr. 1878, Petit, [S. 78.1.327, P. 78.801, D. 78.1.428] — Douai, 25 avr. 1876, Mêmes parties, [D. 77.2.20] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 734. — Ce service, qui n'est pas obligatoire pour elles, est d'ailleurs rétribué. — Sarrut, n. 364; Féraud-Giraud, t. 2, n. 737.

**3143.** — Des tarifs régulièrement homologués, et par suite ayant force obligatoire, fixent la quotité de cette rétribution; celle-ci est due à la compagnie dès qu'elle a rempli les formalités de douane, qu'elle a présenté les marchandises, assisté au dépôt et à la vérification; la présence du destinataire importerait peu, alors même qu'il aurait fait dresser le permis de sortie, et qu'il aurait retiré les marchandises et les aurait ensuite réexpédiées. — Cass., 28 juill. 1870, Brunel, [D. 71.1.151] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3144.** — Certains tarifs, pour fixer les frais de passage en douane, prévoient un droit différent suivant que les marchandises sont, ou non, sujettes à une vérification détaillée ou à l'intervention de l'emballeur. Dans ce cas, il appartient aux juges du fond de décider, en fait, que des beurres et fromages, bien qu'en caisses ou en paniers, n'ont nécessité ni une vérification détaillée ni l'intervention de l'emballeur, et de déterminer, par suite, la taxe à percevoir. — Cass., 14 janv. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 91.1.268, P. 91.1.639, D. 91.1.220]; — 14 nov. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.95]

**3145.** — Les compagnies de chemins de fer prétendraient

détaillée », les tarifs entendraient toutes celles qui sont expédiées en caisses, corbeilles ou paniers, dont la douane exige, ou peut exiger le déballage, soit pour s'assurer qu'elles sont bien conformes à la déclaration d'expédition, soit pour constater que les colis ne renferment pas des produits prohibés; que les marchandises échappant à la taxe la plus élevée seraient seulement celles voyageant en vrac ou à découvert. En effet, si telle eût été l'intention des auteurs des tarifs, ils auraient fait connaître leur volonté en distinguant d'une manière très-nette, d'un côté les marchandises voyageant en vrac ou à découvert, de l'autre les marchandises emballées ou placées en sacs, paniers, corbeilles, etc., ce qui eût été très-facile et aurait évité toute difficulté. Le tarif, en créant deux taxes différentes, a voulu rémunérer les compagnies de chemins de fer des peines, soins et frais que la vérification en douane peut entraîner. Il en résulte que la taxe la plus élevée doit être perçue sur les marchandises qui demandent une vérification plus approfondie et pour lesquelles il peut arriver qu'il faille recourir à un emballeur pour ouvrir et surtout pour refermer les caisses. La taxe la moins forte sera, au contraire, perçue relativement aux marchandises pour lesquelles un examen superficiel suffit et parmi celles-là peuvent figurer les marchandises en vrac ou à découvert ainsi que la plupart des marchandises en sac, et même celles contenues dans des paniers en osier, ou dans des caisses ou paniers à claire-voie ou à jour, telles que les beurres et fromages.

**3146.** — La question devant se résoudre, en fait, par l'appréciation des circonstances de chaque espèce, il y a lieu de casser le jugement décidant que les chargements de volaille, gibier, fleurs et fruits en paniers ou en corbeilles, ne peuvent jamais, et dans aucun cas, occasionner une vérification détaillée en douane, et nécessiter l'intervention de l'emballeur. — Cass., 14 nov. 1892, précité.

**3147.** — Les compagnies ne peuvent, en principe, et par application de leurs tarifs généraux, réclamer le monopole de l'accomplissement des formalités de douane; les expéditeurs ou destinataires conservent le droit de les remplir eux-mêmes. — Cass., 11 nov. 1884, Belval, [S. 85.1.451, P. 85.1.1081, D. 85.1.241] — Rouen, 2 juin 1886, Chemin de fer du Nord, [S. 87.2.156, P. 87.1.856, D. 86.2.153] — *Sic*, Sarrut, n. 364; Féraud-Giraud, t. 2, n. 734. — V. encore sur la distinction qu'on peut être amené à faire entre les marchandises expédiées en transit et les marchandises livrables à la gare frontière, Paris, 19 juin 1874, Chemin de fer de Lyon, [D. 77.2.59]

**3147 *bis*.** — Spécialement, une compagnie de chemins de fer n'a pas le droit de se réserver le monopole des opérations de présentation des marchandises à la douane et du paiement des droits en refusant de recevoir des marchandises pour la gare où se font ces opérations alors que les affiches et les tarifs de cette compagnie déclarent cette gare ouverte aux transports tant au départ qu'à l'arrivée. — Chambéry, 10 août 1872, Chemin de fer de Paris-Lyon, [D. 74.2.66]

**3148.** — Si l'expéditeur ne s'est point expliqué sur la personne chargée des opérations de douane, il est encore temps, lorsque les marchandises sont arrivées à la frontière, de remplir ces formalités lui-même ou de les faire faire par un commissionnaire ou un mandataire de son choix. — Cass., 11 nov. 1884, précité. — V. cependant Féraud-Giraud, *loc. cit.* — La compagnie n'ayant point été chargée de ces opérations, soit expressément par l'expéditeur, soit implicitement par l'adoption d'un tarif spécial, n'a point, en ce cas, un droit exclusif à remplir les formalités de douane.

**3149.** — L'administration des douanes a établi des bureaux de douane à l'intérieur, et les marchandises peuvent franchir la frontière sans s'arrêter à la douane, la vérification étant faite à ce bureau; en général, les compagnies ont établi un tarif spécial pour le transport des marchandises qui y sont amenées et se sont réservées de faire les opérations de douane; en ce cas, si l'expéditeur demande l'application de ce tarif, il accepte le monopole de la compagnie pour remplir les formalités de douane. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3150.** — On conçoit que la compagnie ait créé des tarifs spéciaux pour le cas où elle est chargée des opérations de douane, parce qu'alors elle n'est point obligée d'attendre l'expéditeur, le destinataire ou leur mandataire, qu'elle peut agir dès l'arrivée des marchandises, et qu'ainsi elle peut, par ce tarif, consentir des abréviations de délai. Jugé toutefois que les difficultés de service que peut occasionner le dédouanement dans les conditions spéciales de l'arrêté du 31 déc. 1848 et du décret de 1853 ne sont que les conséquences naturelles des obligations qui incombent à la compagnie de chemin de fer en vertu de son monopole de transport et ne lui donnent pas droit à une renonciation spéciale; mais qu'il en est autrement des frais accessoires tels que le plombage, le coût de l'acquit à caution, etc. — Douai, 26 août 1882, sous Cass., 11 nov. 1884, Belval et autres, [D. 85.1.241]

**3151.** — Il est certain que l'arrêté du 31 déc. 1848 et le décret du 25 janv. 1853, en permettant aux compagnies de chemins de fer le transport direct des marchandises à un bureau intérieur sans accomplissement préalable des formalités de douane aux bureaux de la frontière, ni aucune autre disposition de loi et de règlement, n'ont pas porté atteinte au droit qui appartient aux commerçants et marchands de remplir, soit par eux-mêmes, soit par mandataires, les formalités de douane. — Cass., 11 nov. 1884, précité. L'expéditeur ne renonce à ce droit que par l'adoption du tarif spécial dont il vient d'être parlé. — L'établissement d'un tarif spécial pour le cas où les formalités de douane seraient accomplies par la compagnie de chemins de fer n'implique pas nécessairement la soumission de l'expéditeur ou de son agent aux conditions de ce tarif, et ne peut faire échec au droit de l'expéditeur d'opérer par lui-même ou par son agent le dédouanement des marchandises, et de se placer ainsi en dehors des conditions d'application du tarif spécial. Par suite, lorsque le lieu de destination est considéré comme ville frontière au point de vue du régime douanier, la compagnie est tenue d'y amener les marchandises pour y être soumises au dédouanement par les agents de l'expéditeur (les commissionnaires), sans qu'il soit besoin ni d'une réquisition de l'expéditeur, ni d'une stipulation de la lettre de voiture, ni même d'aucune indication autre que celle de la destination de la marchandise. Et, en ce cas, la compagnie n'opérant pas par elle-même le dédouanement, ne peut percevoir la taxe prévue au tarif spécial en vue du dédouanement par la compagnie. — Rouen, 2 juin 1886, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 737.

**3152.** — En ce cas, en effet, l'expéditeur par le choix de la ville frontière comme lieu de destination a bien marqué qu'il ne se soumettait pas au tarif spécial et qu'il entendait se réserver les opérations de douane, ou en charger un mandataire investi de sa confiance.

**3153.** — Mais une compagnie de chemins de fer peut revendiquer le droit exclusif de remplir les formalités de douane alors que les tarifs dûment homologués ont établi, comme conséquence de la réquisition d'un tarif spécial, le droit exclusif pour la compagnie d'accomplir à la gare où elle le jugerait convenable les formalités de dédouanement. En ce cas, le choix du tarif spécial, avec les avantages qui s'y rattachent, implique soumission de l'expéditeur aux conditions qu'il contient, et constitue un contrat autorisé par l'autorité compétente et qui lie les parties. — Cass., 11 nov. 1884, précité.

**3154.** — La compagnie qui a accepté le mandat de remplir les formalités de la douane est naturellement responsable des fautes qu'elle commet dans l'exécution de ce mandat. — Chambéry, 4 mai 1880, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1881, p. 6] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 735.

**3155.** — Mais si un litige est engagé entre une compagnie et l'administration des douanes, le propriétaire des marchandises, expéditeur ou destinataire, conserve le droit d'intervenir au débat pour défendre ses intérêts, que nul n'est censé connaître mieux que lui. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 736.

**3156.** — Lorsque des litiges sont ainsi engagés, les compagnies de chemins de fer mandataires des expéditeurs sont en droit de consentir des transactions en leur nom vis-à-vis de la douane; si elles ont agi sans imprudence et dans l'intérêt des expéditeurs, elles pourront leur réclamer les sommes qu'elles auront avancées pour eux en vue d'acquitter l'amende acceptée par la transaction; mais si elles ont agi avec précipitation, reconnu une fraude que l'expéditeur avait intérêt à contester au lieu d'inviter celui-ci à fournir ses explications et ses moyens de défense, elles n'auront point de recours contre lui. — Lyon, 4 mars 1875, Chemin de fer du Nord, [D. 77.5.66] — Douai, 6 déc. 1880, Chemin de fer du Nord, [D. 81.2.150] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 739 et 740.

**3157.** — Les compagnies pourraient même, en ce cas, être condamnées, s'il y avait lieu, à des dommages-intérêts envers l'expéditeur ou le destinataire; elles doivent, en effet, selon les

règles ordinaires du droit commun, réparer tout le préjudice causé par leur faute.

**3158.** — Les compagnies de chemins de fer, pour ne point être compromises par l'imprudence de leurs agents, leur ont prescrit, lorsqu'ils sont invités par l'administration à payer des amendes pour rupture de plomb, de solliciter un sursis, et d'avertir de suite le bureau central; ils ne doivent s'exécuter et payer que devant une menace de contrainte. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 739.

**3159.** — Aucun droit de magasinage n'est dû aux compagnies de chemins de fer pour le dépôt des marchandises dans leurs magasins, en attendant la vérification de la douane. — V. *infrà*, n. 3442 et s.

### § 4. *Délais d'expédition, de transport et de livraison.*

#### 1° *Notions générales.*

**3160.** — Les délais de transport sont particulièrement réglés par : les art. 50, Ord. 15 nov. 1846 ; 50 du cahier des charges; l'arrêté du 12 juin 1866, modifié par les arrêtés ministériels des 15 mars 1877, 6 déc. 1878, 3 nov. 1879, 29 déc. 1886, 16 févr. 1887; les tarifs d'application, ainsi que certains tarifs spéciaux accordant aux compagnies des prolongations de délai.

**3161.** — On applique, quant aux délais, le principe que nous avons posé *suprà*, n. 2652, à savoir que les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, ainsi que leurs tarifs généraux ou spéciaux régulièrement approuvés ont force de loi entre elles et les tiers relativement aux transports qu'elles sont chargées d'opérer. — Cass., 12 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.301, P. 72.730, D. 72.1.231]; — 16 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.301, P. 72.731, D. 72.1.224]; — 1er déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.16, P. 75.23, D. 74.1.461]; — 17 mai 1882, Chemin de fer des Dombes, [S. 82.1.478, P. 82.1.1184, D. 83.1.14]; — 24 mai 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.37, P. 87.1 58, D. 87.1.477] — *Sic*, Duverdy, n. 79 *ter* et 220; Sarrut, n. 529 et 530; Ruben de Couder, n. 66; Fuzier-Herman, *C. civ. ann.*, sous l'art. 1, n. 93; Féraud-Giraud, t. 1, n. 283. — V. aussi les arrêts cités *suprà*, n. 2652.

**3162.** — Ainsi jugé, spécialement, que les arrêtés ministériels qui fixent les délais dans lesquels les compagnies de chemins de fer doivent effectuer le transport des marchandises ont force de loi pour tous les intéressés. — Cass., 9 mai 1883, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.455]

**3163.** — Et ces délais résultant de dispositions consacrées par les pouvoirs publics, il appartient à la Cour de cassation de vérifier s'ils ont été véritablement observés. — Cass., 3 juill. 1882, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 83.1.229, P. 83.1.543, D. 83.1.56]

**3164.** — Les compagnies de chemins de fer, tenues de déterminer dans les lettres de voiture le délai de transport fixé par les règlements, contreviennent à cette obligation dès qu'un délai excédant le délai réglementaire a été inscrit dans une lettre de voiture, encore bien que le transport ait été réellement effectué dans ce dernier délai. — Cass., 31 juill. 1857, Romieu, [S. 58.1.174, P. 58.939, D. 57.1.384]

**3165.** — La détermination des délais réglementaires pour l'expédition des marchandises remises aux chemins de fer, s'oppose à ce que les compagnies prennent envers un expéditeur l'engagement, soit tacite, soit formel, de transporter des marchandises dans un délai plus court : une telle convention constituant un traité particulier et de faveur contraire au principe absolu d'égalité qui domine la réglementation des transports de marchandises par les voies ferrées.

**3166.** — Les compagnies ne peuvent donc ni expressément ni tacitement renoncer aux délais de transport qui leur sont impartis. — Cass., 8 avr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.177, P. 67.407, D. 67.1.112]; — 16 juin 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.380, P. 69.937, D. 69.1.304]; — 19 janv. 1870, Chemin de fer de l'Est, [S. 70.1.171, P. 70.397, D. 70.1.362]; — 2 févr. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.171, P. 70.398, D. 70.1.149]; — 9 mai 1870, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.306, P. 70.780, D. 70.1.362]; — 10 août 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.1.139, P. 71.413, D. 70.1.362]; — 21 août 1871 [*ibid.*] — 5 mars 1872, Chemin de fer d'Orléans, [S. 72.1.78, P. 72.161, D. 72.1.439]; — 12 juin 1872, précité ; — 16 juill. 1872, précité; — 1er déc. 1874, précité; — 10 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.80, P. 76.165]; — 10 avr. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.383, P. 78.942, D. 78.1.264]; — 14 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.423, P. 78.423, D. 78.1.383]; — 17 mai 1882, précité; — 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.128]; — 13 févr. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S 87.1.228, P. 87.1.540, D. 84.1.76]; — 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.455]; — 19 nov. 1883; Chemin de fer de l'Ouest, [S. 84.1.290, P. 84.1.697, D. 84.1.63]. — 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.196, P. 84, 1.465, D. 84.1.63]; — 24 mai 1886, précité; — 8 déc. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.228, P. 87.1.540, D. 87.1.477]; — 20 oct. 1890, Duval, [S. 91.1.226, P. 91.1.538, D. 92.1.359] — *Sic*, Duverdy, *Contr. de transp.*, n. 79 *ter* et 220; Sarrut, n. 529 et 530; Ruben de Couder, n. 66; Féraud-Giraud, t. 1, n. 283. — *Contrà*, Cass., 30 déc. 1857, Barthélémy, [S. 58.1.607, P. 58.387, D. 58.1.395] — Caen, 7 févr. 1861, Hublot, [S. 61.2.475, P. 61.1197, D. 61.2.231] — Paris, 25 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.2.144, P. 67.2.144, D. 67.2.152] — Blanche, n. 107; Palaa, v° *Délais de livraison*, p. 142; Duverdy, *Applic. des tarifs*, n. 242; Cotelle, t. 2, n. 358, 366 et s.; Alauzet, t. 2, n. 915.

**3167.** — Toute convention expresse ou tacite abrégeant les délais régulièrement impartis est radicalement nulle. — Cass., 24 mai 1886, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 529. — V. cependant Paris, 25 févr. 1867, Chemin de fer de Paris à Lyon, [S. 67.2.144, P. 67.584, D. 67.2.152]

**3168.** — Une compagnie ne pouvant s'engager tacitement à transporter des marchandises dans un délai plus court que celui prévu par les tarifs et règlements, il s'ensuit que si elle n'a pas usé habituellement, pour certains transports, des délais réglementaires qui lui sont impartis, cette circonstance ne l'oblige pas à ne plus user des délais légaux pour les transports ultérieurs. — Cass., 8 avr., 31 juill. 1867, Pérard, [S. 67.1.396, P. 67.1071, D. 67.1.341]; — 22 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.242]; — 16 mars 1869, Bonnigal, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.235]; — 2 févr. 1870, précité; — 10 août 1870, précité; — 21 août 1871, précité; — 5 mars 1872, précité; — 1er déc. 1874, précité; — 10 avr. 1878, précité; — 14 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.423, P. 78.1092, D. 78.1.255]; — 19 nov. 1883, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 333; Bédarride, t. 1, n. 391; Sarrut, n. 529; Féraud-Giraud, t. 1, n. 283.

**3169.** — Il importerait donc peu qu'un chef de gare eût promis de faire arriver la marchandise avant l'expiration des délais et à une époque où elle serait utile ou même indispensable au destinataire. — Cass., 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.127]; — ou que, d'après des renseignements fournis par des employés, l'expéditeur ait dû croire que le transport s'effectuerait plus rapidement. — Cass., 16 juill. 1872, précité; — 8 août 1877, Chemin de fer du Nord, [D. 78.1.26] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 339; Féraud-Giraud, t. 1, n. 290; Sarrut, n. 530.

**3170.** — Il en est ainsi alors même qu'il s'agit de marchandises se détériorant rapidement comme les expéditions de marée. — Cass., 10 avr. 1878, précité.

**3171.** — En effet, une telle renonciation aux délais légaux serait non obligatoire pour la compagnie, comme constituant, au profit de tel ou tel, une dérogation au principe d'égalité qui régit la matière des transports par chemin de fer. — Cass., 9 mai 1870, précité; — 10 août 1870; — 21 août 1871, précités.

**3172.** — L'inexécution d'un tel engagement, non obligatoire pour la compagnie, ne saurait la rendre passible de dommages-intérêts au profit de l'expéditeur. — Cass., 16 juin 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.380, P. 69.937, D. 69.1.304]; — 21 févr. 1870, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.306, P. 70.780, D. 70.1.112]; — 6 déc. 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 77.1.128, P. 77.294, D. 78.1.128]; — 10 avr. 1878, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 390 et s.; Sarrut, n. 529 et s.; Duverdy, n. 79 *ter*, 220; Ruben de Couder, n. 328.

**3173.** — De même, on ne pourrait condamner une compagnie à des dommages-intérêts envers l'expéditeur sous prétexte que, dans la commune intention des parties, le transport aurait dû s'opérer dans un délai plus court. — Cass., 1er déc. 1874, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 332.

**3174.** — Des principes qui viennent d'être rappelés il résulte que les compagnies de chemins de fer peuvent toujours user des délais réglementaires pour le transport des marchandises, sans

avoir à donner aucune raison de l'exercice de ce droit, lequel est totalement indépendant des circonstances de fait qui peuvent survenir tantôt à l'avantage des compagnies, tantôt à leur préjudice. — Cass., 5 avr. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.221, P. 76.529, D. 77.5.60]

**3175.** — Mais une compagnie de chemins de fer qui accepte sans aucune réserve des marchandises destinées à être transportées d'un point à un autre, est tenue d'en effectuer le transport dans les délais ordinaires, sans pouvoir, pour s'exonérer de la responsabilité du retard constaté, prétendre qu'à raison du poids exceptionnel de ces marchandises, une clause spéciale du cahier des charges l'autoriserait à les refuser. — Orléans, 4 déc. 1868, Cail, [S. 69.2.233, P. 69.987, D. 69.2.32] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 292.

**3176.** — Les dispositions des cahiers des charges qui permettent aux compagnies de refuser les marchandises qui dépassent un certain poids, n'ont été, en effet, établies que dans leur intérêt, et elles sont, par suite, libres d'y renoncer. L'art. 46 du cahier des charges prévoit même expressément cette renonciation. Dès lors que la compagnie a reçu sans observation ces objets, connaissant leurs poids et les difficultés que présentait leur transport, l'expéditeur a dû compter que ce transport se ferait dans le délai normal et réglementaire.

**3177.** — Si les compagnies ne peuvent à l'avance consentir une abréviation de délai, elles ne sont point cependant obligées de les épuiser; leur intérêt, celui du public c'est de transporter et de livrer le plus rapidement possible; les compagnies doivent seulement suivre l'ordre des expéditions et ne point favoriser certains expéditeurs au détriment des autres. — Cass., 5 mars 1872, Chemin de fer d'Orléans, [S. 72.1.78, P. 72.161, D. 72.1.439] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 390; Féraud-Giraud, t. 1, n. 284.

**3178.** — De même, rien n'empêche les parties, alors que les marchandises sont en cours de route, de substituer une convention à une autre, un transport en petite vitesse à un transport en grande vitesse, ou un transport en grande vitesse à un transport en petite vitesse; il suffit que le deuxième contrat comme le premier respecte les délais fixés par les cahiers des charges, les arrêtés ou les règlements. — Cass., 16 juin 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.378, P. 79.933, D. 80.1.30]

**3179.** — Dans ce cas, chaque contrat doit être apprécié par lui-même et examiné séparément. Par suite, la compagnie de chemins de fer qui, s'étant chargée de transporter des colis en petite vitesse, les a ainsi transportés de la gare du départ jusqu'à une gare intermédiaire, et qui s'est ensuite chargée de les transporter en grande vitesse de cette gare à la gare d'arrivée, ne saurait, sous prétexte qu'elle n'a ni renoncé ni pu renoncer aux délais réglementaires, réclamer la somme des délais de petite vitesse de la gare du départ à la gare intermédiaire, ajoutée aux délais de grande vitesse de la gare intermédiaire à la gare d'arrivée, — alors qu'au moment du changement de vitesse, un nouveau contrat de transport a été substitué au contrat primitif et que les conséquences du premier contrat ont été définitivement réglées. Par suite, la compagnie ne peut compenser un retard survenu dans l'exécution du second contrat par une avance acquise dans le premier. — Même arrêt.

**3180.** — Il arrive souvent qu'une compagnie de chemins de fer se charge d'un transport à opérer, partie par la voie de terre, partie par la voie de fer; les délais du transport ne doivent pas alors être déterminés d'après le seul cahier des charges de la compagnie, mais bien d'après les usages ordinairement suivis dans cette circonstance. — Cass., 26 juill. 1859, Chemin de fer du Nord, [S. 59.1.838, P. 60.322, D. 59.1.307] — Les tarifs n'ont pu prévoir ce cas et le régler à l'avance; les compagnies et les expéditeurs sont donc libres dans leurs conventions. Si on s'en réfère aux usages on s'en rapportera aux délais réglementaires pour le parcours sur la voie ferrée, et on fixera un délai moyen pour le trajet par terre. — Sarrut, n. 531; Féraud-Giraud, t. 1, n. 293.

**3181.** — Les compagnies sont toujours libres de proposer à l'homologation ministérielle des tarifs réduits leur accordant des prolongations de délai; tarifs qui deviennent obligatoires à la suite de leur approbation. Dans les circonstances graves, critiques, ainsi pendant et à la suite de la guerre de 1870, le gouvernement a modifié les règlements sur les délais de transport; on peut citer notamment les arrêtés des 11 avr. et 10 oct. 1870, rapportés les 3 janv. et 29 févr. 1872. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 294 et 295.

**3182.** — Les cahiers des charges déterminent les heures d'ouverture et de fermeture des gares; cette fixation constitue un minimum que les compagnies ne peuvent restreindre; mais, par des règlements intérieurs, elles peuvent indiquer des heures d'ouverture plus matinales et des heures de fermeture plus tardives; pourvu toutefois qu'elles traitent tous les expéditeurs ou tous les destinataires de la même façon. — Cass., 18 janv. 1864 [cité par Picard, t. 4, p. 615] — Le ministre peut, par des dispositions temporaires, modifier les heures d'ouverture et de fermeture. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 301.

**3182** *bis*. — Les heures d'ouverture et de fermeture des gares ont été fixées dorénavant pour les époques ordinaires par différents arrêtés ministériels du 12 juin 1888 et du 16 février 1889. Depuis ces derniers arrêtés, du 16 mars au 15 octobre, les gares doivent être ouvertes pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse à 6 heures du matin au plus tard et fermées au plus tôt à 6 heures du soir. Du 16 octobre au 15 mars elles sont ouvertes à 7 heures du matin au plus tard et fermées au plus tôt à 5 heures du soir. Par exception les dimanches et jours fériés les gares des marchandises à petite vitesse seront fermées à midi. En ce qui concerne les heures de trains, un arrêté postérieur du 9 mai 1891 a fixé le point de départ des services d'été et d'hiver du 15 juin au 15 décembre.

**3183.** — La fermeture des gares interrompt naturellement la réception et la livraison des marchandises; les opérations de chargement ou de déchargement commencées doivent être remises au lendemain; cependant les compagnies usent d'une certaine tolérance quand une opération commencée est sur le point d'être terminée; mais si elle doit se prolonger, elle devra être renvoyée au lendemain; c'est aux parties à prendre leurs mesures pour ne point se mettre dans ce cas. — Lamé-Fleury, p. 319, note 1; Féraud-Giraud, t. 1, n. 302.

**3184.** — Pendant les heures régulières d'ouverture des gares, les compagnies ne peuvent, sans engager leur responsabilité, ni refuser, ni retarder la réception des marchandises dont l'expédition leur est demandée, et qui leur sont présentées, à moins qu'elles ne justifient d'un cas de force majeure. — Cass., 5 mars 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.418, P. 73.1005, D. 73.1.230] — En ce dernier cas, elles doivent, aussitôt qu'elles sont avisées du cas de force majeure, prévenir le public le plus rapidement et le plus complètement possible pour qu'il ne fasse pas de frais inutiles en portant à la gare des marchandises qui ne pourraient être reçues. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 301. — V. *suprà*, n. 2951 et s.

**3185.** — Pour que le service des gares soit assuré d'une manière régulière, celles-ci doivent être munies, dans des endroits apparents, d'horloges réglées sur le méridien de Paris; leur entretien fait l'objet d'un service spécial qui doit signaler les dérangements et y remédier; les postes des gardes-barrières doivent être pourvus d'horloges, et les agents ou employés de montres bien réglées.

**3186.** — Les transports s'effectuent en grande, en moyenne ou en petite vitesse; en général, et à moins d'exceptions prévues et précisées, les expéditeurs sont libres de faire transporter en grande vitesse n'importe quelles marchandises, même les marchandises encombrantes. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 296.

**3187.** — Les délais de transport se divisent en délais d'expédition, de transport proprement dit, et de livraison. Ces trois délais ne se confondent pas; cependant cette division est sans grande importance pratique, car c'est l'ensemble des délais qui est seul obligatoire pour les compagnies. — Aucoc, t. 3, n. 1472; Ruben de Couder, n. 225. — En effet, l'art. 11, Arr. 12 juin 1866, porte : « Le délai total résultant des art. 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les compagnies. »

**3188.** — On peut supposer à cet égard plusieurs hypothèses : la marchandise a été expédiée après le délai réglementaire d'expédition, mais a été livrée dans le délai total prévu par les arrêtés, règlements et tarifs; ou elle a été expédiée avant le départ du train réglementaire mais elle a été transportée avec une lenteur plus grande que celle prévue, sans cependant dépasser le délai total; le destinataire n'a point à s'emparer de ces diverses circonstances, il suffit pour lui que la marchandise lui ait été livrée dans le délai voulu.

**3189.** — On peut supposer, et il arrive souvent que la compagnie chargée du transport n'épuise pas les délais de route et que la marchandise arrive à destination avant l'expiration des délais d'expédition et de transport; en ce cas, la compagnie

n'est tenue de livrer la marchandise que deux heures après l'expiration des délais réglementaires d'expédition et de transport s'il s'agit d'un transport en grande vitesse, et vingt-quatre heures après l'expiration de ces mêmes délais s'il s'agit d'une expédition en petite vitesse; la compagnie n'est point obligée de calculer les délais de livraison en tenant compte de l'arrivée effective en gare. — Cass., 10 mai 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.381, P. 76.907, D. 78.5.95 ; — 25 avr. 1877, Chemin de fer du Nord, [S. 77.1.475, P. 77.1242 ; — 24 juill. 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 78.1.424, P. 78.1093, D. 79.1.28]; — 19 nov. 1883, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 84.1.280, P. 84.1.697, D. 84.1.63 — *Sic*, Sarrut, n. 505 et 513; Lamé-Fleury, p. 114, note; Ruben de Couder, n. 252; Féraud-Giraud, t. 1, n. 306. — *Contrà*, Trib. comm., Bordeaux, 11 nov. 1856, [cité par Cotelle, t. 2, n. 389] — Bédarride, t. 2, n. 408 et s.; Duverdy, n. 221.

**3190.** — Spécialement la compagnie de chemins de fer qui a transporté des marchandises en petite vitesse sans épuiser les délais de route n'est tenue de livrer les marchandises que vingt-quatre heures après l'expiration de ces délais, et non pas vingt-quatre heures après l'arrivée de la marchandise en gare. — Cass., 24 juill. 1877, précité.

**3191.** — Par suite, une compagnie de chemins de fer ne saurait être réputée en faute lorsque la livraison a été offerte au destinataire avant l'expiration du délai calculé sur le départ et l'arrivée du train que l'heure de la remise à la gare rendait obligatoire. — Cass., 19 nov. 1883, précité.

**3192.** — En conséquence, une compagnie est en droit de refuser de livrer des marchandises déposées sur ses quais, tant que les délais réglementaires ne sont pas expirés. — Cass., 5 avr. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.222, P. 76.529, D. 77.5.60]; — 10 mai 1876, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 513; Ruben de Couder, n. 252; Féraud-Giraud, t. 1, n. 306. — *Contrà*, Bédarride, t. 2, n. 408; Duverdy, n. 221.

**3193.** — En un mot, les compagnies ne sont point obligées de respecter chacun des délais qui leur sont impartis; elles peuvent se mouvoir au milieu d'eux, pourvu qu'elles ne dépassent pas la totalisation de ces divers délais.

**3194.** — Elles doivent surtout, dans la manière dont elles usent des délais, ne point favoriser certains expéditeurs au détriment des autres, et ne point livrer, de parti-pris, les marchandises des uns plutôt que celles des autres; une telle manière de rompre l'égalité entre les expéditeurs les exposerait à des condamnations à des dommages-intérêts, si elle était démontrée. — Ruben de Couder, n. 252; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3195.** — De ce que les compagnies ne sont tenues qu'à livrer dans les délais réglementaires, il suit que le destinataire ne peut se plaindre d'un retard causé par une fausse direction, si les marchandises lui ont été livrées dans le délai réglementaire. — Cass., 1er déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.16, P. 75.23, D. 74.1.461]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.83, P. 80.170, D. 79.1.373] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 307.

**3196.** — Qu'importe, en effet, au destinataire que la marchandise ait suivi une fausse direction, si la compagnie de chemins de fer n'était pas obligée de les lui livrer avant l'expiration des délais réglementaires et si ceux-ci n'étaient pas épuisés?

**3197.** — Par suite, une compagnie de chemins de fer ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour retard, quelle que soit la direction que la marchandise expédiée ait suivie, alors que les délais réglementaires n'ont point été dépassés. — Cass., 7 mai 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.78, P. 90.1.162, D. 90.1.318]

**3198.** — Les compagnies, qui sont tenues d'exécuter le transport dans les délais prévus sous peine de dommages-intérêts, échapperont cependant à cette condamnation si elles établissent que le retard dont souffre l'expéditeur ne leur est pas imputable, mais dérive de la force majeure.

**3199.** — Les mêmes faits qui peuvent être considérés comme résultant de la force majeure pour s'opposer à la réception des marchandises, peuvent également être invoqués à ce titre pour justifier l'impossibilité de transport. On devra donc se reporter, à cet égard, à ce que nous avons dit *suprà*, n. 2951 et s.

**3200.** — Mais nous devons compléter ici ces indications par l'énoncé de faits qui s'appliquent plutôt au transport proprement dit qu'à la réception des marchandises.

**3201.** — Les cas les plus fréquents de force majeure sont les éboulements qui obstruent la voie; les inondations qui emportent les ponts, détruisent la voie; enfin la guerre, la réquisition des trains par l'autorité militaire; l'invasion du territoire par l'ennemi; mais la réquisition de l'autorité militaire ne constitue la force majeure que si elle arrête complètement le service.

**3202.** — La réquisition de l'autorité militaire qui arrête complètement les transports constitue un cas de force majeure absolue tant qu'elle subsiste; si cette réquisition n'absorbe pas entièrement tout le temps et tout le matériel d'une compagnie, et que celle-ci puisse continuer les transports, mais avec des retards plus ou moins prolongés, cet acte de l'autorité constitue un cas de force majeure simplement relatif. Ainsi l'arrêté ministériel du 15 juill. 1870, qui obligeait les compagnies de chemins de fer à mettre à la disposition du ministre de la guerre tous leurs moyens de transport et les autorisait à suspendre les trains spéciaux de marchandises, ne constituait pas par lui-même un état permanent de force majeure dispensant les compagnies d'exécuter les conventions de transport intervenues entre elles et les expéditeurs, dans les délais et conditions ordinaires de leur cahier des charges. Par suite, sous l'empire de cet arrêté, une compagnie a pu, par appréciation des circonstances, être déclarée responsable du retard éprouvé dans le transport d'une marchandise. — Cass., 24 avr. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.82, P. 73.170, D. 73.5.83]

**3203.** — L'arrêté ministériel du 11 avr. 1871, qui avait suspendu les délais réglementaires pour les transports par chemins de fer, s'appliquait à tous les transports par grande ou petite vitesse, et par conséquent aux transports des denrées destinées à la halle de Paris. — Cass., 18 juin 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 74.1.112]

**3204.** — Doit même être considéré comme cas de force majeure le simple état de guerre qui aurait motivé une mesure administrative mettant à la disposition de l'Etat, pour le transport de l'armée, tout le matériel d'une ligne : dans ce cas, la compagnie n'est pas tenue, pour dégager sa responsabilité relativement aux transports ordinaires, de produire une réquisition spéciale pour tous ses actes de coopération au service militaire. — Aix, 19 juill. 1872, Lassave, [S. 72.2.259, P. 72.1052]

**3205.** — Encore faut-il faire la part de la force majeure et de la mauvaise volonté ou de la négligence de la compagnie. Ainsi il a été jugé que lorsque le ministre des Travaux publics, sans fixer de nouveaux délais réglementaires, a suspendu jusqu'à nouvel ordre, à raison de circonstances exceptionnelles (les suites de la guerre de 1870-71, dans l'espèce), l'application de l'arrêté fixant les délais pour les transports par chemin de fer, il appartient aux tribunaux de déterminer, en cas de contestation, le délai moral qui peut être admis pour chaque transport et de vérifier si l'augmentation de délai dont se plaint un expéditeur n'excède pas celle que les circonstances peuvent justifier. — Dijon, 16 janv. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.2.39]

**3206.** — A cet égard, il y a lieu de considérer comme imputable à la compagnie et engageant sa responsabilité, nonobstant l'existence des dites circonstances exceptionnelles, le retard dû... soit à une organisation vicieuse des trains qui ne permettait pas de desservir selon ses besoins la gare de l'expéditeur....., soit à une interversion des tours d'expédition consentie par le chef de gare pour l'envoi de colis remis par d'autres à une date postérieure..... soit à un refus de recevoir la marchandise à la date de la présentation, sous le prétexte de la non-adhésion de l'expéditeur à une clause de non-garantie de délai que la compagnie n'était pas en droit d'imposer. — Dijon, 16 janv. 1872, précité.

**3207.** — Vainement la compagnie, pour établir qu'elle se trouve dans un cas de force majeure, se prévaudrait-elle de déclarations émises devant l'Assemblée nationale dans un discours ministériel, ces déclarations ne portant pas atteinte, alors surtout qu'elles ont été faites à une autre intention et qu'elles ne contiennent que des énonciations générales, au droit du tribunal de rechercher si les embarras éprouvés par la compagnie ne sont pas dus, en partie, à des négligences dans l'organisation de ses services. — Trib. comm. Dijon, 18 août 1871, Déguin, [D. 71.3, 17

**3208.** — Ces mêmes principes ont été proclamés à l'occasion d'une faute se rapportant à un cas de force majeure. Ainsi jugé notamment que, quoique les éboulements constituent par eux-mêmes un cas de force majeure, la compagnie serait en faute si elle ne prenait pas d'urgence les mesures pour la réfection de la voie, ou pour l'organisation de transports temporaires, ou enfin

si un éboulement provenait du mauvais état de la voie et qu'il eût été facile d'y remédier. — Cass., 13 déc. 1871, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.68, P. 72.145, D. 72.1.360] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 875. — La force majeure n'exonère, en effet, les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité que si elle n'a été précédée, accompagnée ou suivie d'aucune faute de leur part. Si le préjudice souffert a été occasionné à la fois par la force majeure et la faute des compagnies, les tribunaux, dans leurs décisions, auront à tenir compte de ce double élément d'appréciation.

**3209.** — Par suite, l'autorité judiciaire peut, sans qu'il y ait en cela empiètement de sa part sur les attributions du pouvoir administratif, déclarer une compagnie de chemins de fer responsable du retard apporté dans un transport de marchandises, en se fondant sur ce qu'avec une autre disposition de la voie, un éboulement invoqué comme cas de force majeure pour justifier ce retard ne se serait pas produit, alors d'ailleurs que les juges ne défendent, n'autorisent et ne prescrivent rien qui puisse être considéré comme une immixtion dans un travail public. — Même arrêt.

**3210.** — Les inondations constituent par excellence l'état de force majeure. — Cass., 5 mai 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.295, P. 69.748, D. 69.1.252]; — 5 mai 1874, Hinsling, [S. 74.1.387, P. 74.905, D. 76.1.249]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.128, P. 75.294, D. 75.1.304] — Cependant la compagnie serait en faute si elle ne se hâtait de remédier aux désastres causés par l'inondation.

**3211.** — La neige, lorsqu'elle tombe en grande quantité et s'amoncelle sur la voie, constitue également un cas de force majeure en s'opposant à la marche des trains; cependant une compagnie qui n'aurait pas pris pour déblayer les mesures prescrites par l'administration serait en faute et s'exposerait à une condamnation en dommages-intérêts. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 879.

**3211** *bis*. — Un brouillard intense ne permettant d'apercevoir les signaux que très-difficilement et imposant une marche plus prudente constituerait encore un cas de force majeure.

**3212.** — Les accidents tels que les ruptures de rail, les avaries de machine, etc., constitueront la force majeure s'ils proviennent de causes qui ne pouvaient être prévues, et auxquelles on ne pouvait obvier; dans le cas contraire, la compagnie sera en faute et de tels accidents ne légitimant pas un arrêt du service motiveront contre la compagnie des condamnations à des dommages-intérêts. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 874.

**3213.** — Il ne faut point cependant oublier que les compagnies répondent du bon état de leur matériel, et, par suite, d'un retard provenant de leur négligence à s'assurer si ce matériel était en état de fonctionner. Ainsi elles répondent du retard dû à l'échauffement d'un essieu. — Trib Seine, 30 nov. 1865, [*J. trib. comm.*, t. 15, p. 311] — Trib. Nevers, 1er avr. 1867, [*Ibid.*, t. 17, p. 157] — *Contrà*, Trib. Seine, 16 juill. 1870, [*J. trib. comm.*, t. 20, p. 12]

**3214.** — ... Au bris d'une pièce de locomotive. — Trib. Seine, 30 oct. 1866, [*J. trib. comm.*, t. 16, p. 51] — Dijon, 20 nov. 1866, [*J. trib. comm.*, t. 16, p. 179] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 25.

**3215.** — ... A la rupture d'un bandage, alors même qu'aucun signe extérieur ne révélait la défectuosité de ce bandage. — Paris, 27 nov. 1866, Quarez, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 66.5.387] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 525; Ruben de Couder, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 1708.

**3216.** — La réception d'un colis sans réserve de la part d'une compagnie ne lui fait pas perdre le droit de se prévaloir des cas de force majeure. — Cass., 15 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.591] — Mais la compagnie qui connaîtrait l'existence de la force majeure et ne préviendrait pas l'expéditeur engagerait sa responsabilité. — V. *suprà*, n. 2952 et 2961 *bis*.

*2° Délai d'expédition.*

**3217.** — I. *Grande vitesse*. — D'après l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié par l'arrêté ministériel du 6 déc. 1878, art. 2 : « Les animaux, denrées et marchandises, et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination pourvu qu'ils aient été représentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train, faute de quoi, ils seront remis au départ suivant. »

**3218.** — « Toutefois cette prescription n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains poste dans lesquels les compagnies admettent exceptionnellement des voitures de 2e et 3e classes, et qui auront été momentanément désignés, tant sur les livrets soumis lors des changements de service à l'approbation ministérielle, que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public. »

**3219.** — « Les compagnies pourront, comme par le passé, être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste, proprement dits, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues. »

**3220.** — Les compagnies de chemins de fer n'étant tenues à transporter les marchandises en grande vitesse que par les trains composés de voitures de toutes classes, ne sont pas obligées de les transporter par des trains exclusivement composés de voitures de seconde classe, alors même que leur vitesse serait la même que celle des trains composés de voitures de toutes classes. — Cass., 31 déc. 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 80.1.314, D. 80.1.168]

**3221.** — Si, en vertu d'un tarif spécial, la compagnie n'était pas tenue de transporter les marchandises par certains trains, elle ne pourrait être déclarée en faute pour ne point les avoir expédiées par un train partant trois heures après la remise en gare, si ce train ne transportait pas les marchandises dont il s'agit en vertu du tarif adopté; il ne faut pas oublier, en effet, que les tarifs dûment homologués sont obligatoires pour tous. — Cass., 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.455]

**3222.** — L'expéditeur qui veut établir que la compagnie a mis du retard à expédier la marchandise qu'il lui a confiée doit prouver à quelle heure il lui a remis cette marchandise; on ne saurait conclure de ce qu'un colis en grande vitesse a été expédié par un train déterminé, qu'il a été déposé à la gare d'expédition trois heures au moins avant le départ de ce train. — Cass., 3 nov. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.1.275, P. 87.1.650, D. 87.1.477]

**3223.** — En effet, la compagnie, chargée du transport a pu faire partir la marchandise par un train qui n'était pas obligatoire, et nous avons vu que par là elle n'a pas renoncé à la plénitude des délais.

**3224.** — En ce cas, ce n'est pas à la compagnie de prouver que la marchandise lui a été remise moins de trois heures avant le départ de ce train. — Cass., 11 févr. 1885, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 86.1.37, P. 86.1.60, D. 86.1.284]

**3225.** — De ce que le fait, par une compagnie, d'expédier des marchandises par un train ne fait pas présumer qu'elle les a reçues et expédiées en usant de l'entier délai réglementaire, il suit qu'une compagnie ne saurait être condamnée pour retard dans le transport de la marchandise sans indication de l'heure de la remise de la marchandise à la gare d'expédition, et par le seul motif que le fait d'avoir expédié par un train déterminé fait présumer que la remise a eu lieu en temps utile. — Cass., 11 févr. 1885, précité; — 3 nov. 1886, précité.

**3226.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'expédier les marchandises sujettes à détérioration, telles que le poisson frais, la marée, le gibier, par un train partant avant l'heure du train réglementaire. — Cass., 2 févr. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.172, P. 70.398, D. 70.1.149]; — 29 avr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.415, P. 73.1000, D. 73.1.238]; — 20 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.127, P. 75.292, D. 75.1.367]; — 10 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.80, P. 76.165]; — 8 août 1877, Chemin de fer du Nord, [D. 78.1.26]; — 14 mai 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.383, P. 78.992, D. 78.1.383]; — 16 juill. 1878, Chemin de fer du Midi, [D. 78.4.383]; — 25 oct. 1886, Chemin de fer de l'Etat, [S. 87.1.230, P. 87.1.544, D. 87.1.477]; — 8 mai 1889, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 90.1.78, P. 90.1.164, D. 90.1.319] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 334; Féraud-Giraud, t. 1, n. 286.

**3227.** — Par suite, le fait par une compagnie de chemins de fer de recevoir, sans protestation ni réserve, des marchandises à grande vitesse (du poisson) qui doivent être transportées avec une grande célérité, ne l'oblige pas à les transporter par le premier train partant après la réception, avant l'expiration du délai de trois heures. — Cass., 25 oct. 1886, précité.

**3228.** — Dans ce cas, la compagnie ne saurait être condam-

née à des dommages-intérêts pour retard, sous prétexte que l'application rigoureuse des délais aurait pour conséquence de rendre souvent impossible l'expédition de certaines denrées (notamment du poisson frais), et que la compagnie est en faute de ne pas s'être servie des trains les plus directs, ces trains n'étant pas d'ailleurs indiqués. — Cass., 8 mai 1889, précité.

**3229.** — De même, les compagnies ne sont pas tenues d'expédier et de transporter, avec une rapidité plus grande que celle fixée par les tarifs, les marchandises destinées à être portées à une foire ou un marché. — Cass., 18 janv. 1875, Chemin de fer d'Orléans, S. 75.1.128, P. 75.992, D. 76.1.319; — 10 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., S. 76.1.80, P. 75.16[illegible], D. 78.5.95; — 8 août 1877, Chemin de fer du Nord, D. 78.1.26; — 1[illegible] mai 1878, précité; — 16 juill. 1878, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 334; Féraud-Giraud, t. 1, n. 287.

**3230.** — De même encore, la compagnie de chemins de fer qui a transporté des bestiaux dans les délais réglementaires ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour retard, sous prétexte que l'usage constant du commerce des bestiaux ne permet pas d'admettre l'application de ces délais, et que la compagnie, par cela seul qu'elle accepte cette nature de marchandises, s'engage à les transporter par le premier train partant après l'acceptation, sans tenir compte des délais réglementaires. Peu importe que la compagnie ait accepté les bestiaux sans réserves, et les ait expédiés par un train qui n'était pas dû. — Cass., 8 juill. 1881, Chemin de fer de Lyon, [S. 84.1.436, P. 84.1.1071]

**3231.** — Il arrive souvent que les compagnies de chemins de fer expédient les marchandises qu'elles se chargent de transporter par un train partant avant l'expiration du délai fixé pour l'expédition; cette circonstance ne les prive pas du droit de se prévaloir de l'ensemble des délais réglementaires, calculés sur le départ du train par lequel les marchandises devaient partir. — Cass., 22 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.242]; — 16 mars 1869, Bonnigal, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.235]; — 22 août et 30 nov. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.1.59, P. 71.176, D. 70.1.405]; — 21 août 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.224, P. 71.714, D. 71.1.200]; — 12 juin 1872, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.301, P. 72.730, D. 72.1.231]; — 16 juill. 1872, Chemin de fer du Nord, [S. 72.1.301, P. 72.731, D. 72.1.224]; — 23 mars 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.274, P. 74.681, D. 74.1.391]; — 18 juill. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.469, P. 80.1169]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.83, P. 80.170, D. 79.1.373]; — 16 mars 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.277, P. 80.1.636, D. 80.1.301]; — 17 mai 1882, Chemin de fer des Dombes, [S. 82.1.478, P. 82.1.1184, D. 83.1.14]; — 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.455]; — 13 févr. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.228, P. 87.1.540, D. 84.1.76]; — 8 déc. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.228, P. 87.1.540, D. 87.1.477] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 336; Féraud-Giraud, t. 1, n. 288. — *Contrà*, Paris, 25 févr. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 67.2.144, P. 67.584]

**3232.** — Peu importe que la compagnie ait accepté l'enregistrement tardif sans réserves, et sans avertir les expéditeurs, alors même qu'il s'agirait de marchandises sujettes à décomposition ou attendues à heure fixe. — Cass., 16 juill. 1872, précité; — 31 déc. 1879, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 80.1.276, P. 80.636]; — 16 mars 1880, précité.

**3233.** — ... Ou même que les agents de la compagnie eussent formellement promis de faire partir l'expédition par le premier train. — Cass., 3 mai 1882, Chemin des Dombes et du Sud-Est, [D. 83.1.21]

**3234.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont obligées d'expédier les marchandises qui leur sont confiées que par les trains mentionnés sur les affiches. Par suite, une compagnie de chemins de fer ne saurait encourir aucune responsabilité pour cause de retard, lorsque le transport de la marchandise à elle confiée s'est effectué par le train qui était désigné à cet effet par les affiches placées dans les stations et indiquant les ordres de service approuvés par le ministre compétent, et que ce transport s'est d'ailleurs opéré dans les délais réglementaires. — Cass., 25 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.301, P. 72.731, D. 72.1.316]

**3235.** — Les compagnies ne sont tenues de recevoir les marchandises que pendant les heures où les gares sont ouvertes (V. *suprà*, n. 3182 *bis*); si des employés, par complaisance, reçoivent des marchandises pendant les heures légales de la fermeture des gares, ce fait n'oblige point les compagnies à les transporter plus tôt, et le délai d'expédition doit être calculé comme si la marchandise avait été remise le lendemain dès l'ouverture régulière de la gare. — Sarrut, n. 527; Féraud-Giraud, t. 1, n. 312.

**3236.** — Spécialement, le fait par une compagnie de chemins de fer de recevoir des marchandises en grande vitesse, la nuit, à une heure où la gare est régulièrement fermée, ne la prive pas du droit de ne les faire partir que par le premier train contenant des voitures de toutes classes partant trois heures après l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. — Cass., 13 févr. 1883, précité; — 8 déc. 1886, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 530; Féraud-Giraud, t. 1, n. 312. — V. cependant Cass., 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.178, P. 74.681, D. 74.1.119]

**3237.** — De même, il importerait peu que la compagnie eût reçu et accepté des bestiaux en dehors des heures réglementaires; cette circonstance ne l'obligerait pas à les faire partir par un train autre que le train réglementaire. — Cass., 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.196, P. 84.1.465, D. 84.1.63]

**3238.** — II. *Petite vitesse.* — Aux termes de l'art. 6 de l'arrêté du 12 juin 1866, les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, en petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

**3239.** — Le délai d'un jour accordé aux compagnies pour l'expédition des colis en petite vitesse est distinct du délai alloué pour le trajet sur la voie ferrée, et ne doit pas être confondu avec lui. — Cass., 15 févr. 1875, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 77.1.274, P. 77.681, D. 77.1.84]; — 2 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.324, P. 83.1.780, D. 83.1.13]; — 20 nov. 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.126, P. 90.1.291, D. 90.1.372] — *Sic*, Lamé-Fleury, p. 310; Sarrut, n. 523; Blanche, n. 112; Féraud-Giraud, t. 1, n. 309.

**3240.** — Les délais de transport, en petite vitesse doivent être comptés par jours francs et non par heures; par suite, le jour de la remise de la marchandise à la compagnie et celui de la livraison n'entrent pas dans le délai; ainsi une marchandise ayant à parcourir un trajet comportant un délai d'un jour, remise le 1er à la compagnie, sera régulièrement livrée par elle le 4. — Cass., 31 juill. 1857, Romieu, [S. 58.1.174, P. 58.939, D. 57.1.384] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3241.** — En ce qui concerne les heures d'ouverture et de fermeture des gares, V. *suprà*, n. 3182 *bis*.

*3° Délais de transport.*

**3242.** — Le délai imparti aux compagnies de chemins de fer pour le transport des marchandises de la gare de départ à la gare d'arrivée se compte par jours francs, et non par heures. — Cass., 31 juill. 1857, précité.

**3243.** — I. *Grande vitesse.* — Le délai de transport des marchandises en grande vitesse est fixé par la vitesse du train qu'elles doivent prendre et suivre jusqu'à destination; ainsi, pour des marchandises voyageant sur le même réseau, il suffit de rechercher le premier train contenant des voitures de toutes classes, partant trois heures après la réception des marchandises, et l'heure à laquelle ce train parvient à la destination indiquée; si la marchandise doit changer de ligne sans changer de gare aucun délai particulier n'est spécifié; elle doit prendre le premier train de toutes classes partant après son arrivée à la bifurcation.

**3244.** — Des dispositions particulières sont prises en cas de changement de réseau. L'art 3, Arr. 12 juin 1866, modifié par l'arrêté ministériel du 3 nov. 1879, dispose à cet égard : « Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les a apportées au point de jonction, et l'expédition à partir de ce point aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

**3245.** — Dans ce délai ne sont naturellement pas comprises les heures de nuit pendant lesquelles la gare est fermée. — Bédarride, t. 1, n. 37[illegible]; Ruben de Couder, n. 232.

**3246.** — L'arrêté ministériel ne distinguant pas, et les tarifs et règlements devant être appliqués à la lettre, il faut décider que ce délai est applicable aux marchandises sujettes à dépérissement, comme aux marchandises ordinaires. — Cass., 2 févr. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.171, P. 70.378, D. 70.1.149] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 231; Féraud-Giraud, t. 1, n. 326.

**3247.** — Ce délai est applicable même aux transmissions entre gares appartenant à la même compagnie. — Cass., 19 janv. 1870, Chemin de fer de l'Est, [S. 70.1.171, P. 70.397, D. 70.1.362]; — 2 févr. 1870, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 230; Sarrut, n. 408; Féraud-Giraud, t. 1, n. 320. — En effet, l'arrêté ministériel ne distingue pas, et il y a, d'ailleurs, mêmes motifs de décider, puisque les opérations de manutention sont identiques que les gares appartiennent à la même compagnie ou à deux compagnies différentes.

**3248.** — « Ces dispositions sont applicables au chemin de fer de ceinture, dont toutes les sections sont considérées, au point de vue des délais de transmission, comme appartenant à une seule et même exploitation. »

**3249.** — D'après l'art. 3, *in fine*, Arr. min. 12 juin 1866, modifié par l'arrêté ministériel du 3 nov. 1879 : « Le délai de transmission entre les réseaux, aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux §§ 2 et s. de l'art. 5, et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant tête de ligne jusqu'à ce que le service de la grande vitesse entre lesdites gares ait été organisé sur le chemin de fer de ceinture, le surplus des conditions énoncées au § 1 du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas. Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les compagnies entendues, sans pouvoir toutefois dépasser le maximum de huit heures. »

**3250.** — Il en est ainsi alors même que, pour éviter tout déchargement et rechargement au point de jonction, la compagnie aurait envoyé sur l'autre réseau ses wagons et un employé chargé de l'enregistrement des marchandises. — Cass., 29 avr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.414, P. 73.1000, D. 73.1.238] — *Sic*, Lamé-Fleury, p. 314, note 4; Ruben de Couder, n. 229; Féraud-Giraud, t. 1, n. 320. — Cette circonstance est, en effet, indifférente pour l'interprétation du tarif qui, dans ce cas comme dans tout autre, doit être appliqué à la lettre.

**3251.** — Ce délai a pour point de départ l'heure de l'arrivée à la gare commune du train qui apporte les marchandises, et la compagnie n'est tenue, à peine de dommages-intérêts, de les expédier que par le premier train de toutes classes partant après l'expiration de ce délai. — Cass., 29 avr. 1873, précité; — 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.127] — Lamé-Fleury, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3252.** — Par suite, la compagnie de chemins de fer qui a reçu des marchandises d'un autre réseau et les a réexpédiées après le délai de six heures accordé pour la réexpédition, ne saurait être condamnée pour retard, si le premier train de toutes classes partant après l'expiration de ce délai ne prenait pas, d'après l'ordre de service approuvé par le ministre, des marchandises voyageant en grande vitesse, et si elle les a expédiées par le premier train de toutes classes partant après l'expiration de ce délai, et transportant des marchandises en grande vitesse. — Cass., 28 juill. 1884, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.315, P. 85.1.765, D. 84.1.462]

**3253.** — II. *Petite vitesse.* — L'art. 7, Arr. min. 12 juin 1866, dispose : « La durée du trajet pour les transports à petite vitesse sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilom. ». Ne seront pas comptés les excédants de distance jusques et y compris 25 kilom. Ainsi 150 kilom. compteront comme 125; 275, comme 250, etc.

**3254.** — Par suite, si l'on fait abstraction du jour de la remise et du jour de la livraison, les compagnies ont comme délai: de 1 à 150 kilom. inclus, un jour pour l'expédition, un jour pour le trajet, total deux; de 151 à 275 kilom. inclus, un jour pour l'expédition, deux pour le trajet, total trois; de 276 à 400, un jour pour l'expédition, trois pour le trajet, total quatre; de 401 à 525 kilom. inclus, un jour pour l'expédition, quatre pour le trajet, total cinq. — Cass., 15 févr. 1875, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 77.1.274, P. 77.681, D. 77.1.84]

**3255.** — L'art. 8, Arr. 12 juin 1866, modifié par l'arrêté ministériel du 29 déc. 1886, est ainsi conçu : « Sur les lignes ou sections de réseau désignées à la suite du précédent paragraphe et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilom. pour les animaux, ainsi que pour les marchandises taxées au prix de la 1re, de la 2e, de la 3e et de la 4e série, des tarifs généraux de chaque compagnie, conformément à la classification approuvée par décision ministérielle du 17 avr. 1879, et en général pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 4e série, sur demande.

**3256.** — *Réseau du Nord.* — Lignes de Paris à Boulogne, Calais, Dunkerque, Lille et Mauseron, Lille et Baisieux, Valenciennes et Quiersain, Erquelines, Cambrai et Semain, Arras, Béthune et Hazebrouck, de Rouen à Lille, d'Amiens à Ornoy, par Estries-Saint-Denis, de Paris à Anor, d'Amiens à Laon.

**3257.** — *Réseau de l'Est.* — Lignes de Paris à Igney-Avricourt, Pagny-sur-Moselle, Belfort, Givet, de Laon à Gray, de Givet à Nancy, de Laon à Is-sur-Tille.

**3258.** — *Réseau de l'Ouest.* — Lignes de Paris au Havre, Cherbourg, Brest, Granville, Dieppe par Pontoise, de Serquigny à Rouen, du Mans à Mézidon, du Mans à Angers.

**3259.** — *Réseau d'Orléans.* — Lignes de Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean, ou transit), Agen, Saincaize, Nantes et Saint-Nazaire, Toulouse, Montluçon, du Mans à Bordeaux, Saincaize, Gannat, de Nantes à Saincaize, Gannat, de Bordeaux à Gannat, Toulouse par Périgueux, de Montluçon à Moulins.

**3260.** — *Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.* — Lignes de Paris à Marseille et à Nice, Nîmes par Clermont, de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon par Tarare et Saint-Etienne, de Paris à Genève, Modane, Belfort, de Tarascon à Cette, de Paris à Grenoble, de Dijon à Pontarlier, de Vesoul à Lyon par Besançon, de Lyon à Nîmes par la rive droite du Rhône.

**3261.** — *Réseau du Midi.* — Lignes de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun, Cette, de Narbonne à Port-Bon.

**3262.** — *Réseau de l'Etat.* — Lignes de Tours aux Sables-d'Olonne, de Nantes à Coutras par Clisson, de Paris à Bordeaux par Château-du-Loir et Saumur, de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

**3263.** — « Les animaux et les marchandises taxés, comme il est dit ci-dessus, passant directement, sur un même réseau, d'une des lignes primitives sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le délai de vingt-quatre heures, par fraction indivisible de 200 kilom., comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne. »

**3264.** — « Pour les animaux et marchandises qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vitesse et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que toutefois ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'art. 7. »

**3265.** — Le paragraphe final de l'art. 8 a été édicté en vue de l'hypothèse suivante : supposons un trajet de 151 kilom. sur la première ligne, et de 201 kilom. sur la seconde ligne; la durée du transport sera de deux jours pour le premier trajet et de deux jours pour le deuxième; total : quatre jours; tandis qu'il ne sera que de trois jours en calculant l'ensemble des délais d'après l'art. 7. La disposition finale de l'art. 8 évite cette conséquence fâcheuse de l'application rigoureuse des tarifs.

**3266.** — Si une marchandise parcourt deux trajets soumis à des délais différents, l'art. 8 veut que chacun des deux trajets soit calculé à part et indépendamment de l'autre, sans qu'on puisse réduire le délai en mettant à part les fractions de 125 kilom. et les fractions de 200 kilom. pour les additionner entre elles.

**3267.** — Par suite, lorsqu'une marchandise parcourt successivement une ligne sur laquelle la durée du transport est fixée à 125 kilom. par vingt-quatre heures, et une ligne sur laquelle la durée du trajet est fixée à 200 kilom. par vingt-quatre heures, on doit calculer les délais du transport séparément sur chaque ligne, et en comptant pour un jour la fraction de 125 kilom., et pour un autre jour la fraction de 200 kilom.; on ne peut additionner ensemble ces deux fractions pour n'appliquer à leur total qu'un délai unique. Et s'il est stipulé dans les clauses relatives au premier trajet qu'il ne sera pas tenu compte,

pour le calcul du délai de transport, des excédents au-dessous de 25 kilom., on ne peut appliquer cette disposition au deuxième trajet, alors qu'elle n'a pas été reproduite à son égard, et qu'il est soumis à un régime différent. — Cass., 2 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.324, P. 83.1.780, D. 83.1.13] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 310.

**3268.** — Les dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui, au cas de transport de marchandises expédiées par petite vitesse ayant successivement à parcourir différents réseaux, décident qu'il y a lieu de cumuler, pour le délai total du transport, les délais partiels afférents à chacune des lignes, n'ont pas été modifiées par l'art. 12 de cet arrêté qui autorise les compagnies à établir des tarifs spéciaux. Et ces dispositions doivent encore recevoir leur entière application lorsque le transport, bien qu'effectué sur des réseaux appartenant à des compagnies différentes, fait l'objet d'un contrat unique souscrit par une seule compagnie au regard de laquelle les autres compagnies ne peuvent être considérées que comme de simples voituriers. — Cass., 24 juin 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 72.1.302, P. 72.732, D. 72.1.224]

**3269.** — Il est à noter que les délais de transport de 200 kilom. doivent être calculés exactement, et qu'il n'y a pas lieu, comme pour les trajets de 125 kilom., de négliger les fractions de 25 kilom.

**3270.** — L'art. 9, Arr. 12 juin 1866, modifié par l'arrêté ministériel du 3 nov. 1879, porte : « Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'art. 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé un jour de délai aux compagnies pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée comme il est dit aux art. 7 et 8.

**3271.** — Ce délai n'est accordé d'ailleurs qu'autant que les deux réseaux appartiennent à des compagnies différentes et à cause de la nécessité du transbordement des colis. Par suite, ce délai n'est plus applicable après la fusion de deux compagnies en une seule, alors même que l'exploitation des réseaux continue provisoirement à être distincte et régie par le cahier des charges spécial à chaque compagnie. — Cass., 31 mai 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.318, P. 75.751, D. 75.1.363] — *Sic*, Sarrut, n. 408; Bédarride, t. 1, n. 383 et s.; Ruben de Couder, n. 236; Féraud-Giraud, t. 1, n. 324. — *Contrà*, Duverdy, n. 240.

**3272.** — Mais les compagnies bénéficient de ce délai dès qu'il y a transmission d'un réseau à un autre, alors même qu'il n'y aurait pas transbordement effectif. — Lyon, 26 mars 1884, Chemin de fer du Nord, [S. 86.2.45, P. 86.1.319, D. 85.2.71]

**3273.** — Il en est de même lorsqu'il s'agit de transports internationaux; un délai d'un jour est attribué aux compagnies de chemins de fer pour la transmission de réseau à réseau, à la frontière, de marchandises expédiées en petite vitesse; ce délai doit être accordé, alors même que le réseau étranger et le réseau français appartiendraient à la même compagnie, spécialement à la compagnie du Nord. — Même arrêt. — Il y a à cela deux raisons, d'abord le principe de l'application littérale des tarifs; ensuite le fait qu'alors même qu'il n'y a pas eu transbordement effectif pour une marchandise déterminée, le service n'en a pas moins été ralenti au passage de la frontière ou d'un réseau à un autre, soit par les écritures soit par le transbordement d'autres marchandises.

**3274.** — Deux compagnies de chemins de fer adoptent quelquefois un tarif commun pour les transports à petite vitesse qui se font à la fois sur les deux chemins, de sorte que l'une des compagnies emprunte le chemin de l'autre pour terminer le parcours commencé sur son territoire; dans ce cas, le délai dans lequel le transport doit être effectué de la gare de départ à la gare d'arrivée doit se compter comme si ce transport avait lieu sur une seule et même ligne; sans qu'on doive accorder un délai intermédiaire pour le transbordement des marchandises d'une ligne sur l'autre. — Cass., 8 déc. 1858, Caille, [S. 59.1.312, P. 59.808, D. 59.1.37] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 238.

**3275.** — Ce tarif commun doit être exprès et ne saurait être induit des circonstances; ainsi, les conventions du 28 juin 1883, qui ont autorisé des échanges de ligne entre la compagnie d'Orléans et l'administration des chemins de fer de l'Etat, n'ayant point établi de tarif commun, on ne peut en créer un considérant fictivement les deux réseaux comme dépendant de la même exploitation. Par suite, ces conventions n'ont point supprimé le délai de transmission pour le passage de la marchandise d'un réseau sur l'autre. — Cass., 7 mai 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.78, P. 90.1.162, D. 90.1.318]

**3276.** — L'art. 9, Arr. 12 juin 1866, continue ainsi : « Le délai de transmission pour les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au § 1 du présent article restant applicable dans ce dernier cas. Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du trajet sur ce dit chemin. Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les compagnies entendues, sans pouvoir toutefois excéder le maximum de trois jours.

**3277.** — Les dispositions qui précèdent sont applicables au chemin de fer de ceinture, dont toutes les sections sont considérées, au point de vue des délais de transmission, comme appartenant à une seule et même exploitation.

**3278.** — Ce délai ne peut être réduit à un jour sous prétexte que les deux réseaux ont un point de transit commun. — Cass., 20 nov. 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.126, P. 90.1.291, D. 90.1.372] — Nous avons vu, en effet, que les délais de transmission sont accordés alors même qu'il n'y a pas eu transbordement réel. — V. *suprà*, n. 3272 et s.

**3279.** — L'art. 12, Arr. 12 juin 1866, est ainsi conçu : « La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports effectués aux prix et conditions des tarifs généraux, ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs, où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits avec l'approbation de l'administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. »

**3280.** — Les tarifs spéciaux avec augmentation de délai sont assez fréquents; il peut arriver qu'une marchandise voyage sur deux réseaux, aux conditions de tarifs spéciaux accordant des augmentations de délai. Dans ce cas, l'augmentation facultative de délai que les compagnies de chemins de fer sont autorisées à se réserver, en dehors des délais réglementaires, comme compensation de la réduction du prix, ne se confond pas en une seule augmentation pour toute la distance à parcourir par les marchandises expédiées : les compagnies substituées peuvent user distinctement de cette augmentation, alors même que la compagnie expéditrice en aurait déjà profité sur sa ligne en vertu de son propre tarif. — Cass., 21 déc. 1868, Chemin de fer de Lyon, [S. 69.1.118, P. 69.277, D. 69.1.78] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 389; Sarrut, n. 516 et s.; Ruben de Couder, n. 239; Féraud-Giraud, t. 1, n. 322.

**3281.** — En d'autres termes, lorsque diverses compagnies coopèrent au transport en petite vitesse d'une marchandise sur réseaux différents, chacune d'elles peut profiter distinctement de l'augmentation facultative des délais réglementaires qu'elle s'est réservée dans un tarif spécial; l'expéditeur qui a demandé un transport à prix réduit est réputé avoir accepté les conditions des tarifs spéciaux de chacune des compagnies substituées. — Cass., 9 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.358]

**3282.** — Par suite, quand une marchandise voyage sur deux réseaux sous l'empire de tarifs spéciaux accordant chacun une prolongation de délai de cinq jours, chaque compagnie a le droit d'user de la prolongation de délai prévue par son tarif. — Même arrêt.

**3283.** — C'est à l'expéditeur qu'il appartient de se rendre compte des conditions des tarifs spéciaux dont il demande l'application; si ces tarifs prévoient une augmentation de délai, c'est à l'expéditeur à en mesurer les conséquences. Par suite, quand une marchandise voyage sur plusieurs réseaux, non en vertu d'un tarif commun, mais sous l'empire de tarifs spéciaux à chaque compagnie, chacune d'elles a le droit d'appliquer le tarif spécial demandé comme si elle était seule à effectuer le transport, sans se préoccuper du point de savoir si une autre compagnie doit aussi appliquer son tarif spécial et quelles en seront les conséquences.

**3284.** — Les conventions de 1883 entre la compagnie d'Orléans et l'administration des chemins de fer de l'Etat n'ont point établi de tarif commun entre leurs deux réseaux (V. n. 3275), par suite, elles n'ont pas réduit à un délai supplémentaire unique

de cinq jours le délai supplémentaire de cinq jours accordés à chaque compagnie par son tarif spécial. — Cass., 7 mai 1889, précité.

**3285.** — Un expéditeur peut remettre en même temps à une compagnie de chemins de fer deux expéditions, l'une soumise au tarif ordinaire, l'autre à un tarif spécial accordant à la compagnie un délai supplémentaire de cinq jours; si les expéditions sont livrées après l'expiration du délai ordinaire, mais dans les cinq jours accordés pour le deuxième transport, la compagnie des chemins de fer ne saurait être déclarée en retard pour la totalité de l'expédition, ni être condamnée à une somme unique de dommages-intérêts. — Cass., 9 avr. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.292, P. 84.1.701, D. 84.1.237] — On se trouve, en ce cas, en présence de deux contrats distincts dont les conséquences doivent être appréciées séparément; la situation est la même que s'il s'agissait de deux contrats de transport concernant des expéditeurs différents.

4° *Délais de livraison.*

**3286.** — Les délais de livraison ne s'appliquent qu'aux livraisons en gare; pour les livraisons à domicile, les compagnies de chemins de fer ont droit à des délais supplémentaires. — Cass., 22 févr. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.242]; — 16 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.235]; — 30 nov. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.111, P. 70.264, D. 70.1.29]; — 22 août 1870, Chemin de fer de Lyon, [S. 71.1.59, P. 71.176, D. 70.1.40]; — 19 févr. 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 72.1.77, P. 72.161, D. 72.1.118]; — 18 juill. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.76, P. 77.159, P. 76.1.375]; — 25 avr. 1877, Chemin de fer du Nord, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.198] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 315.

**3287.** — Il en est des délais de livraison comme des délais d'expédition et de transport. Ils obligent également les compagnies et les expéditeurs ou destinataires; les compagnies ne peuvent, en principe, renoncer à leur bénéfice.

**3288.** — Certains auteurs admettent que lorsqu'un destinataire avisé par l'expéditeur de l'arrivée de la marchandise et pressé d'en prendre livraison se présente à la gare avant l'expiration du délai réglementaire, la compagnie ne peut refuser la livraison, bien que ce délai ne soit pas expiré, si la marchandise est arrivée en gare. — Cotelle, t. 2, n. 389; Bédarride, t. 2, n. 410. — Mais c'est là une solution qui ne saurait être admise. Nous avons vu plus haut que les compagnies jouissent des entiers délais qui leur sont accordés pour l'expédition, le transport, et la livraison; peu importe l'arrivée des marchandises à quai; les compagnies ont, en effet, à les décharger, reconnaître et classer; d'ailleurs on ne saurait sous aucun prétexte restreindre les délais qui leur sont accordés par les tarifs. — Cass., 5 avr. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.221, P. 76.529, D. 77.5.60]; — 10 mai 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.381, P. 76.907, D. 78.5.95] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 188. — V. *infrà*, n. 3312.

**3288 *bis*.** — La solution serait autre si la compagnie avait mis le destinataire en demeure de prendre livraison par l'envoi d'une lettre de voiture (V. *infrà*, n. 3312 et s.). Et alors même que la compagnie n'aurait pas mis ainsi le destinataire en demeure de prendre livraison, elle devrait être néanmoins déclarée responsable, si elle avait ensuite refusé non seulement sans motifs légitimes, mais encore par dol ou par fraude; par exemple, pour favoriser certains destinataires au détriment des autres, ou certains entrepreneurs de transport aux dépens des autres. Le dol ou la fraude font, en effet, exception à toutes les règles. — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — V. cependant Cass., 10 mai 1876, précité.

**3289.** — I. *Grande vitesse.* — L'art. 4, Arr. 12 juin 1866, dispose : « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, mentionnée aux art. 2 et 3 ». Art. 5 : « Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

**3290.** — Cette dernière disposition est tellement formelle, et doit être appliquée tellement à la lettre que si des marchandises sont arrivées réglementairement à six heures cinq du soir, à une époque où les gares ferment à huit heures, la compagnie n'est tenue de livrer que le lendemain; en effet, les heures de fermeture des gares suspendent le cours des délais de livraison, si minimes qu'ils soient. — Cass., 25 avr. 1883, Chemin de fer de l'Est, [S. 84.1.130, P. 84.1.282, D. 83.1.456] — *Sic*, Sarrut, n. 527 et s.

**3291.** — Ce délai s'applique à la marée comme à toute autre denrée ou marchandise. — Cass., 5 avr. 1876, Corbier, [S. 76.1.221, P. 76.529]; — 10 mai 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.381, P. 76.907, D. 78.5.95]

**3292.** — Par application de la même règle, on doit décider que lorsque les colis confiés à une compagnie sont arrivés à leur destination dans le délai réglementaire, la compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts envers l'expéditeur sous prétexte d'un prétendu retard résultant de ce que les colis (des paniers de poissons) n'auraient été livrés qu'après une certaine heure (l'heure du marché). — Cass., 19 janv. 1858, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.1.238, P. 58.634, D. 58.1.62]; — 18 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.127, P. 75.292, D. 76.1.319]; — 10 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.80, P. 76.165, D. 78.5.95] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 327.

**3293.** — La force majeure, dans ce cas, comme dans les autres, délie les compagnies de chemins de fer de leurs obligations, pourvu qu'elles n'aient commis aucune faute, et que le retard ne provienne pas de cette faute et non de la force majeure. Par suite, les juges saisis d'une action en dommages-intérêts pour retard dans la livraison imputé à une compagnie de chemins de fer, ne peuvent, après avoir constaté que le retard est dû à un cas de force majeure et spécialement à des inondations prolongées, condamner néanmoins cette compagnie à réparer une partie du préjudice, sans établir à la charge de la compagnie une faute de nature à engager sa responsabilité même partielle. — Cass., 11 juill. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.94]

**3294.** — Ainsi, en cas d'invasion ou de guerre civile, la compagnie qui, en pleine connaissance de cause, et pour faire éviter à des marchandises le territoire envahi par l'étranger ou occupé par l'émeute, prend l'engagement de les conduire à destination, ne peut opposer la force majeure pour se soustraire à ses obligations; si elle ne les exécute point, elle doit être condamnée à des dommages-intérêts. — Cass., 13 déc. 1876, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1876, p. 275]

**3295.** — Dans ce cas, la compagnie est condamnée à des dommages-intérêts, non pas pour n'avoir point exécuté le contrat ordinaire de transport, qui serait résolu par l'existence de la force majeure, mais pour n'avoir pas accompli un transport dont elle s'était chargée en connaissance de cause, en présence d'un cas de force majeure qu'elle n'ignorait point, qu'elle croyait pouvoir surmonter et qu'elle avait pris l'engagement de vaincre.

**3296.** — D'après l'art. 5, *in fine*, Arr. 12 juin 1866, les dispositions qui précèdent relatives à la livraison ne sont pas applicables au lait, aux fruits, à la volaille, à la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes qui seraient ultérieurement désignées par l'administration supérieure, les compagnies entendues. Ces marchandises seront mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé par l'art. 4.

**3297.** — On ne saurait restreindre, à Paris, le mot marché aux halles centrales; cette désignation s'applique à tous les marchés de quelque nature qu'ils soient. — Paris, 4 mai 1866, [cité par Sarrut, n. 506] — *Sic*, Sarrut, *loc. cit.*

**3298.** — Bien plus, l'expression marché ne vise pas seulement les marchandises qui doivent être conduites sur un marché public, mais toutes celles destinées à l'approvisionnement, à destination des marchés ou des magasins particuliers; et ce qui le démontre surabondamment, c'est que le lait, compris dans les marchandises bénéficiant de cette disposition, n'est jamais vendu, à Paris du moins, dans des marchés. — Trib. comm. Seine, 3 févr. 1859, et Paris, 23 mars 1860, [cités par Sarrut, n. 506] — Paris, 4 mai 1866, Chemin de fer P.-L-M., [D. 66.2.115] — *Sic*, Emion, n. 186; Sarrut, n. 506; Féraud-Giraud, t. 1, n. 314.

**3299.** — Ainsi jugé que la disposition des art. 4 et 5, Arr. min. 15 avr. 1859 et 12 juin 1866, d'après laquelle les denrées alimentaires destinées à l'approvisionnement de la ville de Paris et des villes ultérieurement désignées doivent être mises à la disposition des destinataires, en gare, deux heures après l'arrivée des trains, même la nuit, s'applique même aux denrées alimentaires qui ne doivent pas être rendues aux halles, mais au domicile des desti-

nataires. — Trib. comm. Seine, 16 août 1867, sous Cass., 22 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [D. 69.1.242]

**3300.** — L'expéditeur de marchandises, qui les a expédiées sous l'empire d'un tarif spécial garantissant leur arrivée pour un marché déterminé, ne peut, en cas d'inexécution du contrat, et de retard, recourir contre la compagnie, et lui demander des dommages-intérêts à raison de la violation du contrat stipulé en vertu du tarif, que si lui-même a observé les conditions de temps et de remise imposées par ce tarif. — Cass., 19 nov. 1858, Guéridon, [S. 58.1.238, P. 58.631, D. 58.1.62] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 329.

**3301.** — L'art. 5, Arr. 12 juin 1866, déclare expressément que ces marchandises seront mises à la disposition du destinataire; une compagnie ne serait donc pas admise à soutenir que cet article ne serait applicable qu'aux marchandises qu'elle camionnerait sur le carreau des gares ou au domicile des destinataires. — Trib. comm. Seine, 18 oct. 1865, [cité par Sarrut, n. 507] — Sarrut, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, t. 1, n. 314.

**3302.** — De même, et en sens inverse, l'obligation imposée aux compagnies de chemins de fer, par les arrêtés ministériels des 15 avr. 1859 et 12 juin 1866, de mettre à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, certaines denrées destinées à l'approvisionnement de la ville de Paris, ne peut être étendue à la remise au domicile des destinataires dans le cas où les compagnies se sont chargées de faire elles-mêmes le camionnage des colis. Pour ces livraisons, les compagnies ont droit à un délai plus long selon les distances; ces délais sont déterminés par les tarifs; à défaut de tarifs, par les usages du commerce; en l'absence de tarifs et d'usage, ils sont laissés à l'appréciation du juge en cas de contestation. — Cass., 22 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.242]; — 16 mars 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. et P. *ibid.*, D. 69.1.235]; — 30 nov. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.1.111, P. 70.264, D. 70.1.405] — *Sic*, Palaa, *Suppl. au dict.*, p. 95; Sarrut, n. 508; Féraud-Giraud, t. 1, n. 315; Bédarride, t. 2, n. 403.

**3303.** — Mais les bestiaux ne peuvent être assimilés au lait, fruits, volailles, marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement de la ville de Paris; dès lors, une compagnie de chemins de fer n'est tenue de livrer les bestiaux arrivés pendant la nuit que deux heures après l'ouverture de la gare. — Cass., 4 juill. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.475, P. 83.1.1179, D. 84.1.356]; — 25 juin 1884, Chemin de fer de Paris-Lyon, [S. 85.1.31, P. 85.1.49, D. 84.5.65]; — 29 juill. 1885, Chemin de fer de Lyon, [S. 86.1.180, P. 86.1.413] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 314.

**3304.** — Il importerait peu d'ailleurs que, précédemment, la compagnie eût livré des bestiaux pendant la nuit. — Cass., 4 juill. 1883, précité. — En effet, ainsi qu'il a été dit, le fait par une compagnie de ne point exécuter rigoureusement les tarifs, ne l'oblige pas à conserver la même tolérance à l'avenir.

**3305.** — La compagnie ne peut être condamnée à raison d'un prétendu retard, sous prétexte que la livraison n'a été effectuée que deux heures et demie après l'ouverture de la gare, s'il n'est pas constaté que l'expéditeur s'est présenté à la gare plus tôt pour recevoir livraison, et qu'elle lui a été refusée. — Cass., 25 juin 1884, précité; — 29 juill. 1885, précité. — En effet, en l'absence de cette constatation, la faute de la compagnie n'est pas établie.

**3305** *bis*. — La circonstance que la compagnie n'était pas en état d'effectuer la livraison dans les délais légaux, et qu'elle l'a refusée alors que ces délais sont expirés peut, d'ailleurs, être prouvée par tous les modes de preuve, puisque l'on est en matière commerciale. Le refus de livrer sera le plus souvent établi par acte d'huissier, mais si cet acte est dressé le jour même de l'expiration du délai de livraison, il devra indiquer l'heure à laquelle l'huissier s'est présenté. Les juges ne peuvent, par suite, condamner une compagnie pour retard dans la livraison sans indiquer l'heure à laquelle le protêt pour défaut de livraison a été dressé, et sans déclarer qu'il a été dressé le même jour après l'heure à laquelle la compagnie était constituée en faute par l'expiration du délai légal de livraison. — Cass., 15 mars 1892, Chemin de fer d'Orléans, [S. et P. 92.1.23]

**3306.** — II. *Petite vitesse.* — Arrêté 12 juin 1866, art. 11 : « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare. »

**3307.** — Art. 12 *in fine* : « Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares des marchandises à petite vitesse seront fermées à midi, et, les livraisons restant à faire avant la fin de la journée, seront remises à la première moitié du jour suivant. »

## § 5. *Livraison. Saisie-arrêt. Revendication. Vente. Magasinage.*

### 1° *Livraison.*

**3308.** — I. *Opération de la livraison.* — L'art. 49 du cahier des charges oblige la compagnie à inscrire sur un registre, dès leur réception, toutes les marchandises qui parviennent à la gare d'arrivée; aucun droit n'est dû pour cette inscription, qui a pour effet de prévenir les tours de faveur dans la livraison. — Sarrut, n. 539; Bédarride, t. 2, n. 593; Ruben de Couder, n. 240.

**3309.** — Les marchandises à l'arrivée sont vérifiées et reconnues par les agents des gares contradictoirement avec les chefs de train, au moyen des lettres de voiture, des feuilles de route et de déchargement. Les agents doivent procéder au déchargement avec soin, disposer les numéros, marques et adresses de manière à ce qu'ils soient apparents, mais s'il est de l'intérêt de tous qu'ils placent les marchandises de manière à faciliter leur enlèvement par le destinataire, ils n'y sont pas obligés. Ils doivent cependant les disposer de manière à ne pas rendre la livraison impossible, ou à ne pas l'entraver sérieusement. La compagnie qui offrirait la livraison en la rendant impossible par la manière dont elle aurait placé la marchandise, ou en entravant la prise de possession du destinataire, le chargement qu'il en devrait faire sur des voitures, chars ou chariots, ne livrerait pas en réalité et devrait être condamnée à des dommages-intérêts pour défaut de livraison. Les wagons complets sont déchargés par les destinataires. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 185.

**3309** *bis*. — En thèse générale, les marchandises ayant fait l'objet d'une seule expédition doivent être livrées en même temps et en une fois. Mais si les marchandises faisant l'objet d'une seule et même expédition doivent faire aussi l'objet d'une seule et même livraison à l'arrivée, il ne suit pas de là qu'au cas d'insuffisance accidentelle des quais de déchargement, la compagnie du chemin de fer soit tenue d'opérer le déchargement en entier avant que le destinataire commence à opérer la vérification et l'enlèvement des marchandises; il suffit, alors, que la marchandise soit déchargée sur les quais sans interruption ni suspension, au fur et à mesure de l'enlèvement par le destinataire après vérification, sous la réserve qu'il pourra refuser le tout, dans le cas d'indivisibilité de l'expédition, si la vérification des derniers objets enlevés justifie ce refus. Mais, au cas de litige à cet égard entre le destinataire et la compagnie, celle-ci doit, jusqu'à la solution à intervenir, retenir la marchandise dans ses magasins, ou, à défaut de magasins suffisants, dans ses wagons, et non les transporter dans une autre gare et les y consigner, alors que cette dernière mesure entraînerait, pour le destinataire, des frais plus élevés que ceux du magasinage aux prix des tarifs. — Pau, 14 juin 1870, Chemin de fer du Midi, [S. 71.2.39, P. 71.121] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 186.

**3310.** — En sens inverse, lorsque le destinataire de marchandises encombrantes a stipulé des échéances d'arrivée lui permettant de retirer facilement les marchandises arrivées en gare, la compagnie qui a transporté ces marchandises en bloc ne peut forcer le destinataire à en prendre livraison dans le délai réglementaire à partir du jour d'arrivée, sous peine de payer des droits de magasinage; elle doit lui laisser un délai moral suffisant pour l'enlèvement des marchandises. — Cass., 21 févr. 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 66.1.100, P. 66.259, D. 66.1.104] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 254. — *Contrà*, Sarrut, n. 301.

**3311.** — Mais le destinataire qui prétend qu'une compagnie de chemins de fer se serait engagée envers lui à échelonner les livraisons des marchandises de manière à lui en faciliter l'enlèvement, ne peut arguer de cette convention que s'il en prouve l'existence; la livraison en bloc constitue le droit commun, c'est à celui qui invoque un droit dérogeant au droit commun à établir que ce droit existe. — Cass., 17 mai 1876, Mallebay, [S. 77.1.78, P. 77.161, D. 77.1.421] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 255.

**3312.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont point tenues de livrer les marchandises, même arrivées en gare, avant l'expiration des délais réglementaires (V. n. 3288 *bis*), mais si elles ont invité le destinataire par lettre d'avis à venir prendre

livraison, elles ne peuvent la lui refuser. Aussi la compagnie de chemins de fer qui, après avoir adressé au destinataire une lettre d'avis lui annonçant l'arrivée de la marchandise, refuse, sans motifs légitimes, d'opérer la livraison, se rend passible de dommages-intérêts, alors même qu'elle aurait ensuite effectué la livraison avant l'expiration du délai réglementaire accordé pour le transport et la livraison. — Cass. 22 juill. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.450, P. 85.1.1079, D. 84.1.445] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 189.

**3313.** — En effet, le destinataire, sur l'invitation de la compagnie et sur la menace du paiement de droits de magasinage, s'est déplacé, s'est rendu à la gare, a dû commander, pour enlever la marchandise, soit des porte-faix, soit même des voitures et des chevaux; de là, des frais, des pertes de temps. Si la compagnie, se ravisant, refuse la livraison, ce procédé constitue une faute qui engage sa responsabilité et qui ouvre contre elle une action en dommages-intérêts.

**3314.** — L'encombrement dans les gares à l'arrivée, s'il résulte de cas absolument fortuits, qui ne pouvaient être prévus, constituera un cas de force majeure pouvant s'opposer à la livraison, de même qu'il pourra nécessiter de la part de l'autorité supérieure des mesures pour assurer un enlèvement rapide et un camionnage d'office des marchandises à domicile. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 190.

**3315.** — Lorsqu'il s'agit de livraison à domicile, la compagnie, tenue de livrer dans les délais de livraison augmenté d'un délai pour le camionnage, n'a pas à prévenir le destinataire; celui-ci doit être avisé par l'expéditeur, et se tenir prêt à recevoir la marchandise quand elle lui sera présentée par la compagnie ou ses représentants; la compagnie n'a point à l'avertir par une lettre d'avis.

**3316.** — Mais la compagnie doit-elle aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise livrable en gare? Cet avis serait des plus utiles pour le destinataire, qui ignore le plus souvent les délais dans lesquels la marchandise doit parvenir, qui, en tout cas, ne connaît point et ne peut connaître son arrivée lorsque la compagnie n'a point épuisé les délais, et qui a intérêt à ce que la marchandise qu'il attend ne séjourne point dans les gares. Aussi les compagnies sont-elles dans l'usage d'adresser des lettres de voiture; y sont-elles obligées? — Non, car il ne faut point oublier que les règlements concernant les compagnies de chemins de fer doivent être strictement appliqués, et on ne peut, sous prétexte d'interprétation, ajouter aux obligations imposées soit aux compagnies, soit à ceux qui traitent avec elle. Par suite, l'arrêté du 12 juin 1866, en imposant aux compagnies l'obligation de mettre à la disposition des destinataires, les marchandises en grande vitesse, deux heures après l'arrivée du train réglementaire, et les marchandises en petite vitesse, dans le jour qui suit leur arrivée ne leur impose pas en outre l'obligation de prévenir les destinataires par une lettre d'avis de l'arrivée des expéditions ou des marchandises. — Cass., 2 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.35, P. 74.56, D. 74.1.63]; — 7 août 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.82, P. 80.169, D. 78.1.367]; — 27 août 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.82, P. 80.169, D. 78.1.368]; — 26 mars 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 80.1.82, P. 80.169, D. 79.1.374]; — 14 janv. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.315, P. 80.749, D. 80.1.160]; — 23 févr. 1881, Chemin de fer de Lyon, [S. 81.1.179, P. 81.1.410, D. 81.1.479]; — 29 nov. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.1.132, P. 82.1.284, D. 81.5.52]; — 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.196, P. 84.1.388, D. 84.5.64]; — 8 juin 1886, Chemin de fer du Nord, [D. 86.5.61]; — 14 déc. 1892, Chemin de fer de l'Est Algérien, [S. et P. 93.1.149] — Chambéry, 18 janv. 1868, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 68.2.242, P. 68.970, D. 69.2 30] — Montpellier, 17 janv. 1874, Chemin de fer du Midi, [S. 74.2.107, P. 74.476] — Alger, 20 mai 1887, [*Rev. alger.*, 1888, p. 81] — Trib. comm. Alger, 16 mai 1887, [*Rev. algér.*, 1887, p. 370] — *Sic*, Sarrut, n. 542 et s.; Ruben de Couder, n. 246 et s.; Lyon-Caen et Renault, p. 316; Picard, t. 4, p. 708; Féraud-Giraud, t. 1, n. 191. — *Contrà*, Rouen, 5 déc 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.1.35, *ad notam*, P. 74.55, *ad notam*] — Aix, 11 mai 1868, sous Cass., 2 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.35, P. 74 56, D. 74.1.63] — Trib. comm. Seine, 23 juin 1877, [*Fr. judic.*, 1878, p. 155]; — 31 oct. 1877, [*Gaz. des trib.*, 5 déc. 1877] — Palaa, t. 2, p. 157; Lamé-Fleury, p. 296 et s.; Bédarride, t. 2, n. 395 et s.; J. *La Loi*, 2 août 1883; Pouget, *Du transport*, t. 2, n. 276; *Des dr. des comp.*, t. 4, n. 763; Delatre, *Trib. des voyag.*, p. 270; Emion, t. 2, p. 254; Duverdy, *Tar.*, p. 285; *Trans.*, p. 24.

**3317.** — Peu importe que les compagnies soient dans l'habitude de transmettre aux destinataires des lettres d'avis, qui ne sont en réalité que des mises en demeure ayant pour objet d'établir leur droit, taxes de magasinage, l'usage ne pouvant d'ailleurs prévaloir contre un texte formel de la loi. — Cass., 14 déc. 1892, précité.

**3318.** — La lettre d'avis ne serait obligatoire que si un tarif spécial applicable à l'expédition l'imposait aux compagnies; il en est ainsi spécialement à l'égard des animaux de petite taille transportés en cages ou paniers. — Cass., 30 janv. 1872, de Montenol, [S. 72.1.34, P. 72.53, D. 72.1.375] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 191.

**3319.** — Mais cette exception, quand elle existe, ne saurait être étendue au delà des limites dans lesquelles elle est renfermée. Ainsi une compagnie de chemins de fer qui transporte des animaux désignés dans les tarifs généraux sous la dénomination d'animaux de petite taille, n'est point tenue d'instruire de leur arrivée le destinataire par une lettre d'avis, lorsque ces animaux n'ont point été expédiés en cages ou en paniers. — Même arrêt. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 247.

**3320.** — L'intérêt, d'ailleurs, des compagnies est de prévenir par une lettre d'avis le destinataire de l'arrivée des marchandises, car c'est la mise à la poste de cette lettre d'avis qui met en demeure le destinataire d'avoir à prendre livraison des marchandises, et qui fait courir les délais de magasinage dans les cas où il néglige de venir enlever la marchandise. — Cass., 31 mai 1870, Chemin de fer du Midi, [S. 70.1.307, P. 70.781, D. 70.1.362]; — 26 mars 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 80.1.82, P. 80.169, D. 79.1.374]; — 14 déc. 1892, précité. — Chambéry, 18 janv. 1868, précité. — Dijon, 11 déc. 1872, Berrieux, [S. 73.2.206, P. 73.867, D. 73.5.101] — Montpellier, 17 janv. 1874, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 544; Ruben de Couder, n. 246; Féraud-Giraud, t. 1, n. 192.

**3321.** — La lettre d'avis n'étant pas obligatoire, le destinataire peut se présenter à la compagnie avant qu'une lettre lui ait été adressée et exiger la livraison de la marchandise sans présentation de lettre d'avis, pourvu, bien entendu, que le délai de livraison soit expiré. — Chambéry, 18 janv. 1868, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 193.

**3322.** — Par suite, le destinataire ne peut se fonder sur l'envoi tardif de la lettre d'avis pour prétendre que la marchandise a subi un retard dans le transport. — Montpellier, 17 janv. 1874, précité. — Et les compagnies ne peuvent être condamnées à des dommages-intérêts par le seul motif qu'elles n'ont pas adressé des lettres d'avis et avisé le destinataire de l'arrivée des marchandises. — Cass., 14 janv. 1880, précité; — 29 nov. 1881, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3322** *bis*. — Une compagnie n'est point, en effet, responsable du dommage qu'a éprouvé le destinataire tardivement avisé de l'arrivée des marchandises en gare. — Cass., 14 déc. 1892, précité.

**3323.** — Par application de la même règle, on doit décider qu'une compagnie n'est pas non plus responsable de l'avarie qu'a éprouvée la marchandise tardivement retirée, par cela seul que le destinataire n'a pas été avisé en temps utile. — Cass., 2 déc. 1873, précité; — 27 août 1878, précité; — 26 mars 1879, précité; — 23 févr. 1881, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3324.** — Les compagnies de chemins de fer qui, pour l'exécution de l'obligation à elles imposée de remettre avec célérité aux destinataires les marchandises dont le transport leur a été confié, donnent avis à ceux-ci, par lettres missives, de l'arrivée en gare des marchandises ont droit au remboursement des timbres-poste apposés sur ces lettres : c'est là, non une perception interdite comme n'étant pas autorisée par le tarif, mais le recouvrement d'un déboursé fait dans l'intérêt du commerce. — Cass., 13 mai 1861, Dubois, [S. 61.1.973, P. 62.197, D. 61.1.325] — *Sic*, Sarrut, n. 546; Ruben de Couder, n. 243.

**3325.** — Il en est ainsi alors même que les destinataires leur ont déclaré d'avance par écrit qu'ils les dispensaient de ces lettres d'avis et qu'ils s'en rapportaient aux livres de la compagnie pour la date de l'arrivée des marchandises. — Cass., 31 mai 1870, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 244; Sarrut, n. 545; Duverdy, *Transp.*, 14 *bis*; Féraud-Giraud, t. 1, n. 194; Picard, t. 4, n. 709.

**3326.** — En effet, cette lettre est nécessaire pour faire courir

les droits de magasinage; droits dont le point de départ ne pourrait être fixé, par une convention particulière, à un autre moment que celui résultant de la mise de la lettre à la poste, car ce serait un traité particulier violant l'égalité entre destinataires; par la même raison, l'un de ces derniers ne saurait être dispensé du paiement du timbre-poste qui doit être apposé sur la lettre d'avis.

**3327.** — Lorsqu'une compagnie aura à faire la preuve de l'envoi d'une lettre d'avis déniée par le destinataire, cette preuve lui sera assez difficile; si elle est devant un tribunal de commerce, en matière commerciale, elle pourra faire la preuve par ses registres. — Bordeaux, 31 mai 1858, dépêche minist. déc. 1861, [cité par Palaa, t. 1, p. 177]; — mais dans toute autre hypothèse ses registres ne feront pas foi. — Poitiers, 3 juill. 1883, Chemin de fer de l'Etat, [D. 84.2.208] — Si la lettre d'avis est représentée, le timbre de la poste en déterminera la date. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 195.

**3328.** — En ce qui concerne les wagons complets qui doivent être déchargés par les destinataires, les compagnies doivent prévenir les destinataires soit par une lettre mise à la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe, mais sans que les frais d'avis puissent dépasser le prix du timbre pour l'affranchissement d'une lettre; si, toutefois, le destinataire a réclamé l'emploi du télégraphe, c'est à lui de le payer. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 196.

**3329.** — II. *Du lieu où doit se faire la livraison.* — L'expéditeur a pu omettre d'indiquer si la marchandise est livrable en gare ou à domicile; en ce cas, s'il s'agit d'une marchandise transportée en grande vitesse, la marchandise est considérée comme devant être livrée à domicile, s'il existe un service de factage (art. 49 des tarifs généraux, § 4); s'il s'agit d'une marchandise expédiée en petite vitesse, la marchandise est considérée comme livrable en gare (art. 41, § 4 des mêmes tarifs).

**3330.** — Que doit-on entendre par livraison à domicile? La compagnie a-t-elle satisfait à ses obligations en livrant la marchandise à l'entrée de la maison, ou doit-elle la faire monter aux étages supérieurs, ou la faire descendre à la cave s'il y a lieu? La marchandise est livrée au domicile lorsqu'elle est présentée à l'entrée de ce domicile; on ne peut obliger une compagnie à faire monter au grenier ou descendre à la cave des marchandises encombrantes, surtout si elles sont en quantité considérable. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 198; Picard, t. 4, n. 726.

**3331.** — Dans la pratique, les employés des chemins de fer ne font aucune difficulté pour monter aux étages supérieurs, ou descendre à la cave, les colis même encombrants, pourvu que la livraison puisse s'opérer assez rapidement; ils agissent ainsi en vue d'une rémunération; mais c'est là un travail qu'on ne saurait leur imposer.

**3332.** — Le destinataire peut-il prendre livraison en gare, lorsque l'expéditeur a expédié la marchandise à domicile? On peut soutenir la négative, en faisant remarquer que le contrat a été formé entre l'expéditeur et la compagnie chargée du transport, que ce contrat est complet par l'accord des parties, et qu'il n'appartient pas au destinataire de le modifier par sa seule volonté. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 199 et 258.

**3333.** — Ce système n'a pas prévalu; on admet généralement que l'expéditeur ne représente pas le destinataire au point de vue de la livraison et qu'il ne saurait l'obliger à recevoir la marchandise à son domicile, alors que son intérêt, notamment en matière de réexpédition, peut être de prendre livraison en gare. — Cass., 27 juill. 1852, Duverger, [S. 52.1.830, P. 52.2. 465, D. 52.1.226]; — 17 juill. 1861, Bardou, [S. 61.1.872, P. 61. 775, D. 61.1.317]; — 5 mars 1866, Thiollier, [S. 66.1.256, P. 66. 644, D. 66.1.120]; — 19 déc. 1866, Bastide, [S. 67.1.33, P. 67. 49, D. 67.1.13]; — 18 juill. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77. 1.76, P. 77.159, D. 76.1.375] — Montpellier, 1er juill. 1859, [S. 60.2.388, P. 60.181, D. 60.1.175] — Grenoble, 24 janv. 1863, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.2.50, P. 63.518, D. 64.2.43] — Chambéry, 18 janv. 1868, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 68.1.256, P. 68.970, D. 69.2.30] — *Sic*, Sarrut, n. 628 et s.; Bédarride, t. 1, p. 135, 150 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1478; Duverdy, *Transp.*, n. 228; Emion, n. 170; Lamé-Fleury, v° ***Livraison à domicile***, p. 843; Ruben de Couder, n. 133.

**3334.** — Par suite, la convention intervenue entre un expéditeur de marchandises et une compagnie de chemins de fer, portant que le transport de ces marchandises au domicile du destinataire sera opéré par les soins de la compagnie, n'est pas obligatoire pour le destinataire qui a fait connaître à la compagnie, en temps opportun, son intention de recevoir lui-même ou de faire recevoir les marchandises à la gare. — Cass., 17 juill. 1861, Bardon, [S. 61.1.872, P. 61.775, D. 61.1.317] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 135; Féraud-Giraud, t. 1, n. 258.

**3335.** — ... A moins cependant que, par une cause quelconque, l'expéditeur ne se trouvât en droit de régler les conditions du transport à l'égard du destinataire.

**3336.** — L'expéditeur est particulièrement en droit d'exiger que la compagnie transporte la marchandise jusqu'au domicile du destinataire, et celui-ci ne peut se soustraire à ce mode de procéder en manifestant l'intention de prendre livraison en gare, lorsque l'expéditeur a expédié les marchandises en payant les frais de camionnage et sous la condition de remboursement de ces frais. — Cass., 13 juill. 1859, Gibiat, [S. 59.1.841, P. 60. 150, D. 59.1.394] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 149; Ruben de Couder, n. 137.

**3337.** — Les conventions intervenues entre l'expéditeur et la compagnie, relativement au transport jusqu'à domicile, seraient, en tout cas, opposables au destinataire si celui-ci consentait à recevoir les marchandises qui lui sont transmises par la compagnie. — Cass., 13 juill. 1859, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 201.

**3338.** — La mention : *livrable à domicile*, insérée dans la déclaration d'expédition, ne fait pas, du reste, preuve d'une telle convention; il n'en résulte qu'une indication, par l'expéditeur, de l'intention présumée du destinataire, qui n'en a pas moins le droit d'exiger en temps opportun la livraison en gare. — Cass., 5 mars 1866, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 134.

**3339.** — Dans le cas où la compagnie, malgré la défense du destinataire, a transporté les marchandises à son domicile, elle n'est pas fondée à réclamer, à titre de gérant d'affaires, le remboursement de ses avances, par exemple, des droits d'octroi payés pour ces marchandises, lorsque ces marchandises devant être déclarées en transit, n'étaient pas passibles de ce droit, qui n'aurait pas été payé si le transport et la déclaration avaient été faits par le destinataire. — Cass., 27 juill. 1852, précité. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 200. — En effet, le paiement de ces droits est occasionné par la faute de la compagnie.

**3340.** — De même, lorsque l'expéditeur indique une gare frontière comme lieu d'arrivée, une compagnie ne peut faire franchir la frontière à la marchandise, et la transporter au domicile du destinataire sans s'exposer à des dommages-intérêts si elle a mal à propos payé des droits de douane, ou a occasionné une contravention en ne les acquittant pas. — Lyon, 7 févr. 1882, [cité par Palaa, t. 2, p. 174] — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — La faute de la compagnie, dans ce cas comme dans le précédent, l'expose à une condamnation à des dommages-intérêts.

**3341.** — Les compagnies ne peuvent exiger la production d'un mandat spécial pour chaque livraison aux représentants du destinataire; par suite, elles ne sauraient se refuser à livrer en gare les marchandises adressées à domicile, alors même que le mandat n'est établi que par la seule représentation de mandats généraux d'enlèvement délivrés par les destinataires aux camionneurs par eux employés. — Chambéry, 18 janv. 1868, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 139; Sarrut, n. 558 et 633; Bédarride, t. 2, n. 416 et s. — V. *infrà*, n. 3368.

**3342.** — Le droit du destinataire de prendre livraison par lui-même ou par ses représentants ne comporte pas de distinction, soit à raison de la nature du service qui exécuterait le transport de la gare d'arrivée au lieu de la destination, soit à raison de la distance entre la gare et ce dernier lieu. — Cass., 26 mars 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 66.1.253, P. 66.644, D. 66.1.149]

**3343.** — Lorsque le destinataire a fait connaître à la compagnie sa volonté de prendre livraison en gare de colis expédiés à domicile, la compagnie doit les conserver à la gare à sa disposition, et ne peut exiger le prix du camionnage de la gare au domicile. — Toulouse, 24 juin 1879, Abribat, [S. 79.2.327, P. 79. 1272] — *Sic*, Sarrut, n. 631; Féraud-Giraud, t. 1, n. 199.

**3344.** — Par suite, la compagnie qui a fait transporter des marchandises au domicile du destinataire, alors qu'elle savait qu'un commissionnaire du destinataire en était chargé, est passible de dommages-intérêts envers ce dernier. — Grenoble, 24 janv. 1863, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.2.50, P. 63.518, D. 64.2.43]

**3345.** — Mais si l'expédition a été transportée franco, ou en

port payé jusqu'à domicile, le destinataire qui prend livraison à la gare ne peut exiger la restitution du prix afférent à la taxe du camionnage; ce prix est définitivement acquis à la compagnie qui l'a régulièrement perçu, et qui est prête à effectuer le transport jusqu'à domicile. — Sarrut, n. 632; Féraud-Giraud, t. 1, n. 199; Picard, t. 4, n. 704.

**3346.** — Les destinataires de marchandises expédiées par chemins de fer ont donc sans conteste le droit d'en prendre eux-mêmes livraison à la gare d'arrivée, encore bien que l'expédition contienne indication de leur domicile; mais ce droit n'est pas exclusif de celui qui appartient à la compagnie de faire conduire ces marchandises au domicile indiqué, lorsqu'elle n'a pas reçu d'ordre contraire. — Dans ce dernier cas, la compagnie peut opérer le transport sans être tenue de donner aux destinataires un avertissement préalable. En conséquence, si, pour opérer un tel transport, la compagnie a dû, à raison de la nature de la marchandise, payer des droits d'octroi, le refus par le destinataire de recevoir cette marchandise ne saurait faire retomber ces droits à sa charge; elle est fondée à en exiger le remboursement contre l'expéditeur. — Cass., 19 déc. 1866, Bastide, [S. 67.1.33, P. 67. 49, D. 67.1.13] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 138; Féraud-Giraud, t. 1, n. 200, 258. — En effet, dans ce cas, la compagnie ne fait qu'exécuter le mandat qu'elle a reçu en transportant les marchandises à domicile. Elle était en droit de le faire, n'ayant point été avisée d'avoir à conserver les marchandises par le destinataire; elle a donc son recours contre son mandant, l'expéditeur.

**3347.** — Les compagnies seraient autorisées à transporter les marchandises au domicile du destinataire malgré sa volonté clairement manifestée, si telle était la disposition d'un de leurs tarifs applicable à la marchandise transportée. — Cass., 27 juill. 1852, Duverger, [S. 52.1.830, P. 52.2.465, D. 52.1.226]; — 5 mars 1866, Thiollier, [S. 66.1.253, P. 66.644, D. 66.1.120]; — 26 mars 1866, précité. — C'est là une application de la règle de la force obligatoire des tarifs. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 199.

**3348.** — C'est ce qui a lieu en Italie, où les compagnies de chemins de fer sont autorisées à transporter, dans tous les cas, au domicile du destinataire, les marchandises livrables à domicile. — Cour Milan, 27 juill. 1874, [Clunet, 75.231] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 258.

**3349.** — Lorsque la marchandise est livrable en gare, la compagnie ne saurait modifier le droit du destinataire de prendre livraison en gare, et changer le lieu de livraison; elle ne saurait exiger notamment que le destinataire prenne livraison dans un bureau auxiliaire. — Trib. comm. Seine, [cité par Féraud-Giraud, t. 1, n. 202] — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Le contrat a été formé en vue de la livraison en gare et non d'une livraison dans un bureau auxiliaire; d'un autre côté, les cahiers des charges et les tarifs ne prévoient que la livraison en gare; autoriser une compagnie à livrer dans un bureau auxiliaire, sans le consentement du destinataire, les marchandises livrables en gare, serait donc violer le contrat, le cahier des charges et les tarifs.

**3349** *bis*. — Lorsqu'une compagnie de chemins de fer donne en location, en vertu d'un tarif spécial, des terrains disponibles dans les gares de son réseau, les marchandises déchargées sur ces terrains sont réellement livrées aux locataires. — Paris, 16 déc. 1885, Coutard, [D. 86.2.160]

**3350.** — Est considérée également comme remise en gare l'arrivée de marchandises par navire dans un port relié à la gare par des voies maritimes. — Cass., 10 déc. 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.291, P. 84.1.699, D. 84.1.119]

**3350** *bis*. — Il existe des gares ouvertes au service des voyageurs et aux transports en grande vitesse, mais non à celui de la petite vitesse; les expéditeurs ne peuvent obliger les compagnies à livrer des marchandises en petite vitesse dans ces gares; ce serait contraire aux règlements et arrêtés, ayant force de loi. — Paris, 4 août 1866, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 67.2.10, P. 67. 90] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 203.

**3351.** — III. *Vérification de l'objet transporté.* — Les destinataires sont toujours en droit de vérifier les marchandises avant d'en prendre livraison, alors même qu'elles seraient présentées en bon état de conditionnement extérieur. — Cass., 27 déc. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [S. 55.1.261, D. 55.1.21]; — 16 janv. 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.401, D. 61.1. 126]; — 14 août 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 62.1.45, P. 62.435, D. 61.1.384]; — 30 mai 1872, de Montenol, [S. 72.1.34, P. 72.53]; — 2 févr. 1887, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 87.1. 275, P. 87.1.651, D. 87.1.477] — Lyon, 30 juin 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.2.72, P. 65.353, D. 65.2.184] — Bordeaux, 8 nov. 1870, de Rancourt, [S. 71.2.7, P. 71.75] — Aix, 4 févr. 1889, Pellegrin, [S. 89.2.169, P. 89.1.971, D. 90.2.65] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 290; Sarrut, n. 706; Ruben de Couder, n. 268 et 380; Féraud-Giraud, t. 1, n. 205; Picard, t. 4, p. 734; Alauzet, t. 2, n. 985. — V. aussi Sourdat, t. 2, n. 1020.

**3352.** — Les compagnies doivent faciliter cette vérification, sans être cependant obligées de fournir aux destinataires un local pour y procéder, ni des employés pour les assister et les aider. — Cass., 26 juin 1882, Chemin de fer Lyon, [S. 83.1.180, P. 83. 1.413, D. 83.1.87] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3353.** — Si les parties ne s'entendent pas pour procéder à une vérification amiable, il y a lieu de se conformer aux prescriptions de l'art. 106, C. comm., sur la vérification. — Bédarride, t. 1, n. 296; Sarrut, n. 713; Ruben de Couder, n. 269; Emion, n. 175; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3354.** — Les compagnies de chemins de fer sont, en effet, assujetties à toutes les obligations que le Code de commerce impose aux commissionnaires de roulage et aux voituriers; et il ne saurait être dérogé à ces obligations par les règlements administratifs prescrivant dans certains cas des mesures spéciales, notamment pour le cas de transport des matières précieuses et des espèces monnayées. Ainsi, une compagnie de chemins de fer ne peut refuser de laisser vérifier, par le destinataire, le contenu d'un groupe d'espèces monnayées qu'elle a transporté, alors même que le colis se trouverait en état de bon conditionnement extérieur. — Lyon, 30 juin 1864, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 708 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 206; Picard, t. 4, n. 734.

**3355.** — Et même la compagnie serait en faute, sie lle exigeait le paiement du prix avant toute vérification. En conséquence, la compagnie de chemins de fer qui, à défaut par le destinataire d'avoir consenti à payer le prix du transport avant toute vérification, n'a pas effectué livraison, doit garder à sa charge les frais de camionnage et de magasinage, et elle doit être condamnée à indemniser le destinataire du préjudice à lui causé par la vente des marchandises, effectuée par autorité de justice, à défaut de livraison. — Aix, 4 févr. 1889, précité.

**3356.** — Les vérifications ont lieu généralement à l'amiable; ce mode de procéder, d'un usage cependant journalier, présente de graves inconvénients pour les compagnies au cas de transports sur plusieurs réseaux; dans ce cas, en effet, si l'avarie est intérieure, la responsabilité incombe à la compagnie qui a reçu la marchandise au départ; la compagnie qui a transporté en dernier lieu aurait donc intérêt, soit à appeler la première compagnie à la vérification, faite en présence du destinataire, ce qui n'est pas possible à cause des lenteurs, soit à procéder conformément à l'art. 106, ce qui entraînerait non plus seulement des lenteurs, mais des frais; malgré ces inconvénients les compagnies procèdent d'ordinaire aux vérifications amiables. — Sarrut, n. 713. — V. aussi Féraud-Giraud, t. 1, n. 206.

**3357.** — Le destinataire peut aussi exiger la vérification du poids, mais il est obligé, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, de payer la taxe de pesage supplémentaire, si le nouveau pesage constate le même poids qu'au départ, ou même un excédent de poids.

**3358.** — La compagnie qui a accepté la marchandise sans faire constater contradictoirement des réserves, est censée l'avoir reçue en bon état d'emballage; elle est donc responsable du mauvais état de l'emballage à moins qu'elle ne prouve que la marchandise lui a été remise dans l'état où elle la représente. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 208. — Des constatations qui n'auraient point été contradictoires avec l'expéditeur ou le destinataire et qui auraient lieu, par exemple, en cours de route, ne pourraient lier le destinataire.

**3359.** — Mais la compagnie de chemins de fer à laquelle le destinataire offre de prendre livraison sous toutes réserves, sans qu'aucune vérification immédiate soit proposée, est autorisée à retenir la marchandise pour en faire régulièrement constater l'état; elle n'est point obligée, en effet, de s'en remettre à la bonne foi du destinataire. — Cass., 30 janv. 1872, de Montenol, [S. 72.1.34, P. 72.53, D. 72.1.375]; — 18 janv. 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 82.1.177, P. 82.1.406, D. 82.1.88]; — 28 mars 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.273 P. 83.1.648, D. 83.1.31]; — 2 févr. 1887, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 87. 1.275, P. 87.1.651, D. 87.1.480] — Aix, 4 févr. 1889, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 716 et s.; Bédarride, t. 2, n. 415; Ruben de Couder, n. 261; Féraud-Giraud, t. 1, n. 209.

**3360.** — Spécialement, lorsqu'un destinataire a fait sommation à une compagnie de chemins de fer de lui livrer sa marchandise, en offrant de payer le transport, sous la réserve de ses droits et actions, ces expressions, par leur généralité, comprennent tout à la fois le cas de retard dans le transport de la livraison, et le cas des avaries qui auraient pu être subies dans le transport. La compagnie n'est pas tenue d'accepter cette réserve, en tant qu'elle se réfère au cas d'avarie. Dans ce cas, la compagnie a le droit de retenir la marchandise pour en faire vérifier l'état. — Cass., 28 mars 1882, précité.

**3361.** — Mais si une compagnie n'est pas tenue d'accepter des réserves relatives à des avaries, elle ne peut se refuser à livrer la marchandise au destinataire qui paye le prix du transport réclamé, sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs. — Cass., 18 janv. 1882, précité. — ... ou de retard régulièrement constaté. — Sarrut, n. 650.

**3362.** — En effet, il est difficile à une personne même ayant l'habitude de manier les tarifs de chemins de fer de ne pas se tromper; n'est-il pas impossible au destinataire, le plus souvent complètement étranger à la matière, de ne pas se perdre, tout d'abord, dans l'inextricable quantité de tarifs qu'une compagnie peut mettre à sa disposition? Si une étude approfondie lui est nécessaire, comment pourra-t-il s'y livrer alors que, s'il prend livraison et paye le prix de transport, il perd tout recours contre la compagnie? Il n'a, dit-on, qu'à prendre son temps, à attendre, pour demander livraison, que son examen des tarifs soit terminé; il paiera des droits de magasinage, il est vrai, mais ils sont si peu élevés! Cette objection n'a pas de force; dans la plupart des cas, surtout en matière commerciale, la livraison immédiate est forcée, inévitable; le commerçant a des engagements, il doit les remplir, il veut profiter des circonstances, il lui faut prendre livraison. Sera-t-il donc obligé d'accepter les yeux fermés le prix du transport qui lui est demandé, puisque toute vérification, tout contrôle, sont impossibles? Le destinataire n'a qu'un moyen de sortir de cette situation fâcheuse, faire des réserves, relatives à l'application des tarifs, en prenant livraison. Ces réserves ne sont que la manifestation légitime d'un droit; c'est ce que la Cour suprême pose en principe.

**3363.** — IV. *A qui doit être faite la livraison.* — La livraison met fin au contrat de transport et libère la compagnie qui a effectué le transport de toutes ses obligations, à condition cependant qu'elle ait livré au véritable destinataire; la compagnie a donc un grand intérêt à ne livrer qu'à celui-ci, d'autant mieux que sa responsabilité est absolument engagée, si, par sa faute, elle livre à un autre. Par suite, ce n'est qu'au destinataire qu'elle doit livrer alors même qu'une autre personne viendrait à revendiquer la propriété de la chose transportée; ce n'est pas à la compagnie de se faire juge d'une pareille question. — Cass., 18 août 1873, Chemin de fer de Lyon, [D. 74.1.63]; — 9 avr. 1879, Hamard, [S. 80.1.131, P. 80.282, D. 80.1.13] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 210.

**3364.** — Lorsque la marchandise a été livrée au véritable destinataire, l'expéditeur n'a pas à rechercher si elle lui a été livrée dans le lieu indiqué pour la livraison; c'est là un fait qui lui est étranger, et dont il ne saurait se plaindre. — Cass., 9 déc. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 74.1.167, P. 74.407, D. 74.1.649] — Féraud-Giraud, t. 1, n. 211. — Le destinataire, d'accord avec la compagnie, peut valablement changer le lieu de livraison pourvu qu'il ne préjudicie pas à l'expéditeur.

**3365.** — Mais si la compagnie, sans ordres et sans instructions, et dans le seul espoir de trouver le destinataire dans un autre lieu que celui de la livraison, faisait conduire les marchandises en ce lieu, elle engagerait sa responsabilité et serait obligée de réparer le dommage qu'elle aurait ainsi causé. — Cass., 13 mai 1874, [cité par Picard, t. 4, p. 729] — Picard, *loc. cit.;* Féraud-Giraud, *loc. cit.* — La précipitation, en ce cas, constituerait une faute dont elle devrait la réparation.

**3366.** — C'est à bon droit qu'une compagnie de chemins de fer livre la marchandise à la personne qui a été désignée par l'expéditeur pour opérer une réexpédition; cette personne doit être considérée par la compagnie comme un véritable destinataire, chargé spécialement par l'expéditeur de prendre livraison. — Cass., 12 août 1879, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1879, p. 295] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 212.

**3367.** — La compagnie qui a effectué le transport doit non seulement livrer la marchandise au destinataire, mais à son mandataire, quelle que soit la forme du mandat, authentique, lettre sous seing privé, lettre missive; dans ce dernier cas, il n'est pas nécessaire que la signature du mandant soit légalisée, il suffit qu'aucun doute ne s'élève sur sa véracité. — Sarrut, n. 557; Féraud-Giraud, t. 1, n. 214. — V. cependant Bédarride, t. 2, n. 417.

**3368.** — Le mandat peut être spécial, et concerner une seule livraison, ou général et relatif à toutes les livraisons successives concernant un même destinataire; le plus souvent il sera établi par la production des lettres d'avis signées par les destinataires, ou par la présentation des récépissés. — Chambéry, 18 janv. 1868, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 68.1.242, P. 68.970, D. 69.2.30] — *Sic*, [illegible] de [illegible], n. 159; Sarrut, n. 558 et 633; Bédarride, t. 1, n. 416 et s.; Féraud-Giraud, t. 1, n. 213.

**3368** *bis.* — Mais la compagnie de chemin de fer qui a remis les marchandises non au destinataire mais à un tiers qui n'avait pas pouvoir de recevoir pour le créancier, n'a pas exécuté son obligation et est passible de dommages-intérêts. — Cass., 18 août 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 74.1.63] — Il en est ainsi lors même que l'erreur de la compagnie provient originairement d'une erreur de la poste dans la remise de la lettre d'avis.

**3369.** — Le destinataire est également en droit de charger un mandataire de le représenter pour constater le retard dans l'arrivée d'une marchandise livrable en gare. — Trib. comm. Clermont-l'Hérault, 23 janv. 1877, [cité par Féraud-Giraud, t. 1, n. 213] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3370.** — La livraison sera régulièrement faite à l'associé du destinataire. — Bordeaux, 3 mars 1868, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1867, p. 249] — Féraud-Giraud, t. 1, n. 215; — ou, s'il s'agit d'une livraison à domicile, à la personne trouvée au domicile du destinataire, qui s'est présentée en son nom, ou paraissait avoir qualité pour le représenter. — Paris, 9 déc. 1869, [cité par Lamé-Fleury, *Code des chemins de fer*, p. 843] — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3371.** — Si, d'après les énonciations de la lettre de voiture, la marchandise doit être remise à un tiers, qui doit la faire parvenir au destinataire, ce tiers est, au regard de la compagnie, le véritable destinataire, et la compagnie est en faute si, au lieu de lui livrer la marchandise, elle la remet à la personne à laquelle ce tiers doit lui-même la faire parvenir. — Trib. comm. Seine, 19 févr. 1884, [J. *La Loi*, 2 mars 1884] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — La compagnie n'a point alors exécuté le mandat qui lui était confié.

**3372.** — Si la compagnie a des doutes sur l'identité de la personne qui se présente soit comme destinataire, soit comme mandataire de ce dernier, elle est en droit de vérifier son identité, et de lui demander de l'établir; la compagnie ne s'exposerait à une condamnation en dommages-intérêts que si elle abusait de ce droit pour exercer de véritables vexations à l'égard des destinataires, et si elle usait de parti-pris à leur égard. — Chambéry, 18 janv. 1868, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 557; Lanckmann, n. 383 et 385; Féraud-Giraud, t. 1, n. 216.

**3373.** — Il est de jurisprudence et de doctrine que le porteur de la lettre de voiture est en droit d'exiger du voiturier la remise de la marchandise. — Rouen, 9 déc. 1847, Crouzet, [S. 48.2.201, P. 48.2.80] — *Sic*, Delamarre et Lepoitevin, t. 2, n. 398. — Le récépissé produit les mêmes effets que la lettre de voiture; on doit donc en conclure que le porteur du récépissé peut exiger d'une compagnie de chemins de fer la remise de la marchandise.

**3374.** — L'expéditeur a le droit de modifier les ordres et les instructions qu'il a donnés à une compagnie de chemins de fer, pourvu qu'il justifie, par la production du récépissé, qu'il n'a pas transmis au destinataire le droit de prendre livraison. Par suite, le destinataire désigné dans le récépissé d'expédition délivré par une compagnie de chemins de fer, chargée de transporter des marchandises, ne peut se prévaloir de cette désignation pour se faire remettre les marchandises expédiées qu'à la condition d'être nanti du récépissé dont il s'agit; — et tant que ce titre n'est pas sorti des mains de l'expéditeur, les marchandises peuvent être restituées à celui-ci, sur la remise par lui effectuée du récépissé d'expédition délivré à son nom, sans que la responsabilité de la compagnie puisse être engagée, alors même qu'elle aurait su que la personne désignée comme expéditeur n'était pas propriétaire des marchandises expédiées. — Cass., 5 août 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.1.128, P. 79.292, D. 78.1.464] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 219.

**3375.** — Mais la compagnie qui se dessaisirait des marchan-

dises entre les mains de l'expéditeur, sans exiger la restitution du récépissé qu'elle lui a délivré, serait responsable envers le destinataire porteur de ce récépissé des conséquences que cette livraison, faite à tort, aurait pu produire à son égard, et notamment des avances que le destinataire aurait faites à l'expéditeur sur la remise du récépissé. — Cass., 9 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.35, P. 74.55, D. 74.1.409] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 218.

**3376.** — Il en serait ainsi alors même que ce serait à la suite d'une interruption des transports causée par la force majeure que la compagnie aurait restitué les marchandises à l'expéditeur sans exiger de lui la remise du récépissé. — Cass., 21 juill. 1875, Chemin de fer du Nord, [S. 75.1.447, P. 75.1147, D. 77.1.325] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — L'interruption des transports par des événements constituant la force majeure ne peut, en effet, modifier la situation réciproque de l'expéditeur et du destinataire, dessaisir le destinataire du droit qu'il a désormais acquis sur la marchandise, et transmettre ce droit à l'expéditeur.

**3377.** — Quelquefois, par suite d'erreur ou de confusion, la marchandise est remise à un autre que le véritable propriétaire ou destinataire; lorsque le véritable destinataire se présente ensuite pour prendre livraison, il n'est point obligé de recevoir des marchandises analogues; il est en droit de refuser la livraison jusqu'au moment où la compagnie lui offrira des marchandises identiques à celles qui lui étaient destinées. — Toulouse, 3 juill. 1883, [*Gaz. des trib.*, 17 oct. 1883] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 220.

**3378.** — La compagnie serait exonérée de toute responsabilité, à la suite d'une erreur dans la livraison, si cette erreur était imputable au destinataire lui-même. — Paris, 28 déc. 1875, [*J. trib. comm.*, 1876, p. 281]; — ou si elle résultait d'une faute de l'expéditeur, ainsi de l'insuffisance de renseignements, d'instructions tardives. — Cass., 11 mars 1874, Dutet, [S. 74.1.274, P. 74.680, D. 74.1.248] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 256.

**3379.** — Nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui; par suite, les compagnies ont une action contre ceux qui ont reçu, même de bonne foi, une marchandise qui ne leur était pas destinée. — Cass., 26 févr. 1877, Lavigne, [S. 78.1.425, P. 78.1094, D. 78.1.476] — ... ou une marchandise d'une valeur supérieure à celle qui devait leur être livrée. — Toulouse, 3 juill. 1883, [*Gaz des trib.*, 17 oct. 1883] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 220.

**3380.** — Les compagnies de chemins de fer doivent livrer tout ce qui leur a été remis; le destinataire ne peut être obligé de recevoir une livraison partielle; il est en droit de refuser la livraison lorsqu'il y a un manquant dans la marchandise, ou que sur plusieurs colis faisant partie d'une même expédition il en manque un. — Paris, 19 avr. 1875, [*J. trib. comm.*, 1876, p. 66] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 253.

**3381.** — La compagnie, en adressant la lettre d'avis au destinataire, doit avoir soin de reproduire toutes les indications qui lui sont fournies par les pièces qu'elle a en main, pour désigner le nom du destinaire et sa demeure; si par sa faute la lettre d'avis parvient à un tiers qui vient retirer la marchandise, elle est en faute, et elle doit indemniser le véritable destinataire. — Sarrut, n. 556; Bédarride, t. 1, n. 144; Féraud-Giraud, t. 1, n. 221.

**3382.** — La compagnie de chemins de fer qui a envoyé par la poste, au destinataire de marchandises livrables en gare, la lettre d'avis de leur arrivée à l'adresse exacte indiquée par la déclaration d'expédition, n'est pas responsable, vis-à-vis de l'expéditeur, de la perte résultant pour lui de ce que la livraison des marchandises a été faite sur la représentation de la lettre d'avis portant au bas du bon à livrer la fausse signature du destinataire. — Bordeaux, 8 nov. 1870, de Rancourt, [S. 71.2.7, P. 71.75] — *Sic*, Sarrut, n. 556; Bédarride, t. 1, n. 143 et s.; Ruben de Couder, n. 140; Féraud-Giraud, t. 1, n. 222 et 223. — En ce cas, la compagnie n'a aucune faute à s'imputer; dès lors la cause d'une condamnation à dommages-intérêts fait défaut.

**3383.** — En ce cas, non seulement la personne qui a reçu ainsi une lettre d'avis qui ne lui était pas destinée, mais même le commissionnaire qui retire la marchandise en son nom, si, sur le vu de la lettre d'avis, il a pu s'apercevoir de l'erreur, sont responsables, vis-à-vis de la compagnie, du fait d'avoir ainsi pris livraison à tort, et de ses conséquences. — Cass., 26 févr. 1877, précité.

**3384.** — La compagnie qui a adressé la lettre d'avis au domicile qui lui a été indiqué comme étant celui du destinataire, et qui jusque-là n'est pas en faute, en commettra une si elle livre trop légèrement la marchandise, au porteur de cette lettre d'avis, et si elle l'accepte avec trop de facilité comme le véritable destinataire alors qu'il lui serait facile de vérifier son identité. — Cass., 18 août 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 236] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 225.

**3385.** — Aucune faute ne peut être reprochée à la compagnie, alors même qu'il lui est recommandé par l'expéditeur de ne livrer au destinataire que sur la production de ses papiers, si elle a livré à la femme de celui-ci, qui a produit le passe-port de son mari, ainsi que des factures et des lettres en son nom; en effet, en ce cas, la compagnie a fait tout ce qui dépendait d'elle pour éviter toute erreur et elle a dû légitimement supposer que la femme était autorisée par son mari. — Niort, 21 févr. 1877, [*J. des av.*, 1877, p. 144] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 259.

**3386.** — Le contrat de transport ne peut être aggravé et rendu plus onéreux pour la compagnie par le fait seul de l'expéditeur; celui-ci ne peut donc, de sa seule volonté, substituer plusieurs destinataires à un seul, car, en agissant ainsi, il substituerait plusieurs contrats de transport à un contrat de transport unique, et devrait offrir le prix afférent à chacun de ces contrats. — Ruben de Couder, n. 258; Sarrut, n. 559; Féraud-Giraud, t. 1, n. 226. — V. aussi Montpellier, 23 avr. 1872, sous Cass., 11 mars 1874, précité.

**3387.** — V. *Paiement du prix.* — Les marchandises voyagent souvent sur plusieurs réseaux; en ce cas, si le transport a été effectué en vertu d'un contrat unique, la compagnie qui livre la marchandise a qualité pour réclamer le prix intégral du transport; on ne saurait lui opposer la maxime « nul ne plaide en France par procureur », car elle représente les autres compagnies dont elle est le mandataire à cet effet. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.131]; — 9 avr. 1879, Hamard, [S. 80.1.131, P. 80.282, D. 80.1.13]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer de Lyon, [S. 79.1.380, P. 79.937, D. 79.1.372]; — 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383] — Douai, 13 nov. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 79.2.291, P. 79.1141] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 640.

**3388.** — Mais si la compagnie qui a effectué la dernière partie du transport n'a pas payé elle-même le prix du transport dû aux compagnies qui ont transporté tout d'abord la marchandise, si elle agit en vertu d'un contrat qui lui est propre et spécial, elle est sans qualité pour réclamer au destinataire le prix du transport dû aux premières compagnies.

**3389.** — Ainsi, en cas de transport de marchandises de l'étranger à la première gare française, la rétribution qui peut être due pour le trajet entre la frontière et la première gare française appartenant à l'administration étrangère, propriétaire du matériel à l'aide duquel le transport a été opéré, il s'ensuit que la compagnie française, qui a reçu la marchandise à la première gare, ne peut réclamer au destinataire la rétribution en question qu'à la condition de justifier qu'elle l'a elle-même payée à la compagnie étrangère. Il en est ainsi surtout lorsque la compagnie française a continué le transport de la marchandise pour le destinataire aux conditions d'un tarif spécial comprenant dans son prix ferme le prix du parcours de la frontière à la première gare française. Dans ce cas, la compagnie française, qui a perçu en outre le prix de ce parcours en vertu d'un tarif proportionnel, est soumise à restitution. — Cass., 10 févr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.35, P. 87.1.55, D. 86.1.217]

**3390.** — Le contrat de transport n'est intervenu qu'entre l'expéditeur et la compagnie et ne lie pas le destinataire, s'il ne veut point prendre livraison; mais s'il désire que la marchandise lui soit remise, il doit se soumettre aux conditions stipulées par l'expéditeur; il ne peut bénéficier de ce contrat auquel il n'a pas été partie, qu'en l'acceptant tel qu'il a été convenu entre l'expéditeur et la compagnie; par suite, si, du consentement de l'expéditeur, la marchandise se trouve grevée de frais de débours, d'avances, de remboursement, le destinataire doit les payer s'il veut prendre livraison. — Trib. civ. Seine, 26 avr. 1888, [J. *La Loi*, 10 mai 1888] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 640.

**3391.** — La compagnie de chemins de fer qui accepte des marchandises contre remboursement est responsable vis-à-vis de l'expéditeur si elle livre les marchandises au destinataire sans exiger le prix fixé pour le remboursement; c'est là une des conditions du transport qu'elle a acceptée. — Cass., 26 avr. 1882, Chemin de fer du Nord, [S. 83.1.322, P. 83.1.778, D. 83.1.155];

— 13 avr. 1885, Chemin de fer de l'État, [S. 86.1.219, P. 86.1.525, D. 85.1.84] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 647.

**3392.** — Dans ce cas, elle doit à l'expéditeur la somme qui devait être remise par le destinataire à titre de remboursement. — Trib. comm. Gien, 8 mars 1870, cité par Lamé-Fleury, *Code des chemins de fer*, p. 909 — Féraud-Giraud, t. 2, n. 649. — Cette somme représente le préjudice occasionné à l'expéditeur par sa faute.

**3393.** — Dans tous les autres cas, la compagnie n'est point responsable, à l'égard de l'expéditeur, du paiement du prix des marchandises par le destinataire. — Cass., 26 févr. 1877, Lavigne, [S. 78.1.425, P. 78.1094, D. 78.1.470]; — 9 avr. 1879, précité. — 12 août 1879, Chemin de fer de Lyon, [D. 80.5.71] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3394.** — Elle n'a contracté qu'une seule obligation celle de transporter une marchandise; elle l'a remplie quand elle l'a livrée en bon état dans les délais légaux. — Mêmes arrêts.

**3395.** — Une compagnie peut même, sans en référer à l'expéditeur, accorder des délais au destinataire pour le paiement du port et la livraison des marchandises; c'est là un fait qui ne touche pas l'expéditeur. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3396.** — Le destinataire, obligé de payer tout le prix de transport à la dernière compagnie qui a effectué ce transport, peut lui opposer toutes les exceptions qu'il aurait pu invoquer contre les autres compagnies. — Cass., 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.279, P. 72.695, D. 72.1.167]; — 6 janv. 1874, Chemin de fer des Charentes, [S. 74.1.54, P. 74.121, D. 75.1.81]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.84, P. 80.171, D. 79.1.372] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 598; Duverdy, *Transp.*, n. 111 *bis*; Ruben de Couder, v° *Commis. de transp.*, n. 164; Féraud-Giraud, t. 2, n. 641.

**3397.** — L'art. 108, C. comm., dans sa dernière rédaction, a fixé à cinq ans la prescription de l'action que la compagnie peut exercer pour paiement du prix de transport, des frais de magasinage et autres.

**3398.** — Conformément à l'art. 10, L. 10 mai 1863, un double du récépissé doit accompagner l'expédition et être remis au destinataire; ce récépissé est utile au destinataire, car il lui fait connaître les conditions du contrat de transport, le met en mesure de rechercher si elles sont remplies et lui fournit une preuve du contrat.

**3399.** — Le destinataire n'est pas en droit de réclamer à la compagnie qui a effectué le transport la décharge de garantie qu'elle s'est fait délivrer par l'expéditeur à raison d'avaries existant au moment de l'expédition, des vices d'emballage, etc.; en effet, c'est là un titre que celle-ci a réclamé dans son intérêt, et qu'il lui importe de conserver. — Cass., 15 mars 1882, Sentupéry, [S. 82.1.427, P. 82.1.1050, D. 84.1.192] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 650.

**3400.** — VI. *Privilège du transporteur.* — La compagnie de chemins de fer, en sa qualité de voiturier, a un privilège pour garantir le paiement du prix de transport (C. civ., art. 2102, n. 6; C. comm., art. 106).

**3401.** — Ce privilège s'étend aux frais accessoires, ainsi qu'aux suppléments de taxe qui peuvent être réclamés à la suite d'erreurs dans l'application des tarifs. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 652; Picard, t. 4, n. 741.

**3402.** — Il ne garantit pas les avances faites à l'expéditeur, mais s'applique aux frais qui grèvent la marchandise voyageant en port payé; ce sont toujours là en effet des frais de transport. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*; Picard, t. 4, n. 739

**3403.** — Ce privilège, basé sur le nantissement, et sur le fait que la compagnie détient la marchandise, s'évanouit quand la compagnie se dessaisit. — Cass., 13 juill. 1840, Vassal, [S. 40.1.289, P. 40.2.111] — Rouen, 23 mars 1844, Marais, [S. 45.2.137, P. 44.1.217] — Paris, 29 août 1855, Picau, [S. 56.2.109, P. 56.1.579] — Lyon, 4 juill. 1857, Ravet, [S. 58.2.6, P. 58.438]

**3404.** — Lorsqu'il est intervenu plusieurs contrats de transport successifs, et que la compagnie de chemins de fer qui a effectué les transports n'est pas payée des premiers, elle ne peut exercer son privilège sur les marchandises qu'elle détient en vertu d'un dernier contrat de transport, au profit des sommes qui lui sont dues en vertu des premiers contrats. Il en serait ainsi alors même que ces divers transports auraient eu lieu en vertu d'un même traité, s'il s'agissait de transports successifs s'appliquant à des marchandises distinctes. — Cass., 13 févr. 1849, Chemin de fer de Rouen, [S. 49.1.629, P. 49.2.171, D. 49.1.156] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 310 et s.; Sarrut, n. 601 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 655.

**3405.** — Si les marchandises transportées avaient été expédiées le même jour, en vertu d'un seul contrat, et que leur livraison successive fût le fait de la compagnie, en ce cas le privilège, s'exerçant sur les marchandises encore en la possession de la compagnie, garantirait l'entier prix de transport; en effet, il n'existe alors qu'un prix de transport et chaque partie des marchandises le garantit tout entier. — Rouen, 3 janv. 1863, Gilles, [S. 64.2.121, P. 64.759] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 655. — *Contrà*, Sarrut, n. 607.

**3406.** — Le privilège ne frappe que les marchandises elles-mêmes; il ne s'exerce pas en cas de transports effectués par des commissionnaires successifs sur le prix de transport dû soit au commissionnaire principal, soit à la compagnie qui a effectué la dernière partie du transport. — Cass., 18 mai 1831, Gérard-Schmidt, [S. 31.1.220, P. chr.] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 657.

**3407.** — VII. *Refus de livrer ou de prendre livraison.* — La compagnie, responsable des marchandises envers le véritable destinataire, est en droit de les refuser à la personne qui se présente comme destinataire, si cette personne ne justifie pas de sa qualité par la production du récépissé, de la lettre d'avis, ou de toute autre pièce; mais si la compagnie refuse légèrement la marchandise, elle s'expose à une action en dommages-intérêts. — Alger, 20 mai 1887, [*Rev. alg.*, 1888, p. 81] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 232.

**3408.** — Le destinataire, de même, s'expose au paiement des droits de magasinage, s'il refuse de prendre livraison, ou demande à prendre livraison en faisant des réserves pour avaries sans proposer la vérification immédiate.

**3409.** — Il a été jugé, en ce sens, que le destinataire, ou son mandataire, qui tardent de prendre livraison, se soumettent au paiement des droits de magasinage; il en est ainsi notamment du mandataire chargé de réexpédier la marchandise qui ne procède pas à la réexpédition, même par suite d'impossibilité. — Cass., 20 août 1873, Chemin de fer P.-L.M., [S. 74.1.35, P. 74.55, D. 74.1.34] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 235.

**3410.** — Une compagnie de chemins de fer peut être dans l'impossibilité de livrer les marchandises soit parce que le destinataire n'est pas trouvé au domicile indiqué, soit parce qu'il refuse la marchandise; le refus de celui-ci sera basé le plus souvent sur des avaries, sur un retard, sur le motif que les marchandises ne sont pas conformes à sa demande, soit même sur ce qu'il n'a pas été fait de demande.

**3411.** — La compagnie chargée du transport doit, tout d'abord, dans presque tous les cas, prévenir l'expéditeur, qui rectifiera l'adresse du destinataire si elle est inexacte, ou transmettra des instructions nouvelles; la compagnie qui ne préviendrait pas l'expéditeur s'exposerait à voir les frais de la conservation de la chose demeurer à sa charge; elle pourrait même être condamnée à des dommages-intérêts (Arr. minis., 30 nov. 1876). — Cass., 22 janv. 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 73.1.417, P. 73.1015, D. 73.1.237]; — 21 avr. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.268, P. 76.638, D. 75.1.467]; — 7 juin 1886, [cité par Picard, t. 4, p. 475] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 26; Bédarride, t. 2, n. 419; Féraud-Giraud, t. 1, n. 236; Picard, *loc. cit.*

**3412.** — Les compagnies ne sont point tenues d'aviser les expéditeurs par voie télégraphique, il leur suffit d'informer ceux-ci par la poste dans le plus bref délai possible. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 236. — V. Cass., 10 févr. 1868, Chemin de fer de Lyon, [S. 68.1.127, P. 68.291, D. 68.1.199]; — 16 mars 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.277, P. 80.636, D. 80.1.301] — Sur le remboursement des frais de correspondance, V. *suprà*, n. 3324.

**3413.** — Lorsque plusieurs compagnies ont participé au transport, il suffit à la dernière d'aviser la compagnie expéditrice; elle n'est point tenue elle-même d'informer l'expéditeur de l'impossibilité de trouver le destinataire ou de son refus de prendre livraison. — Cass., 3 avr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.381, P. 78.939, D. 78.1.480] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — La compagnie expéditrice joue, en effet, en ce cas, le rôle de commissionnaire; c'est donc à elle que la dernière compagnie doit s'adresser.

**3414.** — D'après les instructions qui leur sont données par

les compagnies, les chefs de gare doivent, en cas de refus, prévenir immédiatement la gare d'expédition, demander des explications et des instructions, et adresser des lettres de rappel, à défaut de réponse dans les trois jours. — Palaa, t. 1, p. 609.

**3415.** — Dans deux hypothèses, la compagnie chargée de livrer n'a point à aviser préalablement l'expéditeur de l'impossibilité d'effectuer la livraison : premièrement, si la marchandise est en mauvais état ou sujette à une détérioration rapide; en ce cas la compagnie, agissant dans l'intérêt de tous, doit demander au président du tribunal de commerce, conformément à l'art. 106, C. comm., l'autorisation de faire vendre la marchandise. — Sarrut, n. 568.

**3416.** — Il en est de même en cas de refus du destinataire de prendre livraison pour retard ou avarie; le débat est alors restreint entre la compagnie et le destinataire; car il s'agit de la responsabilité de la compagnie elle-même. — Sarrut, *loc. cit.*

**3417.** — Si l'expéditeur, consulté, néglige de répondre, la compagnie doit, en principe, agir au mieux des intérêts de tous; trois solutions se présentent pour elle : retourner les marchandises, les conserver dans ses gares en les soumettant au magasinage, les faire vendre suivant les prescriptions de l'art. 106, C. comm.; aucune de ces solutions ne leur est imposée. — Sarrut, n. 567 et s.

**3418.** — Une compagnie n'est pas, en effet, tenue de retourner d'office à l'expéditeur les colis en souffrance (Duverdy, *Transp.*, n. 26; Féraud-Giraud, t. 2, n. 237); sa responsabilité ne serait engagée que si, ayant reçu de l'expéditeur ordre de lui retourner les colis refusés, avec offre de payer le prix intégral du transport aller et retour, elle tardait à exécuter les instructions ainsi transmises. — Trib. comm. Brignoles, 13 déc. 1887, [J. *La Loi*, 17 mars 1888] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 237.

**3419.** — Dans la plupart des cas, la compagnie, à défaut d'instructions, commencera par conserver les marchandises, puis si la détention se prolonge les fera vendre, en se conformant aux prescriptions du Code de commerce, art. 106.

2° *Saisie-arrêt.*

**3420.** — La saisie-arrêt pratiquée sur les marchandises transportées est l'une des causes qui s'oppose à la livraison.

**3421.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas juges de la propriété des marchandises, en voie de transport, qu'un créancier du destinataire saisit-arrête entre leurs mains. C'est donc à bon droit qu'elles refusent de les restituer à l'expéditeur jusqu'à ce que la saisie soit levée ou qu'un jugement ait déterminé qui en est le propriétaire. — Cass., 20 juin 1876, Desquesnes, [S. 77.1.79, P. 77.163, D. 77.1.134]; — 19 juill. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.178, P. 83.1.410, D. 83.1.126]; — 17 avr. 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 89.1.276, P. 89.1.669, D. 89.1.408] — Rouen, 28 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.2.54, P. 78.234, D. 79.2.102] — Paris, 5 mars et 12 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.2.226, P. 79.970, D. 79.2.102] — *Sic*, Emion, n. 181; Duverdy, *Tarifs*, n. 28 *bis;* Sarrut, n. 355; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1073; Delamarre et Lepoitevin, t. 4, p. 133.

**3422.** — Il en est ainsi alors même que l'expéditeur prétendrait que les marchandises sont demeurées sa propriété jusqu'à leur livraison au destinataire. — Rouen, 28 janv. 1878, précité.

**3423.** — ... Ou que la saisie-arrêt est nulle soit comme faite sans droit, soit par faute d'accomplissement des formalités légales. — Cass., 20 juin 1876, précité. — Rouen, 28 janv. 1878, précité.

**3424.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont donc obligées de livrer les marchandises saisies-arrêtées ni au destinataire, ni à l'expéditeur, ni au tiers désigné par celui-ci. — Cass., 17 avr. 1889, précité.

**3425.** — En conséquence, une compagnie de chemins de fer refuse, à bon droit, de se dessaisir de marchandises saisies-arrêtées par un créancier de l'expéditeur, alors qu'on ne lui fait pas connaître que la marchandise a été expédiée au destinataire en sa qualité de propriétaire, et que la saisie-arrêt portant sur toutes sommes, deniers, valeurs généralement quelconques, la compagnie a pu croire que la saisie-arrêt s'étendait à toutes choses se trouvant entre ses mains et pouvant appartenir au saisi. La compagnie ne saurait donc être condamnée à des dommages-intérêts pour avoir refusé de livrer dans ces conditions (C. civ., art. 1382). — Cass., 19 juill. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.178, P. 83.1.410, D. 83.1.126]

**3426.** — En effet, les compagnies de chemins de fer, tenues, en cas de saisie-arrêt, de ne point livrer, ne sauraient être condamnées à des dommages-intérêts pour refus de livrer ces marchandises. — Cass., 17 avr. 1889, précité.

**3427.** — Une compagnie de chemins de fer n'est pas tenue de prévenir le saisi de l'existence de la saisie-arrêt. — Cass., 20 juin 1876, précité. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1073. — C'est, en effet, au saisissant à remplir les formalités légales et à prévenir le saisi. Mais si elle n'est pas tenue de prévenir le saisi, elle agira dans son intérêt, si elle l'avise; elle pourra donc réclamer les frais qu'elle aura utilement faits dans ce but.

**3428.** — La saisie-arrêt formée par les créanciers d'une personne sur toutes les marchandises lui appartenant se trouvant dans les diverses gares d'un chemin de fer, ne frappent point les marchandises adressées d'abord à cette personne, puis restituées à l'expéditeur qui les a envoyées à destination avec un bulletin d'expédition l'indiquant personnellement comme destinataire. — Cass., 13 janv. 1875, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 76.1.24, P. 76.37, D. 75.1.356] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1073.

**3429.** — De même, lorsqu'une saisie-arrêt a été faite entre les mains d'une compagnie de chemins de fer sur tous les effets mobiliers ou marchandises appartenant à une autre compagnie de chemins de fer, cette saisie ne frappe pas les objets adressés à cette compagnie en sa qualité de transporteur et non comme propriétaire. — Paris, 30 déc. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.2.4, P. 73.83, D. 73.2.28] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — En effet, les marchandises que transporte une compagnie de chemins de fer ne lui appartiennent pas.

**3430.** — Lorsque l'expédition est faite contre remboursement, le voiturier contracte l'engagement de ne faire la livraison au destinataire que contre le paiement de la somme à rembourser, et de restituer la marchandise à l'expéditeur, si cette condition essentielle n'est point remplie. Si donc une saisie est pratiquée contre le destinataire entre les mains du voiturier, celui-ci ne peut refuser la restitution de la marchandise à l'expéditeur. — Cass., 26 avr. 1882, Chemin de fer du Nord, [S. 83.1.323, P. 83.1.778, D. 83.1.156]; — 13 avr. 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 86.1.219, P. 86.1.525, D. 86.1.84] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1075.

**3431.** — Bien mieux, la saisie-arrêt pratiquée entre les mains d'une compagnie de chemins de fer, par un créancier du destinataire, sur des marchandises expédiées contre remboursement est radicalement nulle, car elle porte sur des marchandises qui appartiennent à l'expéditeur, et ne sont point encore entrées dans le patrimoine du destinataire. — Cass., 13 avr. 1885, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 355; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3432.** — Par suite, la compagnie n'a pas à tenir compte d'une telle saisie-arrêt, et elle est en faute si elle se refuse à rendre les marchandises à l'expéditeur; elle ne peut donc exiger des droits de magasinage de l'expéditeur, auquel elle doit des dommages-intérêts. D'autre part, le destinataire ne peut être rendu responsable d'une saisie-arrêt, illégalement pratiquée sur des marchandises dont la propriété ne lui a pas été transférée, et, s'il a été appelé en garantie, il doit être mis hors de cause. Le créancier qui a fait opérer, à tort, la saisie-arrêt, doit garantie à la compagnie de chemins de fer qui, en emmagasinant les marchandises frappées de saisie-arrêt, n'a fait qu'obéir à ses injonctions. — Même arrêt. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit*

**3433.** — L'expéditeur de marchandises transportées contre remboursement conserve donc, en cas d'une saisie-arrêt faite par un créancier du destinataire, le droit de changer de destinataire, sans que la compagnie de chemins de fer puisse lui opposer les saisies-arrêts faites entre ses mains. — Trib. comm. Seine, 8 janv. 1870, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1871, p. 20]; — 31 mai 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 60] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 23 *bis;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 1076.

**3434.** — La saisie-exécution, conformément à l'art. 583, C. proc., ne peut être faite qu'entre les mains du débiteur; par suite, lorsque des marchandises sont remises à une compagnie de chemins de fer, le créancier doit procéder par la voie de la saisie-arrêt et non par la voie de la saisie-exécution. — Cass., 4 déc. 1867, Brinon, [S. 68.1.98, P. 68.241, D. 67.1.471] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1077.

**3435.** — Si cependant, dans le but d'arriver à une saisie-

exécution, un créancier a obtenu du président du tribunal une ordonnance l'autorisant à procéder à une saisie conservatoire entre les mains d'une compagnie de chemins de fer, celle-ci, constituée gardienne, ne peut se dessaisir des objets ainsi placés sous la main de justice, et se faire juge de la saisie; c'est à la partie intéressée, expéditeur ou destinataire, à faire opposition à la saisie devant la juridiction compétente et à en faire prononcer la nullité.

**3436.** — Une saisie ne peut être valablement formée sur le matériel attaché à l'exploitation des chemins de fer. — Aucoc, t. 3, n. 1334; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1077. — Une loi du 3 mai 1886 l'a formellement décidé en ce qui concerne l'Allemagne; une loi identique a été promulguée en Autriche.

*3° Revendication.*

**3437.** — L'art. 576, C. comm., dispose que les marchandises expédiées à un acheteur tombé en faillite peuvent être revendiquées tant que la tradition n'en a pas été faite dans ses magasins ou dans ceux d'un commissionnaire chargé par lui de les vendre. Les gares, à moins d'une convention expresse, ne sauraient être considérées comme les magasins du destinataire; par suite, la revendication peut avoir lieu tant qu'une livraison effective n'a pas eu lieu. — Limoges, 24 mars 1870, Pasquier, [S. 70.2.202, P. 70.825, D. 70.2.133] — Aix, 4 mai 1869, Requiston, [S. 70.2.71, P. 70.340, D. 70.2.133] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1079.

**3438.** — Il en est ainsi, alors même que la marchandise aurait été expédiée en port payé. — Aix, 4 mai 1869, précité. — ... Ou que le failli aurait réexpédié les marchandises à un tiers qui n'aurait point encore pris livraison. — Orléans, 24 mai 1859, Aussière, [S. 60.2.87, P. 59.889, D. 59.2.100]

**3439.** — L'expéditeur peut encore revendiquer la marchandise alors que la compagnie, faute par le destinataire de s'être présenté en temps utile pour prendre livraison, a déposé elle-même, et sans le concours du commissionnaire du destinataire, les marchandises à l'entrepôt des douanes, sous le nom de l'expéditeur. — Paris, 24 mai 1855, Wolffshon, [S. 56.2.111, P. 55.2.481] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1079.

**3440.** — Si la compagnie par sa faute, et en n'exécutant pas les clauses du contrat de transport, prive l'expéditeur de son droit de revendiquer les marchandises, elle doit l'indemniser du préjudice qu'elle occasionne. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3441.** — Il peut arriver que l'expéditeur néglige d'exercer ou se refuse à exercer l'action en revendication qui lui est offerte par la loi; dans ce cas, la compagnie, qui n'est point obligée de conserver la marchandise indéfiniment, est en droit de mettre le destinataire failli en demeure de prendre livraison, et de payer le prix du transport ainsi que les frais accessoires. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

*4° Magasinage.*

**3442.** — L'arrêté ministériel du 30 nov. 1876 fixe ainsi qu'il suit les droits de magasinage.

I. *Grande vitesse :* « Il est perçu, pour le magasinage des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, adressées en gare et qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire, un droit de 5 cent. par fraction indivisible de 100 kilogr. et par jour. Le même droit de magasinage sera perçu par fraction indivisible de 1,000 fr. et par jour, pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions. »

**3443.** — « Dans les deux cas ci-dessus, le minimun de la perception est de 10 cent. Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur, adressés à domicile, et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les compagnies à l'expéditeur ou au cédant. Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise. Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses. Il est perçu, pour la garde des bagages déposés en gare, un droit de 5 cent. par article et par jour, sans que la perception puisse être inférieure à 10 cent., et sans que ce droit puisse être réclamé des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le train qui doit les conduire à destination. Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire, un droit de 1 fr. 10 par voiture et par jour. En cas de non enlèvement des cercueils, il sera perçu, à partir de l'arrivée, un droit de 5 fr. par cercueil et par jour. Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses. Les droits de magasinage pour les animaux de petite taille, en cages ou paniers, sont réglés comme le sont les articles de messagerie à grande vitesse, avec droit de mise en fourrière (Les droits ci-dessus comprenaient l'impôt dû avant la loi du 16 sept. 1871, mais non la taxe additionnelle de 10 p. 0/0 fixée par cette loi).

**3444.** — II. *Petite vitesse.* — « Les marchandises adressées en gare et qui ne seront pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinataire, paieront les droits ci-après : 5 cent. par fraction indivisible de 100 kilog. et par jour, pour les trois premiers jours; à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé, 10 cent. par fraction indivisible de 100 kilog. et par jour, pour chaque jour en sus. Le minimum de la perception est fixé à 10 cent. Les droits ci-dessus sont applicables aux marchandises adressées à domicile et dans les mêmes conditions ci-dessus expliquées pour les expéditions à grande vitesse.

**3445.** — Les mêmes droits de magasinage seront perçus au départ et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que les compagnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur leurs quais ou dans leurs magasins au delà de ce délai, les compagnies n'étant tenues d'ailleurs d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées. Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire un droit de 1 fr. par voiture et par jour.

**3446.** — Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, et les tarifs de fourrière sont acquittés sur la justification de dépenses. Il est perçu, pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders, non enlevés dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis, 5 fr. par véhicule et par jour. Les tarifs spéciaux plus favorables aux expéditeurs que les conditions ci-dessus restent en vigueur.

**3447.** — III. *Marchandises par wagon complet.* — « Pour les marchandises désignées, soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, ou communs, comme étant transportées par wagon complet avec faculté ou obligation pour les expéditeurs et les destinataires, de faire eux-mêmes le chargement et le déchargement, les droits de stationnement des wagons seront les suivants. »

**3448.** — « Au départ, les wagons devront être complètement chargés dans les vingt-quatre heures qui suivront leur mise à la disposition des expéditeurs; passé ce délai, il sera perçu un droit de stationnement de 10 fr. par wagon entamé ou non entamé, et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon. »

**3449.** — « A l'arrivée, les wagons devront être complètement déchargés dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie aux destinataires; passé ce délai, les compagnies feront le déchargement et percevront pour cette opération 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, à compter de l'expiration du délai ci-dessus fixé. En cas d'impossibilité absolue pour les compagnies d'opérer ce déchargement, elles pourront laisser les marchandises sur les wagons et percevront un droit de stationnement de 10 fr. par wagon et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon. »

**3450.** — Si le nombre des wagons à décharger dépasse dix, le destinataire a un jour de plus pour le nombre des wagons, quel qu'il soit, qui excède dix, à moins toutefois que l'expédition complète n'ait été faite sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 616.

**3451.** — Conformément à l'arrêté ministériel du 27 mai 1878,

les dimanches et les jours fériés ne sont pas comptés dans les délais de chargement et de déchargement; d'après la circulaire du 29 août 1879, on doit également faire abstraction des dimanches et jours fériés au point de vue de la réception de la lettre d'avis qui fait courir les délais de déchargement.

**3452.** — Ces droits représentent la rémunération due à la compagnie pour le service qu'elle rend au destinataire en conservant la marchandise; mais ils sont assez élevés et ils suivent une progression ascendante pour obliger le destinataire à prendre livraison avec rapidité, et pour empêcher ainsi l'encombrement des gares. — Sarrut, n. 295; Ruben de Couder, n. 144; Palaa, v° *Magasinage*, § 3.

**3453.** — La compagnie de chemins de fer, qui est un dépositaire salarié, doit veiller avec soin aux objets dont elle a la garde, et au sujet desquels elle perçoit des droits de magasinage. Les art. 1927 et 1928, C. civ., lui sont applicables. — Sarrut, n. 297; Féraud-Giraud, t. 2, n. 637.

**3453** *bis*. — Mais si elle est tenue de donner aux marchandises qu'on lui confie les soins imposés par les tarifs, elle n'est pas obligée à des soins exceptionnels qui ne trouveraient pas leur rémunération dans les prix qui leur sont alloués et qu'elles ne peuvent jamais augmenter. — Poitiers, 23 juill 1889, Royer-Gallot, [S. et P. 92.2 164, D. 90.2.225]

**3454.** — Une compagnie ne pourrait s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe, par suite de la garde des marchandises, en avisant le destinataire que faute de prendre livraison la marchandise demeurerait à l'avenir à ses risques et périls. La jurisprudence s'est prononcée en ce sens en Angleterre, et il y a même raison de décider sous l'application de nos tarifs. — Cour du Banc de la Reine, 2 avr. 1875, [Clunet, 76.36]

**3455.** — Les tarifs concernant le magasinage, comme tous les autres tarifs, ont force de loi, et doivent être strictement appliqués par les tribunaux. — Cass., 11 nov. 1872, Daireaux et Briaud, [S. 72.1.390, P. 72.1023, D. 73.1.414]; — 13 mai 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.491, P. 74.1243, D. 75.1.467]; — 29 mai 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.337] — V. aussi Cass., 6 août 1879, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.130, P. 80.280, D. 80.5.57]; — 14 janv. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.315, P. 80.749, D. 80.1.160]; — 24 mai 1882, Chemin de fer d'Orléans, [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 83.1.32] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 617.

**3456.** — Les tribunaux ne peuvent donc déroger aux tarifs de magasinage en substituant des évaluations discrétionnaires aux droits réglementaires. — Cass., 12 mars 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.270, P. 90.1.659, D. 90.1.370] — Avant les arrêtés ministériels qui en règlent les tarifs, on décidait que les taxes devaient être fixées par des arrêtés préfectoraux pris conformément à la loi du 15 juill. 1845 et non d'après les anciens arrêtés applicables aux entreprises de magasinage et de roulage. — Paris, 20 déc. 1861, Le Domaine, [P. 62.455]

**3457.** — Il en est de même des droits concernant le stationnement des wagons; ainsi ces droits ne pourraient être réduits à 5 fr. par jour et par wagon, alors même que ce chiffre aurait été indiqué par erreur dans la lettre d'avis. — Cass., 24 mai 1882, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 618.

**3458.** — Une compagnie de chemins de fer n'est point tenue de conserver dans ses magasins ou sur ses quais une marchandise qui doit être expédiée; si elle le fait, c'est en appliquant les droits fixés pour le magasinage; ce contrat de magasinage n'est point un contrat solennel exigeant essentiellement une demande explicite de l'expéditeur et un consentement également explicite de la compagnie; il se forme par l'accord des parties ressortant suffisamment du dépôt des marchandises sur les quais de la gare sans protestation de la compagnie. — Cass., 8 mars 1876, Dubourg, [S. 76.1.423, P. 76.1076, D. 77.1.79] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 620.

**3459.** — Par exemple, si un expéditeur dépose sa marchandise en gare et ne se préoccupe plus de remplir les formalités nécessaires pour l'expédition, des droits de magasinage seront dûs pour les marchandises ainsi laissées en gare sans qu'il ait été pourvu à leur garde et à leur enlèvement. — Cass., 4 juill. 1876, Baisset, [S. 76.1.477, P. 76.1199]

**3460.** — Si les tarifs d'une compagnie sont muets sur les droits de magasinage au départ, il y a lieu d'appliquer les taxes édictées pour le magasinage à l'arrivée; par suite, lorsque les tarifs d'une compagnie de chemins de fer ne distinguent pas entre les diverses marchandises, en ce qui concerne les droits de magasinage à l'arrivée ou au départ, aucune analogie ne peut être invoquée avec les tarifs des autres compagnies de chemins de fer, chaque compagnie étant placée sous une loi spéciale dont elle ne peut s'affranchir. — Grenoble, 11 juill. 1864, Chemin de fer du Dauphiné, [S. 65.2.213, P. 65.920, D. 65.2.68] — Nous avons vu plus haut que les tarifs d'une compagnie formaient un tout et qu'il n'y avait pas lieu de les interpréter ou de les compléter en recourant aux tarifs d'une autre compagnie.

**3461.** — Les droits de magasinage sont dûs à l'arrivée quand les marchandises ne sont pas retirées dans les délais impartis; ces délais ne sauraient être augmentés sous aucun prétexte, même par le motif que le destinataire n'a pu être avisé en temps utile.

**3462.** — Il en est ainsi spécialement du délai de vingt-quatre heures accordé au destinataire pour opérer le déchargement des wagons complets. Ce délai court à partir du moment où la lettre d'avis a été mise à la poste, fût-ce même après la dernière levée, et bien que, d'après l'ordre du service, cette lettre n'ait pu être distribuée que le lendemain. — Cass., 29 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.128, P. 75.293, D. 75.1.383] — Bordeaux, 12 août 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.104, P. 69.467] — *Sic*, Duverdy, *Tarifs*, n. 206; *Transp.*, n. 222 *bis;* Sarrut, n. 305; Palaa, v° *Magasinage*, p. 684; Ruben de Couder, n. 143 et 242; Féraud-Giraud, t. 2, n. 622.

**3463.** — Il en serait encore ainsi dans le cas où, à raison de l'organisation du service des postes, la lettre d'avis ne serait pas arrivée au destinataire en temps utile de manière à ce que le déchargement ait pu être opéré dans les vingt-quatre heures qui ont suivi la mise à la poste de cette lettre. — Cass., 8 juill. 1863, Chemin de fer de l'Est, [S. 63.1.434, P. 63.1126, D. 63.1.280]

**3464.** — C'était là une application certaine, mais peut-être rigoureuse du principe que les tarifs doivent être appliqués à la lettre, sans qu'il puisse y avoir place pour une interprétation susceptible de les étendre ou de les restreindre. Aussi, relativement du moins au déchargement des wagons complets et à l'enlèvement des marchandises qui doivent être faits par le destinataire, des modifications ont-elles été introduites dans les tarifs L'arrêté du 27 mai 1878, tit. 2, § 5, art. 1, porte : « A l'arrivée les compagnies pourront, à leur choix, aviser les destinataires, soit par la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe. Les wagons devront être complètement déchargés dans la journée du lendemain de l'avis adressé par les compagnies aux destinataires, conformément aux dispositions de l'alinéa précédent et dans des conditions telles que ledit avis puisse être parvenu aux destinataires avant 5 heures 1/2 du soir du jour où il est expédié. Dans le cas où l'avis n'est pas adressé de façon à être reçu avant 5 heures 1/2, le délai assigné aux destinataires pour le déchargement de leurs wagons, est augmenté d'un jour. Il en est de même lorsque les destinataires résident dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste et qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis. »

**3465.** — Il ressort du texte ci-dessus que le délai pour le déchargement est augmenté au profit du destinataire dans deux cas : 1° lorsqu'il n'a été prévenu qu'après 5 heures 1/2 du soir; 2° lorsqu'il réside dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis.

**3466.** — Si le destinataire demeurant dans une commune privée de bureau de poste ou desservie par un bureau autre que celui de la gare qui a expédié l'avis, est prévenu par exprès avant 5 heures 1/2 du soir, il ne bénéficie d'aucune prolongation de délai, car il ne rentre point dans les exceptions prévues par l'arrêté du 27 mai 1878.

**3467.** — Aussi a-t-il été décidé que le destinataire prévenu par exprès, avant 5 heures 1/2 du soir, de l'arrivée de wagons de marchandises, doit les décharger dans la journée du lendemain alors même que la commune de sa résidence ne posséderait pas de bureau de poste ou ne serait pas desservie par le même bureau que la gare. S'il ne décharge pas dans ce délai, la compagnie a le droit de percevoir la taxe de stationnement. — Cass., 10 juill. 1889, Chemin de fer de l'Est, [S. 91.1.126, P. 91.1.290, D. 90.1.219] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 318.

**3468.** — On ne concevrait pas, en effet, quel serait, pour les compagnies, l'avantage d'user d'un exprès si elles n'abrégeaient pas ainsi les délais de déchargement, et n'obtenaient pas une plus grande rapidité dans leur service, l'enlèvement des mar-

chandises dans un plus court délai, et le désencombrement de leurs quais et de leurs gares.

**3469.** — Cette solution a été rendue au sujet du déchargement de wagons complets, mais la solution qu'elle consacre devrait s'appliquer également dans le cas où la compagnie aurait prévenu un destinataire d'objets quelconques par exprès, et l'aurait ainsi invité à prendre livraison; le délai pour prendre livraison courrait de l'avis donné par l'exprès.

**3470.** — Les lettres d'avis ne font d'ailleurs courir les droits de magasinage contre le destinataire que dans le cas où la compagnie les a adressées au domicile indiqué par l'expéditeur; si, par suite d'une erreur provenant soit de la compagnie expéditrice soit de la compagnie chargée de la livraison, le destinataire n'a pas été touché par la lettre d'avis, les droits de magasinage ne sauraient courir contre lui. — Sarrut, n. 304 *bis*.

**3471.** — La compagnie peut livrer en même temps diverses expéditions qui lui ont été remises successivement; si le destinataire, pour une cause quelconque, ne veut prendre livraison des marchandises que les unes après les autres et dans l'ordre des expéditions, il devra supporter les frais de magasinage, s'il excède les délais déterminés par la mise à la poste des lettres d'avis. — Cass., 17 mai 1876, Mallebay, [S. 77.1.78, P. 77.161, D. 78.1.420] — *Sic*, Sarrut, n. 301; Féraud-Giraud, t. 2, n. 624.

**3472.** — Lorsqu'il s'agit de wagons complets que le destinataire doit décharger, deux hypothèses peuvent se présenter. La compagnie usant du droit qui lui est accordé a opéré elle-même le déchargement; dans ce cas, pas de doute, le destinataire doit non le droit de stationnement des wagons, mais la taxe afférente au magasinage des marchandises. — Sarrut, n. 298.

**3473.** — Le destinaire opère le déchargement du wagon, mais au lieu d'enlever les marchandises il les laisse sur le quai de la gare; doit-il le droit de stationnement, ou celui de magasinage? Dans un premier système on soutient que la compagnie pourrait exiger le droit de stationnement du wagon quoique déchargé; le destinataire ne saurait, pour échapper au droit de stationnement plus élevé, décharger et encombrer les gares; il lui appartient de se mettre en mesure d'opérer le déchargement; par son imprévoyance il ne peut entraver le service des gares au détriment de l'intérêt général; enfin la police des gares appartient aux compagnies qui peuvent exiger du destinataire qu'il ne décharge qu'à condition d'enlever de suite. — Sarrut, *loc. cit.*

**3474.** — Ce système peut être avantageux pour les compagnies, il peut l'être même pour l'intérêt général, car il évite l'encombrement des gares, mais il présente un défaut capital, celui de ne point appliquer à la lettre les tarifs; le droit de stationnement ne saurait frapper qu'un wagon chargé et indisponible pour la compagnie, non un wagon déchargé et mis à la disposition de la compagnie; dès que les marchandises sont à quai, elles rentrent dans la catégorie ordinaire des marchandises et ne peuvent être soumises à des taxes qui ne leur seraient point applicables.

**3475.** — Les droits de magasinage sont dus aux compagnies de chemins de fer toutes les fois que les marchandises n'ont point été enlevées de la gare d'arrivée dans les délais réglementaires, quelle que soit la cause du retard. — Cass., 8 juill. 1863, Chemin de fer de l'Est, [S. 63.1.434, P. 63.1126, D. 63.1.280]; — 20 août 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.178, P. 74.55, D. 74.1.34]; — 3 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.35, P. 74.424, D. 74.1.305]; — 13 mai 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.491, P. 74.1243, D. 75.1.167]; — 14 juin 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.31, P. 77.49, D. 77.1.276]; — 29 mai 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.277]; — 23 mars 1887, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.350, P. 90.1.824, D. 87.1.455] — *Sic*, Palaa, v° *Magasinage*, p. 111; Sarrut, n. 300; Ruben de Couder, n. 144; Féraud-Giraud, t. 2, n. 621.

**3476.** — Par suite, les droits de magasinage sont dûs lorsque le tiers chargé de prendre livraison de la marchandise pour en faire la réexpédition, a négligé de les retirer malgré l'avis de la compagnie; il importerait peu que la réexpédition fût en ce moment impossible. — Cass., 3 févr. 1874, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 626.

**3476** *bis*. — ... Ou même que la lettre d'avis fût parvenue tardivement si d'ailleurs aucune faute n'était imputable à la compagnie de chemins de fer dans la distribution de cette lettre. — Orléans, 27 oct. 1890, [D. 91.2.87]

**3476** *ter*. — A plus forte raison n'y a-t-il pas lieu de modérer les droits de magasinage quand l'expéditeur, régulièrement averti du refus du destinataire, a su en outre que les marchandises étaient devenues sans aucune valeur, et a pu apprécier ainsi l'urgence qu'il y avait à faire cesser des frais inutiles. — Cass., 31 juill. 1888, [D. 89.1.140]

**3477.** — De même, si le destinataire d'objets transportés par un chemin de fer ne veut en accepter la livraison que sous toutes réserves, et sans en proposer la vérification immédiate, la compagnie est en droit de refuser d'effectuer cette livraison, et les frais de magasinage ou de fourrière qui en sont la suite doivent être supportés par le destinataire. — Cass., 30 janv. 1872, de Montenol, [S. 72.1.34, P. 72.53, D. 72.1.375]

**3478.** — Les juges du fond ne peuvent pas davantage refuser d'allouer à une compagnie de chemins de fer les droits de magasinage réclamés par elle, sous prétexte qu'elle n'aurait rien fait pour aplanir une difficulté qui se serait produite entre l'expéditeur et le destinataire au sujet du paiement des frais de transport ni rejeter intégralement la demande de la compagnie sous prétexte qu'elle serait exagérée. — Cass., 14 juin 1876, précité. — Dans le premier cas, la compagnie n'est point tenue de faire office de conciliateur et d'essayer de rapprocher les parties en litige; dans le second, sa demande doit être accueillie dans la mesure où elle est justifiée; l'exagération de la demande influera seulement sur la condamnation aux dépens.

**3479.** — Les frais de magasinage sont particulièrement dûs, alors que la marchandise a été refusée par le destinataire. — Cass., 11 nov. 1872, Daireaux et Briaud, [S. 72.1.390, P. 72.1023, D. 73.1.414]

**3480.** — Des conditions inacceptables mises par un destinataire à la livraison, équivalent à un refus de prendre livraison. Par suite, l'expéditeur qui, sommé de retirer les marchandises à leur retour, y a mis des conditions inacceptables, doit à la compagnie des frais de magasinage; mais ces frais peuvent être réduits si la compagnie a, par son fait, et notamment en laissant prendre contre elle un jugement par défaut, prolongé outre mesure la durée du magasinage. — Montpellier, 30 juin 1871, Chemin de fer de Lyon, [S. 71.2.262, P. 71.840, D. 71.1.154]

**3481.** — La compagnie qui a effectué le transport avant l'expiration des délais légaux peut offrir la livraison de suite au destinataire, et celui-ci, s'il ne prend point livraison, doit alors les frais de magasinage à partir des délais calculés sur la mise à la poste de la lettre d'avis, et ne saurait prétendre avoir, pour prendre livraison, les délais entiers de transport fixés par les tarifs, les arrêtés et les règlements. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 624.

**3482.** — Les droits de magasinage peuvent être réduits, à titre de dommages-intérêts dûs au destinataire, quand une faute est imputable à une compagnie : si, par exemple, c'est par la négligence de la compagnie que le destinataire n'est pas entré plus tôt en possession de la marchandise, et que le magasinage s'est prolongé. — V. Cass., 18 févr. 1874, C[ie] générale transatlantique, [S. 75.1.112, P. 75.266, D. 74.1.255]

**3483.** — Ils peuvent même être refusés à une compagnie en faute, qui doit s'imputer le défaut de livraison. Il a même été jugé qu'en cas de contestation sur le paiement du prix de transport, une compagnie doit supporter les frais de magasinage occasionnés par son refus de livrer les marchandises avant paiement du prix du parcours, alors surtout que l'expéditeur offrait de reprendre ses marchandises sans rien préjuger sur la question des frais de transport. — Trib. de Semur, 23 nov. 1871, sous Cass., 11 nov. 1872, précité. — Mais cette solution est des plus contestables; une compagnie de chemins de fer n'est point obligée de se dessaisir des marchandises transportées en cas de litige sur le prix de transport, puisque ce dessaisissement lui fait perdre son privilège (*suprà*, n. 3407), et elle n'est point obligée de s'en rapporter à la foi et à la solvabilité de l'expéditeur et du destinataire. Si ce dernier veut prendre livraison malgré l'instance pendante, il doit offrir provisoirement le prix de transport à la compagnie ou le consigner.

**3484.** — Une compagnie de chemins de fer n'est point tenue de prévenir le saisi de l'existence d'une saisie-arrêt formée entre ses mains; ce soin incombe au saisissant; elle n'est donc pas en faute si elle ne l'informe pas de la saisie (V. *suprà*, n. 3427); par suite, elle peut réclamer les frais de magasinage occasionnés par une saisie-arrêt dont elle n'aurait pas avisé le saisi. — Cass., 20 juin 1876, Desquesnes, [S. 77.1.9, P. 77.163, D. 77.1.134]

**3485.** — Les droits de magasinage ne sont dus que lorsque les marchandises sont arrivées à destination; en thèse générale, les compagnies de chemins de fer n'ont droit à aucune rétribution à l'occasion du stationnement même prolongé des marchandises en cours de route; dans des cas exceptionnels des frais de garde pourraient être attribués à nne compagnie qui aurait conservé la marchandise retenue en cours de route par un cas de force majeure; mais ces frais ne pourraient être calculés alors sur les tarifs de magasinage, non applicables en ce cas. — Ruben de Couder, n. 145; Sarrut, n. 302; Féraud-Giraud, t. 2, n. 625.

**3486.** — Les compagnies de chemins de fer, à raison du monopole dont elles jouissent, ne peuvent, en effet, percevoir que les taxes établies dans les formes légales. Or, aucun tarif, légalement établi, n'autorise la perception d'une taxe à raison du stationnement forcé de marchandises dans une gare intermédiaire; les taxes autorisées sous le nom de droits de magasinage ne sont admises que pour le cas où les marchandises, *arrivées à leur destination*, ne sont pas enlevées par le destinataire. Par suite, on ne saurait reconnaître le droit de la compagnie à une taxe quelconque, puisqu'il n'en est établi aucune par les tarifs réglementaires.

**3487.** — Lorsque, par suite d'un cas de force majeure, des marchandises expédiées par chemins de fer sont retenues dans une gare intermédiaire, le destinataire ne peut, alors même qu'une lettre d'avertissement lui aurait été adressée, être tenu de payer le droit de magasinage. — Cass., 14 janv. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.177, P. 74.423, D. 74.1.471]; — 3 juill. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.426, P. 78.1096, D. 78.1.322] — *Sic*, Sarrut, n. 302; Palaa, t. 2, p. 205; Féraud-Giraud, t. 2, n. 625.

**3488.** — Spécialement, le stationnement des marchandises en cours de voyage dans les gares intermédiaires, résultant soit de leur encombrement, soit d'un événement de force majeure, ne saurait, alors que les marchandises n'ont été ni en danger de perte, ni remises à un tiers, autoriser la compagnie de chemins de fer à percevoir, en dehors du prix de transport, des frais de magasinage. — Cass., 7 juill. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.417, P. 73.1004, D. 74.1.471]

**3489.** — L'obligation de la compagnie des chemins de fer d'accomplir le transport n'est terminée que lorsque les marchandises ont été amenées à destination; elle ne pourrait réclamer des frais de magasinage alors même qu'elle aurait amené les marchandises aussi près que possible de leur destination et que des événements de guerre s'opposeraient à l'accomplissement du transport; en effet, tant que le destinataire n'a pas les marchandises au lieu indiqué, où il a dû tout préparer pour les enlever rapidement, on ne saurait lui imputer à faute de ne pas prendre livraison; la règle doit être fixe et immuable, et ne peut dépendre de la longueur plus ou moins grande du trajet qui reste à parcourir.

**3490.** — Cependant si des événements de force majeure, tels qu'une guerre, par exemple, avaient obligé une compagnie à conduire les marchandises expédiées dans une autre gare que celle fixée pour la livraison, si la compagnie avait demandé au destinataire de prendre livraison ou de donner des instructions, celui-ci pourrait être condamné à payer les droits de magasinage s'il était demeuré dans l'inaction; dans ce cas, en effet, la compagnie aurait tout fait pour remplir ses obligations dans la mesure du possible, et le destinataire, au contraire, se serait montré négligent. — Lyon, 11 janv. 1872, sous Cass., 26 nov. 1873, Pitrat, [D. 75.1.15] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 625.

**3491.** — On doit décider par application de la règle qui vient d'être indiquée et d'après laquelle les marchandises ne doivent pas de frais de magasinage tant qu'elles ne sont pas arrivées à destination, que les compagnies de chemins de fer, tenues de fournir gratuitement des magasins à l'administration des douanes pour les marchandises soumises à une vérification, ne peuvent réclamer aux propriétaires des marchandises un droit de magasinage pour le temps pendant lequel elles ont séjourné dans les locaux ainsi affectés à l'administration des douanes. — Cass., 15 mai 1877, Chemin de fer du Nord, [S. 77.1.476, P. 77.1244, D. 78.1.182] — Trib. comm. Tourcoing, 27 juin 1876, [cité par Palaa, t. 2, p. 207] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 629.

**3492.** — En effet, la compagnie ne rend pas, en ce cas, de service au propriétaire des marchandises, mais bien à l'administration des douanes à qui elle fournit des locaux que celle-ci eût été obligée de se procurer; il fallait à l'administration des douanes des magasins, des hangars, destinés à ses opérations; la compagnie de chemins de fer les lui fournit; c'est une condition de son exploitation; il n'y a là aucun service rendu au destinataire astreint à déposer des marchandises en douane, et qui n'a pas à s'inquiéter du propriétaire des locaux affectés à l'administration des douanes. D'un autre côté, le destinataire ne peut enlever les marchandises sans l'autorisation de la douane; donc on ne peut le frapper d'une pénalité édictée contre celui qui, par incurie, négligence ou toute autre cause, encombre les gares en ne retirant pas les marchandises qui lui sont adressées; le propriétaire de la marchandise étant dans l'impossibilité absolue d'agir, on ne peut le punir de son inaction.

**3493.** — Cependant des arrêtés ministériels, ayant force obligatoire, ont autorisé les compagnies à percevoir des droits de magasinage, sur les marchandises déposées dans leurs magasins pour être soumises à la vérification des douanes, si ces opérations dépassent les délais fixés pour la vérification des employés de la douane. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 629; Picard, t. 4, p. 715. — Les expéditeurs ou destinataires sont alors obligés de supporter les conséquences de ces lenteurs et de ces retards, puisque des arrêtés ministériels, légaux et obligatoires, les ont mis à leur charge.

**3494.** — Les compagnies sont en droit de demander des droits de magasinage alors même qu'ils excéderaient la valeur de la marchandise transportée. — Paris, 5 mai 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 174] — Les tarifs de magasinage, obligatoires comme tous les tarifs, ne peuvent être diminués à raison du peu de valeur de la marchandise. La compagnie a rempli toutes ses obligations et a droit à tout son salaire; c'est le destinataire ou l'expéditeur qui sont en faute d'avoir négligé de prendre livraison d'une marchandise de peu de valeur et d'avoir laissé accumulé les frais de magasinage.

**3495.** — Aux termes de l'art. 106, C. comm., les compagnies peuvent demander l'autorisation de vendre les marchandises non retirées, mais cet article leur ouvre une faculté et ne leur impose pas une obligation; dès lors, elles peuvent réclamer des droits de magasinage pour tout le temps pendant lequel elles ont gardé les marchandises. — Cass., 29 mai 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.357]; — 31 juill. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.84, P. 89.1.173, D. 89.1.140]; — 12 mars 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.270, P. 90.1.659, D. 90.1.371] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 627 et 635.

**3496.** — Les compagnies de chemins de fer, aux termes de l'art. 106, C. comm., peuvent aussi obtenir de justice l'autorisation de faire transporter les marchandises non réclamées dans un dépôt public; cet article consacre pour les compagnies une faculté qu'on ne saurait arbitrairement convertir en obligation. — Cass., 10 nov. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.29, D. 92.1.428]

**3497.** — L'intérêt général des compagnies de chemins de fer et du commerce est que les compagnies puissent désencombrer rapidement leurs gares, de manière à accélérer les transports; d'un autre côté, les expertises et vérifications peuvent aussi bien, et même mieux se faire dans les magasins publics que dans les gares; les expéditeurs et destinataires ne sauraient donc être admis à se plaindre que leur intérêt particulier ait été lésé par le transport de la marchandise dans ces magasins. Dans ces conditions, il est utile pour tous que la compagnie puisse faire transporter les marchandises dans un magasin public sans être obligée de subir les lenteurs d'une autorisation de justice.

**3498.** — Cette faculté leur a été reconnue par l'arrêté ministériel du 12 juin 1872, reproduit par l'art. 17 *bis* du tarif général dûment homologué des transports à petite vitesse, lequel autorise l'administration des chemins de fer de l'Etat à faire camionner d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public, toute marchandise laissée en gare après le délai fixé pour prendre livraison, c'est-à-dire après l'expiration du délai résultant de la mise en demeure déterminée par l'envoi de la lettre d'avis. — Cass., 10 nov. 1891, précité.

**3499.** — En conséquence, une compagnie ne saurait être déclarée en faute pour avoir fait déposer un colis, refusé, ou non réclamé, dans un magasin public sans s'être fait autoriser par justice. — Même arrêt.

**3500.** — Une seule exception est faite pour les objets égarés ou perdus; aux termes d'un décret du 13 août 1810, et de l'arrêté ministériel du 20 avr. 1863, ces objets doivent être vendus par

l'administration des domaines, et le magasinage ne doit pas dépasser six mois; les droits payés par l'administration des domaines ne peuvent excéder le prix de la marchandise, défalcation faite des frais privilégiés. — Paris, 5 nov. 1874, *J. trib. comm.*, 76.79 — *Sic*, Sarrut, n. 306; Ruben de Couder, n. 151; Lamé-Fleury, *Code*, p. 303; Palaa, t. 2, p. 207

**3501.** — Les droits de magasinage sur les marchandises adressées en gare sont dûs par les destinataires, sans distinction entre les marchandises placées sur les quais et celles déposées dans les cours des gares. — Limoges, 17 avr. 1875, sous Cass., 17 mai 1876, Mallebay, S. 77.1.78, P. 77.161, D. 78.1.420 — Rennes, 23 nov. 1875, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 173 — *Sic*, Ruben de Couder, n. 149; Féraud-Giraud, t. 2, n. 615.

**3502.** — En conséquence, la réclamation des droits de magasinage ne peut être rejetée par ce motif que la marchandise, au lieu d'être déposée dans un magasin, a été abandonnée sur le quai découvert de la gare et a souffert de l'humidité. — Cass., 23 mars 1887, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [S. 90.1.350, P. 90.1.824, D. 87.1.455

**3502** *bis* — Les droits de magasinage sont dûs, en ce cas, cela est certain, car aucune exception dans les tarifs ne permet d'en éviter l'application; seulement, si une compagnie de chemins de fer s'est montrée un dépositaire négligent, si par sa faute, sa négligence ou son incurie elle a occasionné des avaries à la marchandise dont elle a la garde, elle en sera responsable, et pourra être actionnée en dommages-intérêts. — Cass., 4 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1 316, P. 85.1.767, D. 84.1.454] — V. *infrà*, n. 3737.

**3503.** — A la suite d'événements exceptionnels, tels qu'une guerre, alors que les gares étaient encombrées par l'accumulation des marchandises, les compagnies ont été autorisées temporairement à camionner d'office au domicile du destinataire, les marchandises adressées en gare; ce n'était là qu'une faculté et non une obligation pour les compagnies; par suite, celles-ci étaient en droit de conserver les marchandises dans leurs magasins et de réclamer les droits de magasinage. — Bordeaux, 7 juill. 1868, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 198 — Rouen, 22 nov. 1872, X..., [D. 72.2.64] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 628.

**3504.** — Les compagnies de chemins de fer peuvent se substituer des tiers pour garder et conserver les marchandises; les destinataires demeurent tenus de payer, soit à ce tiers, soit aux compagnies, la taxe de magasinage telle qu'elle est fixée par les tarifs. — Cass., 11 nov. 1872, Daireaux, [S. 72.1.390, P. 72.1023, D. 73.1.414]; — 13 mai 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.491, P. 74.1243, D. 74.1.467]; — 29 mai 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.276]; — 27 mars 1878, Boisset, [S. 78.1.379, P. 78.936, D. 79.5.54] — Paris, 15 févr. 1887, X..., [D. 87.2.174] — Dijon, 11 déc. 1872, Berrieux, [S. 73 2.206, P. 73.867, D. 73.5.101] — Poitiers, 15 mars 1881, Marcillac, [D. 81.2.198] — Lyon, 15 févr. 1882, [D. 82.2.203] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 149; Féraud-Giraud, t. 2, n. 631.

**3505.** — Le destinataire n'a pas à s'inquiéter ni à se prévaloir des arrangements intervenus entre la compagnie et le tiers. — Cass., 27 mars 1878, précité. — La convention conclue entre la compagnie de chemin de fer et le tiers auquel elle confie la garde des marchandises, est en effet, pour le destinataire, *res inter alios acta;* le destinataire n'a pas à en souffrir si le prix réclamé par ce tiers est plus élevé que le tarif de magasinage; de même, il ne peut l'invoquer si, ce qui arrivera presque toujours, ce prix est inférieur aux droits de magasinage. Le destinataire ne connaît que la compagnie de chemin de fer; si la marchandise périt, c'est celle-ci qui sera responsable envers lui; il ne peut d'ailleurs se plaindre, puisque sa position n'est pas modifiée; s'il trouve les droits de magasinage trop élevés, il n'a qu'à en prendre livraison, et s'il ne peut conserver la marchandise, chercher un entrepositaire qui veillera sur elle à des prix plus modérés que ceux du chemin de fer, et qui ont été fixés à un taux assez élevé pour éviter que les gares ne soient encombrées par les marchandises non retirées.

**3506.** — Ainsi ces droits de magasinage ne peuvent être réduits par les tribunaux, même dans le cas où la compagnie s'est substituée, pour la garde des marchandises, un entrepositaire qui a réclamé un prix moins élevé que celui fixé par les tarifs. — Cass., 13 mai 1874, précité. — Ruben de Couder, n. 148; Féraud-Giraud, t. 2, n. 631. — La diminution des droits à percevoir constituerait, malgré la substitution d'un tiers entrepositaire à une compagnie, une atteinte aux tarifs de magasinage.

**3507.** — De même, la décision par laquelle le ministre des Finances liquide, d'après le tarif adopté par l'usage à l'égard des messageries, les frais de magasinage dûs à une compagnie de chemins de fer pour des objets abandonnés par leurs propriétaires et vendus par l'administration des domaines, ne fait pas obstacle à ce que la compagnie réclame devant l'autorité compétente l'application des prix portés aux tarifs de sa concession. — Cons. d'Ét., 30 nov. 1854, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 916]

**3508.** — A plus forte raison le destinataire, auquel le tiers consignataire ne réclame que la somme dûe en vertu du tarif convenu entre la compagnie et l'entrepositaire, doit-il la payer alors que ce tarif ne dépasse pas celui de la compagnie et qu'il est, au contraire, moins élevé. — Dijon, 11 déc. 1872, précité.

**3509.** — Les compagnies de chemins de fer ne sont point obligées de déposer chez des consignataires les marchandises non réclamées; c'est là une faculté pour elles; peu importe que les consignataires les eussent gardées à moins de frais. — Cass., 29 mai 1877, précité. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 631. — Ce sont toujours les prix fixés par les tarifs de magasinage qui auraient été dûs par le destinataire (V. *suprà*, n. 3505). Dès lors, peu importe aux intéressés la substitution d'un entrepositaire à la compagnie de chemin de fer.

**3510.** — La compagnie qui a déposé des marchandises chez un tiers ne se décharge pas de ses obligations envers le destinataire ou l'expéditeur; elle demeure tenue envers eux, et responsable du bon entretien de la marchandise; ceux-ci, de leur côté, ne sont soumis qu'aux droits de magasinage fixés par les tarifs; la compagnie conserve une action directe à leur encontre. — Cass., 11 nov. 1872, précité; — 13 mai 1874, précité; — 29 mai 1877, précité; — 27 mars 1878, précité; — *Sic*, Sarrut, n. 306, note; Féraud-Giraud, t. 2, n. 631. — A l'égard du destinataire ou de l'expéditeur, la compagnie est toujours censée avoir la marchandise dans ses propres magasins.

**3511.** — La livraison doit toujours être effectuée en gare; par suite, lorsque la compagnie a déposé la marchandise entre les mains d'un tiers consignataire, elle doit la ramener à la gare, à ses frais, risques et périls, si le destinataire se présente pour en prendre livraison; la position de ce dernier ne saurait être aggravée par la mesure prise par la compagnie. — Colmar, 9 déc. 1862, Chemin de fer de l'Est, [D. 63.2.43] — Sarrut, n. 306, note.

**3512.** — Il a été jugé que les frais d'entrepôt de marchandises dans une gare de chemins de fer doivent, lorsque ces marchandises viennent à être saisies, être fixés comme frais de séquestre, d'après la loi civile, et non comme frais de magasinage, d'après les règlements de la compagnie. — Grenoble, 11 juill. 1864, Chemin de fer du Dauphiné, [S. 65.2.213, P. 65.920, D. 65.2.68] — Sarrut, n. 302 *bis*.

**3513.** — ... Que les frais d'entrepôt de marchandises consignées chez un tiers pour le compte d'une compagnie de chemins de fer, doivent, si ces marchandises, viennent à être saisies à la requête de l'administration des contributions indirectes, être fixés, à compter du jour de la saisie, comme frais de séquestre, d'après la loi civile, et non comme frais de magasinage, d'après les règlements commerciaux de la compagnie. — Lyon, 1er août 1879, Mercier, [S. 80.2.84, P. 80.430] — Par suite, le tribunal civil est seul compétent, à l'exclusion du tribunal de commerce, pour connaître de l'action en paiement des frais de séquestre. — Grenoble, 11 juill. 1864, précité. — Lyon, 1er août 1879, précité.

**3514.** — Cette solution est contestable; en cas de saisie, les tribunaux peuvent désigner un tiers autre que la compagnie comme consignataire, à condition d'acquitter à celle-ci tous les frais qui lui sont dûs; les frais de séquestre seront alors dûs selon le tarif civil; mais si les tribunaux désignent une compagnie de chemins de fer, ils ne peuvent modifier ses tarifs de magasinage, qui ont force de loi à l'égard des tiers, qui doivent être appliqués strictement et auxquels on ne peut déroger par une convention expresse ou tacite. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 633. — Les tribunaux eux-mêmes sont sans droit pour modifier d'une manière quelconque les tarifs de magasinage homologués, et ils ne sauraient, sous aucun prétexte, les réduire et les diminuer.

**3515.** — Il a été décidé, en ce sens, que si la justice désigne un tiers consignataire pour la garde des marchandises, la compagnie est absolument dégagée de ses obligations dès qu'elle a livré à ce tiers; celui-ci n'est pas substitué à la compagnie, mais il tient ses pouvoirs des tribunaux qui l'ont nommé; dès lors, le tarif civil lui est seul applicable et non plus les taxes de magasinage attribuées aux compagnies. Ce tiers n'a donc aucun recours contre la compagnie pour se faire payer les droits de garde qui lui reviennent; celle-ci est, en effet, complètement libérée, car le consignataire n'est pas son mandataire et ne la représente pas. — Trib. Sétif, 18 avr. 1888, [*Rev. algér.*, 1888, p. 254] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 632.

**3516.** — L'expéditeur qui remet une marchandise à une compagnie étrangère pour en effectuer le transport se soumet aux tarifs de cette compagnie, notamment à ses tarifs de magasinage. — Cass., 18 févr. 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [D. 74.1.255] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 630.

**3517.** — Les frais de magasinage sont dûs soit par le destinataire, soit, à son défaut, par l'expéditeur; celui-ci qui a formé le contrat de transport avec la compagnie est responsable de toutes les suites de ce contrat. Il n'y a besoin, à cet égard, d'aucune mise en demeure : l'avis qui lui est donné que le destinataire refuse de prendre livraison suffit. — Cass., 31 juill. 1888, précité. — Lyon, 15 févr. 1882, Chemin de fer de Lyon, [D. 82.2.203] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 634.

**3518.** — Et il a été jugé, en conséquence, qu'on ne saurait réduire les droits de magasinage réclamés par une compagnie de chemins de fer, lorsque cette marchandise est restée dans ses magasins par suite du refus du destinataire d'en prendre livraison et du retard apporté par l'expéditeur à en disposer, après qu'il avait été avisé de la non-réception par le destinataire. — Cass., 6 mai 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.126, P. 91.1.291, D. 90.1.370]

**3519.** — ... Que si, sur le refus du destinataire d'acquitter le prix du transport après un redressement de taxe, la marchandise a été retournée à l'expéditeur, qui, à son tour, a refusé de payer, la compagnie est en droit de lui réclamer les droits de magasinage qui ont couru à défaut de prise de livraison de la marchandise. — Poitiers, 23 juill. 1889, Royer-Gallot, [S. et P. 92.2.164, D. 90.2.225]

5° *Vente.*

**3520.** — Les compagnies de chemins de fer, pour se couvrir des frais de transport et autres, concernant les marchandises qui ne sont point réclamées, ont le droit de les faire vendre (C. comm., art. 106) — Sarrut, n. 590; Duverdy, *Transp.*, n. 105; Ruben de Couder, n. 262; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1080.

**3521.** — En cas de contestations nées à la suite de saisies-arrêts et empêchant la livraison de s'effectuer, les compagnies sont également fondées à provoquer la vente desdites marchandises, conformément aux dispositions de l'art. 106, C. comm. — Cass., 17 avr. 1889, Chemin de fer du Midi, [S. 89.1.276, P. 89.1.669, D. 89.1.408] — En effet, les marchandises peuvent être de telle nature qu'elles ne sauraient être conservées utilement sans courir le danger de se gâter ou de se corrompre.

**3522.** — Sont-elles également fondées à faire vendre les marchandises avariées? Non, en principe, s'il y a un litige entre elles et l'expéditeur ou le destinataire; les marchandises doivent alors demeurer à la disposition des tribunaux qui doivent statuer; cependant, rien ne s'opposerait à ce qu'une compagnie fît vendre des objets avariés si la contestation n'existait pas entre elle et le destinataire, mais entre des tiers, et que la compagnie y fût étrangère. — Bédarride, t. 1, n. 307; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1087.

**3523.** — Même dans le cas où le litige existe entre une compagnie et l'expéditeur ou le destinataire, on ne peut lui refuser, d'une façon absolue, le droit de poursuivre la vente d'une marchandise avariée; elle peut avoir un intérêt majeur si elle est déclarée responsable de l'avarie, à ce que la marchandise n'achève pas de se détériorer, et il sera souvent nécessaire de l'utiliser d'urgence; dans ce cas, la compagnie qui détient la marchandise n'aura qu'à se conformer exactement à l'art. 106, C. comm., et à faire expertiser judiciairement la marchandise avant d'en poursuivre la vente.

**3524.** — Comme nous l'avons vu *suprà*, n. 3495, l'art. 106, C. comm., accorde une faculté aux compagnies et ne leur impose point une obligation.

**3525.** — Par suite, les tribunaux ne peuvent décider qu'une compagnie a commis une faute lourde en ne prenant pas les mesures nécessaires pour arriver, par la vente des marchandises ou autrement, à se couvrir des frais, et ils ne sauraient sous ce prétexte la condamner à des dommages-intérêts, ou, ce qui revient au même, réduire les droits de magasinage. — V. *suprà*, n. 3495.

**3526.** — Il en est ainsi surtout alors que l'expéditeur a été avisé du refus du destinataire de prendre livraison, et qu'il a été représenté à une expertise sur l'état de la marchandise, et a su qu'elle était devenue sans valeur commerciale. — Cass., 31 juill. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.84, P. 89.1.173, D. 89.1.140]

**3527.** — Lorsqu'il s'agit de colis postaux, les compagnies de chemins de fer sont autorisées à vendre directement, sans formalité judiciaire ni avis préalable, ceux qui sont en souffrance s'ils sont en même temps sujets à détérioration ou à corruption (Règl. 22 avr. 1881, art. 7).

**3528.** — Une compagnie, même en ce cas, s'exposerait à une condamnation en dommages-intérêts si elle se montrait négligente ou imprudente : si, par exemple, elle ne faisait pas les diligences nécessaires pour retrouver le destinataire, ou si, ayant le temps de prévenir l'expéditeur, elle se dispensait de l'aviser. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1081.

**3529.** — S'il s'agit d'autres marchandises périssables, la compagnie est-elle en droit de les faire vendre sans suivre les formalités prescrites par l'art. 106, C. comm., mais avec l'autorisation du commissaire de surveillance administrative? On l'a pensé. — Trib. comm. Seine, 1er août 1860, [*J. trib. comm.*, t. 9, p. 421] — *Sic*, Sarrut, n. 590 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 105; Ruben de Couder, n. 265.

**3530.** — Ce système est évidemment avantageux à tous, et les mesures qu'il recommande sont d'une facile exécution, mais il est purement arbitraire et ne s'appuie sur aucun texte de loi; aussi le ministre compétent a-t-il invité les commissaires de surveillance administrative à ne point intervenir en ce cas. — Déc. 12 juin 1862. —Palaa, v° *Magasinage*, § 10; Devilleneuve et Massé, *Dict. du cont. comm.*, édit. Dutruc, v° *Chem. de fer*, n. 24 *bis;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 1081.

**3531.** — La compagnie peut faire vendre la marchandise sans solliciter aucune autorisation; en ce cas, elle ne sera condamnée à verser une somme supérieure à celle du prix de vente, diminué de ses frais, que si elle a causé un préjudice au destinataire, c'est-à-dire si elle a agi avec légèreté et a commis une faute quelconque. — Cass., 22 janv. 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 73.1.417, P. 73.1005, D. 73.1.237]; — 16 nov. 1881, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.477, P. 82.1.1182, D. 81.1.160]; — 17 mai 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.181, P. 83.1.414, D. 83.1.14]; — 17 juill. 1883, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 86.1.380, P. 86.1.922, D. 84.1.24]; — 26 août 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.22, P. 85.1.528, D. 85.1.76]; — 10 mai 1886, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 86.1.380, P. 86.1.922, D. 87.1.29]; — 26 janv. 1887, Chemin de fer du Midi, [S. 87.1.276, P. 87.1.653, D. 87.1.455] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1088.

**3532.** — Ce mode de procéder présente l'avantage évident d'éviter des frais et des lenteurs, d'assurer la vente rapide des marchandises, et une prompte réalisation de leur prix; mais il offre pour les compagnies un inconvénient sérieux, qui, dans bien des cas, les arrêtera; c'est que le destinataire ou l'expéditeur pourront toujours soutenir qu'une compagnie a agi avec précipitation et inopportunité; de là des litiges possibles, dont les frais et les lenteurs seront plus considérables que ceux occasionnés par l'accomplissement des formalités légales.

**3533.** — Il y aurait faute de la part de la compagnie de chemins de fer qui, ayant perdu l'indication du destinataire d'un colis, ferait vendre cette marchandise d'une manière inopportune, sans avoir fait aucun effort pour retrouver l'expéditeur ou le destinataire et sans avoir fait constater que les denrées présentaient quelque apparence de détérioration. — Cass., 22 janv. 1873, précité.

**3534.** — Par suite, cette compagnie serait responsable, dans les termes du droit commun, de la valeur réelle des marchandises, et non pas seulement du prix produit par la vente. — Même arrêt.

**3535.** — De même, une compagnie est justement déclarée responsable du préjudice éprouvé par le propriétaire d'une caisse, lorsque cette caisse, oubliée sur le quai d'une gare, a été trou-

vée par les employés, envoyée au magasin général des objets égarés, et que, sur la réclamation du propriétaire, le chef de gare a répondu que la caisse n'avait pas été trouvée, et cela sans faire aucune recherche dans les écritures, soit de la gare, soit du magasin général, et qu'ensuite la caisse a été vendue sans se préoccuper du point de savoir s'il existait des réclamations. Peu importe que les règlements de la compagnie gardent le silence sur les objets égarés; le droit commun suffit à imposer à la compagnie les mesures et soins nécessaires pour que les objets puissent être retrouvés. — Cass., 17 mai 1882, précité.

**3536.** — Les objets égarés, perdus ou abandonnés sont vendus par l'intermédiaire de l'administration des domaines, six mois à partir du moment où ils ont été recueillis par une compagnie de chemins de fer. — Décr. 13 août 1810; Arr. 20 avr. 1863.

**3537.** — L'art. 1, Décr. 13 août 1810, qui permet au voiturier de faire vendre, après un délai de six mois, les marchandises non réclamées, s'applique non seulement aux colis égarés et dont l'expéditeur ne serait pas connu, mais à tous les objets transportés dans l'intérieur de la France et qui n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois pour quelque cause que ce soit. Le voiturier qui a usé de la faculté à lui donnée par le décret de 1810 ne peut être actionné en dommages-intérêts par l'expéditeur, alors surtout qu'il a averti à plusieurs reprises le voiturier originaire qui lui avait remis les colis. — Cass., 3 avr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.381, P. 78.939, D. 78.1.480] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1082.

**3538.** — Lorsqu'une compagnie de chemins de fer, conformément à l'art. 106, C. comm., poursuit la vente d'objets refusés par le destinataire, elle présente requête au président du tribunal pour obtenir l'autorisation de vendre. — Paris, 13 mars 1815, Lequil, [S. et P. chr.] — Colmar, 29 nov. 1816, Schnell, [S. et P. chr.] — Paris, 8 mai 1857, Delangue, [S. 57.2.526, P. 57.826] — La compagnie n'est point tenue de sommer préalablement le destinataire de prendre livraison; elle n'est point obligée non plus de lui signifier l'ordonnance qui l'autorise à vendre. — Paris, 8 mai 1857, précité. — Sarrut, n. 592; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1083 et 1084.

**3539.** — La vente est faite par un officier ministériel commis par le président du tribunal; aucune publicité spéciale n'a été imposée pour annoncer la vente. — Lanckmann, n. 424; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1085 et 1086.

§ 6. *Factage et camionnage.*

**3540.** — Les marchandises doivent être apportées dans les gares d'où elles doivent être expédiées; elles doivent, après le transport effectué, être portées chez le destinataire. Cette double opération s'appelle factage, lorsqu'il s'agit des marchandises en grande vitesse, et camionnage, s'il s'agit des marchandises en petite vitesse.

**3541.** — L'art. 52 du cahier des charges, qui traite du factage et du camionnage, est ainsi conçu: « La compagnie est tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répond, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées. Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5,000 habitants, soit un centre de population de 5,000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer

**3542.** — Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction. Toutefois les expéditeurs resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises. »

**3543.** — Du texte même de cet article il résulte que si le factage et le camionnage sont obligatoires pour les compagnies, dans certaines conditions déterminées, à l'arrivée, ils sont absolument facultatifs pour elles au départ. — Cass., 30 mars 1863, Chemin de fer de Lyon, [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]; — 20 mai 1865, Poussin, [S. 65.1.338, P. 65.993, D. 65.5.72]; — 15 juill. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.443, P. 74.1115, D. 75.1.171]; — 23 févr. 1876, Thiollier, [S. 76.1.127, P. 76.292, D. 79.1.28]; — 21 juin 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.229, P. 83.1.542, D. 83.1.85]; — 22 août 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.34, P. 84.1.55, D. 84.1.233] — *Sic*, Lamé-Fleury, *Code*, p. 714; Sarrut, n. 310; Bédarride, t. 1, n. 135; Ruben de Couder, n. 129; Aucoc, t. 3, n. 1477; Féraud-Giraud, t. 1, n. 248; Palaa, v° *Camionnage*, n. 2.

**3544.** — Par suite, une compagnie ne pourrait être condamnée à des dommages-intérêts pour avoir refusé de camionner des marchandises au départ. — Cass., 15 juill. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 74.1.443, P. 74.1115, D. 75.1.171]

**3545.** — Dans la pratique, les compagnies se chargent toujours du camionnage ou du factage au départ, quand elles ont un service organisé de camionnage à l'arrivée. Lorsqu'elles camionnent ainsi les marchandises au départ, et qu'elles ont ainsi assumé un service purement facultatif, peuvent-elles camionner pour qui leur plaît et quand il leur plaît, se charger du service en faveur des uns, le refuser aux autres? Nous ne le pensons pas; car ce serait violer manifestement l'égalité qui doit régner entre les expéditeurs; les compagnies sont libres d'organiser ce service, mais une fois organisé il doit fonctionner pour tous également. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 248.

**3546.** — Conformément au droit qui leur en est donné par l'art. 52 du cahier des charges, les compagnies, pour assurer le factage et le camionnage, traitent avec des tiers qui se chargent de ce service. Ces traités sont soumis à l'approbation de l'administration qui examine si les sous-traitants ont le matériel nécessaire, s'ils présentent une surface suffisante, si les prix sont conformes au tarif, etc. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 245.

**3547.** — Les compagnies peuvent se réserver le droit de résilier les traités de factage et de camionnage, en cas de faute ou de négligence des sous-traitants. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 246.

**3548.** — Une compagnie, pour assurer l'exécution des traités de factage et camionnage, a le droit de demander aux entrepreneurs d'augmenter leur matériel, si les besoins l'exigent, alors surtout qu'elle s'est réservée cette faculté par son traité; mais ce droit ne saurait l'autoriser à imposer à l'entrepreneur des dépenses exagérées et non justifiées par les nécessités de ce service. Si donc elle a, en agissant ainsi, excédé son droit, elle est tenue à réparation envers l'entrepreneur qui a obéi aux exigences de la compagnie au moment où elles se sont produites. — Cass., 12 déc. 1866, Chemin de fer de l'Est, [S. 67.1.131, P. 67.297]

**3549.** — La compagnie qui se charge elle-même des opérations de factage et de camionnage est soumise, pour le camionnage au départ, purement facultatif pour elle, aux mêmes obligations que les autres voituriers, en ce sens qu'elle ne peut faire entrer dans ses gares les marchandises qu'elle camionne ainsi avant l'heure réglementaire de leur ouverture ou après l'heure règlementaire de leur fermeture des gares. — Cass., 30 mars 1863, Chemin de fer de Lyon, [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]; — 22 août 1883, précité. — Toulouse, 24 juin 1879, Abribat, [S. 79.2.327, P. 79.1.272] — Lyon, 4 août 1881, Entrepreneur de roulage de Lyon, [S. 82.2 129, P. 82.1.692] — *Sic*, Sarrut, n. 615; Bédarride, t. 1, n. 130 et s.; Ruben de Couder, n. 129; Féraud-Giraud, t. 1, n. 243; Picard, t. 4, p. 612.

**3550.** — Mais s'il s'agit du camionnage à l'arrivée obligatoire, les compagnies sont en droit de faire sortir de leurs gares les camions chargés de ces marchandises, même en dehors des heures réglementaires d'ouverture des gares, de manière à pouvoir livrer dans les délais qui leur sont impartis (V. les arrêts et les autorités citées au n° qui précède).

**3550** *bis*. — Elles jouent, dans le premier cas, le rôle d'un entrepreneur de transports ordinaire, et, sous peine de violer le principe de l'égalité, elles ne sauraient bénéficier d'un avantage qui ne serait point accordé aux autres entrepreneurs (V. *infrà*, n. 3555). Dans le deuxième cas, elles remplissent une obligation qui leur est imposée par leurs tarifs; elles doivent donc avoir toute facilité pour s'acquitter de cette obligation. Jugé, d'ailleurs, qu'une compagnie de chemins de fer qui charge les voitures de son propre camionnage (destinées aux approvisionnements de la halle) avant de donner accès à quai aux voitures des entrepreneurs particuliers de transport, n'enfreint aucune des dispositions de son cahier des charges et des règlements sur la matière. — Paris, 18 juin 1873, [D. 74.2.73]

**3551.** — Les compagnies sont en droit de se servir de leurs voies ferrées pour opérer le camionnage, pourvu qu'elles ne consentent pas de remise de taxe. Ainsi, ne constitue pas un acte de concurrence illicite le fait par une compagnie de chemins de fer de se servir de la voie ferrée pour effectuer le camionnage au départ ou à l'arrivée sans exiger la taxe kilométrique afférente à ce parcours, si la compagnie réclame la taxe entière de camion-

nage et de factage. — Cass., 23 avr. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.290, P. 84.1.698, D. 84.1.233] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — *Contrà*, Lyon, 4 août 1881, précité.

**3552.** — Par suite, une compagnie qui a plusieurs gares dans la même ville a le droit de se servir de la voie ferrée entre les gares pour effectuer le camionnage, sans exiger la taxe kilométrique relative à ce trajet, si elle réclame la taxe entière de camionnage et de factage. — Cass., 22 août 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.34, P. 84.1.55, D. 84.1.233]

**3553.** — La situation des entreprises de camionnage est la même que celle des compagnies de chemins de fer au point de vue de l'organisation de ce service et des facilités relatives à la réception ou à l'enlèvement des marchandises; la compagnie ne peut concéder à certains entrepreneurs de camionnage plus de droits qu'elle n'en a elle-même.

**3554.** — Aussi l'art. 53 du cahier des charges est-il ainsi conçu : « A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'art. 14, L. 15 juill. 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. L'administration prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer. »

**3555.** — Les compagnies de chemins de fer, tenues, aux termes de leur cahier des charges, de faire remettre au domicile des destinataires les marchandises qui leur sont confiées, peuvent, par suite, déléguer à un entrepreneur de camionnage, pour ce service obligatoire, les facilités d'entrée et de sortie dans la gare dont elles pourraient user elles-mêmes; mais elles ne peuvent donner à cet entrepreneur les mêmes facilités quand il s'agit du service facultatif qui consiste à prendre les marchandises au domicile des expéditeurs pour les amener à la gare. Elles ne peuvent, pour ce dernier service, permettre à un entrepreneur de camionnage l'entrée de la gare aux heures où réglementairement elle est fermée aux autres camionneurs : cette permission ayant pour effet de rompre, dans ce cas, l'égalité qui doit régner entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec la compagnie. — Cass., 30 mars 1863, Chemin de fer de Lyon, [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]; — 21 juin 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.229, P. 83.1.542, D. 83.1.85]; — 22 août 1883, précité. — Paris, 2 mai 1853, [*J. trib. comm.*, t. 2, p. 272]; — 4 juin 1858, [*Ibid.*, t. 7, p. 340] — Lyon, 31 juill. 1874, [*Rec. Lyon*, t. 75, p. 99] — Toulouse, 24 juin 1879, précité. — Lyon, 4 août 1881, précité. — Trib. Seine, 4 août 1852, [*J. trib. comm.*, t. 2, p. 272] — *Sic*, Sarrut, n. 615 et s.; Bédarride, t. 1, n. 125 et s.; Ruben de Couder, n. 130. — *Contrà*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 249.

**3556.** — Cette règle est générale, absolue, et s'applique même dans les cas où une compagnie a créé des bureaux de ville, ainsi qu'elle en a le droit. — V. encore sur le droit de créer des bureaux de ville, Amiens, 21 janv. 1853, Chemin de fer du Nord, [S. 53.2.44, P. 53.2.37, D. 54.2.22] — Paris, 8 avr. 1847, Duchemin et autres, [P. 47.521] — Par suite, une compagnie de chemins de fer ne peut recevoir et expédier des marchandises prises dans un bureau de ville, en dehors des heures réglementaires imposées aux entrepreneurs de roulage pour l'entrée ou la sortie des gares, ni accorder à ses clients des réductions sur les tarifs homologués par l'autorité pour le factage et le camionnage. — Cass., 21 juin 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.229, P. 83.1.542, D. 83.1.85]; — 22 août 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.34, P. 84.1.55, D. 84.1.233] — Toulouse, 24 juin 1879, précité. — Lyon, 4 août 1881, précité.

**3557.** — Le ministre des Travaux publics a cependant autorisé, par un arrêté du 12 mai 1883, les compagnies à donner accès dans leurs gares deux heures après leur fermeture réglementaire aux marchandises reçues dans leurs bureaux de ville et transportées par leurs camionneurs.

**3558.** — Cet arrêté n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, par les camionneurs libres. Mais il ne fait pas, du reste, obstacle à ce que ces camionneurs actionnent les compagnies devant l'autorité judiciaire, par le motif que l'autorisation ainsi donnée porterait atteinte au principe de la libre concurrence. — Cons. d'Et., 16 janv. 1885, Galbrun, [S. 86.3.47, P. adm. chr., D. 86.3.81] — L'autorité judiciaire est donc compétente, en ce cas, malgré l'autorisation accordée par l'arrêté du ministre des Travaux publics, pour examiner la demande en dommages-intérêts fournie par les camionneurs lésés, et pour condamner les compagnies de chemins de fer à des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

**3559.** — Les entrepreneurs de factage et de camionnage sont naturellement responsables de leurs propres fautes et de celles de leurs préposés; cependant, s'ils se sont substitués des tiers pour l'exécution de leur traité, ce sont ces tiers qui seront responsables des perceptions illicites exigées à tort par un préposé. — Bordeaux, 23 janv. 1885, [J. *La Loi*]. Il n'en sera ainsi, d'ailleurs, que si les camionneurs, en se substituant des tiers, ont cédé entièrement leur entreprise et ont renoncé à tout droit de direction ou de surveillance. Les entrepreneurs de camionnage et de factage peuvent se prévaloir des clauses de non garantie stipulées dans le contrat de transport qu'ils exécutent.

**3560.** — Si des entrepreneurs fournissent à une compagnie de chemin de fer le personnel et le matériel nécessaires pour le factage et le camionnage, ils demeurent néanmoins responsables des soustractions qui peuvent avoir été commises par le personnel qu'ils ont ainsi prêté à la compagnie, alors même que celle-ci l'aurait agréé. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 252. — Les entrepreneurs ne demeureront responsables que si, en fournissant à la compagnie de chemins de fer leur personnel et leur matériel, ils n'ont pas renoncé à l'entreprise elle-même et n'ont point abandonné toute direction et toute surveillance sur leur personnel; pour qu'ils puissent être responsables de ce personnel, il faut qu'un lien existe encore entre eux et lui.

**3561.** — Les compagnies qui se sont substituées des sous-traitants pour assurer le service du factage ou du camionnage, demeurent responsables des fautes de ces sous-traitants qui sont leurs préposés, soit en vertu des principes généraux, soit en vertu de l'art. 52 du cahier des charges.

**3562.** — Le service de camionnage ne comprend d'ailleurs que le transport des marchandises de la gare au domicile des destinataires, et non pas la correspondance et la réexpédition entre deux gares, alors surtout qu'elles sont séparées par une grande distance. Les compagnies peuvent supprimer un tel service sans autorisation administrative, pourvu qu'elles avertissent le public à l'avance. — Cass., 23 févr. 1876, Thiollier, [S. 76.1.127, P. 76.292, D. 79.1.28] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 254. — Ce service est, en effet, purement facultatif pour elles. — V. *infrà*, n. 3584.

**3563.** — Dans certaines circonstances, et pour éviter l'encombrement des gares, le ministre, par des arrêtés (16 janv. 1866, 9 déc. 1867, 20 juill. 1870, 23 juin, 19 et 20 juill., 16 août, 4 sept. et 10 oct. 1871, 12 janv. 1872), a autorisé les compagnies, après avis donné aux destinataires, à camionner d'office au domicile du destinataire ou dans un magasin public, les marchandises en gare, non enlevées dans un délai déterminé. Dans ce cas, les compagnies ne sont pas tenues de présenter les marchandises au domicile du destinataire avant de les porter au dépôt public. — Aucoc, t. 3, n. 1576; Féraud-Giraud, t. 1, n. 255. — V. *suprà*, n. 3496 et s.

**3564.** — Les compagnies, dans un but de sécurité publique, et pour éviter des dangers d'incendie, ont été autorisées à camionner d'office, au domicile du destinataire, le pétrole qui, adressé en gare, ne serait pas enlevé dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 257.

**3565.** — Lorsqu'une marchandise a été expédiée à domicile, la compagnie chargée du transport n'est point tenue de prévenir le destinataire par une lettre d'avis, avant de procéder au camionnage; il en est ainsi, alors même qu'il s'agit de marchandises sujettes à des droits d'octroi; les compagnies sont donc autorisées à les payer, et si les marchandises sont ensuite refusées par le destinataire, les compagnies ont le droit de répéter auprès de l'expéditeur les droits ainsi payés. — Pouget, t. 4, p. 358; Féraud-Giraud, t. 1, n. 259.

**3566.** — En fait, les compagnies font usage de lettres d'avis, à l'égard des destinataires dont il vient d'être question; mais ce qu'il importe de remarquer, c'est que, faute d'avoir accompli cette formalité, elles ne sauraient être tenues à aucune responsabilité. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3567.** — Les compagnies qui se chargent du camionnage au départ jouissent d'un délai supplémentaire; bénéficieront-elles du même délai pour les marchandises qui sont remises dans leurs bureaux de ville? Il faut distinguer.

**3568.** — Le supplément de délai n'est-il accordé que pour les marchandises prises au domicile du destinataire, dans ce cas, l'augmentation de délai au départ ou à l'arrivée ne peut être étendu aux marchandises que la compagnie n'a pas prises au domicile de l'expéditeur, mais que celui-ci a déposées dans les bureaux d'expédition établis par cette compagnie pour le service des articles de messageries. — Cass., 24 mai 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 69.1.380, P. 69.937, D. 69.1.275] — Sic, Sarrut, n. 624; Ruben de Couder, n. 131; Féraud-Giraud, t. 1, n. 263.

**3569.** — Mais si un tarif accorde à une compagnie de chemins de fer un délai de vingt-quatre heures pour expédier les articles de messageries déposés dans les bureaux de ville, les tribunaux ne peuvent, sous prétexte d'interprétation, décider que ce délai s'applique seulement aux colis à prendre au domicile de l'expéditeur. Dans ce cas, le tarif assimile le fait par une compagnie de prendre les marchandises au domicile du destinataire et la remise aux bureaux. — Cass., 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.165, P. 84.1.388, D. 84.1.63]; — 21 janv. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.126, P. 90.1.290, D. 90.1.320]

**3570.** — Les délais de factage à l'arrivée sont ordinairement de vingt-quatre heures; ceux de camionnage d'un jour ou deux; s'il s'agit de marchandises adressées en gare, les délais de factage ou de camionnage ne courent qu'à partir du moment où le destinataire a transmis l'ordre à la compagnie de lui apporter les marchandises si telle est son intention. Ces délais peuvent être modifiés d'office par le ministre.

**3571.** — Il ne faut point oublier que les tarifs de chemins de fer, régulièrement approuvés, ont force de loi; il n'est permis ni aux compagnies ni aux tiers qui traitent avec elles d'y déroger par des conventions particulières, non plus que de se prévaloir d'erreurs précédemment commises. A cet égard, il n'y a pas à distinguer entre le transport sur la voie ferrée et le camionnage. On ne peut donc se refuser au paiement du tarif du camionnage sous prétexte que la compagnie avait précédemment, dans les mêmes circonstances, perçu un prix moindre que celui réglé par le tarif. — Cass., 26 juill. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 71.1.234] — Sic, Féraud-Giraud, t. 1, n. 264 et 268.

**2572.** — Dès lors, l'obligation imposée aux compagnies de chemins de fer par l'art. 10, Arr. min. 12 juin 1866, de mettre à la disposition des destinataires certaines marchandises transportées par petite vitesse dans le jour qui suit celui de leur arrivée effective, n'est applicable qu'aux livraisons en gare, et ne peut être étendue aux livraisons faites à domicile : pour ces dernières, les compagnies peuvent avoir droit à un temps plus long selon les tarifs et, à défaut de tarif, selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge en cas de contestation. — Cass., 19 févr. 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 72.1.77, P. 72.161, D. 72.1.116]; — 18 juill. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.76, P. 77.159, D. 76.1.375] — Sic, Sarrut, n. 511; Ruben de Couder, n. 131; Féraud-Giraud, t. 1, n. 260.

**3573.** — En conséquence, le délai accordé aux compagnies de chemins de fer pour le camionnage des marchandises à domicile est donné en sus du délai d'un jour fixé pour la livraison en gare. Par suite, lorsque le délai de camionnage est de deux jours, ce n'est que le troisième jour après l'arrivée des marchandises qu'expire le délai de livraison à domicile. — Cass., 25 avr. 1877, Chemin de fer du Nord, [S. 77.1.475, P. 77.1242, D. 77.1.198] — Sic, Féraud-Giraud, t. 1, n. 261.

**3574.** — Dans le cas où l'autorité administrative n'aurait pas fixé la durée de ce délai supplémentaire, il appartiendrait aux tribunaux de décider, d'après les circonstances, quelle serait son étendue. — Cass., 30 nov. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.111, P. 70.264, D. 70.1.29]; — 19 févr. 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 72.1.77, P. 72.161, D. 72.1.245] — Sic, Féraud-Giraud, loc. cit.

**3575.** — Lorsque les compagnies sont tenues de livrer certaines denrées deux heures après l'arrivée des trains qui les ont transportées, ce délai ne s'applique qu'aux livraisons en gare, mais non aux livraisons au domicile des destinataires; dans ce dernier cas, les compagnies ont un délai plus long, fixé par les règlements administratifs, ou déterminé par les juges selon les circonstances. — Cass., 22 févr. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.222, P. 69.533, D. 69.1.242]; — 16 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.224, P. 69.533, D. 69.1.235]; — 30 nov. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.111, P. 70.264, D. 70.1.29] — Sic, Féraud-Giraud, t. 1, n. 262. — V. *suprà*, n. 687.

**3576.** — Rappelons que, même pour les marchandises livrables à domicile, les destinataires ont le droit de prendre livraison à l'arrivée. — Cass., 18 juill. 1876, précité.

**3577.** — Aussi a-t-il été jugé que nonobstant la déclaration de livraison à domicile insérée dans la feuille d'expédition par l'expéditeur et la compagnie de chemins de fer, et sauf convention contraire, le destinataire conserve la faculté que lui réserve expressément l'art. 52 du cahier des charges de faire opérer par un intermédiaire de son choix le camionnage d'un colis à son domicile. — Cass., 2 déc. 1891, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. et P. 92.1.92, D. 92.1.161]

**3578.** — Les règlements déterminent les heures d'ouverture et de fermeture des gares, mais n'indiquent point à quelles heures les marchandises peuvent être présentées au domicile du destinataire; on doit en conclure que, en principe, il n'y a point d'heure fixe pour l'apport de la marchandise au domicile du destinataire; il suffit que l'heure ne soit point insolite ou vexatoire. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 265.

**3579.** — Ainsi un commerçant ne peut refuser une marchandise présentée à six heures du soir sous prétexte que son magasin est fermé. — Trib. Seine, 22 avr. 1858, [*J. trib. comm.*, t. 7, p. 326] — La remise peut même être faite au destinataire le 10 novembre à huit heures et demie du soir. — Cass., 4 août 1875, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 216 — Enfin le destinataire rencontré chez lui un jour férié, n'est point en droit de se refuser à recevoir la marchandise qui lui est présentée. — Trib. Seine, 19 mai 1857, [*J. trib. comm.*, t. 6, p. 464] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 132; Féraud-Giraud, *loc. cit.* — V. cependant Sarrut, n. 635.

**3580.** — Dans toutes ces hypothèses, si le destinataire refuse ainsi, à tort, la marchandise, il ne pourra se plaindre d'un retard qui lui est imputable et devra supporter les frais d'un double camionnage. — Ruben de Couder, n. 132; Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Même solution si un double camionnage était nécessité par une erreur d'adresse, conséquence d'une faute de l'expéditeur. — Féraud-Giraud, *ibid.*, et n. 274.

**3580** *bis*. — Relativement au camionnage effectué à des heures tardives ou le dimanche et les jours fériés, il semble, toutefois, qu'il y ait une distinction à faire; si le destinataire rencontré chez lui n'est point en droit de refuser les colis ordinaires qui peuvent être mis en place en quelques minutes par les employés du chemin de fer, il en est autrement des marchandises nombreuses ou encombrantes qui exigent pour leur manutention un personnel nombreux. La compagnie serait en faute si elle les présentait chez le destinataire à des heures ou à des jours où ce personnel, d'après les usages du commerce, devrait être congédié.

**3581.** — Conformément à l'art. 52 du cahier des charges, les taxes dûes pour le factage et le camionnage sont fixées par l'autorité administrative sur la proposition des compagnies; elles sont établies par fractions indivisibles de 10 kilos, avec certaines surtaxes, notamment pour les matières dangereuses, les marchandises fragiles, encombrantes, celles pesant moins de 200 kilos sous le volume d'un mètre cube. Les destinataires doivent traiter de gré à gré pour les masses indivisibles d'un certain poids et d'une certaine longueur. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 267.

**3582.** — Le camionnage comprend le chargement et le déchargement du camion devant le domicile ou le magasin de l'expéditeur ou du destinataire; il ne s'étend point à la mise en place des objets transportés dans le domicile, le magasin ou le chantier du destinataire. Mais il comprend les manutentions nécessitées par les vérifications de l'octroi. — Trib. Reims, 18 juin 1872, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 216 — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3583.** — L'obligation imposée aux compagnies de chemins de fer, par leur cahier des charges, de faire approuver leurs tarifs de camionnage par l'administration, s'applique aussi bien au cas où le service de camionnage a lieu facultativement du domicile des expéditeurs à la gare de départ, qu'à celui où il est fait obligatoirement de la gare d'arrivée au domicile des destinataires. Par suite, l'entrepreneur de camionnage qui, aux termes d'un traité approuvé par le ministre des Travaux publics, a été substitué à une compagnie de chemins de fer et s'est engagé à faire ce double service d'après un tarif déterminé en ce même traité,

ne peut, sans encourir les peines prononcées par l'art. 21, L. 15 juill. 1845, percevoir, à raison d'un camionnage de marchandises fait par lui du domicile de l'expéditeur à la gare de départ, des droits en dehors du tarif dont il s'agit. — Cass., 20 mai 1865, Poussin, [S. 65.1.388, P. 65.993, D. 65.5.72] — *Sic*, Sarrut, n. 55, 115; Duverdy, *Transp.*, n. 235; Bédarride, t. 1, n. 121; Féraud-Giraud, t. 1, n. 270.

**3584.** — Mais s'il s'agit non d'un service de factage, ou de camionnage, mais d'un service entre deux gares, séparées par une grande distance, les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de soumettre à l'approbation du ministre les tarifs concernant ces services, et elles peuvent les modifier à leur gré, alors même qu'elles les auraient compris dans un ensemble de taxes présentées au ministre, mais en les distinguant nettement des autres tarifs. — Cass., 23 févr. 1876, Thiollier, [S. 76.1.127, P. 76.292, D. 79.1.28] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 280. — En ce cas, en effet, il s'agit d'un service de correspondance et non d'un service de factage ou de camionnage. — V. *suprà*, n. 3562.

**3585.** — Les compagnies de chemins de fer ne peuvent abaisser les tarifs de camionnage ou de factage, pas plus que les autres, au profit de certains expéditeurs; les tarifs quels qu'ils soient ne peuvent, en effet, être augmentés ou diminués sans l'autorisation du gouvernement; ainsi les compagnies ne sauraient sans engager leur responsabilité faire des remises de prix aux expéditeurs ou destinataires qui s'adressent à elles plutôt qu'aux autres entrepreneurs de transport. — Lyon, 4 août 1881, Entrepreneur de roulage de Lyon, [S. 82.2.129, P. 82.1.692]

**3586.** — Ainsi il y a abaissement indirect des tarifs, tombant sous la prohibition du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, et donnant lieu dès lors à une action en dommages-intérêts de la part des tiers lésés, dans le fait d'une compagnie de passer avec un entrepreneur de camionnage un traité particulier (non approuvé par l'administration) par lequel elle lui alloue une subvention, à la charge par lui de ne percevoir des destinataires de certaines marchandises qu'un prix de transport déterminé. Mais les compagnies pouvant, d'après l'art. 14, L. 15 juill. 1845, et leur cahier des charges, consentir un traité de ce genre, à la condition d'obtenir à cet effet une autorisation spéciale de l'administration, cette autorisation, lorsqu'elle est donnée, exclut tous les tiers de l'avantage accordé au bénéficiaire du traité, sans qu'il soit nécessaire qu'elle ait formellement stipulé cette exclusion. — Cass, 15 nov. et 27 déc. 1871, Chemin de fer de l'Est, [S. 71.1.205, P. 71.624, D. 71.1.296]

**3587.** — Les compagnies peuvent régulièrement allouer une rémunération à la personne qui leur tient un bureau de ville, parce que c'est là le salaire d'un service rendu; mais si ce buraliste est un véritable commissionnaire, s'il contracte soit avec la compagnie, soit avec les expéditeurs, s'il se charge du transport à forfait, s'il paie de son argent le transport, il joue le rôle d'un expéditeur, et la compagnie ne saurait lui consentir des remises proportionnelles sans lui accorder une diminution indirecte des tarifs et sans violer l'égalité qui doit régner entre les expéditeurs. — Cass., 17 nov. 1869, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.110, P. 70.262, D. 71.1.114] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 250.

**3588.** — Les compagnies ont quelquefois prétendu que lorsque le destinataire d'un colis adressé à domicile faisait prendre livraison en gare par un camionneur de son choix elles conservaient le droit de faire payer la taxe de camionnage ou de factage; cette perception devait leur être refusée dès qu'on reconnaissait au destinataire d'une marchandise expédiée à domicile le droit d'en prendre livraison en gare. — Toulouse, 24 juin 1879, Abribat, [S. 79.2.327, P. 79.1272] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 271.

**3589.** — Mais les destinataires ont seuls qualité pour réclamer le remboursement du droit indûment perçu, et les camionneurs libres ne peuvent demander qu'il soit fait défense aux compagnies de percevoir le droit en question. Ce sont, en effet, les destinataires seuls qui éprouvent un préjudice. — Toulouse, 24 juin 1879, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3590.** — Si, d'une manière générale, les camionneurs libres ne peuvent s'opposer à la perception par la compagnie de cette taxe, parce qu'ils n'ont point un intérêt direct et immédiat, il en est autrement des camionneurs qui, sur l'ordre du destinataire, ont pris livraison du colis à la gare du chemin de fer et l'ont transporté à domicile. Ceux-ci ont qualité pour demander à la compagnie la restitution du camionnage indûment compris par elle dans le montant de la lettre de voiture qui leur a été payée par le destinataire. — Cass., 6 nov. 1871, Chemin de fer des Charentes, [S. 71.1.188, P. 71.595, D. 71.1.310] — *Sic*, Sarrut, n. 790; Duverdy, *Transp.*, n. 92; Féraud-Giraud, t. 1, n. 275.

**3591.** — En pareil cas, le camionneur, s'il est un tiers au sens de l'art. 1165, C. civ., par rapport au destinataire et à la compagnie, comme ne figurant pas au contrat formé entre eux par la lettre de voiture, se trouve du moins dans le cas exceptionnel de l'art. 1121, C. civ., et il peut, dès lors, agir en son propre nom. — V. les indications d'arrêt et d'auteurs du n° qui précède. — V. aussi Cass., 2 déc. 1891, Billaud, [S. 92.1.92, et la note]

**3592.** — Suivant la décision ministérielle du 22 janv. 1880, art. 2, la remise à domicile des petits paquets expédiés en grande vitesse, est faite gratuitement dans toutes les gares où un service de factage est organisé.

**3593.** — Lorsque le destinataire fait diviser en deux colis distincts une seule expédition, et qu'il fait camionner ces deux colis chez deux négociants différents, il doit deux droits de camionnage, et non point un seul, car, au point de vue du camionnage, la situation est la même que si, dès l'origine, on avait été en présence de deux expéditions distinctes; il en serait ainsi alors même que la compagnie de chemins de fer n'aurait précédemment exigé, en pareil cas, qu'une seule taxe de camionnage, puisque les compagnies ne peuvent ni expressément, ni tacitement, déroger à leurs tarifs. — Cass., 26 juill. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 71.1.234] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 273.

**3594.** — Le privilège du transporteur s'étend au prix du camionnage; par suite, si un destinataire se refuse à payer la taxe de camionnage ou factage, la compagnie intéressée est en droit de retourner le colis à la gare et d'en poursuivre la vente pour exercer son privilège. — Paris, 8 mai 1857, Delangue, [S. 57.2.520, P. 57.826] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 277.

### § 7. *Causes de responsabilité de la compagnie à raison du transport des marchandises.*

#### 1° *Perte. — Avaries.*

**3595.** — I. *Causes de responsabilité.* — Les art. 1784, C. civ., 97, 98, 99, 103, C. comm., fixent la responsabilité du voiturier; celui-ci est responsable de la perte ou de l'avarie, à moins qu'il ne prouve que la perte ou l'avarie ont été occasionnées par la force majeure; ces articles sont applicables aux compagnies de chemins de fer comme à tous autres voituriers; cette responsabilité résulte, d'ailleurs, à leur encontre, de l'art. 22, L. 15 juill. 1845. — Bédarride, t. 2, n. 420 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 28 et s.; Sarrut, n. 677; Féraud-Giraud, t. 2, n. 766 et 767.

**3596.** — En thèse générale, l'expéditeur n'a qu'à prouver le fait de la remise à la compagnie, qui devient responsable par le fait même de la remise, et c'est à la compagnie ensuite à établir que, s'il y a perte ou avaries, celles-ci ont été occasionnées par le cas fortuit ou le vice propre de la chose transportée.

**3597.** — Les compagnies, on le sait, ne peuvent modifier les tarifs, ni les conditions dans lesquelles elles exercent leur industrie; elles ne peuvent donc s'engager à prendre, vis-à-vis de certains expéditeurs ou relativement à certains transports, des précautions extraordinaires qui ne seraient point en conformité avec leurs règlements. — Cass., 28 déc. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 78.1.382]; — 7 août 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.82, P. 80.169, D. 78.1.382]; — 31 déc. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.315, P. 80.748, D. 80.1.176] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 768.

**3598.** — Les compagnies sont responsables non seulement du dommage occasionné par le vice de leur installation ou de leur matériel, par la faute de leurs directeurs ou administrateurs, mais encore par la faute de leurs divers agents ou préposés; au point de vue civil, elles répondent des indemnités, restitutions et frais, au point de vue pénal, des amendes. — Cass., 24 déc. 1864, Collache, [S. 66.1.454, P. 66.1215] — *Contrà*, Aubry et Rau, t. 4, p. 765 et 766; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3599.** — Les compagnies ne sont responsables de leurs préposés que lorsqu'elles les commandent et les dirigent; mais si un expéditeur choisit lui-même un employé, lui donne des ordres pour l'expédition ou le chargement de la marchandise, cet employé passe momentanément à son service et la compagnie cesse d'en être responsable, alors même qu'elle l'aurait elle-même désigné à l'expéditeur pour le service dont celui-ci l'a chargé. —

Cass., 27 févr. 1879, *Bull. civ.*, 1878, p. 77 — Paris, 18 févr. 1884, *Gaz. des trib.*, 9 mai 1884 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 770 et 778.

**3600.** — La situation est la même lorsque c'est l'État qui exploite une ligne de chemin de fer; il fait, en effet, ainsi acte de commerce comme les compagnies concessionnaires des autres lignes, et il est, par suite, soumis à la même responsabilité que celles-ci. — Cass., 8 juill. 1889, Chemin de fer de l'État, [S. 90.1.473, P. 90.1124, D. 89.1.353] — *Sic*, Picard, t. 1, p. 30 et 455; t. 3, p. 21; Féraud-Giraud, t. 2, n. 771.

**3601.** — La responsabilité de l'État exploitant et dirigeant un réseau de chemins de fer a été reconnue en Belgique comme en France. — Lanckmann, n. 482; Féraud-Giraud, t. 2, n. 772.

**3602.** — Mais une compagnie de chemins de fer n'est point responsable des avaries éprouvées pendant le trajet par une marchandise qui lui a été confiée, lorsqu'elles sont la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur (transport par wagons découverts), conformément à un tarif spécial affranchissant la compagnie de toute garantie des avaries de route. — Cass., 16 févr. 1870, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.1.308, P. 70.782, D. 70.1.231]; — 21 nov. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.77, P. 72.160, D. 71.1.292]; — 29 janv. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.172, P. 72.401, D. 72.1.116]; — 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946, D. 74.1.303]; — 28 déc. 1875, précité; — 7 août 1878, précité. — Pau, 24 juin 1872, Chemin de fer du Midi, [S. 72.2.76, P. 72.450, D. 72.2.224] — *Sic*, Palaa, v° *Avaries*, n. 3, p. 129; Bédarride, t. 2, n. 427 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 774 et 801. — *Contrà*, Pau, 27 nov. 1872, Chemin de fer du Midi, [S. 72.2.258, P. 72.1052, D. 73.2.79] — Ruben de Couder, n. 299 et 300.

**3603.** — Spécialement, une compagnie de chemins de fer ne peut être déclarée responsable de la mouillure de fourrages transportés en vertu d'un tarif spécial portant « qu'ils voyagent par plates-formes ou wagons découverts, et y sont chargés par les soins et aux frais des expéditeurs, sans que la compagnie ait à répondre des déchets et avaries de route ». — Cass., 31 déc. 1879, précité.

**3604.** — Il en serait ainsi, alors même que les agents de la compagnie auraient pris l'engagement de couvrir les marchandises avec des bâches. En effet, rappelons-le, les dispositions des cahiers des charges et les arrêtés ministériels déterminant les conditions de transport sur les chemins de fer ont force de loi pour tous les intéressés, et il ne peut y être dérogé par une convention particulière, expresse ou tacite; des engagements pris par des agents de la compagnie ne peuvent donc ajouter aux obligations qui résultent des tarifs. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 2659.

**3605.** — Cependant la compagnie, même en ce cas, n'est pas absolument dégagée de toute responsabilité. Par suite, bien que les avaries éprouvées par une marchandise dont le transport a été confié à une compagnie de chemins de fer soient la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur (dans l'espèce, transport par wagons découverts), la compagnie n'en est pas moins responsable de ces avaries, si elle a négligé de prendre, pour la conservation de la marchandise, toutes les précautions que peuvent exiger les circonstances survenant au cours du voyage, sauf à être indemnisée, s'il y a lieu, par l'expéditeur. — Cass., 16 févr. 1870, précité. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 801.

**3606.** — En effet, les compagnies de chemins de fer, bien que placées dans des conditions différentes de celles des autres voituriers, ne sont pas dispensées de donner leurs soins aux marchandises qui leur sont confiées; elles doivent apporter à l'exécution du contrat de transport les soins qui n'ont pas un caractère exceptionnel et qui ne sont pas incompatibles avec les nécessités de leur service. — Cass., 16 mai 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.379, P. 76.903, D. 77.1.495]; — 24 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.435, P. 84.1.385, D. 83.1.14]; — 9 janv. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.163, P. 84.1.385, D. 84.1.194]; — 4 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.316, P. 85.1.767, D. 84.1.454]; — 29 mars 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.132, P. 87.1.301, D. 87.1.480]; — 4 juin 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.30, P. 90.1.47, D. 90.1.209] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 486; Ruben de Couder, n. 351; Féraud-Giraud, t. 2, n. 773.

**3607.** — Il a été jugé, par application de ce principe, que les dispositions d'un tarif, autorisant implicitement le transport par wagons découverts, n'exonèrent point néanmoins la compagnie des obligations qui incombent à tout transporteur, et notamment de celle de donner aux marchandises les soins généraux et ordinaires nécessaires pour leur conservation, lorsque ces soins sont compatibles avec les nécessités du service réglementaire; que, notamment, le bâchage des wagons découverts, lorsqu'il est nécessaire pour assurer la conservation de la chose transportée à raison de la nature de cette chose et de l'état de l'atmosphère, rentre dans les soins généraux imposés au transporteur, et n'est point incompatible avec les nécessités du service; que, par suite, les juges, après avoir souverainement déclaré que, à raison de l'état de l'atmosphère, le bâchage des charbons de bois était nécessaire pour les garantir de l'avarie de la mouille en cours de route, et rentrait, dès lors, dans les soins d'un bon père de famille, ont pu décider que l'avarie de mouille provenait de la faute de la compagnie et la condamner à la réparation du préjudice qui en a été la conséquence. — Cass., 29 févr. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 92.1.523] — Cet arrêt de la Cour de cassation paraît en opposition formelle avec la jurisprudence antérieure de la Cour suprême. Il ne paraît point cependant que la Cour de cassation ait entendu changer sa jurisprudence. Il ne faut donc point donner à cet arrêt, qui est surtout un arrêt d'espèce, s'expliquant par les faits particuliers de la cause, une extension abusive et décider que la compagnie qui transporte des marchandises par wagons découverts, conformément à un tarif spécial et à la volonté de l'expéditeur, est tenue, dans tous les cas, de les bâcher en temps de pluie. — Les compagnies doivent surtout ne pas interrompre le service et occasionner un ralentissement général dans l'industrie des transports sous prétexte de donner certains soins à une marchandise, en modifiant les conditions du contrat de transport intervenu avec l'expéditeur; les compagnies ne devront donc bâcher que si l'état de l'atmosphère nécessite cette précaution à un moment où l'opération du bâchage peut être effectuée sans interrompre le service. — V. d'ailleurs *infrà*, n. 3610 et s.

**3608.** — En tous cas, si les compagnies de chemins de fer sont tenues de veiller à la sûreté des marchandises qui leur sont confiées, on ne saurait néanmoins leur demander des soins qui seraient incompatibles avec la nécessité du service dont elles sont chargées et l'observation des délais qui leur sont imposés. — Cass., 5 mars 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 85.1.222, P. 85.1.530, D. 84.1.194]; — 15 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.590]; — 8 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.301]

**3609.** — Mais on ne peut exiger d'elles qu'elles suspendent incessamment le transport des marchandises pour en constater l'état et pourvoir aux déchets ou avaries survenues en cours de route, alors surtout qu'ils ne sont pas apparents. — Cass., 5 mars 1884, précité. — Et on ne saurait leur imputer à faute de ne point s'être aperçues d'un déchet de route non apparent et de n'y avoir point remédié. — Cass., 10 juin 1884, Chemin de fer de l'Est, [S. 85.1.222, P. 85.1.530, D. 85.1.76] — Décider autrement ce serait sacrifier l'intérêt général qui veut la rapidité des transports à l'intérêt de quelques expéditeurs, qui, en connaissance de cause, ont réclamé l'application d'un tarif à prix réduit, mais compensant cette réduction de tarifs par des conditions de transport moins avantageuses pour les expéditeurs.

**3610.** — Une compagnie de chemins de fer n'est pas obligée notamment de donner à la marchandise des soins exceptionnels autres que ceux qui lui sont imposés par le tarif et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui lui est alloué et qu'elle ne peut ni augmenter ni diminuer. — Cass., 17 mai 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.181, P. 83.1.416, D. 83.1.14]; — 14 août 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 84.1.83, P. 84.1.171, D. 84.1.344]; — 22 avr. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.130, P. 86.1.281]; — 14 déc. 1887, Chemin de fer d'Orléans et autres, [S. 88.1.172, P. 88.1.399]; — 29 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.227, P. 88.1.538, D. 88.1.350] — Poitiers, 23 juill. 1889, Royer-Gallot, [S. et P. 92.1.164]

**3611.** — C'est là une application de la règle que les tarifs de chemins de fer, obligatoires dans toutes leurs parties, règlent non seulement le prix mais aussi le mode et le délai de transport. — Cass., 17 mai 1882, précité; — 14 août 1883, précité; — 29 avr. 1888, précité.

**3612.** — D'ailleurs, lorsque les avaries qui se sont ainsi produites sont la conséquence du tarif choisi par l'expéditeur, celui-ci ne doit s'en prendre qu'à lui-même et ne peut imposer à la compagnie, chargée du transport, des soins et des précautions aux-

quels il a cru devoir renoncer en vue d'une modération de taxe. — Cass., 21 nov. 1871, précité; — 29 janv. 1872, précité; — 9 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.34, P. 80.1.54, D. 80.5.74]; — 31 déc. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.315, P. 80.748, D. 80.1.176]; — 30 nov. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.1.132, P. 82.1.283, D. 83.1.31]; — 17 mai 1882, précité; — 5 mars 1884, précité; — 4 févr. 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.378, P. 85.1.918, D. 85.1.435]; — 25 oct. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.31, P. 88.1.49, D. 88.1.72]; — 14 déc. 1887, précité. — Pau, 24 juin 1872, précité. — Dijon, 23 mars 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 82.2.61, P. 82.1.338] — Rennes, 13 févr. 1888, [J. *La Loi*, 1er juin 1888]

**3613.** — Il est bien entendu que si l'avarie ne se produit qu'après la livraison et alors que le destinataire fait charger la marchandise sur le véhicule qui doit la transporter à son domicile, la compagnie n'encourt aucune responsabilité, car elle n'a commis aucune faute. — Trib. comm. Bourges, 17 févr. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, p. 141]

**3614.** — Certaines marchandises, par le fait même du transport, et par suite du coulage ou de dessiccation, éprouvent une certaine déperdition, communément appelée déchet de route; autrefois les voituriers bénéficiaient d'une certaine quotité pour déchet de route; on admet encore que les compagnies de chemins de fer peuvent invoquer les déchets de route pour dégager leur responsabilité, mais on tend à restreindre la quotité qui leur est attribuée à titre de déchet de route. — Paris, 5 déc. 1863, Tainturier, [S. 63.2.262, P. 64.112, D. 64.2.23]; — 9 déc. 1875, [*J. trib. comm.*, 1876, p. 265] — Trib. Seine, 23 déc. 1855, [*J. trib. comm.*, t. 5, p. 83] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 487; Sarrut, n. 740 et s.; Ruben de Couder, n. 349; Féraud-Giraud, t. 2, n. 776.

**3615.** — Les compagnies de chemins de fer ont notamment droit, pour le transport des charbons et cokes, à un déchet ou fraiement de route, lequel peut, suivant les circonstances, être porté à 2 p. 0/0. — Paris, 5 déc. 1863, précité.

**3616.** — Les compagnies peuvent invoquer justement un déchet de route à titre de décharge de responsabilité, si ce déchet provient du vice propre de la chose transportée, mais non s'il est dû à un chargement mal fait, à des manipulations maladroites, à des stationnements inutiles, alors que le wagon est exposé aux intempéries, enfin à des soustractions. Mais le chargement et le déchargement faits dans des conditions normales, la trépidation des wagons, les chocs résultant des arrêts, sont des causes qui doivent faire admettre des déchets de route. — Sarrut, n. 739; Féraud-Giraud, t. 2, n. 776.

**3617.** — En l'absence de règlement ou tarif concernant le déficit qualifié *déchet de route*, il appartient aux tribunaux d'apprécier si, à raison des circonstances de la cause, le déficit constaté dans le poids ou la quantité des marchandises, à leur arrivée, est dû à la nature propre de ces marchandises ou à la faute de la compagnie. C'est à bon droit que la compagnie est déclarée responsable du déficit, alors qu'il est constaté qu'à raison de la brièveté du trajet, la marchandise (du blé) n'a pu subir un déchet de route appréciable, et que la compagnie n'a pas fait la preuve qu'aucune faute ne lui est imputable. — Cass., 5 nov. 1883, Chemin de fer de Bône-Guelma, [S. 84.1.131, P. 84.1.283, D. 84.1.461] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 776; Picard, t. 1, p. 564.

**3618.** — Les compagnies ont dressé un tableau des déchets de route auxquels elles auraient droit d'après elles; ce tableau ne figurant pas dans les tarifs, et n'ayant pas été approuvé par l'autorité supérieure, n'a, bien entendu, qu'un caractère purement consultatif, et n'est point obligatoire pour les tribunaux. — Sarrut, n. 740; Bédarride, t. 2, n. 488; Ruben de Couder, n. 349.

**3619.** — Voyez le tableau ci-contre, 2e col.

**3620.** — Une compagnie est, à bon droit, déclarée responsable de l'avarie de marchandises voyageant en vertu d'un tarif spécial, et sans garantie de déchets et avaries de route, lorsqu'il est constaté que cette avarie survenue au cours du transport provient du mauvais état du matériel fourni à l'expéditeur, et notamment de l'insuffisance des bâches. — Cass., 27 déc. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.1.177, P. 82.1.407, D. 82.5.97] — En effet, en ce cas une faute certaine est établie à la charge de la compagnie, et celle-ci est responsable de ses conséquences. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 777.

**3621.** — La compagnie serait-elle responsable si l'expéditeur, qui aurait chargé à ses risques et périls, avait mal bâché les wagons? Un jugement du tribunal de commerce de Toulon du 20 mai 1881, reproduit avec Cass., 27 déc. 1881, précité, l'a décidé

1 *Tableau des déchets de route par coulage, tamisage et dessiccation, dressé d'après les bases fixées par la jurisprudence des tribunaux et les avis des chambres de commerce.*

| MARCHANDISES. | PARCOURS de 200 kilom. et au-dessous. | PARCOURS au delà de 200 kilom. | AVEC UN MAXIMUM de : |
|---|---|---|---|
| A. *Déchets par le coulage.* | | | |
| Eaux-de-vie et spiritueux. Bières, cidres et boissons. Vins, vinaigres en fûts. | 2 0/0. | 1 0/0 par 100 kilom. | 5 0/0 en été. 4 0/0 en hiver. |
| Huiles, essences. | 2 0/0. | 1 0 0 par 100 kilom. | 6 0/0 en été. 4 0/0 en hiver. |
| Mélasse et miel. | 1 0/0. | 1 0/0 par 100 kilom. | 5 0/0 en été. 4 0/0 en hiver. |
| Suif, saindoux, graisse. Vins de liqueur. Goudron. | 1 0/0. | 1 0 0 par 100 kilom. | 4 0/0 en été. 3 0/0 en hiver. |
| B. *Déchets par la dessiccation.* | | | |
| Bois de teinture effilé. Racines, bois de réglisse. Eponges, liège. Chiffons en balles. Cornes. | 2 0/0. | 1 0/0 par 200 kilom. | 4 0/0 en été. 3 0/0 en hiver. |
| Blé, orge et seigle. Riz, sagout. Graines fourragères et oléagineuses en double sac. Fécules et farines. Légumes secs. Résines solides. Epicerie, droguerie. Chicorée en tonneaux. Vergeoises. Coton en balles. Ferraille. Fonte brute, vieux plomb. Nacre de perle en coquille brute. | 1 0/0. | 1 0 0 par 200 kilom. | 3 0/0 en été. 2 0/0 en hiver. |
| C. *Déchets spéciaux.* | | | |
| Sel marin. Sel gemme et ognigène. | 1 0 0. | Océan.<br>Méditerranée.<br>1 0/0 par 200 kilom. | 5 0/0 par 250 kilom.<br>3 0/0 par 250 kilom. |
| Marrons et châtaignes...... | 1 0/0 par 2 jours avec un maximum de 6 0/0. | | |

ainsi, en se basant sur ce que la compagnie aurait dû refuser les wagons ainsi mal bâchés; mais les wagons étant chargés aux frais et risques des expéditeurs, la compagnie n'a pas à surveiller le chargement, à vérifier s'il a été exécuté d'une manière convenable, car ce chargement n'est pas à ses risques, elle n'a qu'à fournir un matériel en bon état; tant pis pour l'expéditeur qui a voulu faire le chargement, s'il ne sait pas l'effectuer convenablement; il n'a qu'à s'en prendre à lui-même de son inexpérience. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 801.

**3622.** — Les compagnies sont également responsables du préjudice qui résulte pour les expéditeurs et les destinataires de l'insuffisance de leur matériel; dans ce cas, en effet, elles sont en faute pour n'avoir point pris leurs mesures à l'avance pour se pourvoir d'un matériel suffisant pour parer à toutes les éventualités faciles à prévoir.

**3623.** — Le fait même de la compagnie ou de ses agents, et notamment la manutention trop brusque des colis, engage sa responsabilité. — Cass., 13 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.304, P. 72.735, D. 72.1.229] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 778.

**3624.** — Une compagnie se rendrait aussi responsable envers les expéditeurs ou destinataires, si elle abusait d'un droit qu'elle a incontestablement pour nuire, de parti pris, à un expéditeur, car en cela elle commettrait une faute, et causerait un préjudice qu'elle devrait réparer.

**3625.** — Ainsi, la faculté laissée à une compagnie de chemins de fer, tant par son cahier des charges que par les conventions

intervenues entre elle et les compagnies dont le réseau joint le sien, de transborder les marchandises au point de jonction des deux réseaux, dans les wagons de la compagnie voisine qui les porteront à destination, ou de les transporter sans transbordement, jusqu'à la gare destinataire, avec son propre matériel, sur le réseau de la compagnie voisine, n'existe d'une manière absolue que dans ses rapports avec l'administration ou les autres compagnies. Mais cette faculté qui lui appartient ne met pas obstacle à ce que, si, connaissant bien les dangers que le transbordement peut faire courir, à raison de sa nature, à la marchandise qui lui est confiée, elle n'en choisit pas moins, avec imprudence et même malveillance, ce mode de transport, elle encoure, au cas d'avarie, vis-à-vis de l'expéditeur, la responsabilité prononcée par l'art. 103, C. comm. — Cass., 16 mai 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.379, P. 76.903, D. 77.1.475] — Sic, Féraud-Giraud, t. 2, n. 779.

**3626.** — Un des cas de responsabilité des plus fréquents est la perte du colis confié à une compagnie; cependant celle-ci ne sera point responsable de la perte du colis si elle a loué un wagon tout entier pour le transport des marchandises, sans s'occuper elle-même du chargement et de l'expédition, laissés à l'expéditeur lui-même. — Cass., 27 déc. 1848, Madaré, [S. 49.1.612, D. 49.1.412] — Sic, Féraud-Giraud, t. 2, n. 780.

**3627.** — La compagnie qui remet la marchandise à l'expéditeur, sans exiger le récépissé qu'elle lui avait délivré commet une imprudence et une faute qui peuvent engager sa responsabilité envers le destinataire. Par suite, la compagnie de chemins de fer qui se dessaisit des marchandises entre les mains de l'expéditeur, sans exiger la restitution du récépissé qu'elle lui a délivré à défaut de lettre de voiture, est responsable envers le destinataire des avances qu'il a faites à l'expéditeur sur la remise de ce récépissé. — Cass., 9 déc. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 74.1.35, P. 74.55, D. 74.1.409]

**3628.** — Des renseignements erronés fournis par les employés de la compagnie, soit sur le mode, soit sur le délai de transport, soit sur l'application des tarifs ne sauraient engager la responsabilité des compagnies, quoiqu'ils puissent causer un préjudice aux expéditeurs; ces renseignements inexacts auraient, en effet, pour résultat de modifier les tarifs en faveur de tels ou tels expéditeurs, et les compagnies ne peuvent par des conventions expresses ou tacites apporter une modification quelconque à l'application des tarifs. — Cass., 16 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.301, P. 72.731, D. 72.1.224]; — 8 août 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.380, P. 78.937, D. 78.1.26]; — 31 déc. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.315, P. 80.1.768, D. 80.1.176]; — 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.127] — Sic, Ruben de Couder, n. 68 et 330; Féraud-Giraud. t. 2, n. 781; Bédarride, t. 1, n. 38 et s.

**3629.** — Conformément à la loi du 29 nov. 1850, art. 6, et à l'arrêté ministériel du 2 févr. 1857, une compagnie de chemins de fer, qui transmet des dépêches privées, n'est point responsable des erreurs qu'elle peut commettre dans cette transmission; soit que l'erreur porte sur le texte même de la dépêche, soit que le télégramme ait été adressé à une station au lieu d'une autre. — Nîmes, 6 août 1875, Monteil, [S. 77.2.270, P. 77.1140, D. 77.2.78] — Sic, Féraud-Giraud, t. 2, n. 782.

**3630.** — L'employé qui aurait commis une faute personnelle serait seul responsable de cette faute. — Cass., 3 janv. 1876, Préfet de la Nièvre, [S. 76.1.113, P. 76.267, D. 76.1.221] — Et l'action dirigée contre lui devrait être portée devant l'autorité judiciaire. — Cass., 19 déc. 1854, Administration des postes, [S. 55.1.265, P. 55.1.602, D. 55.1.37] — Mais la compagnie engagerait sa propre responsabilité, si elle se refusait à faire connaître le nom de l'employé, cause de l'erreur reprochée. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3631.** — L'administration supérieure a le droit de prendre communication des livres des compagnies; les préposés de celles-ci doivent faire connaître à l'autorité compétente les transports faits en fraude des lois et règlements; ils ne sauraient, par suite, être déclarés en faute pour s'être conformés à cette obligation, car leur déclaration ne peut nuire qu'à des transports interdits, et, en outre, elle est obligatoire et non point libre et spontanée. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 783.

**3632.** — Ainsi le fait par un chef de gare de signaler à l'autorité militaire, en temps de guerre, des subsistances dont cet avis amène la réquisition, ne constitue pas une faute engageant la responsabilité de son auteur ou celle de la compagnie, dans le cas même où l'avis a porté sur des objets à l'égard desquels le chef de gare n'était pas questionné. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.174, P. 73.402, D. 73.1.262] — Sic, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Dans ce dernier cas, au surplus, la déclaration a été faite, non dans l'intention de nuire, mais dans l'intérêt supérieur de la défense nationale.

**3633.** — Il en serait autrement si des renseignements avaient été fournis à des particuliers dans un but de favoriser une concurrence déloyale; en ce cas, la responsabilité de l'agent qui aurait donné ces renseignements et celle de la compagnie serait engagée.

**3634.** — La faute seule ne suffit pas pour motiver une condamnation à des dommages-intérêts; il faut encore le préjudice; ainsi en matière de retard, la jurisprudence décide, contrairement à l'avis de quelques auteurs (V. *infrà*, n. 3884), que le retard seul ne suffit pas pour autoriser une condamnation à des dommages-intérêts contre une compagnie, il faut encore un préjudice. — Cass., 8 août 1867, Valabrègue, [S. 67.1.397, P. 67.1072, D. 68.1.30]; — 2 févr. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.1.275, P. 87.1.651, D. 87.1.479] — Lyon, 26 mars 1884, Chemin de fer du Nord, [S. 86.2.45, P. 86.1.319, D. 85.2.71] — *Sic*, Sarrut, n. 652 et s.; Ruben de Couder, n. 314; Féraud-Giraud, t. 2, n. 829.

**3635.** — Par suite, la compagnie qui aurait consenti un traité de faveur au bénéfice d'un expéditeur ne pourrait être actionnée par un expéditeur de marchandises de même nature que s'il avait subi un préjudice. — Cass., 3 févr. 1869, Weiller, [S. 69.1.222, P. 69.530, D. 69.1.371] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3636.** — Enfin, une personne ne pourrait actionner une compagnie en dommages-intérêts pour n'avoir point publié ses tarifs homologués, alors qu'elle ne justifierait d'aucun préjudice par suite de ce défaut de publication. — Cass., 11 févr. 1878, Petit, [D. 78.1.488] — Douai, 25 avr. 1876, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1876, p. 115] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3636 *bis*.** — En outre, conformément aux principes généraux qui régissent l'allocation de dommages-intérêts, les juges ne doivent accorder de dommages-intérêts que s'il existe un lien entre le préjudice et la faute, et si celle-ci est la cause ou l'une des causes du préjudice. Les juges pour justifier leur décision condamnant une compagnie à des dommages-intérêts doivent donc constater non seulement le préjudice, mais enoore l'existence du lien rattachant le préjudice à une faute de la compagnie. — Cass., 14 mars 1892, Chemin de fer d'Orléans, [S. et P. 92.1.523]

**3637.** — Les art. 1134, 1149, 1150 et 1151, C. civ., déterminent l'étendue de la responsabilité des compagnies de chemins de fer; par suite, en thèse générale, les compagnies ne doivent, comme dommages-intérêts, que les sommes qui ont pu être raisonnablement prévues au moment de la formation du contrat. — Cass., 7 août 1867, Hannoteau, [S. 67.1.398, P. 67.1074, D. 68.1.34] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 483 et s.; Sarrut, n. 687 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 69 *ter;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 830 et 835.

**3638.** — *A fortiori*, le propriétaire des marchandises ne doit-il pas faire de bénéfice lorsqu'il demande à être indemnisé; par suite, la somme allouée devra rarement dépasser le prix porté dans la déclaration. — Cass., 14 mars 1883, Chemin de fer de l'Est, [D. 84.5.94]; — ou celui indiqué dans la facture. — Cass., 26 août 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.221, P. 85.1.528, D. 85.1.77] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 835. — En tout cas, elle ne peut être supérieure à l'évaluation du dommage causé. — Cass., 26 août 1884, précité.

**3639.** — La responsabilité sera réglée d'après les termes de l'art. 1382, C. civ., lorsque la perte ou l'avarie aura été causée par le dol, la fraude ou la mauvaise foi de la compagnie ou de ses agents; en ce cas, la responsabilité est plus stricte et tout dommage causé doit être réparé. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 830

**3640.** — S'il y a faute commune de la compagnie et du destinataire, le dommage doit être réparti entre les deux parties et ne saurait être mis tout entier à la charge de la compagnie. — Cass., 8 févr. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.204, P. 75.500, D. 75.1.320]; — 29 mars 1886, Chemin de fer du Nord, [S. 86.1.428, P. 86.1.1039, D. 87.1.480] — Paris, 4 févr. 1870, Frédéric, [S. 70.2.324, P. 70.1186, D. 70.2.110]; — 16 nov. 1871, Joly, [D. 71.2.208] — Aix, 10 janv. 1877, Cauvet, [S. 77.2.336, P. 77.1306, D. 77.2.204] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.;* Sourdat, t. 2, n. 905; Ruben de Couder, n. 391.

**3641.** — Par suite, la réparation du préjudice ne saurait être mise entièrement à la charge de celui par la faute duquel il est arrivé, lorsque la partie lésée, par elle ou son représentant, a contribué au dommage dont elle se plaint. — Cass., 29 mars 1886, précité. — Bourges, 7 déc. 1885, Sudron, [S. 86.2.107, P. 86.1.584]

**3642.** — II. *Vols et détournements.* — Les instructions ministérielles des 5 mars 1858, 31 mai 1862, 11 nov. 1867, prescrivent aux commissaires de surveillance administrative de constater les délits de vols par des procès-verbaux, et de dresser procès-verbal contre tous les agents supérieurs des compagnies qui n'auraient point signalé ceux de ces délits qui seraient venus à leur connaissance; les procès-verbaux concernant les délits sont seuls transmis à l'autorité judiciaire, ceux relatifs aux faits de négligence des agents supérieurs sont adressés à l'autorité administrative. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 810.

**3643.** — Les compagnies de chemins de fer sont naturellement responsables des trop nombreux vols ou détournements commis soit dans leurs magasins, soit dans les trains en marche; il n'en serait autrement que si le vol constituait un cas de force majeure. — Sarrut, n. 760; Duverdy, *Transp.*, n. 241. — En effet, les compagnies relativement à leurs agents sont des commettants dont elles sont responsables aux termes de l'art. 1384, § 3, C. civ.; elles sont censées, en effet, les avoir mal choisis ou les avoir mal surveillés. — Cass., 16 mars 1859, Forrest, [S. 59.1.463, P. 59.906, D. 59.1.316] — Amiens, 21 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.2.53, P. 78.232] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 390; Féraud-Giraud, t. 2, n. 810.

**3644.** — Cette responsabilité repose sur une présomption de la loi elle-même, qui rend le maître responsable des soustractions commises par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions; les compagnies ne pourraient donc se dégager en prétendant qu'elles n'ont commis aucune faute. — Même arrêt. — Ruben de Couder, *loc. cit.*

**3645.** — Mais il ne suffirait pas, pour établir la responsabilité d'une compagnie à l'occasion d'une soustraction imputée à des employés de cette compagnie, de la représenter seulement comme probable. — Cass., 10 juin 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 85.1.222, P. 85.1.530, D. 85.1.76]

**3646.** — La décision serait, au contraire, suffisamment motivée si, appréciant les circonstances particulières dans lesquelles le transport s'est opéré, les juges déclaraient que la perte ou la disparition n'a pu être que le résultat de l'infidélité des agents de la compagnie. — Cass., 5 janv. 1875, Chemin de fer de Lyon, [S. 75.1.128, P. 75.293]

**3647.** — Le destinataire qui, après avoir pris livraison, s'aperçoit qu'une partie des choses transportées a été volée, est encore à temps pour actionner en dommages-intérêts la compagnie chargée du transport; il lui sera seulement nécessaire d'établir qu'un vol a été commis pendant que la marchandise était en possession de la compagnie. — Cass., 16 mars 1859, précité; — 26 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.454, P. 59.910, D. 59.1.181] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 811.

**3648.** — Les compagnies de chemins de fer sont responsables d'une soustraction commise par leurs préposés, alors même que l'expéditeur serait en faute pour avoir fait une déclaration inexacte. — Ainsi, les compagnies de chemins de fer sont responsables de la perte des titres d'actions sociales ou industrielles dont le transport leur a été confié dans un paquet suffisamment clos et cacheté, avec la déclaration que ce paquet contenait des *papiers d'affaires*, alors qu'il est constant que le paquet a été ouvert pendant qu'il était à la disposition des employés de la compagnie chargée d'en effectuer le transport, et que c'est à des employés de la compagnie que doit être attribuée la soustraction qui en a été faite. — Cass., 16 mars 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.461, P. 59.909, D. 59.1.317] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 814. — V., en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité en cas de perte, *infrà*, n. 3664 et s.

**3648** *bis*. — Mais la responsabilité des compagnies de chemins de fer serait amoindrie si l'expéditeur non seulement n'avait pas fait de déclaration de valeur, mais encore par un emballage défectueux avait exposé une marchandise de prix, sujette à une déclaration de valeur, aux regards et aux convoitises de tous; en ce cas il y aurait une faute commune qui autoriserait les tribunaux à faire subir à l'expéditeur et au destinataire la répartition du préjudice. — V. *suprà*, n. 3640.

**3649.** — En cas de vol, les employés supérieurs des gares pourraient être actionnés en responsabilité, s'ils avaient commis, dans la surveillance dont ils sont chargés, une négligence telle qu'elle constituât une faute dont ils fussent responsables. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 813.

**3650.** — Lorsque le vol ou le détournement a été commis par un employé de l'entrepreneur de camionnage, que la compagnie s'est substituée, celle-ci n'en demeure pas moins responsable; mais elle a son recours contre l'entrepreneur de camionnage; ce dernier ne pourrait repousser le recours de la compagnie de chemins de fer sous prétexte que celle-ci s'était réservée le droit de congédier ceux de ses employés qu'elle désignerait. — Cass., 31 mai 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 166] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 815.

**3651.** — III. *Pertes et manquants.* — L'expéditeur qui réclame un colis qu'il prétend avoir remis à une compagnie de chemins de fer doit, tout d'abord, établir le fait de la remise; il le fera le plus ordinairement par la production du récépissé, et, à défaut du récépissé, par tous les autres moyens de preuve; il devra prouver que le colis réclamé a été remis à un agent de la compagnie ayant qualité pour le recevoir, et non à toute autre personne. — Sarrut, n. 682 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 46 et s.

**3652.** — Cette preuve faite par l'expéditeur, la compagnie est tenue de représenter l'objet qui lui a été confié; sinon, elle est responsable de sa perte, à moins qu'elle n'établisse que la marchandise dont il s'agit a péri par suite d'un cas fortuit, ou par un vice qui lui était propre.

**3653.** — La compagnie pèse les marchandises, au départ; elle prend charge du poids ainsi constaté, et elle doit le rendre, abstraction faite des déchets de route, tel qu'elle l'a reçu; si donc il existe des manquants, elle est responsable. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 831. — Mais elle n'est tenue que du poids et non de la contenance. — Cass., 12 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.391, P. 72.1024, D. 72.1.264]; — 26 janv. 1886, Chemin de fer du Nord de l'Espagne, [S. 87.1.36, P. 87.1.57, D. 86.1.124] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 832.

**3654.** — En principe, les compagnies qui transportent plusieurs colis de marchandises de même espèce, expédiés ensemble, en un seul envoi, avec indication du poids total, ne sont responsables que de ce poids; cependant, si chacun d'eux a été numéroté sur la lettre de voiture avec mention de son poids spécial, la compagnie de chemins de fer qui opère le transport est responsable, non pas du poids de l'ensemble de ces colis, mais de celui de chacun d'eux pris isolément. En conséquence, si, à l'arrivée, il existe sur l'un des colis un déficit de poids, la compagnie est responsable de ce déficit, sans qu'elle puisse prétendre profiter, au moyen d'une pesée générale, du fort poids que les vendeurs auraient, sur les autres colis, ajouté aux marchandises expédiées. Il en est ainsi surtout si, par l'effet de la combinaison de son tarif, la différence entre le poids total déclaré et celui transporté ne lui a causé aucun préjudice. — Metz, 4 juill. 1865, Forfer, [S. 65.2.331, P. 65.1236, D. 65.2.140] — Poitiers, 10 sept. 1883, [J. *La Loi*, 3 déc. 1883] — *Sic*, Blanche, t. 2, n. 68; Bédarride, t. 2, n. 494; Ruben de Couder, n. 355; Féraud-Giraud, t. 2, n. 832.

**3655.** — Il en est spécialement ainsi des liquides; lorsque les futailles qui les contiennent ont été pesées séparément, le déchet ou creux de route doit être calculé pour chaque fût séparément. — Mêmes arrêts et auteurs qu'au numéro qui précède.

**3656.** — Les compagnies seront-elles responsables non seulement du poids des marchandises mais encore de leur nombre? Cela dépend; s'il s'agit de colis ayant chacun une valeur déterminée, et si le nombre des colis a été indiqué sur la lettre de voiture, la compagnie devra rendre compte de ce qu'elle a reçu; s'il s'agit d'objets de minime valeur, difficiles à compter, tels que douves, douelles, planches, etc., il suffira à la compagnie de rendre le poids dont elle a pris charge sans se préoccuper du comptage.

**3657.** — Mais la compagnie est censée avoir renoncé à la faculté de ne rendre que le poids et non le poids et le nombre alors qu'elle a procédé à la reconnaissance une par une des marchandises expédiées, et s'être obligée, en conséquence, à faire rendre à destination le même nombre de pièces. — Cass., 21 févr. 1866, Chemin de fer de Lyon, [S. 66.1.100, P. 66.259, D. 66.1.104] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 492 et s.; Ruben de Couder, n. 356.

**3658.** — La compagnie de chemins de fer qui s'est chargée de faire parvenir des marchandises à destination en leur faisant suivre un parcours déterminé, est responsable de leur perte occa-

sionnée par un changement de direction; elle est en effet responsable soit à raison même du fait de la perte, soit parce que la perte a été occasionnée par une faute de sa part. — Cass., 24 avr. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.303, P. 72.734, D. 72.1.448]

**3659.** — Les compagnies de chemins de fer, relativement au transport des chevaux et des bestiaux, sont responsables des accidents qui peuvent arriver à ces animaux, à moins qu'elles n'établissent que ces accidents sont dûs soit au vice propre, soit à la force majeure. — Paris, 31 déc. 1859, *J. trib. comm.*, t. 3, p. 134 — Trib. Seine, 13 oct. 1852, *Ibid.*, t. 2, p. 17; — 22 déc. 1877, *Gaz. des trib.*, 17 janv. 1878 — *Sic*, Ruben de Couder, n. 357. — V. *supra*, n. 3051 *bis*.

**3660.** — La clause d'un tarif spécial pour le transport des animaux, qui met aux risques et périls de l'expéditeur le chargement complet d'un wagon, lorsque le nombre réglementaire des animaux est dépassé, laisse, par là même, au cas où ce nombre n'est pas dépassé, la compagnie du chemin de fer sous l'empire des règles du droit commun; elle est, par suite, responsable en pareil cas des accidents qu'elle ne prouve pas avoir été occasionnés par cas fortuit ou force majeure. — Cass., 8 févr. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 69.1.264, P. 69.648, D. 69.1.223] — *Sic*, Palaa, v° *Animaux*, n. 33, 54 et 84; Cotelle, t. 2, n. 343; Ruben de Couder, n. 361.

**3661.** — Les compagnies de chemins de fer délivrent aux expéditeurs de bestiaux un ou plusieurs billets gratuits, selon la quantité de bestiaux expédiés; ces billets permettent aux conducteurs de bestiaux de les accompagner; ils sont alors tenus de donner des soins aux bestiaux, et la compagnie est dégagée de toute responsabilité à cet égard. — Cass., 8 févr. 1869, précité; — 2 juin 1875, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.424, P. 76.1077, D. 76.1.312]; — 14 avr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.418, P. 90.1.996, D. 90.1.366] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 518.

**3662.** — Mais si l'expéditeur de bestiaux, admis à voyager gratuitement avec les animaux, est tenu des soins nécessaires à leur conservation, il peut s'exonérer de cette obligation en ne réclamant pas le permis de circulation, et en n'accompagnant point ses bestiaux : la compagnie est alors responsable de la perte occasionnée par le défaut de soins, sans qu'elle puisse exciper de l'absence de l'expéditeur ou de ses employés. — Cass., 8 févr. 1869, précité; — 2 juin 1875, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 362.

**3663.** — Lorsque l'expéditeur a accepté un billet gratuit et s'est ainsi chargé des soins à donner aux bestiaux, le fait, par la compagnie, de délivrer au conducteur d'un convoi de bestiaux un billet gratuit pour un train partant avant le train obligatoire pour le transport des bestiaux, n'oblige pas la compagnie à effectuer le transport des bestiaux par le même train, de manière à ce que le conducteur et les bestiaux ne soient pas séparés. — Cass., 24 mai 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.37, P. 87.1.58, D. 87.1.477] — C'est au conducteur, qui doit connaître les délais de transport, à s'informer par quel train partent les bestiaux, de manière à voyager par le même train qu'eux, et à pouvoir les soigner.

**3664.** — Les entreprises des chemins de fer ne sont pas responsables de la perte des colis expédiés sans déclaration de leur contenu, alors que le silence de l'expéditeur a eu lieu dans la vue de se soustraire au paiement d'un tarif beaucoup plus élevé auquel auraient donné lieu les valeurs contenues dans le colis. — Paris, 10 avr. 1854, Varnier-Roger, [S. 54.2.313, P. 54.2.586] — La solution est différente en cas de vol, V. *suprà*, n. 3648.

**3665.** — Cependant la déclaration inexacte ou fausse d'un expéditeur qui, par ignorance ou sciemment, de bonne ou de mauvaise foi, fait taxer au poids des marchandises qui auraient dû être taxées à la valeur, n'a pas pour effet d'exonérer la compagnie de chemins de fer de toute responsabilité en cas de perte ou d'avarie; il appartient aux tribunaux de déterminer si une indemnité doit être accordée et dans quelle mesure. Spécialement, c'est à bon droit qu'une compagnie de chemins de fer a été condamnée à payer à l'expéditeur de dentelles, déclarées comme tissus, une indemnité calculée sur le prix moyen des tissus, alors que : 1° les expéditions de dentelles s'opèrent habituellement comme tissus au vu et su de la compagnie; 2° que la taxe *ad valorem* n'eût pas été plus élevée que la taxe au poids; 3° et que le colis eût-il été déclaré comme dentelle, la compagnie n'en eût pas pris plus de soin. — Cass., 27 déc. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.273, P. 77.679, D. 77.1.182] — *Sic*, Sarrut, n. 694; Bédarride, t. 2, n. 481; Ruben de Couder, n. 183; Féraud-Giraud, t. 2, n. 838.

**3666.** — La compagnie peut, suivant les circonstances, être tenue à des dommages-intérêts. Mais elle ne devra une indemnité que si elle a commis une faute. Supposons, en effet, des marchandises qui exigent des soins particuliers, des précautions spéciales; l'expéditeur, par une déclaration fausse ou inexacte, dissimule leur nature, et la compagnie leur donne les mêmes soins qu'elle porte habituellement aux objets du genre de ceux qui ont été déclarés; en l'absence des précautions spéciales qui leur étaient nécessaires, ces marchandises se perdent; la compagnie a-t-elle commis une faute? Non, car elle a traité la marchandise selon la déclaration qui lui était faite, elle ne doit donc aucune indemnité; l'expéditeur n'a qu'à s'en prendre à lui-même, et le dommage qu'il subit est la suite directe de sa fausse déclaration.

**3667.** — Prenons une autre hypothèse : la marchandise déclarée inexactement est perdue; mais la perte se serait produite alors même que l'expéditeur eût déclaré la nature exacte et la valeur de la marchandise; en effet, les soins eussent été les mêmes, et la marchandise aurait voyagé dans les mêmes conditions; dans ces circonstances, il y a perte; la compagnie sera en faute, puisque la marchandise, inexactement déclarée, ne réclamait que des soins ordinaires qui ne lui ont pas été donnés.

**3668.** — Quelle est l'étendue de la responsabilité de la compagnie qui a perdu un colis qu'elle s'est chargée de transporter et quelle est la somme qu'elle doit rembourser? En thèse générale, conformément au droit commun, elle doit réparer le préjudice tout entier, et indemniser l'expéditeur ou le destinataire de tout ce qu'il a perdu. Supposons que la valeur de la marchandise perdue a été déclarée. Une indemnité est due, quel en sera le *quantum?* En thèse générale, il ne peut y avoir de difficulté; la compagnie de chemins de fer a cru transporter des objets d'une telle valeur, elle n'a engagé sa responsabilité que pour une somme représentant cette valeur; les dommages à sa charge par suite de la perte ne peuvent donc s'élever au-dessus du prix de la marchandise déclarée. — Sarrut, n. 694; Bédarride, t. 2, n. 481; Ruben de Couder, n. 183 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 838; Picard, t. 4, p. 770 et s.

**3668** *bis*. — S'il y a eu déclaration de valeur, bien que cette déclaration ne soit pas exigée pour la perception de la taxe *ad valorem*, quelle est alors la situation de la compagnie responsable? Elle doit la valeur portée dans la déclaration faite par l'expéditeur et ne saurait être condamnée à une somme supérieure à cette valeur; en effet, quand le contrat de transport a été formé, et que la déclaration, bien que non exigée, s'est produite, la compagnie a cru, à bon droit, qu'elle était chargée d'un objet d'une valeur déterminée, et que sa responsabilité était limitée à la valeur portée dans la déclaration. Plus tard, et après la perte de l'objet, l'expéditeur ne saurait prétendre qu'il a trompé la compagnie, qu'il a fait une déclaration inexacte ou fausse, et qu'il lui a confié un objet d'une valeur supérieure à celle que lui-même a librement fixée. — Cass., 27 déc. 1876, Gérard et autres, [S. 77.1.273, P. 77.679, D. 77.1.182] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 837. — La compagnie ne pourrait se soustraire au paiement de la valeur déclarée qu'en établissant qu'il y a eu erreur ou fraude de la part de l'expéditeur et que l'objet perdu n'atteignait pas la valeur déclarée.

**3669.** — Lorsque, sans qu'il y ait eu déclaration de valeur, l'expéditeur a désigné exactement la marchandise à expédier, et en a fait connaître la nature, les compagnies, en cas de perte, sont tenues de la valeur entière de cette marchandise, bien que cette valeur n'ait pas été déclarée, si cette marchandise n'était pas comprise dans la nomenclature des objets taxés *ad valorem;* seulement l'expéditeur sera dans l'obligation de prouver cette valeur. — Cass., 10 mars 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.295, P. 69.747, D. 69.1.416]; — 5 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 72.1.315]; — 4 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.300, P. 72.729, D. 73.1.24]; — 11 juin 1872, Mêmes parties, [S. et P. *ibid.*, D. 73.1.120]; — 3 juin 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.444, P. 74.1116, D. 76.1.371] — *Sic*, Sourdat, n. 1002; Sarrut, n. 698; Duverdy, *Transp.*, n. 63 *bis* et s.; Ruben de Couder, n. 176; Féraud-Giraud, t. 2, n. 839. — Il pourra même demander et obtenir des dommages-intérêts. — Aix, 18 juin 1870, Relin, [S. 72.2.13, P. 72.728, D. 71.2.246]

**3670.** — Il en est ainsi notamment en ce qui concerne la perte d'objets en or (une montre et ses accessoires) renfermés dans une boîte et déclarés *articles d'horlogerie*. — Cass., 10 mars 1869, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 173.

**3671.** — ... En ce qui concerne la perte de guipures inexactement déclarées merceries et taxées comme dentelles. — Cass., 4 juin 1872, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 170. — Les guipures ayant été taxées comme dentelles la compagnie a été avertie qu'elle transportait un objet de prix.

**3672.** — ... En ce qui concerne la perte d'objets de passementeries or et argent. — Cass., 11 juin 1872, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 172.

**3673.** — ... En ce qui concerne la perte de châles de l'Inde déclarés comme nouveautés. — Cass., 3 juin 1874, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 169.

**3674.** — ... En ce qui concerne la perte de lithographies désignées comme papeterie. — Trib. Seine, 3 déc. 1868, [*J. trib. comm.*, t. 18, p. 138] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 171.

**3675.** — Une compagnie est également responsable de la perte, ou, ce qui revient au même, du bris d'une statue, mise au point, bien qu'elle ne lui ait été déclarée que comme marbre ouvré. — Trib. Seine, 26 déc. 1856 et Paris, 24 août 1857, [*J. trib. comm.*, t. 6, p. 413] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 181.

**3676.** — Au surplus, en ce qui concerne les objets d'art, la déclaration d'une valeur déterminée suffit pour rendre la compagnie responsable de cette valeur en cas de perte. — Trib. Seine, 22 août 1868, [*J. trib. comm.*, t. 17, p.18] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 179.

**3677.** — Lorsqu'il s'agit d'un objet taxé *ad valorem*, l'expéditeur a pu le désigner exactement, indiquer sa nature, et omettre de faire connaître sa valeur; si la compagnie, qui n'a point exigé cette déclaration, perd l'objet qui lui a été confié, devra-t-elle toute la valeur si l'expéditeur établit quelle en est la quotité? On peut dire, pour la négative, que les tarifs sont censés connus par tous et que l'expéditeur, qui a été de bonne foi en ne déclarant pas la valeur, a été néanmoins en faute de ne pas le faire, et qu'il doit supporter les conséquences de sa faute. L'opinion contraire paraît cependant préférable; en effet, si l'expéditeur a eu tort de ne point faire de déclaration, la compagnie, avisée par la désignation exacte de l'objet, est en faute de ne l'avoir point exigée. L'expéditeur qui a remis une marchandise en en indiquant la nature est donc en droit d'exiger qu'elle lui soit rendue ou qu'on lui donne une somme représentative de la valeur de cette marchandise. — Sarrut, n. 699; Féraud-Giraud, t. 2, n. 837. — V. aussi Cass., 27 déc. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.273, P. 77.679, D. 77.1.182]

**3678.** — Lorsque l'expéditeur a fait une fausse déclaration au sujet de marchandises non taxées *ad valorem*, et que, pour se soustraire à l'application d'un tarif plus élevé, il a, par exemple, déclaré du café comme légume farineux, la compagnie n'est, en cas de perte, responsable que de légumes farineux, car c'est cela seulement qu'elle est censée avoir transporté. — Bordeaux, 26 févr. 1872, Chemin de fer d'Orléans, [D. 74.2.82] — *Sic*, Sarrut, n. 694 *a*.

**3679.** — Lorsque l'expéditeur a, dans la lettre de voiture, indiqué la valeur de sa marchandise, au point de vue des droits de douane, il ne peut, en cas de perte, réclamer une somme plus forte que celle ainsi portée sur la lettre de voiture. Il en serait ainsi, alors même qu'il prétendrait que sa déclaration est fausse et que la valeur avait été amoindrie pour frauder la douane. — Nîmes, 2 juill. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1873, p. 186] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 840.

**3680.** — De même, la compagnie de chemins de fer qui a perdu un colis ne doit que la valeur déclarée alors même que la déclaration de valeur se trouve placée dans une colonne portant la rubrique : « Renseignements nécessaires à l'accomplissement des formalités en douane ». — Cass., 17 mai 1892, Chemin de fer du Nord, [S. et P. 93.1.94, D. 92.1.520] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 840. — En effet, que la déclaration ait été faite dans un but ou dans un autre, peu importe au transporteur; il a dû, en acceptant la responsabilité du transport, compter sur la fixation de la valeur déterminée par l'expéditeur lui-même; cette responsabilité ne saurait être étendue. L'expéditeur doit s'en prendre à lui-même si, en vue de frauder la douane, il a fait une fausse déclaration.

**3680** *bis*. — Par application de ces principes, il a été jugé que lorsque la valeur d'une marchandise susceptible ou non d'être taxée *ad valorem* est déterminée dans la lettre de voiture ou la note d'expédition remise à une compagnie de chemins de fer, celle-ci ne peut, en cas de perte du colis, être condamnée envers l'expéditeur ou le destinataire, à titre de remboursement du prix de la chose perdue, au paiement d'une somme supérieure à la valeur indiquée dans la déclaration. — Cass., 17 mai 1892, précité.

**3681.** — Il n'en est ainsi, d'ailleurs, que dans le cas où aucun dol n'est constaté à la charge de la compagnie. — Cass., 17 mai 1892, précité. — V. *suprà*, n. 3648.

**3681** *bis*. — Au surplus, une compagnie de chemins de fer est en droit de vérifier, au moment de l'expédition, les objets remis avec déclaration de valeur, et renfermés dans des enveloppes ou des boîtes scellées ou cachetées. Si donc la compagnie ne procède pas à la vérification, elle accepte la déclaration de l'expéditeur, et, par suite, elle doit remettre au destinataire un colis d'un volume et d'un poids conformes à la déclaration. Spécialement, la compagnie qui s'est refusée à vérifier un group d'argent à elle remis dans une boîte scellée, avec déclaration de valeurs, doit être déclarée responsable du montant de la déclaration, si le poids du colis, à l'arrivée, est sensiblement différent du poids contrôlé au départ par la compagnie. — Paris, 20 juill. 1883, Giruit, [S. 85.1.278, P. 85.1.443] — Il en sera ainsi du moins tant qu'elle ne prouvera pas le dol ou la fraude de l'expéditeur.

**3682.** — D'après les art. 1 et 3 des tarifs, l'indemnité pour perte de colis de 0 à 5 kilogr. ne peut dépasser 100 fr.; l'indemnité pour perte d'un colis postal ne peut s'élever au-dessus de 15 fr. (art. 5 des tarifs).

**3683.** — IV. *Avaries*. — Les compagnies de chemins de fer sont responsables des avaries, alors qu'elles n'établissent point que ces avaries proviennent du vice propre de la chose transportée ou de la force majeure.

**3684.** — Ainsi, une compagnie chargée d'un transport d'avoines, commet une faute engageant sa responsabilité, lorsqu'elle met les avoines dans des wagons découverts garnis de bâches en mauvais état, et disposées de façon à retenir la pluie plutôt qu'à en préserver les marchandises, et lorsque ensuite elle charge dans des wagons couverts des sacs mouillés, pêle-mêle avec des sacs secs. — Cass., 24 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.435, P. 84.1.1070, D. 83.1.14]

**3685.** — De même, est à bon droit déclarée responsable de l'avarie d'une caisse de sucre la compagnie qui l'a déchargée sur la terre humide sans prendre les précautions les plus élémentaires. — Cass., 9 janv. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.163, P. 84.1.385, D. 84.1.194]

**3686.** — Lorsque le destinataire croit qu'il existe des avaries, il est de son intérêt de ne prendre livraison qu'en formulant des réserves; mais la compagnie est en droit de les refuser quand elles sont générales et non précisées. — Cass., 30 janv. 1872, de Montenol, [S. 72.1.34, P. 72.53, D. 72.1.375]; — 28 mars 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 83.1.273, P. 83.1.647, D. 83.1.31]; — 2 févr. 1887, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 87.1.275, P. 87.1.651, D. 87.1.480] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 209. — V. *infrà*, n. 4122 et s.

**3687.** — Si elle accepte les réserves formulées par le destinataire son acceptation ne lui permet pas de contester la réalité de ces avaries, mais ne saurait constituer une renonciation aux droits qu'elle tient, soit des mentions de la lettre de voiture, soit des tarifs applicables et n'équivaut pas à une reconnaissance du droit du destinataire à une indemnité. Spécialement, cette acceptation ne contient pas renonciation aux droits résultant pour la compagnie : 1° de ce qu'elle a transmis un poids conforme à celui déclaré sur la lettre de voiture; 2° de ce qu'elle a transporté la marchandise sous l'empire d'un tarif la déchargeant de la responsabilité pour déchets et avaries de route. — Cass., 25 juin 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 86.1.181, P. 86.1.413, D. 85.1.77]; — 26 janv. 1886, Chemin de fer du Nord de l'Espagne, [S. 87.1.36, P. 87.1.58] — V. *infrà*, n. 4112.

**3688.** — D'une manière plus générale, la constatation de l'existence des avaries, sans indication de la cause qui les a produites, ne peut avoir d'autre effet que de prévenir, au profit du destinataire, la forclusion qui eût pu résulter de la réception des colis sans réserves, mais ne saurait, à elle seule, ni constituer de la part de la compagnie l'aveu implicite d'une faute engageant sa responsabilité, ni modifier les conditions légales dans lesquelles cette responsabilité peut être effectivement engagée. — Cass., 6 mars 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 89.1.277, P. 89.1.670,

D. 90.1.209 ; — 11 juill. 1892, Cie anonyme de navigation, S. et P. 93.1.148

**3689.** — Si la compagnie se refuse à accepter des réserves, ou si le destinataire ne veut pas prendre livraison, il y a lieu, conformément à l'art. 106, C. comm., de faire procéder à la vérification de la marchandise par experts, nommés par le président du tribunal de commerce ou le juge de paix par ordonnance au pied de la requête. Les marchandises sont ensuite mises sous séquestre ou placées dans un dépôt public. — V. *infrà*, n. 3996.

**3690.** — Le destinataire en cas d'avarie peut-il abandonner l'objet avarié à la compagnie, et s'en faire payer le prix intégral, c'est-à-dire a-t-il la faculté d'user du laisser pour compte? C'est là une manière d'indemniser le destinataire ruineuse pour les compagnies, car il leur est beaucoup plus difficile qu'au destinataire de tirer parti des objets avariés; aussi est-il préférable d'allouer des dommages-intérêts au destinataire en l'obligeant à prendre livraison; cependant tout en reconnaissant que le laisser pour compte ne doit être imposé aux compagnies que très-rarement, on ne saurait le considérer comme illégal en présence d'un défaut d'interdiction prononcé par la loi. — Cass., 3 août 1835, Laffitte, S. 35.1.817, P. chr. ; — 28 janv. 1884, Cie gén. transatl., D. 84.1.338 — Douai, 24 juin 1837, Guendré, [S. 38.2 60, P. 38.1.130] — Trib. comm. Nantes, 9 mars 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1878, p. 5] — Trib. comm. Cambrai, 1er mars 1881, Lamé-Fleury, [*Ibid.*, 1881, p. 89] — *Sic*, Sarrut, n. 681 et s.; Bédarride, t. 2, n. 510 et s.; Emion, n. 244; Duverdy, *Transp.*, n. 71 et 83; Féraud-Giraud, t. 2, n. 836; Picard, t. 4, p. 760.

**3691.** — D'après la jurisprudence belge, ce mode d'indemniser le destinataire n'est pas autorisé en principe; cependant il peut être employé s'il est le seul qui permette de réparer le dommage causé. — Lanckmann, n. 532; Féraud-Giraud, t. 2, n. 836.

**3692.** — Les tribunaux pourraient-ils condamner la compagnie à réparer les marchandises avariées? C'est là une obligation de faire qui ne saurait être imposée, puisqu'elle se résout elle-même en dommages-intérêts : si les tribunaux condamnaient la compagnie à des réparations, ils devraient donc en même temps prononcer une condamnation à des dommages-intérêts pour le cas où elle se refuserait à faire les réparations; ce mode d'indemniser ne sera donc que bien rarement employé et les compagnies seront toujours en droit de se refuser à s'y soumettre. — V. Paris, 24 mars 1887, [*Gaz. des trib.*, 24 avr. 1887] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 836 *a*.

**3693.** — V. *Vice propre*. — La responsabilité des compagnies de chemins de fer cesse lorsque l'avarie provient du vice propre de la chose, du vice d'emballage, des mauvais conditionnements des fûts, caisses, à moins qu'une faute spéciale et déterminée ne leur soit imputée. — Cass., 25 août 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.469, P. 75.1184, D. 76.1.390]; — 11 avr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.473, P. 77.1138, D. 78.1.79]; — 20 févr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.324, P. 78.796, D. 79.1.171]; — 5 févr. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.178, P. 79.425, D. 79.1.171]; — 9 juill. 1879 (deux arrêts), Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.34, P. 80.54, D. 80.5.74]; — 23 mars 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.278, P. 80.638]; — 18 août 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 81.1.36, P. 81.1.57, D. 81 1.154]; — 30 nov. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.1.132, P. 82.1.283, D. 83.1.31]; — 17 mai 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.181, P. 83.1.414, D. 83.1.14]; — 14 août 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 84.1.83, P. 84.1.171, D. 83.1.344]; — 22 avr. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.130, P. 86.1.281, D. 86 1.68]; — 29 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.227, P. 88.1.538]; — 22 juill. 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.434, P. 89.1.1066, D. 90.1.320]; — 16 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.50, D. 92.1.380]; — 9 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.158, D. 92.1.386] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 514 et s.; Ruben de Couder, n. 363 et s.; Sarrut, n. 480; Duverdy, *Transp.*, n. 71 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 853.

**3694.** — Ainsi, la responsabilité de la compagnie cesse pour les avaries provenant du bouchage défectueux des bouteilles de vin expédiées. — Cass., 23 mars 1880, précité.

**3695.** — ... Ou du mauvais conditionnement des fûts expédiés. — Cass., 22 juill. 1889, précité.

**3696.** — ... Spécialement, de l'emploi d'une douve de mauvaise qualité dans la confection d'un fût. — Cass., 5 févr. 1879, précité.

**3697.** — ... Ou du coulage produit par l'insuffisance du cerclage et le mauvais état des fûts. — Cass., 20 févr. 1878, précité.

**3698.** — ... Ou du coulage causé par le mauvais état d'un fût fabriqué avec un bois poreux impropre à conserver des liqueurs, et avec des douves dont les joints étaient mal garnis. — Cass., 9 déc. 1891, précité.

**3699.** — ... Ou par le manque de serre et de pression des cercles causés par la sécheresse. — Cass., 4 févr. 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.378, P. 85.1.918, D. 85.1.435]; — 22 avr. 1885, précité; — 15 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., S. et P. 92.1.591, D. 92.1.386]

**3700.** — ... Ou de la fermentation de vins en fûts. Le fait de la part des agents de la compagnie de ne pas vérifier si un fût de vin en fermentation avait le syphon et la broche intérieure bien placés, ne constitue pas une faute, alors que la lettre de voiture ne comporte pas une vérification de ce genre. — Cass., 18 août 1880, précité. — Cette vérification ne rentre pas, d'ailleurs, dans les soins ordinaires dûs par les compagnies de chemins de fer aux marchandises qu'elles transportent.

**3701.** — Par suite, lorsqu'il est établi par une expertise que l'explosion d'une bonbonne d'eau de cerises et la perte du liquide proviennent d'un vice propre de la chose (savoir de la distillation de l'alcool et du trop plein de la bonbonne), la compagnie ne saurait être déclarée responsable sous prétexte que la marchandise exigeait certaines précautions à raison de sa nature, si les juges n'indiquent pas les précautions qu'aurait dû prendre la compagnie, et en quoi leur omission pouvait constituer une faute. — Cass., 29 avr. 1888, précité.

**3702.** — La responsabilité des compagnies cesse également lorsque la mort des bestiaux transportés provient de maladies dont ils étaient atteints au moment de l'expédition. — Cass., 20 août 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.470, P. 80.1170]; — 25 juill. 1888, Chemin de fer de l'Etat, [S. 89.1.30, P. 89.1.48, D. 89.1.94]

**3703.** — Une compagnie de chemins de fer ne saurait être en faute pour n'avoir fait qu'user du bénéfice des délais qui lui sont impartis par les règlements pour l'expédition, le transport et la livraison des marchandises, alors qu'il n'est relevé aucune circonstance d'où l'on puisse induire à sa charge ou à celle de ses agents un défaut de surveillance relativement aux objets transportés. En conséquence, ne peut être condamnée à des dommages-intérêts la compagnie qui a livré dans les délais réglementaires, après avoir refusé de livrer, le soir même de son arrivée en gare, une vache malade au moment de l'expédition, et morte lors de la livraison à la suite d'une maladie qui lui était propre. On ne peut prétendre qu'en gardant après son arrivée effective en gare la vache qui lui était réclamée, la compagnie s'était engagée à veiller à sa conservation. — Cass., 25 juill. 1888, précité. — En agissant ainsi, la compagnie ne fait qu'user d'un droit, et, en usant de son droit, elle ne saurait être considérée comme s'engageant tacitement à exercer une surveillance spéciale et plus stricte sur la marchandise déjà arrivée.

**3704.** — Une compagnie de chemins de fer ne saurait non plus, sous prétexte d'un prétendu retard dans l'expédition, être déclarée responsable de la perte d'un certain nombre d'animaux transportés, alors que la mort d'une partie de ces animaux est survenue avant l'expiration des délais d'expédition et qu'elle provient du vice propre, ou que ces animaux voyageaient sous l'empire d'un tarif à clause de non responsabilité. — Cass., 20 août 1878, précité.

**3705.** — La responsabilité de la compagnie disparaîtra encore si la perte des marchandises provient de leur combustion spontanée. — Metz, 17 janv. 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 450] — Dans ce cas, la responsabilité du propriétaire des marchandises incendiées peut même être engagée vis-à-vis de la compagnie du chemin de fer chargée du transport. — V. *infrà*, n. 3716.

**3705** *bis*. — La solution est la même si la perte ou les avaries proviennent d'un fait imputable à l'expéditeur. — Cass., 16 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.50] — C'est là, en effet, un fait étranger aux compagnies, qui ne saurait les constituer en faute, et dont, par suite, elles ne peuvent être responsables.

**3706.** — Il importerait peu d'ailleurs que la compagnie eût reçu la marchandise sans réserve relativement au vice d'emballage; avec la rapidité des transports on ne saurait exiger des

compagnies qu'elles fassent examiner les colis qu'on leur présente avec soin, et qu'elles ne les acceptent qu'avec des réserves si l'emballage est défectueux; mais ces réserves, si elles sont faites, auront pour effet de rendre la preuve que la compagnie a à faire du mauvais emballage inutile, puisqu'elle résultera des réserves même. — Cass., 25 août 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.469, P. 75.1184, D. 76.1.390]; — 20 févr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.324, P. 78.796] — 5 févr. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.178, P. 79.425, D. 79.1.171]; — 22 juill. 1889. Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.434, P. 89.1.1066, D. 90.1.320] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 70; Sarrut, n. 780; Bédarride, t. 2, n. 515; Féraud-Giraud, t. 2, n. 854.

**3706** *bis*. — Par suite, une compagnie de chemins de fer n'est point responsable de la perte d'un chien dûe à la vétusté et à la mauvaise qualité des planches employées à la confection de la caisse dans laquelle il avait été enfermé par l'expéditeur; la compagnie ne saurait, d'ailleurs, être condamnée sous prétexte qu'elle aurait dû s'assurer, en recevant le chien, si la caisse était assez solide pour le transporter à domicile. — Cass., 16 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.50]

**3707.** — De même, la réception d'un colis par une compagnie de chemins de fer ne lui enlève pas le droit de prouver que l'avarie ou la perte ont eu pour cause le vice propre de la chose. — Cass, 9 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.158, D. 92.1.386]; — 15 juill. 1891, précité.

**3708.** — Peu importerait que la marchandise fût encore en gare au moment de la perte de la chose par suite du vice propre; l'art. 103, C. comm., ne distinguant pas entre les différentes hypothèses et ne statuant pas autrement alors que la marchandise est en cours de route ou non, à destination ou non. — Cass., 18 août 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 81.1.36, P. 81.1.57, D. 81.1.154]

**3709.** — C'est à la compagnie qui invoque le vice propre, le vice d'emballage, qu'il appartient de l'établir; si le destinataire réplique que, malgré le vice dont la marchandise était infectée, elle n'aurait point péri si la compagnie lui avait donné des soins ordinaires, il doit indiquer quels sont ces soins et comment leur omission a pu entraîner la perte de la chose. — Cass., 14 août 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 84.1.83. P. 84.1.171, D. 84.1.344]; — 22 avr. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.130, P. 86.1.281]; — 25 oct. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.31, P. 88.1.49, D. 88.1.72]; — 29 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.227, P. 88.1.538, D. 88.1.350] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 855.

**3710.** — Le plus souvent, les parties auront recours à une expertise pour rechercher si l'avarie ou la perte sont dûes au vice propre, ou au vice d'emballage; mais la preuve peut être faite de toutes manières. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 858.

**3711.** — Cette expertise est régulière et valable quoiqu'elle ne soit pas contradictoire avec le destinataire. — Colmar, 29 avr. 1845, Canard, [P. 45.2.728, D. 48.2.37]; — 13 mai 1851, Meyrel, [P. 53.1.687, D. 54.5.128] — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3712.** — L'expertise opérée, en présence du destinataire, à la requête d'une compagnie de chemins de fer pour constater l'état des marchandises refusées par le destinataire, et pour établir que l'avarie est le résultat d'un vice propre de la chose, doit aussi être prise en considération, bien qu'elle n'ait pas été contradictoire avec l'expéditeur. — Cass., 30 nov. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.1.132, P. 82.1.283, D. 83.1.31] — V. *infrà*, n. 3997.

**3713.** — En effet, le mode spécial de vérification organisé par l'art. 106, C. comm., est une mesure conservatoire préalable à toute instance judiciaire, qui ne saurait, par suite, être soumise à toutes les formalités et conditions prescrites pour les expertises ordinaires, notamment à l'obligation, pour le voiturier qui la requiert, d'y appeler l'expéditeur. Du reste, dans l'espèce de l'art. 106, C. comm., le voiturier, en présence d'un refus du destinataire de recevoir les objets transportés, doit en faire constater l'état immédiatement. Il n'a pas le temps de sommer l'expéditeur, domicilié souvent à l'autre extrémité de la France, et qui ne pourrait se présenter qu'après un espace assez long, à cause du délai des distances. L'expert est nommé d'urgence, et par ordonnance au pied de la requête, par le président du tribunal de commerce, ou par le juge de paix; ce magistrat agit, non pas au nom du voiturier, mais dans l'intérêt de tous. L'expert procède pour toutes parties, et en présence de celles qui peuvent assister à ses opérations.

**3714.** — Il a été jugé, il est vrai, que l'expertise provoquée par une compagnie de chemins de fer pour constater des avaries, et effectuée contradictoirement avec le destinataire, non partie dans l'instance, ne peut être opposée aux expéditeurs, alors surtout qu'en l'absence de tout contradicteur l'expert a reproduit les allégations d'un chef de gare sans avoir pu les contrôler. — Cass., 15 févr. 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.222, P. 76.529] — Mais c'est là une décision d'espèce qu'il ne faudrait point généraliser et qui est dûe surtout à la légèreté avec laquelle l'expert avait procédé.

**3715.** — Lorsqu'une compagnie invoque le vice propre et une expertise à laquelle elle a fait procéder pour l'établir, le juge du fait ne peut la condamner sans s'expliquer sur cette expertise. — Cass., 9 juill. 1879 (deux arrêts), Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.34, P. 80.54, D. 80.5.74] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 859.

**3716.** — Il faut distinguer soigneusement le vice propre de la force majeure; ainsi, lorsque des marchandises périssent par la combustion spontanée, et incendient le wagon qui les contenait, c'est là non un cas de force majeure, mais bien une suite du vice propre; par suite, le propriétaire des marchandises, qui connaissait le vice propre, doit être condamné envers la compagnie au paiement du dommage causé par l'incendie, ce qui, nous le verrons (*infrà*, n. 3720 et s.), n'aurait pas lieu, s'il s'agissait d'un cas de force majeure. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3717.** — Les compagnies ne sont point tenues, en principe et d'une manière absolue, à réparer, en cours de route, les vices propres de l'expédition. Elles ne sont point tenues notamment à faire procéder, en cours de route, au rabattage des cercles d'une futaille. — Cass., 9 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.158, D. 92.1.386]

**3718.** — Rappelons, en effet, que les compagnies ne sont point tenues de donner aux marchandises des soins extraordinaires et incompatibles avec les nécessités de leur service. Par suite, une compagnie ne saurait être déclarée responsable du coulage d'un fût, résultant du relâchement des cercles occasionné par la grande chaleur, sous prétexte qu'elle aurait dû faire procéder au rabattage des cercles en cours de route, alors qu'il n'est point établi que cette opération eût été compatible avec les nécessités du service réglementaire. — Cass., 15 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.591, D. 92.1.386] — V. *suprà*, n. 3608.

**3719.** — Un expéditeur ne saurait aggraver, en effet, les obligations d'un compagnie de chemins de fer en lui confiant des marchandises qui se détériorent par le vice propre, le défaut ou le vice d'emballage; il ne peut non plus l'astreindre à des réparations qui ne lui incombent pas et qui retarderaient et ralentiraient son service. Il est donc certain que si les compagnies de chemins de fer ne sont point dégagées de toute obligation envers des marchandises de cette nature, ces obligations sont moins étroites qu'à l'égard de toutes autres marchandises.

**3720.** — VI. *Force majeure.* — Les compagnies de chemins de fer ne sont point responsables des avaries ou de la perte occasionnées par le cas fortuit ou la force majeure (C. comm. art. 97 et 98; C. civ., art. 1784). — Cass., 15 juin 1876, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158]; — 17 mai 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.181, P. 83.1.414, D. 83.1.14]; — 3 janv. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.419, P. 83.1.779, D. 84.5.89]; — 29 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.227, P. 88.1.538] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 39 et s.; Bédarride, t. 2, n. 521 et s.; Sarrut, n. 751 et s.; Ruben de Couder, n. 363 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 860.

**3721.** — Les cas fortuits, les cas de force majeure sont des événements, qu'un homme avisé, prudent ne peut prévoir, et contre lesquels il ne peut se prémunir; la force majeure suppose le fait de l'homme; le cas fortuit, les événements qui proviennent du hasard, ou des forces de la nature. — Cass., 23 août 1858, Coindre, [S. 60.1.984, P. 60.442, D. 58.1.359]; — 6 janv. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.166, P. 69.404, D. 69.1.9]; — 4 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.316, P. 85.1.767, D. 84.1.454] — V. les auteurs cités au n. qui précède. — Larombière, t. 1, sur l'art. 1418, n. 1.

**3722.** — Une compagnie de chemins de fer demeure néanmoins responsable, malgré l'existence de cas fortuits, ou de force majeure, s'il est établi à son encontre qu'elle a commis une faute précise et déterminée. — Cass., 3 janv. 1883, précité; — 2 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 91.1.174, P. 91.1.403, D. 92.1.356]

**3723.** — Ainsi une compagnie est responsable de l'avarie causée par un cas fortuit, si cette avarie a été précédée ou accompagnée d'une faute imputable à la compagnie, et sans laquelle l'avarie ne se serait pas produite. — Cass., 4 août 1884, précité.

**3723** *bis.* — Spécialement, la compagnie qui, par erreur, aurait conduit des marchandises dans un lieu où elles auraient été avariées par une inondation serait responsable de l'avarie, parce que le cas fortuit aurait été précédé d'une faute de sa part. — Cass., 4 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.316, P. 85.1.767, D. 84.1.454] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3724.** — C'est à la compagnie qui invoque le cas fortuit ou la force majeure à les prouver; elle pourra le faire d'ailleurs par tous les moyens de preuve; il n'est pas nécessaire qu'elle fasse constater le cas fortuit ou la force majeure par des procès-verbaux, au moment où ils se produisent car aucun texte ne lui impose cette obligation. — Cass., 5 mai 1858, Baissade, [S. 58.1.678, P. 59.57, D. 58.1.212] — *Sic*, Sarrut, n. 773 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 864. — *Contra*, Delamarre et Lepoitevin, t. 2, p. 172; Pardessus, t. 2, n. 545; Bédarride, t. 2, n. 543.

**3725.** — Le plus souvent, le cas fortuit, ou la force majeure, s'ils sont de quelque importance, seront constatés par des procès-verbaux; mais ces procès-verbaux, qui ne sont point rédigés en vue des intérêts particuliers, seront seulement utiles à consulter; ils ne sauraient faire la preuve complète, ni y suppléer. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 864.

**3725** *bis.* — La réception d'un colis sans réserve de la part d'une compagnie de chemins de fer ne lui fait pas perdre le droit de se prévaloir des cas de force majeure. — Cass., 15 juill. 1891, précité. — La compagnie serait seulement en faute si, connaissant l'existence de la force majeure qui s'est déjà produite, elle n'en prévenait pas l'expéditeur ou le voyageur qui se présentent et demandent un transport, pour un temps impossible d'une manière absolue, ou rendu plus difficile, plus lent et peut-être même dangereux.

**3726.** — Lorsqu'une compagnie invoque la force majeure, le cas fortuit, les tribunaux ne sauraient rejeter cette exception sans la motiver; autrement leurs jugements devraient être annulés pour défaut de motifs. — Cass., 30 juill. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 211] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 865.

**3727.** — Il appartient aux juges du fond de déclarer constants les faits constitutifs de la force majeure. — Cass., 13 juill. 1868, Haritchallard, [S. 68.1.363, P. 68.936, D. 71.1.135]; — 14 mai 1872, Way, [S. 73.1.224, P. 73.533, D. 73.1.78]; — 9 déc. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 74.1.167, P. 74.407, D. 74.1.409]; — 19 août 1874, Mennesson, [S. 75.1.24, P. 75.37, D. 76.5.257] — Mais la Cour de cassation a le droit de rechercher si les faits déclarés constants par les juges, constituent ou non le cas fortuit, la force majeure. — Cass., 10 févr. 1868, Chemin de fer de Lyon, [S. 68.1.127, P. 68.291, D. 68.1.422] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 863.

**3728.** — Lorsqu'une marchandise périt en gare, ou dans les magasins d'une compagnie par suite de cas fortuits, il faut distinguer plusieurs hypothèses : si les délais de livraison étaient expirés, la compagnie est en faute, de ne point avoir livré; et elle ne peut se dégager en établissant le cas fortuit ou la force majeure qui n'auraient point occasionné la perte ou l'avarie si elle avait rempli ses obligations en livrant dans les délais voulus. — Cass., 6 janv. 1869, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.1.166, P. 69.404, D. 69.1.9] — Nîmes, 6 août 1875, Monteil, [S. 76.2.270, P. 76.1140] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 536; Sarrut, n. 751 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 40 et s.; Ruben de Couder, n. 363.

**3728** *bis.* — La compagnie serait cependant dégagée si le cas fortuit ou la force majeure était de telle nature qu'ils eussent par leur généralité entraîné la perte ou l'avarie de la marchandise, même après la prise de possession par le destinataire. Ce sera, d'ailleurs, là un cas bien rare et difficile à prouver, car le destinataire aurait pu vendre, expédier, et la marchandise, ou n'aurait pas péri ou, du moins, n'aurait pas péri pour le destinataire, ce qui, au point de vue du préjudice, revient au même.

**3729.** — Mais une compagnie n'est point responsable si les marchandises périssent par cas fortuit avant l'expiration du délai de livraison; il en est ainsi alors même que le délai de transport est expiré, si la marchandise est livrable à domicile et que le délai de livraison à domicile ne soit pas encore expiré. — Cass., 18 juill. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.76, P. 77.159, D. 76.1.375] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 536; Féraud-Giraud, t. 2, n. 885.

**3730.** — Dans ce cas, le fait par une compagnie de chemins de fer de laisser un wagon de marchandises, notamment de pommes de terre, sans abri sur la voie, ne constitue pas une faute. — Cass., 24 juill. 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 78.1.424, P. 78.1093, D. 79.1.28]

**3731.** — Le destinataire a pu, après avoir pris livraison, laisser les marchandises dans la gare sans le consentement de la compagnie; en ce cas, il ne saurait, si la marchandise est détruite par un cas fortuit et notamment par un incendie, recourir contre la compagnie soit comme voiturier, soit comme dépositaire; en effet, ses obligations comme voiturier ont pris fin, et elle n'a point accepté le dépôt; la compagnie ne serait alors responsable qui si le destinataire établissait que le cas fortuit, et spécialement l'incendie, était dû à une faute de la compagnie ou d'un de ses agents. — Cass., 13 janv. 1875, Société des tissus de laine des Vosges, [S. 75.1.275, P. 75.650, D. 75. 1.379] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 366; Féraud-Giraud, t. 2, n. 885. — V. cependant Bédarride, t. 2, n. 537 et 538.

**3732.** — Par application de ces principes, il a été jugé qu'en admettant qu'il faille considérer comme dépositaire la compagnie de chemins de fer qui a toléré le stationnement provisoire en gare de marchandises par elle transportées, après leur réception par le destinataire et le paiement par lui du coût de la lettre de voiture, la responsabilité de la compagnie, au cas d'incendie de cette marchandise ne saurait être engagée qu'autant qu'une faute ou une négligence serait relevée à sa charge. — Amiens, 29 juin 1889, sous Cass., 2 juill. 1890, Blanjot, [S. 91.1.447, P. 91.1.1098]

**3733.** — Mais si la livraison n'a pas été réelle, si le destinataire n'a fait que payer le prix et émarger le livre de sortie sans entrer effectivement en possession, la compagnie reste responsable dans les termes du droit commun, jusqu'à la livraison effective, notamment de la destruction des marchandises par un incendie. — Cass., 13 janv. 1875, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.34, P. 76.54, D. 75.1.379] — V. *infrà*, n. 3748 et s.

**3733** *bis.* — Il en est de même si une compagnie de chemins de fer continue à conserver la marchandise dans une de ses gares et à percevoir les droits de magasinage, bien qu'elle ait remis le bon à livrer au destinataire. — Bédarride, t. 2, n. 536; Féraud-Giraud, t. 2, n. 885. — La perception des droits de magasinage par la compagnie établit qu'elle n'a point livré, qu'elle est au contraire un dépositaire salarié tenu à la garde et à la conservation de la chose. Dans ce cas, d'ailleurs, la compagnie ne sera point responsable des cas fortuits, conformément à ce qui est dit au n. 3720 et s.

**3734.** — La compagnie qui a transporté des marchandises, assujetties aux droits de régie, pour lesquelles les déclarations nécessaires n'avaient point été faites, ne peut s'exonérer des conséquences de la fraude de l'expéditeur, et du transport, en prétendant que la rapidité et le nombre des objets à expédier l'ont empêchée de vérifier les objets qui lui ont été présentés. — Paris, 10 mai 1873, [Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 148] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 867. — C'est là une solution certaine en droit; en fait, elle consacre une situation peu conforme à l'équité, car les compagnies ne sauraient vérifier les colis qu'on leur apporte sans arrêter la marche de leurs services. Les compagnies peuvent invoquer, d'ailleurs, l'immunité consacrée par l'art. 13, L. 21 juin 1873, au profit du transporteur de bonne foi qui fait connaître son commettant.

**3735.** — Une inondation constitue par elle-même un cas fortuit qui dégage la compagnie de toute responsabilité. — Cass., 4 août 1884 (deux arrêts), Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1. 316, P. 85.1.767, D. 84.1.454] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 531; Sarrut, n. 753; Duverdy, *Transp.*, n. 40; Ruben de Couder, n. 364; Féraud-Giraud, t. 2, n. 876. — V. pour le cas de retard, *infrà*, n. 3896.

**3736.** — Mais une compagnie demeure responsable, malgré l'inondation, si, avisée à temps de l'imminence de l'inondation, elle n'a pris aucune mesure pour sauvegarder les marchandises, ne les a point fait conduire chez les destinataires ou en lieu sûr. — Sarrut, n. 753; Bédarride, t. 1, n. 531; Féraud-Giraud, t. 2, n. 877.

**3737.** — De même, la compagnie qui a gardé des marchandises en dépôt, en les soumettant à un droit de magasinage, est responsable de l'avarie produite par une inondation causée

par un orage violent et imprévu, si, au lieu de placer les colis dans les locaux affectés au magasinage, locaux élevés au-dessus du sol et non atteints par l'inondation, elle les a déposés au niveau du sol de la voie, dans une remise de wagons. — Cass., 4 août 1884, précité. — V. *suprà*, n. 3502 *bis* et 3723 *bis*.

**3738.** — Une crise atmosphérique constitue le cas fortuit, et exonère la compagnie de toute responsabilité si, par sa soudaineté et son intensité, elle n'a pu être prévue. — Dijon, 23 mars 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 82.2.61, P. 82.1.338]

**3739.** — Mais la compagnie demeurerait responsable si elle n'avait rien fait pour échapper aux conséquences de cette crise, ou si le cas fortuit avait été précédé d'une faute de sa part. Ainsi la compagnie est à bon droit déclarée responsable de l'avarie résultant du déchargement effectué, sans prendre les précautions les plus élémentaires. Peu importe que l'avarie ait été produite par une pluie torrentielle impossible à prévoir, si une pluie d'une moindre intensité eût produit le même effet, et si la compagnie a commis la faute de placer le colis sur la terre humide, au lieu de le mettre dans un lieu sec et surélevé. — Cass., 9 janv. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.163, P. 84.1.385, D. 84.1.194]

**3740.** — La gelée, si elle est intense et imprévue, constitue également un cas fortuit qui exonère les compagnies de chemins de fer, si elle n'est accompagnée de leur part d'aucune faute. — Cass., 24 juill. 1877, précité; — 17 mai 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.181, P. 83.1.414, D. 83.1.14]; — 3 janv. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.419, P. 83.1.779, D. 83.1.373]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.1.221, P. 85.1.529, D. 84.1.20] — Nancy, 3 déc. 1872, Peignon-Jacob, [S. 72.2.298, P. 72.1195] — Dijon, 23 mars 1881, précité. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 880. — V. cependant, Sarrut, n. 759; Ruben de Couder, n. 302.

**3741.** — Si quelqu'un, en effet, est en faute de ne pas avoir prévu la gelée, ce n'est pas la compagnie, obligée d'accepter toutes les marchandises qu'on lui confie et d'effectuer le transport dans des délais déterminés, mais bien plutôt l'expéditeur, libre de presser ou de retarder le départ de sa marchandise. Comment veut-on, d'ailleurs, quand une gelée se déclare, que les compagnies combattent la congélation des marchandises? Chauffer les wagons de marchandises n'est pas chose facile, en tout cas n'est pas obligatoire, et la compagnie, pressée par les délais, ne peut même remiser les immenses convois de marchandises circulant sur ses voies au moment où la température s'abaisse.

**3742.** — Dès lors, une compagnie ne saurait être rendue responsable de la congélation de la marchandise, alors que le transport a été effectué dans les conditions du tarif requis par l'expéditeur, et qu'aucune faute spéciale et déterminée n'a été articulée à sa charge. — Cass., 17 mai 1882, précité.

**3743.** — Par suite encore, une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable des avaries éprouvées, pendant le trajet par une marchandise qui lui a été confiée, lorsque ces avaries sont la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur, notamment des wagons découverts, alors surtout que l'abaissement de température, par sa soudaineté et son intensité, a échappé à toutes les prévisions et a revêtu ainsi le caractère d'un véritable cas de force majeure. — Dijon, 23 mars 1881, précité.

**3744.** — Un jugement ne pourrait méconnaître la règle qui vient d'être rappelée sans s'exposer à cassation. Dès lors, doit être cassé le jugement qui, après avoir reconnu que la compagnie avait transporté la marchandise en wagons clos et couverts, déclare la compagnie responsable de la congélation de la marchandise en se bornant à déclarer qu'elle n'a pas pris les précautions que commandait la nature de cette marchandise, sans indiquer en quoi auraient dû consister ces précautions et en quoi leur omission pouvait constituer une faute. — Cass., 3 janv. 1883, précité.

**3745.** — Mais la responsabilité de la compagnie demeurerait entière si les marchandises avaient été exposées à la gelée par la faute ou la négligence des employés de la compagnie, et si ceux-ci n'avaient pas pris à leur égard les soins ordinaires. — Cass., 17 janv. 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des ch. de fer*, 1872, p. 50] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 880.

**3746.** — Ainsi, une compagnie demeurerait responsable si, dans une saison où la chute des neiges était à prévoir, elle a eu le tort de mettre à la disposition de l'expéditeur un wagon incapable de préserver la marchandise des effets de la chute des neiges, par exemple, un wagon dont les portes roulantes et les parois verticales présentaient des interstices par lesquelles la neige pouvait pénétrer dans l'intérieur, surtout lorsqu'elle était violemment poussée par le vent, et dont le plancher présentait aussi des trous et de nombreux interstices par lesquels la neige soulevée par les déplacements d'air résultant de la vitesse du train s'introduisait également. — Cass., 2 juill. 1890, Chemin de fer de P.-L.-M., [S. 91.1.174, P. 91.1.403, D. 92.1.356]

**3747.** — La chaleur, et la sécheresse qu'elle engendre, peut comme la gelée constituer un cas fortuit dont la compagnie n'est pas responsable; nous en avons donné un exemple *suprà*, n. 3699.

**3748.** — En cas d'incendie de marchandises transportées par une compagnie de chemins de fer, il ne suffit pas à celle-ci, pour dégager sa responsabilité, d'établir que les marchandises ont péri dans l'incendie; elle doit, en outre, justifier que cet incendie est lui-même le résultat d'un fait purement fortuit qu'elle n'a pu ni prévenir, ni empêcher, ou au moins prouver qu'il n'a pas eu pour cause une faute, une imprudence ou une négligence de sa part. — Cass., 6 janv. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.316, D. 92.1.356]

**3749.** — Par suite, en cas d'incendie des objets transportés, une compagnie de chemins de fer ne peut être déchargée de toute responsabilité en prouvant le seul fait de l'incendie et l'impossibilité d'opérer le sauvetage; elle doit, en outre, prouver que cet incendie a eu lieu par suite d'un cas fortuit qu'elle n'a pu ni prévoir ni empêcher, et qu'il n'a été ni précédé ni accompagné ni suivi d'aucune faute, imprudence ou négligence de sa part. — Cass., 23 août 1858, Coindre, [S. 60.1.984, P. 60.442, D. 58.1.359]; — 3 juin 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.444, P. 74.1110, D. 76.1.371] — *Sic*, Palaa, v° *Incendie*, n. 2; Duverdy, *Transp.*, n. 43; Sarrut, n. 752; Ruben de Couder, n. 365; Féraud-Giraud, t. 2, n. 881; Larombière, t. 1, sur l'art. 1148, n. 11, p. 531; Demolombe, *Oblig.*, t. 5, n. 769.

**3750.** — Cette situation est modifiée par l'existence d'une clause de non garantie; on sait que l'effet de cette clause est de déplacer la charge de la preuve et d'en imposer le fardeau au destinataire ou à l'expéditeur qui allègue une faute contre le transporteur. — V. notamment, Cass., 29 déc. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 92.1.28, D. 92.1.356] — Par suite, en cas d'incendie de marchandises transportées avec la clause de non garantie, la compagnie de chemins de fer, chargée du transport, ne peut être déclarée responsable par l'unique motif que l'incendie même prouve la faute de la compagnie; la faute de la compagnie ne peut ainsi s'induire de l'événement lui-même et sans que la cause en soit précisée. — Cass., 4 août 1880, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.35, P. 81.1.56] — En ce cas, l'expéditeur ou le destinataire doit, pour faire déclarer la responsabilité de la compagnie, établir d'une manière certaine que la compagnie a commis une faute déterminée, une négligence ou une imprudence précisée.

**3751.** — La clause de non garantie, au lieu d'être générale peut être spéciale, et ne prévoir que certaines hypothèses. Dans ce cas, elle ne pourra être étendue en dehors des cas déterminés et limités qu'elle a prévus, et cela pour deux motifs : le premier est que, contenant une dérogation au droit commun et aux principes généraux, elle doit être interprétée d'une manière restrictive, et ne saurait, sous aucun prétexte, être étendue en dehors du cas qu'elle prévoit. — Trib. Rouen, 2 févr. 1872, sous Cass., 17 févr. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.1.386, P. 74.948, D. 74.1.302] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 798 et s. — Le second motif est que les tarifs doivent être appliqués à la lettre, sans qu'ils puissent donner lieu à interprétation ou à extension. — V. notamment, Cass., 14 janv. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 91.1.268, P. 91.1.639, D. 91.1.220]; — 8 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.157, D. 92.1.301]

**3752.** — Par suite, la clause de non garantie d'un tarif, qui ne s'applique qu'à certains cas spécialement déterminés, ne peut être étendue à d'autres et notamment au cas d'incendie. — Cass., 6 janv. 1892, précité. — Dès lors, la compagnie chargée du transport, demeurant sous l'empire du droit commun et des principes généraux, est tenue d'établir que l'incendie est dû à un cas entièrement fortuit, et qu'elle n'a commis ni faute, ni imprudence, ni négligence.

**3753.** — Les tarifs, en accordant des réductions de taxe, stipulent quelquefois que les locataires des wagons doivent faire

assurer leurs marchandises contre l'incendie depuis leur entrée dans la gare de départ jusqu'à leur sortie de la gare d'arrivée, et que la compagnie ne sera responsable dans aucun cas des incendies survenus soit en route, soit dans les gares, quelle qu'en soit la cause; ces tarifs sont valables et obligatoires pour les expéditeurs qui en ont eu connaissance. — En conséquence, au cas d'incendie de marchandises déposées dans l'une des gares de cette compagnie et assurées en exécution du règlement dont il s'agit, aucune action en responsabilité ne peut être dirigée par l'expéditeur (ou la société d'assurances exerçant ses droits) contre la compagnie, alors même qu'il serait établi que l'incendie a été causé par l'imprudence de l'un des préposés de celle-ci. — Paris, 25 nov. 1859, Assurance générale et l'Union [S. 60.2.266, P. 60.1215] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 886. — *Contrà*, Bédarride, t. 2, n. 540 et s.; Ruben de Couder, n. 368.

**3754.** — En effet, le but de l'assurance est de se garantir contre les conséquences de son imprudence ou de celle des siens, quand cette imprudence ne constitue pas une faute lourde équivalente au dol.

**3755.** — On ne saurait d'ailleurs considérer comme une faute lourde qui décharge l'assureur de la responsabilité de l'incendie qui aurait détruit un wagon-écurie et les chevaux qu'il contenait, le fait de la part de la compagnie de chemins de fer assurée d'avoir placé le wagon-écurie immédiatement après le tender de la locomotive. — Paris 16 janv. 1851, Chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [S. 52.2.351, P. 51.1.111, D. 51.2.99] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 883.

**3756.** — La guerre, l'invasion constituent dans la plupart des cas la force majeure. — Aix, 4, 6, 19 juill. 1872, Faybesse et autres, [S. 72.2.259, P. 72.1052]; — mais il n'en est ainsi que si la compagnie de son côté n'a point commis de fautes ou de négligences. — Cass., 30 janv. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.302, P. 72.733, D. 72.1.145]; — 14 avr. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.1.448] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 368 *bis;* Bédarride, t. 2, n. 545 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 887; Sarrut, n. 755; Duverdy, *Transp.*, n. 540.

**3757.** — Une compagnie de chemins de fer, requise en temps de guerre de mettre son matériel à la disposition de l'administration militaire, n'encourt donc aucune responsabilité à raison de la perte des objets chargés sur les wagons sans aucun contrôle de sa part et transportés en dehors de sa surveillance. Dans ce cas, aucun contrat de transport ne la lie avec l'intéressé. — Dijon, 16 janv. 1873, Chemin de fer de Lyon, [S. 73.2.35, P. 73.202]

**3758.** — Cependant, même dans les cas de guerre, une compagnie ne doit pas se désintéresser des marchandises qui ont été perdues ou égarées; dès qu'elle n'est plus sous l'empire de la force majeure, elle doit faire les démarches nécessaires pour retrouver les marchandises égarées et les restituer à l'expéditeur. — Aix, 19 juill. 1872, Lassave, [S. 72.2.259, P. 72.1052] — Son inaction constituerait une faute qui suivrait la force majeure et engagerait, dans une certaine mesure, sa responsabilité.

**3759.** — La compagnie requise de mettre tout son matériel à la disposition de l'Etat, et prévenue de l'approche de l'ennemi, ne commet aucune faute, et au contraire sauvegarde les intérêts de ceux qui lui ont confié des marchandises, en faisant vendre ces marchandises après ordonnance du président du tribunal; il en est ainsi du moins alors que l'on pouvait craindre un pillage de l'ennemi, et que le destinataire ne pouvait être découvert ou prévenu. — Cass., 22 janv. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 73.42] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 889.

**3760.** — Le pillage par l'ennemi est, en effet, un des cas les plus caractéristiques de la force majeure; qu'on ne dise pas que les compagnies, en prévision du danger devraient ne point accepter de marchandises; c'est aux expéditeurs, au courant comme la compagnie, à se déterminer d'après les circonstances, et, s'ils expédient, c'est à leurs risques et périls. Le pillage dégage la compagnie si aucune faute ne lui est imputable. — Cass., 20 nov. 1872, Chevron, [S. 72.1.439, P. 72.1153, D. 73.1.254]; — 21 juill. 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 75.1.39]; — 17 févr. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.1.386, P. 74.498, D. 74.1.302] — Aix, 4, 6 et 19 juill. 1872, précités. — Trib. comm. Seine, 20 avr. 1892, C^ie du Nord, [J. *Le Droit*, 21 mai 1892] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 545 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 40; Sarrut, n. 55; Ruben de Couder, n. 368 *bis;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 891.

**3761.** — Par suite, une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable de la perte de marchandises résultant du pillage de la gare par l'ennemi, alors qu'aucune faute ne lui est imputable. — Cass., 17 févr. 1874, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 755; Duverdy, *Transp.*, n. 40.

**3762.** — Le vol à main armée comme le pillage par l'ennemi constitue un cas de force majeure lorsqu'on ne peut imputer une faute à la compagnie. — Même arrêt. — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 41; Sarrut, n. 760; Féraud-Giraud, t. 2, n. 893.

**3763.** — Les déraillements, les rencontres de trains, seront rarement des cas fortuits de nature à exonérer la compagnie de toute responsabilité, car ils sont presque toujours précédés d'une faute ou d'une négligence de la compagnie ou de ses agents; cependant une compagnie cessera d'être responsable si la perte, l'avarie sont occasionnés par une inondation subite qui emporte la voie et occasionne un déraillement sans que l'on ait pu prévenir et arrêter les trains; il en sera de même si la perte ou l'avarie sont occasionnés par l'écroulement d'un tunnel, l'éboulement de rochers sur la voie, l'affaissement d'un remblai, qu'il était de toute impossibilité de prévoir; ou si un déraillement était causé par des obstacles criminellement posés sur la voie, alors qu'aucun manque de surveillance ne pourrait être imputé à la compagnie. — Bédarride, t. 2, n. 436 et s.

**3764.** — VII. *Clauses de non garantie. Décharge de la garantie.* — Les compagnies ne peuvent stipuler qu'elles ne seront point responsables à raison de leurs fautes, négligences, ou de celles de leurs employés; une telle clause serait contraire à l'ordre public. — Cass., 21 janv. 1807, Mérilles, [S. et P. chr.]; — 26 janv. 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 59.1.316, P. 59.812, D. 59.1.66]; — 26 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.899, P. 61.715, D. 60.1.269]; — 24 avr. 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.1.215, P. 65.521, D. 65.1.215]; — 5 févr. 1873, Delattre, [S. 73.1.106, P. 73.238, P. 73.1.137]; — 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.273, P. 74.678, D. 74.1.419]; — 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946, D. 74.1.301]; — 22 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.386, P. 74.947, D. 75.5.58] — Nancy, 5 janv. 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.2.899, *ad notam*, P. 64.715, *ad notam*] — Caen, 20 avr. 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 65.2.29, P. 65.210, D. 65.2.183] — Rennes, 28 mai 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.78, P. 74.355, D. 74.5.75] — *Sic*, Pardessus, t. 2, n. 542; Troplong, *Louage*, n. 942; Sourdat, t. 2, n. 995; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 709, p. 407, note 11; Pouget, t. 4, n. 667 et 739; Blanche, n. 120; Sarrut, n. 217 et 218; Duverdy, *Transports*, n. 29 et s.; Bédarride, t. 2, n. 425 et 426; Emion, n. 209; Ruben de Couder, n. 292; Lanckmann, n. 475; Aucoc, t. 3, n. 1539; Féraud-Giraud, t. 2, n. 785.

**3765.** — Elles ne peuvent particulièrement stipuler qu'elles ne seront point garantes de leurs fautes lourdes ou de celles de leurs agents. — Cass., 26 janv. 1859, Savaglio, [S. 59.1.315, P. 59.812, D. 59.1.66]; — 26 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.899, P. 61.715, D. 60.1.269] — Paris, 14 août 1847, Chemin de fer de Versailles, [S. 47.2.509, P. 47.2.321, D. 48.2.11] — Douai, 11 mars 1858, Chemin de fer du Nord, [S. 58.2.403, P. 58.1227] — Nancy, 5 janv. 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.899 *ad notam*, P. 61.715 *ad notam*] — *Sic*, Massé et Vergé, sur Zachariæ, *loc. cit.;* Pardessus, *loc. cit.;* Troplong, *loc. cit.;* Sarrut, n. 217 et 221.

**3766.** — Les clauses de non garantie n'ont donc point pour effet, en cas d'avarie survenue à la marchandise transportée ou de perte de cette marchandise, d'exonérer la compagnie de la responsabilité des fautes commises par elle ou par ses agents. — Cass., 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.273, P. 74.678, D. 74.1.305]; — 22 avr. 1874, précité; — 14 juill. 1874, Venin-Bouchinot, [S. 75.1.32, P. 75.51, D. 76.5.84]; — 4 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.16, P. 75.24, D. 76.5.84]; — 5 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.128, P. 75.293]; — 14 déc. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.35, P. 76.56, D. 76.1.133]; — 24 janv. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.80, P. 76.166, D. 77.5.90]; — 6 févr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.275, P. 77.683, D. 77.1.383]; — 30 mai 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.275, P. 78.683, D. 77.1.383]; — 10 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.228, P. 79.540, D. 79.1.53]; — 9 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.53, P. 80.171]; — 6 août 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 81.1.426, P. 81.1.1081, D. 82.5.98]; — 4 août 1880, Chemin de

fer d'Orléans, [S. 81.1.35, P. 81.1.56]; — 5 janv. 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.324, P. 81.1.780, D. 81.1.155]; — 23 août 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 82.1.426, P. 82.1.1049, D. 82.1.160]; — 13 mars 1882, Chemin de fer de Lyon, [S. 82. 1.378, P. 82.1.944, D. 84.1.192]; — 3 janv. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.323, P. 83.1.779, D. 84.5.89]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.1.221, P. 85.1.1055, D. 84. 1.20]; — 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.420, P. 83.1.1055, D. 83.1.446]; — 5 et 19 nov. 1883, Chemin de fer de Bône-Guelma, [S. 85.1.132, P. 85 1.285, D. 84.1.461 et 84.5. 90]; — 3 nov. 1886, Chemin de fer P.-L.-M. (deux arrêts), [S. 87.1.323, P. 87.1.778, D. 90.1.209]; — 29 mars 1886, Chemin de fer P.-L.-M , [S. 87.1.132, P. 87.1.300, D. 90.1.209]; — 13 août 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.181, P. 89.1.415, D. 90.1.209]; — 22 mai 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1. 30, P. 90.1.48, D. 90.1.209]; — 26 juin 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.29, P. 91.1.45, D. 90.1.222]; — 30 avr. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.29, P. 91.1.45, D. 90.1 209]; — 2 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 91.1 174, P. 91.1.403, D. 92.1.356]; — 29 févr. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.523, D. 92.1.356]; — 11 juill. 1892, Compagnie anonyme de navigation mixte, [S. et P. 93.1.148] — Bordeaux, 5 mars 1860, de Sévin, [S. 60.2.388, P. 61.716, D. 60.2.176] — Dijon, 23 mars 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 82.2.61, P. 82.1.338] — Paris, 19 mars 1892, Schwab, [*Gaz. des trib.*, 26 mai 1892] — Douai, 18 avr. 1893, Chemin de fer du Nord, [J. *Le Droit*, 27 mai 1893] — Rennes, 7 mars 1893, Rouage, [J. *La Loi*, 20 mai 1893] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 75 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 17, 29 et 30; Sarrut, n. 217 *ter*.

**3767.** — Mais elles ont pour effet, contrairement au droit commun, de mettre le fardeau de la preuve à la charge des destinataires; la situation est donc déplacée; la compagnie qui ne représente point un objet perdu ou qui livre un objet avarié n'est plus obligée de prouver que la perte ou l'avarie ont été occasionnées par un cas fortuit ou la force majeure sans qu'il y ait faute de sa part, c'est, au contraire, au destinataire à établir que la perte ou l'avarie sont la conséquence d'une faute de la compagnie ou de ses agents. — Cass., 4 févr. 1874, précité; — 22 avr. 1874, précité; — 13 juill. 1874, précité; — 4 janv. 1875, précité; — 5 janv. 1875, précité; — 14 déc. 1875, précité; — 24 janv. 1876, précité; — 6 févr. 1877, précité; — 30 mai 1877, précité; — 24 juill. 1877, Chemin de fer de l'Est, [S. 78.1.424, P. 78. 1093, D. 79.1.28]; — 10 déc. 1878, précité; — 9 juill. 1879, précité; — 6 août 1879, précité; — 4 août 1880, précité; — 5 janv. 1881, précité; — 23 août 1881, précité; — 13 mars 1882, précité; — 15 mars 1882, Sentupéry, [S. 82.1.427, P. 82 1.1050, D. 84.1.192]; — 3 janv. 1883, précité; — 9 avr. 1883, précité; — 9 mai 1883, précité; — 5 et 19 nov. 1883, précités; — 4 févr. 1885, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.378, P. 85.918, D. 85.1. 435]; — 22 avr. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.130, P. 86.1.281, D. 86.1.65]; — 29 mars 1886, précité; — 3 nov. 1886, précité; — 25 oct. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.31, P. 88.1.49, D. 88.1.72]; — 14 déc. 1887, Pascal, [S. 88.1.172, P. 88.1.399, D. 90.1.209]; — 13 août 1888, précité; — 6 mars 1889; Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.277, P. 89.1.670, D. 90.1.209], — 22 mai 1889, précité; — 26 juin 1889, précité; — 30 avr 1890, précité; — 29 déc. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 92.1.28]; — 6 janv. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92. 1.316, D. 92.1.356]; — 29 févr. 1892, précité; — 11 juill. 1892, précité. — Bordeaux, 5 mars 1860, précité. — Rennes, 28 mai 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.78, P. 74.355, D. 74.5. 75] — Dijon, 23 mars 1881, précité. — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 17, 29 et 30; Bédarride, t. 1, n. 73 et s.; Palaa, t. 1, p. 387; Aucoc, t. 3, p. 357; Féraud-Giraud, t. 2, n. 797; Picard, t. 4, p. 361 et s.; Troplong, *Louage*, n. 942. — V. cependant Cass., 24 avr. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.1.215, P. 65.521, D. 65. 1.215] — *Contrà*, Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 709, note 11, p. 407; Sourdat, t. 2, n. 995; Ruben de Couder, n. 311; Sarrut, n. 217 *ter* et s.

**3767** *bis*. — La stipulation de non garantie fait, en effet, disparaître la présomption générale de faute qui, d'après l'art. 103, C. comm., pèse sur le transporteur, et elle met à la charge de celui qui se plaint d'une avarie la preuve que cette faute est imputable à celui contre lequel est demandée la réparation du dommage. — Cass., 11 juill. 1892, précité.

**3768.** — Ce point a été spécialement jugé à l'égard des sacs vides transportés en retour et gratuitement. — Cass., 22 avr. 1874, précité; — 4 janv. 1875, précité; — 5 janv. 1875, précité; — 24 janv. 1876, précité.

**3769.** — ... De la casse de colis de fontes moulées. — Cass., 14 juill. 1874, précité. — ... Et de colis en fonte. — Rennes, 28 mai 1873, précité.

**3770.** — La clause de non garantie n'a pas besoin d'être expresse et peut résulter du mode de transport choisi par le destinataire, ou de l'acceptation d'un tarif spécial. Aussi, dès lors, une compagnie ne saurait être déclarée responsable de la mouillure de déchets de coton transportés par wagons découverts, sous le prétexte que l'arrimage des bâches livrées par la compagnie elle-même aurait été mal effectué et que les bâches auraient été en mauvais état, alors, d'une part, que le bâchage des wagons devait être réglementairement fait par l'expéditeur et que le destinataire n'établit pas qu'il ait été effectué par les agents de la compagnie, alors, d'autre part, que le règlement sous l'empire duquel le transport a été accompli dispose que la location de bâches ne modifie pas les conditions de la responsabilité de la compagnie, et alors, enfin, que le destinataire ne prouve pas que les bâches fussent défectueuses, et que leur mauvais état ait déterminé l'avarie. — Besançon, 18 mai 1892, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 93.2.73]

**3771.** — Ainsi, la condamnation prononcée contre la compagnie manque de base légale, lorsque le jugement de condamnation se borne à déclarer que la marchandise, reçue en bon état, a été laissée exposée par la compagnie sous un bâchage défectueux, à une pluie torrentielle, alors que, d'après le tarif spécial, l'expéditeur avait effectué lui-même le bâchage, et que la compagnie n'était pas tenue de prendre des précautions exceptionnelles pour protéger la marchandise contre la violence des intempéries. — Cass., 26 juin 1889, précité.

**3772.** — De même, une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable des avaries éprouvées pendant le trajet par une marchandise qui lui a été confiée, lorsque ces avaries sont la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur (transport par wagons découverts), conformément à un tarif spécial affranchissant la compagnie de toute garantie des avaries de route; alors surtout que l'abaissement de température, cause de l'avarie, par sa soudaineté et son intensité, a échappé à toutes les prévisions et a revêtu ainsi le caractère d'un véritable cas de force majeure. — Pau, 24 janv. 1872, Chemin de fer du Midi, [S. 72.2.76] — Dijon, 23 mars 1881, précité. — V. cep. Pau, 27 nov. 1872, Chemin de fer du Midi, [S. 72.2.258]

**3773.** — En principe, la clause de non garantie est générale et s'applique à toutes les avaries qui peuvent atteindre en cours de route les marchandises transportées, et particulièrement à la casse. — Cass., 29 mars 1886, précité.

**3774.** — Mais les clauses de non garantie, doivent être strictement appliquées suivant la lettre même des tarifs et rigoureusement restreintes au cas qu'elles prévoient. — Cass., 6 janv. 1892, précité. — Et cela pour deux motifs : ces clauses contenant une dérogation au droit commun et aux principes généraux, doivent être interprétées d'une manière restrictive sans extension possible aux cas qu'elle ne prévoit pas. — Trib. de Rouen, 2 févr. 1872, sous Cass., 17 févr. 1874, Chemin de fer de l'Ouest, [S 74.1.386, P. 74.948, D. 74.1.302] — De plus, la règle est que les tarifs doivent être appliqués à la lettre sans qu'ils puissent donner lieu à interprétation et surtout à extension. — V. *suprà*, n. 2652.

**3775.** — Par suite, une clause de non garantie qui, loin d'être générale, ne porte que sur des cas déterminés et limités, dans lesquels ne rentre pas l'incendie, n'exonère pas la compagnie du chemin de fer de l'obligation de prouver que l'incendie provient d'un cas fortuit. — Cass., 6 janv. 1892, précité.

**3776.** — De même, la clause « sans garantie de délais ni de route », insérée par une compagnie de chemins de fer dans un contrat de transport de marchandises, ne saurait avoir pour effet de la décharger de toute responsabilité de perte ou d'avaries des marchandises, et ne contient qu'une réserve relative aux délais de route et à l'itinéraire à suivre. — Trib. comm. Rouen, 2 févr. 1872, sous Cass., 17 févr. 1874, précité.

**3777.** — La compagnie qui a stipulé une clause de non garantie n'a aucune preuve à faire; c'est donc le destinataire seul qui est tenu de réunir les éléments de la preuve de la faute de la compagnie, et c'est à lui à faire procéder notamment, s'il le juge à propos, à l'expertise prescrite par l'art. 106, C. comm. — Cass., 6 mars 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 89.1.277, P. 89.1.670, D. 90.1.209]

**3778.** — En conséquence, une compagnie ne saurait être déclarée en faute pour n'avoir pas fait procéder à cette expertise, alors surtout que les marchandises étaient déposées dans les magasins du destinataire, qui se trouvait ainsi en mesure d'exercer son droit. — Cass., 6 mars 1889, précité.

**3779.** — Il arrivera souvent qu'une compagnie acceptera une expertise amiable pour déterminer la nature et l'étendue du dommage et en rechercher la cause; par là elle ne se reconnait pas responsable de l'accident, et ne renonce pas à l'application de la clause de non garantie. — Cass., 9 avr. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.1.221, P. 85.1.529, D. 84.1.20] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 805.

**3780.** — De même, si une compagnie accepte des réserves au sujet de l'existence d'avaries, ces réserves ne constituent pas une renonciation au bénéfice d'un tarif spécial avec clause de non garantie et n'autorisent à rendre la compagnie responsable qu'autant que la preuve d'une faute serait faite à son encontre. — Cass., 25 juin 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 86.1.181, P. 86.1.413, D. 85.1.77]; — 26 janv. 1886, Chemin de fer du Nord de l'Espagne, [S. 87.1.36, P. 87.1.58] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3781.** — Par suite encore, le pesage effectué contradictoirement à l'arrivée est une mesure provisoire, destinée à faire connaître le montant des déchets, et on ne peut en induire de la part de la compagnie, une renonciation à se prévaloir du bénéfice de la clause de non garantie par elle stipulée pour les déchets de route. — Cass., 5 nov. 1883, Chemin de fer de Bône-Guelma, [S. 85.1.132, P. 85.1.285, D. 84.1.461]

**3782.** — On doit se rappeler, d'ailleurs, que les tarifs des chemins de fer, dûment homologués, ont force de loi pour toutes les parties, et qu'aucune convention particulière ne peut en suspendre ou en modifier l'application au profit d'un expéditeur quelconque (V. *suprà*, n. 2652). Par suite, une compagnie de chemins de fer ne saurait valablement renoncer par une convention spéciale au bénéfice de la situation légale qui lui est créée par une clause de non garantie. — Cass., 6 mars 1889, précité; — 29 déc. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.28] — Il en résulte que la reconnaissance par la compagnie, notamment lors de la remise du colis à un autre voiturier, de l'existence du fait matériel de l'avarie ne peut, à elle seule, à défaut d'indication de la cause qui l'a produite, constituer, de la part de la compagnie, l'aveu d'une faute engageant sa responsabilité, ni modifier les conditions légales dans lesquelles cette responsabilité peut être engagée. — Cass., 11 juill. 1892, Cie anonyme de navigation, [S. et P. 93.1.148]

**3782 *bis*.** — Dès lors, la compagnie de chemins de fer qui a reconnu le fait matériel de l'avarie, ne peut être déclarée responsable des avaries qui se sont produites, sans qu'il soit constaté qu'elles proviennent d'une faute qui lui est imputable. — Cass., 11 juill. 1892, précité.

**3783.** — Les tarifs de chemins de fer étant réputés connus de tous les intéressés (V. *suprà*, n. 2652), une compagnie de chemins de fer ne saurait être condamnée comme responsable de la perte de sacs vides, transportés gratuitement en retour et sans garantie, en dehors de toute faute constatée à sa charge, et par l'unique motif que la note d'expédition ne faisait aucune mention des décharges en cas de perte. — Cass., 30 déc. 1884, Chemin de fer de l'Est, [S. 85.1.173, P. 85.1.401, D. 85.1.28]

**3784.** — Cette stipulation de non responsabilité s'étend aux marchandises voyageant en vrac par wagons complets, comme à celles contenues en caisses ou ballots. — Même arrêt. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 795.

**3785.** — Les compagnies de chemins de fer étant investies d'un monopole, ne peuvent modifier les conditions dans lesquelles elles doivent effectuer les transports, ni se dégager de la responsabilité qui leur incombe; par suite, elles ne peuvent, hors des cas prévus par leurs tarifs, exiger des expéditeurs une décharge de garantie à raison des avaries que pourront éprouver les objets expédiés. L'expéditeur qui a souscrit une telle décharge de garantie peut donc, nonobstant cette décharge, recourir contre la compagnie dans le cas où ses marchandises ont éprouvé des avaries durant leur transport. — Cass., 26 janv. 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 59.1.316, P. 59.812, D. 59.1.66] — Caen, 20 avr. 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 65.2.29, P. 65.210, D. 65.2.183] — *Sic*, Pardessus, *Dr. comm.*, n. 542; Troplong, *du Louage*, n. 942; Zachariæ, édit. Massé et Vergé, t. 4, § 709, note 11, p. 407, et édit. Aubry et Rau, t. 3, § 373, note 8, p. 378; Sourdat, t. 2, n. 995; Sarrut, n. 748 *bis*; Duverdy, n. 36; Féraud-Giraud, t. 2, n. 796.

**3786.** — Mais les compagnies de chemins de fer peuvent exiger de l'expéditeur un bulletin de garantie lorsqu'il s'agit du vice propre ou d'un emballage défectueux ou d'une avarie antérieure à la remise à la compagnie. — Caen, 20 avr. 1864, précité. — ... Notamment à l'égard des marchandises emballées d'une manière défectueuse, ou expédiées en vrac, c'est-à-dire non emballées, ou recouvertes d'une simple enveloppe de paille. — Même arrêt.

**3787.** — Lorsqu'un bulletin de garantie est signé par un expéditeur, il doit s'entendre en ce sens qu'il ne s'applique qu'aux avaries résultant du vice propre de la marchandise ou du vice d'emballage et non aux avaries qui seraient la conséquence de fautes commises par la compagnie ou ses agents, dans l'exécution de l'engagement par elle contracté relativement au transport. — Douai, 11 mars 1858, Chemin de fer du Nord, [S. 58.2.403, P. 58.1227]

**3788.** — L'obligation de garantie contractée par l'expéditeur relativement à un vice propre de la chose (la fermentation de vins en fût, dans l'espèce) a pour effet d'exonérer le voiturier de la responsabilité de la perte survenue dans les conditions prévues par le bulletin d'expédition, sauf à l'expéditeur à prouver la faute du voiturier. — Cass., 18 août 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 81.1.36, P. 81.1.57]

**3789.** — En effet, le bulletin de garantie a pour effet, comme la clause de non garantie, de mettre, relativement au vice prévu, la preuve de la faute à la charge de l'expéditeur ou du destinataire; l'avarie ou la perte sont présumées la suite du vice signalé par la compagnie dans le bulletin de garantie, c'est au destinataire à prouver qu'il n'en est rien et que la perte ou l'avarie sont dûes à une faute de la compagnie ou de ses agents. — Cass., 26 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.899, P. 61.715]; — 13 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.304, P. 72.735, D. 72.1.229]; — 6 févr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.275, P. 77.683, D. 77.1.383] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 514; Sarrut, n. 748 *bis*; Féraud-Giraud, t. 2, n. 798.

**3790.** — Les bulletins de garantie doivent être restreints strictement dans les cas qu'ils ont prévus; ainsi, un bulletin de garantie, relatif au vice propre, ne s'applique pas au vice d'emballage et réciproquement. Le bulletin de garantie constitue, en effet, une dérogation au droit commun, d'après lequel la compagnie serait responsable; cette dérogation ne doit point aller au delà des termes précis acceptés par l'expéditeur.

**3791.** — Un bulletin de garantie remis en blanc à une compagnie serait nul comme contenant une décharge générale de garantie; mais ce serait à l'expéditeur à établir le fait de la signature en blanc.

**3792.** — La compagnie qui bénéficie d'un bulletin de garantie relatif à des avaries antérieures à la remise qui lui est faite, demeure responsable de l'aggravation des avaries dûes à de fausses manœuvres, à des manutentions maladroites, à une négligence, à une faute de sa part. C'est à l'expéditeur qui libelle un bulletin de garantie à le rédiger avec soin, à signaler exactement les avaries déjà existantes de manière à ne pas décharger la compagnie de la responsabilité de celles qui pourraient se produire pendant le chargement, le transport ou la livraison. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 798.

**3793.** — Le bulletin de garantie signé par l'expéditeur est opposable au destinataire; celui-ci doit accepter le contrat de transport tel qu'il a été consenti par l'expéditeur et ne saurait prétendre exercer une action contre la compagnie, à raison des avaries, sauf à celle-ci à exercer un recours en garantie contre l'expéditeur. — Cass., 13 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.384, P. 74.944, D. 76.1.255]; — 11 avr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.473, P. 77.1238, D. 78.1.79]; — 10 déc. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.79, P. 79.163, D. 79.1.204] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3794.** — La compagnie n'est tenue de remettre au destinataire ni l'original ni le double du bulletin de garantie signé par l'expéditeur, et aux termes duquel ce dernier a déclaré renoncer à tout recours contre la compagnie pour les déchets et avaries de route. — Cass., 15 mars 1882, Sentupéry, [S. 82.1.427, P. 82.1.1050, D. 84.1.192] — Besançon, 10 janv. 1881, Même partie, [S. 82.2.11, P. 82.1.95, D. 81.2.119] — ... Alors surtout que, du consentement de l'expéditeur, il n'a été fait qu'un seul exemplaire de ce bulletin. — Cass., 15 mars 1882, précité.

**3795.** — En fait et en droit, en effet, la compagnie détient le bulletin de garantie et a intérêt à le conserver pour sa défense. L'expéditeur, qui a souscrit cette déclaration, serait sans droit pour exiger que la compagnie le lui remît ou lui en délivrât un double. Le destinataire, simple ayant-cause, étranger à la convention, ne saurait avoir plus de droit que l'expéditeur dont il fait valoir les droits.

**3796.** — Les compagnies, pour pouvoir invoquer les clauses de non garantie, doivent représenter les marchandises ou établir qu'elles ont péri. — Cass., 6 févr. 1889, Compagnie générale transatlantique, [S. 91.1.61, P. 91.1.133, D. 90.1.209] — Cela fait, elles ont dégagé leur responsabilité jusqu'au moment où l'existence d'une faute aura été établie à leur encontre par l'expéditeur ou le destinataire. La solution est la même quand une compagnie s'est fait consentir un bulletin de garantie.

**3797.** — Lorsqu'un tarif porte que les expéditeurs chargent à leurs risques et périls, la compagnie est déchargée de toute responsabilité pour vice de chargement ou d'arrimage. — Cass., 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946, D. 74.1.303]; — 8 févr. 1882, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.427, P. 82.1.1182, D. 82.1.215]; — 5 mars 1884, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.222, P. 85.1.918, P. 85.1.435]; — 29 mars 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.132, P. 87.1.300, D. 87.1.480]; — 19 janv. 1887, Bourcellier, [S. 87.1.324, P. 87.1.780, D. 87.1.468] — Rennes, 23 nov. 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 172] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 802.

**3798.** — Lorsque des marchandises voyagent sous l'empire d'un tarif spécial avec décharge de garantie, une compagnie de chemins de fer ne peut donc être condamnée à des dommages-intérêts que si le destinataire a établi à sa charge une faute précise, nette, déterminée. — Cass., 23 août 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 82.1.426, P. 82.1.1049, D. 82.1.160]; — 26 juin 1889, et 30 avr. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.1.29, P. 91.1.172, D. 90.1.209]; — 29 déc. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 92.1.28, D. 92.1.356]; — 29 févr 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.523, D. 92.1.356] — Dijon, 23 mars 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 82.2.61, P. 82.1.338]

**3799.** — Ce fait précis et déterminé doit, d'ailleurs, pour rendre responsable la compagnie chargée du transport, revêtir le caractère de la faute civile. — Cass., 29 févr. 1892, précité.

**3800.** — A plus forte raison une compagnie ne peut-elle être déclarée responsable, alors qu'il n'est même pas articulé un fait constitutif de faute. — Cass., 23 août 1881, précité; — 15 mars 1882, précité.

**3801.** — Par suite, les juges ne peuvent, sans relever à la charge de la compagnie aucune circonstance de nature à constituer une faute, la condamner à indemniser l'expéditeur de la perte d'un fût transporté, sous le seul prétexte qu'elle ne fait la preuve d'aucune faute imputable à l'expéditeur lui-même. — Cass., 13 août 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.181, P. 89.1.415, D. 90.1.209]

**3802.** — Le principe d'après lequel une compagnie ne peut être déclarée responsable des avaries ou déchets subis par la marchandise si les intéressés n'établissent pas que ces avaries et déchets sont le résultat d'une faute imputable à la compagnie ou à ses agents, quand il s'agit de paniers transportés en retour gratuitement. — Cass., 23 août 1881, précité; — ... ou de fûts de vin. — Dijon, 23 mars 1881, précité.

**3803.** — Par application des mêmes principes, une compagnie qui transporte des vins avec clause de non garantie ne saurait être déclarée responsable du déficit sur la quantité de ces vins, en dehors de tout fait de négligence relevé contre elle, et par l'unique motif « qu'il n'est constaté nulle part qu'aucune faute n'a été commise par elle en cours de route ». — Cass., 4 août 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 81.1.35, P. 81.1.56]

**3804.** — La compagnie de chemins de fer qui transporte une marchandise sous l'empire d'un tarif stipulant une clause de non garantie est déchargée de toute responsabilité jusqu'au moment où le destinataire a établi que la perte ou l'avarie avaient été occasionnées par une faute de sa part; l'acceptation d'une marchandise, dans ces conditions, par une compagnie de chemins de fer, ne peut donc en faire supposer le bon conditionnement au départ, puisque la compagnie, préservée par la clause de non garantie, a pu accepter des marchandises même avariées sans se compromettre, et, qu'en fait, le plus souvent, ses employés n'auront point constaté une avarie même préexistante; la rapidité qui doit présider aux expéditions ne leur permet pas d'examiner attentivement les marchandises qui leur sont présentées et d'en vérifier l'état.

**3805.** — Il a été jugé, en ce sens, que la condamnation prononcée contre une compagnie manque de base légale, lorsque le jugement se borne à déclarer que la compagnie a reçu les colis sans protestation ni réserve, ce qui démontre qu'ils étaient en bon état de conditionnement, et que l'employé qui a assisté contradictoirement au déballage n'a pas constaté un vice d'emballage à l'intérieur. — Cass., 30 avr. 1890, précité.

**3806.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer ne saurait être déclarée responsable de la casse de verres et d'un carafon, sur l'unique motif que la compagnie aurait reçu les colis sans protestation ni réserve, et aurait ainsi reconnu leur bon état de conditionnement, et que l'employé ayant assisté contradictoirement au déballage n'a pas constaté un vice d'emballage intérieur; ces seules circonstances n'établissant pas que la casse qui s'est produite ne peut résulter que du défaut de soins dans la manutention des objets transportés. — Même arrêt.

**3807.** — ... Que la compagnie, qui a transporté sans garantie de la quincaillerie, ne saurait être rendue responsable de l'avarie, sous prétexte qu'il est d'usage de faire voyager la quincaillerie sans emballage, que dès lors la compagnie a dû constater l'état des marchandises au moment où elle s'en est chargée, et que, n'ayant fait à ce moment aucune réserve, elle s'est engagée implicitement à rendre les marchandises en bon état. — Cass., 26 août 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.221, P. 85.1.528, D. 85.1.76]

**3808.** — ... Qu'on ne peut induire la faute d'une compagnie du seul fait qu'elle n'aurait point fait de réserves en recevant la marchandise, et que, dès lors, elle aurait reçu la marchandise en bon état de conditionnement à la gare de départ. — Cass., 6 févr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.275, P. 77.683, D. 77.1.383]

**3809.** — ... Qu'une compagnie ne saurait, en dehors de toute circonstance constitutive d'une faute relevée contre elle, être rendue responsable, par le motif seul qu'il était présumable que les objets transportés lui avaient été remis en bon état, et qu'aucune preuve plus convaincante que le transport lui-même n'était nécessaire pour démontrer à qui la faute était imputable. — Cass., 14 déc. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.172, P. 88.1.399, D. 90.1.209] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 803.

**3810.** — ... Qu'en l'absence de toute preuve de faute, la compagnie ne peut être déclarée responsable d'une avarie arrivée à un fût d'huile expédié dans ces conditions, sous prétexte que ce fût ne présentait aucune trace de coulage au moment de sa remise à la compagnie, et que la quantité considérable de liquide perdu suffirait à prouver un manque complet de soins de la part de la compagnie. — Cass., 30 mai 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.275, P. 78.683, D. 77.1.383]

**3811.** — ... Que doit être cassé le jugement qui, saisi d'une action en dommages-intérêts à raison de la perte d'objets ayant servi à l'emballage, transportés en retour gratuitement sans garantie, induit la faute de la compagnie de la perte même des objets, sans relever aucune circonstance de nature à constituer réellement une faute. — Cass., 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.420, P. 83.1055, D. 83.1.455] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 803.

**3812.** — ... Le jugement qui déclare la compagnie responsable parce qu'elle n'excipe d'aucun accident ou d'aucune force majeure. — Cass., 3 janv. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.323, P. 83.1.779, D. 84.5.89]

**3813.** — ... Qu'une compagnie ne saurait être déclarée responsable de la casse de tuyaux transportés avec la clause de non garantie, sous prétexte que ces tuyaux, remis intacts au départ, étaient arrivés brisés, et que la casse, autant par la nature de l'objet que par les conditions matérielles du transport, avait été causée par une faute de la compagnie. — Cass., 29 mars 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.1.132, P. 87.1.300, D. 90.1.209]

**3814.** — ... Que lorsque le tarif spécial concernant les charbons expédiés par wagon complet n'oblige pas la compagnie à un pesage au départ, le défaut de pesage seul, en l'absence d'aucune faute relevée contre la compagnie ou ses agents, ne suffit pas pour la faire déclarer responsable du manquant constaté à l'arrivée. — Cass., 5 janv. 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.

324, P. 81.1.780, D. 81.1.153] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 803. — L'absence de pesage ne constitue pas à elle seule une faute puisque d'après le tarif accepté par toutes parties, il n'est pas obligatoire pour la compagnie.

**3815.** — ... Qu'une compagnie qui bénéficie d'une clause de non responsabilité ne peut être condamnée comme responsable que si une faute déterminée est établie à sa charge; qu'elle ne peut être déclarée responsable par le motif que « des fautes ont été trop souvent constatées dans le transport des marchandises sur ses lignes », ou par le motif que les faits, tels qu'ils ont été avancés et établis, donnent la preuve que la perte de la marchandise est le résultat de la négligence ou de l'infidélité des agents de la compagnie. — Cass., 5 nov. 1883, Chemin de fer Bône-Guelma; — 19 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.132, P. 85.1.285] — Féraud-Giraud, *loc. cit.* — C'est là, en effet, affirmer, mais non prouver la faute.

**3816.** — ... Qu'un tribunal ne saurait déclarer la compagnie responsable sur le fondement de cette double hypothèse, simplement énoncée, ou bien que l'arrimage des fûts transportés aurait été défectueux, ou bien qu'un vol aurait été commis par les agents de la compagnie, sans constater, à l'appui de son allégation, l'existence d'aucun fait précis et déterminé, constitutif d'une faute imputable à la compagnie. — Cass., 22 mai 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 90.1.30, P. 90.1.48, D. 90.1.209]

**3817.** — ... Que le jugement qui déclarerait que « en voyant dans quelles conditions les marchandises transportées ont été brisées, il est facile de reconnaître qu'une faute a été commise soit dans l'arrimage, soit dans le transbordement, ne précise pas une faute déterminée, et doit dès lors être cassé. — Cass., 6 juin 1882, Duménil-Lebbé, [S. 83.1.323, P. 83.1.779, D. 83.1.340] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 803.

**3818.** — ... Qu'il en est de même de la décision qui, pour rendre la compagnie responsable de la perte d'un cadre d'emballage expédié gratuitement en retour sans garantie, s'appuie uniquement sur des inductions tirées, soit de l'étendue restreinte du parcours, soit du volume ou de la destination toute spéciale du cadre. — Cass., 11 févr. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.292, P. 84.1.701, D. 84.1.399]

**3819.** — ... Qu'une compagnie ne saurait non plus être responsable du bris d'une statue en terre cuite déclarée faussement comme effets, sous prétexte que ce bris aurait été occasionné par un choc constituant la compagnie en faute, alors que cette affirmation n'est pas appuyée de circonstances qui, de leur nature, seraient constitutives de la faute de la part de la compagnie ou de ses agents. — Cass., 14 août 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 84.1.83, P. 84.1.171, D. 84.1.344]

**3820.** — ... Que l'affirmation que l'avarie a été produite par un choc violent est insuffisante pour motiver une condamnation contre une compagnie, parce qu'elle ne précise aucun fait constitutif d'une faute. — Cass., 9 mars 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 91.1.29 *ad notam*, P. 91.1.45 *ad notam*, D. 90.1.209]

**3821.** — Mais le jugement de condamnation serait suffisamment motivé s'il constatait que des grilles expédiées présentaient une résistance suffisante pour que le transport s'effectuât sans avarie, et que l'avarie produite était le résultat d'un choc violent survenu soit au chargement, soit au déchargement de la marchandise. — Cass., 9 mars 1886, précité.

**3822.** — Le jugement de condamnation serait encore suffisamment motivé s'il déclarait que l'avarie est dûe à un choc violent éprouvé, en cours de transport, par le wagon qui contenait les marchandises, choc qui aurait pu être évité, et qui est dû à la négligence, au défaut de précautions, à la maladresse de la compagnie ou de ses employés. — Cass., 1er févr. 1887, Chemin de fer de l'Est, [S. 91.1.29 *ad notam*, P. 91.1.45 *ad notam*, D. 90.1.209]

**3823.** — Une compagnie dont la faute n'est pas établie ne peut être condamnée sous prétexte que l'expertise invoquée par elle a eu lieu d'une manière irrégulière. — Cass., 10 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.1.228, P. 79.540, D. 79.1.204]; — ou qu'elle n'a pas été contradictoire (V. *suprà*, n. 3711 et s.). — Cass., 6 févr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.277, P. 77.683, D. 77.1.383] — En effet, ces circonstances n'établissent pas la faute. Une expertise irrégulière pourrait ne pas décharger une compagnie qui aurait à prouver qu'une avarie ne lui est pas imputable, mais elle ne saurait à elle seule engager la compagnie qui bénéficie d'une clause de non garantie et qui n'a rien à prouver.

**3824.** — Il résulte des principes qui viennent d'être posés qu'il ne suffit pas aux juges, pour affirmer l'existence de la faute de la compagnie, de déclarer que l'avarie dérive d'un manque de soins; ils doivent indiquer les faits constitutifs de cette faute en faisant connaître les soins qui d'après eux auraient dû être donnés et que la compagnie est en faute de n'avoir pas donnés. — Cass., 8 févr. 1882, Chemin de fer de l'Est, [S. 82.1.427, P. 82.1.1182, D. 82.1.215]

**3825.** — Ainsi, une compagnie ne saurait être déclarée responsable sur le seul motif que le coulage d'un fût d'huile provient du relâchement des cercles résultant du frottement survenu en cours de route, alors qu'il n'est établi, ni même prétendu que les dispositions du tarif imposaient à la compagnie l'obligation de prendre des mesures exceptionnelles pour parer, en cours de route, à des avaries de cette nature. — Cass., 25 oct. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.31, P. 88.1.49, D. 88.1.72] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 809.

**3826.** — En un mot, les juges ne sauraient se borner à affirmer ainsi la faute sans indiquer quelles précautions la compagnie aurait dû prendre, et sans relever dans les circonstances du transport ou du déchargement aucun fait constitutif de faute. — Cass., 14 déc. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [S. 88.1.172, P. 88.1.399, D. 90.1.209]

**3827.** — Une compagnie ne saurait donc être condamnée par le seul motif qu'elle a par sa faute occasionné l'avarie en négligeant de prendre, pour la conservation de la marchandise, les précautions que pouvaient exiger les circonstances survenues tant en cours de route qu'au déchargement à l'arrivée. — Même arrêt.

**3828.** — De même, dans le cas où l'expéditeur a remis à une compagnie de chemins de fer un parquet de billard avec demande d'application du tarif le plus réduit, et où la compagnie a appliqué le tarif concernant les pierres façonnées, tarif contenant une clause de non garantie, la compagnie ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts à raison d'une avarie, sous prétexte que, ayant perçu le tarif applicable aux pierres façonnées, et non celui applicable aux pierres brutes, elle devait savoir qu'elle transportait, non un fardeau de pierres brutes, mais un colis de pierres ouvrées, nécessitant plus de soins pour sa conservation. — Même arrêt. — Là encore la preuve de la faute n'est pas faite; quelle que soit la nature de la marchandise transportée, c'est au destinataire à faire la preuve de la faute et à établir que l'avarie provient d'un manque de certains soins obligatoires pour la compagnie.

**3829.** — Par suite lorsqu'une vache, transportée aux conditions d'un tarif affranchissant la compagnie de la responsabilité de tous accidents, s'est étranglée en passant la tête aux barreaux du wagon, la compagnie ne saurait être déclarée responsable par le seul motif que le wagon, d'ailleurs construit d'après le type ordinaire, serait mal aménagé, le fait de la mauvaise construction du wagon n'étant induit que de l'accident lui-même. — Cass., 5 mai 1886, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 87.1.133, P. 87.1.302, D. 90.1.209] — En effet, ce motif ne suffit pas pour constater un fait déterminé de faute à la charge de la compagnie.

**3830.** — Mais, ainsi que nous l'avons vu, une compagnie serait en faute si elle n'avait pas donné à la marchandise soit les soins imposés par les tarifs, soit les soins ordinaires qu'elle peut prendre sans entraver ou ralentir son service.

**3831.** — Le transport des chiens peut être effectué de deux manières différentes : 1° En cage ou panier, par la grande vitesse. Le tarif, dans ce cas, n'oblige la compagnie chargée du transport à aucune précaution spéciale, et on ne peut, par suite, lui demander que les soins ordinaires; une compagnie de chemins de fer n'est donc pas responsable de la perte d'un chien transporté dans une caisse et qui s'enfuit pendant le déchargement, alors que la fuite de ce chien a été occasionnée par le vice de la caisse, en dehors de toute faute de la compagnie, qui n'est d'ailleurs nullement obligée à placer la caisse dans un endroit d'où le chien ne pourrait s'échapper. — Cass., 5 juin 1878, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 79.1.228, P. 79.541, D. 79.1.30]

**3832.** — 2° Les chiens sont encore expédiés seuls et dans les niches spéciales qui leur sont réservées dans les wagons: les tarifs disposent alors que le chargement et le déchargement sont opérés par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire, et que si le destinataire ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, la compagnie est exonérée de toute

responsabilité pour les accidents qui pourraient arriver au chien pendant le déchargement. Dans cette dernière hypothèse, et par suite de l'effet de la clause de non garantie, une compagnie de chemins de fer ne peut être déclarée responsable de la perte des chiens qui s'enfuient pendant le déchargement, en l'absence des propriétaires ou destinataires; cette compagnie n'encourt de responsabilité, en cas de perte d'un chien, survenue dans ces circonstances, que s'il est fourni la preuve d'une faute ou d'une négligence imputable à la compagnie ou à ses agents. — Cass., 11 déc. 1876, Chemin de fer du Nord, [S. 78.1.471, P. 78.1219, D. 78.1.72] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 809.

**3833.** — La compagnie qui transporte des marchandises avec clause de non garantie ne saurait, en cas d'incendie des marchandises dans le wagon en cours de route, être déclarée responsable par l'unique motif que l'incendie même prouve la faute de la compagnie; la faute de la compagnie ne peut ainsi s'induire de l'événement lui-même, et sans que la cause en soit précisée. — Cass., 4 août 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 80.1.35, P. 81.1.56] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3834.** — Mais si la clause de non garantie, au lieu d'être générale, ne s'appliquait qu'à certains cas spécialement déterminés, dans lesquels ne rentrait pas l'incendie, la compagnie chargée du transport demeurerait sous l'empire du droit commun et des principes généraux, et ne serait point exonérée de l'obligation de prouver que l'incendie provient d'un cas fortuit, et qu'elle n'a commis ni faute, ni imprudence, ni négligence. — Cass., 6 janv. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.316, D. 92.1.357]

**3835.** — Le tarif spécial P. V., n° 14, de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est ainsi conçu : « Les wagons spéciaux chargés de marchandises devront être remis plombés par les expéditeurs, et la compagnie ne répondra pas du coulage de route; elle sera déchargée de toute responsabilité pour la marchandise, par la remise du wagon avec ses plombs intacts ». Dans ce cas, en principe, la compagnie chargée du transport est déchargée de toute responsabilité dès qu'elle remet le wagon avec ses plombs intacts. Cependant, en cas de coulage, la compagnie peut faire ouvrir le wagon en présence et avec l'assistance du commissaire de surveillance administrative. Si un coulage se produit, on ne pourra donc imputer à faute à la compagnie les efforts qu'elle aura faits pour l'arrêter.

**3836.** — Par suite, on ne saurait faire grief à une compagnie d'avoir fait desceller, en cours de route, avec l'assistance du commissaire de surveillance administrative, pour arrêter le coulage de l'alcool, un wagon-réservoir plombé par l'expéditeur, et qui devait être remis au destinataire avec ses plombs intacts. Le fait de la compagnie qui a ainsi rompu les plombs du wagon-réservoir ne saurait à lui seul, et indépendamment de toute autre circonstance, avoir pour conséquence de priver la compagnie d'une clause de non garantie stipulée en sa faveur, et de l'obliger, par suite, à prouver que l'alcool contenu dans ce wagon n'a pas été perdu par sa faute. — Cass., 3 nov. 1886 (2 arrêts), Chemin de fer de Lyon, [S. 87.1.323, P. 87.1.778]; — 4 juin 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.30, P. 90.1.47, D. 90.1.209]

**3837.** — La preuve de la faute de la compagnie ne peut résulter non plus de ce qu'elle n'aurait pas arrêté la perte de l'alcool transporté en wagon plombé, avant l'arrivée du train dans une gare déterminée, alors que le jugement ne précise pas le lieu où le coulage a pu être aperçu par les agents de la compagnie, et qu'il n'indique pas comment il aurait été possible d'y remédier; le wagon plombé ne pouvant être ouvert qu'en gare, en présence du commissaire de surveillance administrative ou en vertu d'autorisation de justice. — Cass., 3 nov. 1886 (2 arrêts), précité.

**3838.** — En effet, la compagnie qui constate l'avarie mais qui ne peut ouvrir régulièrement le wagon, n'est pas en faute pour n'y avoir pas remédié. Que décider si la compagnie, au lieu de faire ouvrir le wagon-réservoir, alors qu'elle le pouvait, a continué le transport de la marchandise, et a remis au destinataire le wagon avec ses plombs intacts? Sera-t-elle responsable du coulage qui aurait continué à se produire depuis le moment où elle aurait pu ouvrir le wagon? On pourrait, semble-t-il, induire l'affirmative par *a contrario* des arrêts des 3 nov. 1886 et 4 juin 1889, précités.

**3839.** — Si l'ouverture de wagon rentre dans les soins ordinaires dûs par la compagnie, celle-ci est tenue d'y procéder, et elle est en faute si elle ne le fait pas. Cependant, une pareille induction ne serait pas sûre, surtout en présence des termes du tarif spécial, rapportés plus haut. Les tarifs des chemins de fer doivent être appliqués à la lettre et les termes du tarif paraissent formels pour exclure toute responsabilité de la compagnie à raison du coulage de route. Aussi bien, si la Cour suprême reconnaît à la compagnie le droit d'ouvrir le wagon, dans de certaines circonstances, elle n'a point encore décidé que la compagnie serait en faute si elle ne procédait pas à l'ouverture. La question n'est donc pas résolue *in terminis*, et il est à souhaiter qu'elle soit déférée à la haute juridiction de la cour régulatrice.

**3840.** — La faute des agents de la compagnie est, au contraire, suffisamment établie lorsqu'il est constaté « que le chargement et le déchargement des colis a été effectué par les agents de la compagnie; que les objets transportés offraient une résistance suffisante pour que la simple trépidation du wagon en marche ne pût les briser; qu'il suffisait pour éviter l'accident survenu de prendre les précautions les plus élémentaires, et que ce résultat eût été obtenu si les agents de la compagnie avaient placé et déplacé avec soin les objets, et les avaient, au besoin, éloignés les uns des autres. — Cass., 29 mars 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.132, P. 87.1.300, D. 90.1.209] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 808. — V. *suprà*, n. 3821.

**3841.** — La preuve de cette faute est encore suffisamment établie par le jugement qui, appréciant souverainement les circonstances particulières dans lesquelles le transport s'est opéré, déclare que la perte ou disparition des colis n'a pu être que le résultat de la négligence ou de l'infidélité des agents de la compagnie. — Cass., 5 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.128, P. 75.293, D. 77.5.90] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3842.** — De même, il y a faute suffisamment établie à la charge de la compagnie, lorsque les juges du fait, comparant la nature de l'avarie aux bonnes conditions de l'emballage, déclarent que cette avarie a pour cause la manière maladroite et imprudente avec laquelle les employés de la compagnie ont procédé aux opérations du chargement, arrimage et déchargement des marchandises. — Cass., 10 juin 1884, Chemin de fer de l'Est, [S. 85.1.222, P. 85.1.530, D. 85.1.76] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3843.** — La faute serait certaine si une compagnie, ayant oublié des marchandises, les avait laissé séjourner dans une gare. — Cass., 20 févr. 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 76] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3844.** — La faute existerait encore si une compagnie avait laissé sans nécessité des eaux-de-vie exposées au soleil; dans ce cas, la compagnie serait responsable du déficit qui résulterait de cette négligence. — Cass., 30 mars 1868, [cité par Féraud-Giraud, t. 2, n. 808] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3845.** — Il a été jugé que la compagnie qui aurait laissé des vins expédiés en wagons découverts exposés à la gelée et n'aurait point cherché à les préserver, alors qu'elle aurait pu le faire, sauf son recours contre les expéditeurs, est responsable de l'avarie de ces vins. — Cass., 16 févr. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.1.308, P. 70.782, D. 70.1.231] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Mais c'est là une décision d'espèce qu'il ne faudrait pas généraliser, car on ne doit pas oublier que la compagnie n'est pas responsable, lorsque l'avarie provient du mode de transport choisi par l'expéditeur, et notamment de la demande d'un tarif réduit avec chargement sur wagons découverts, et que les compagnies de chemins de fer ne sont obligées de donner aux marchandises que les soins ordinaires qui n'entravent pas son service.

**3846.** — La compagnie qui aurait placé des marchandises non avariées à côté de marchandises avariées, serait en faute et devrait être déclarée responsable si l'avarie des dernières entraînait l'avarie des premières. — Cass., 24 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.435, P. 84.1.385, D. 83.1.14] — Lyon, 28 févr. 1860, [cité par Féraud-Giraud, t. 2, n. 808] — *Sic*, Féraud-Giraud, *ibid.*

**3847.** — Il en serait ainsi alors même que les marchandises appartiendraient au même expéditeur. — Cass., 24 mai 1882, précité.

**3848.** — La compagnie devait, en ce cas, ou ne point accepter les marchandises avariées, ou les placer de telle sorte qu'elles ne puissent contaminer les autres marchandises.

**3849.** — S'il était établi que l'avarie provenait du mauvais état du matériel de la compagnie, sa responsabilité ne saurait être douteuse. — Cass., 27 déc. 1881, Chemin de fer P.-L.-M.,

[S. 82.1.177, P. 82.1.407, D. 82.5.97] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 3746.

**3850.** — La compagnie actionnée en responsabilité peut reconnaître que la perte ou l'avarie lui sont imputables, ou proviennent de sa faute; dès lors, il ne reste plus qu'à fixer le montant des dommages-intérêts.

**3851.** — Mais la déclaration par un chef de gare que des recherches ont été faites pour retrouver les marchandises réclamées, ou encore que la réclamation sera examinée, et qu'il y sera donné une solution à bref délai, ne peut être considérée comme la reconnaissance d'une faute de la compagnie ou d'un droit du réclamant. — Cass., 19 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.132, P. 85.1.285, D. 84.5.90] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 805.

**3852.** — Si une compagnie, par ses agissements frauduleux, empêchait la partie intéressée de faire la preuve de la faute commise, elle engagerait sa responsabilité, et ne pourrait repousser l'action dirigée contre elle sous prétexte que la preuve de la faute ne serait pas faite. — Cass., 10 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [D. 79.1.53]

**3853.** — Mais la compagnie qui n'a fait qu'user de son droit en déchargeant les marchandises et en les camionnant au domicile du destinataire, si elles sont livrables à domicile, ne peut être considérée comme ayant commis une faute. Par suite, une compagnie ne saurait être déclarée responsable comme ayant mis le propriétaire des marchandises dans l'impossibilité de faire la preuve, parce qu'elle aurait fait décharger le wagon adressé en gare sans avoir prévenu le destinataire; ou qu'elle aurait fait camionner la marchandise livrable à domicile avant toute vérification et sans y être autorisée. — Cass., 8 févr. 1882, Chemin de fer de l'Est, [S. 82.1.427, P. 82.1.1182, D. 82.1.215] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 806.

**3854.** — Nous verrons qu'il appartient à la Cour de cassation d'apprécier si les faits souverainement constatés par les juges du fond présentent les caractères juridiques de la faute. — V. *infrà*, n. 4020, et v° *Responsabilité*.

*2° Retard.*

**3855.** — I. *Causes de la responsabilité.* — Les compagnies de chemins de fer sont garantes de l'arrivée des marchandises dont elles se chargent aux heures déterminées par leurs règlements : l'art. 97, C. comm., leur est applicable — Paris, 5 déc. 1850, Ledat et Robineau, [S. 51.2.807, D. 51.2.223] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 496 et s.; Sarrut, n. 643 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 77 et s.; Ruben de Couder, n. 315; Féraud-Giraud, t. 1, n. 328.

**3856.** — Par suite, la remise après les délais réglementaires et accoutumés des marchandises dont le transport a été confié à une compagnie de chemins de fer, engage la responsabilité de la compagnie, bien qu'aucun délai n'ait été particulièrement stipulé par l'expéditeur pour ce transport, et la soumet à des dommages-intérêts pour le préjudice résultant du retard. — Douai, 1er mars 1858, Veleine, [S. 58.2.401, P. 58.1225]; — 11 mars 1858, Chemin de fer du Nord, [S. 58.2.403, P. 58.1227] — Dijon, 6 juill. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.2.45, P. 60.750, D. 59.2.202] — V. pour le cas où la compagnie aurait pris l'engagement de faire parvenir les marchandises à un moment donné, Paris, 30 avr. 1851, Chemin de fer d'Orléans, [P. 52.2.640, D. 54.2.42]

**3857.** — L'expéditeur ou le destinataire qui actionne une compagnie de chemins de fer pour retard n'a qu'un fait à établir : le jour et l'heure de la remise du colis à expédier; le jour sera indiqué par la lettre de voiture ou le récépissé; quant à l'heure la preuve sera plus difficile; pour la déterminer, tous les genres de preuves sont admissibles; le plus simple serait de mentionner l'heure sur la lettre de voiture ou le récépissé.

**3858.** — Le jour et l'heure de la remise connus, il n'y a plus qu'à vérifier si les délais de transports déterminés par les tarifs ont été observés; le tribunal qui a à se prononcer sur l'action portée devant lui doit préciser avec soin les faits qui servent de base à une condamnation ou au rejet de l'action. Il doit indiquer exactement le jour et l'heure de la remise du colis à la compagnie de chemins de fer, l'heure du départ du premier train qui, d'après les tarifs, devait emporter la marchandise, l'heure de l'arrivée à la gare de transmission s'il y a lieu; l'heure du départ du premier train obligatoire après l'arrêt nécessité par la transmission; le jour et l'heure de l'arrivée; le moment où la marchandise a été mise à la disposition du destinataire, au besoin l'heure [illegible]; ils justifient ainsi leur décision et mettent la Cour suprême en mesure de contrôler s'ils ont appliqué exactement les tarifs et calculé, sans commettre d'erreur, les délais qui étaient impartis à la compagnie chargée du transport. — Cass., 14 mars 1892, Dabo, [S. et P. 92.1.523, D. 92.1.343] — *Sic*, Féraud-Giraud, n. 341.

**3859.** — Une compagnie ne peut donc être condamnée pour retard que si les délais qui lui sont impartis sont épuisés et si le jugement le constate. Par suite, est nul pour défaut de motifs l'arrêt qui condamne une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts à raison d'un retard dans la livraison, sans expliquer en quoi consiste ce retard. — Cass., 10 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.80, P. 76.165]; — 27 mars 1878, Chemin de fer du Nord belge, [S. 78.1.326, P. 78.709, D. 78.5.118]; — 27 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.380, P. 78.937, D. 78.1.272]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.1.221, P. 85.1.529, D. 84.1.20]; — 27 janv. 1885, Chemin de fer de l'Est, [S. 85.1.270, P. 85.1.659, D. 85.5.63] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3860.** — Il a été jugé, dans le même sens, qu'une compagnie de chemins de fer ne saurait, en effet, être condamnée à des dommages-intérêts pour un prétendu retard par un jugement qui ne donne aucune base légale à sa déclaration sur ce point. — Cass., 19 nov. 1889, Chemin de fer de Lyon, [S. 90.1.271, P. 90.1.660]

**3861.** — ... Qu'en conséquence, doit être annulé le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer pour retard dans le transport, sans expliquer comment il établit le retard, et sans spécifier les faits qui rendent la compagnie responsable. — Cass., 20 août 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.270, P. 85.1.658, D. 84.5.67]

**3862.** — ... Que doit aussi être annulé, comme manquant de base légale, le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer pour retard dans la livraison des marchandises expédiées en grande vitesse, sans indiquer l'heure de la remise des marchandises à la compagnie et ne fait pas connaître, par suite, par quel train elles auraient dû être utilement et régulièrement expédiées. — Cass., 31 mars 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.277, P. 79.670, D. 79.1.373]; — 14 mars 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 85.1.31]; — 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.196, P. 84.1.465, D. 84.1.63]; — 21 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.165, P. 84.1.388, D. 84.1.63]; — 27 janv. 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.270, P. 85.1.659, D. 85.5.63] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 342. — Il en est spécialement ainsi à l'égard des colis expédiés en grande vitesse. — Cass., 21 nov. 1883, précité; — ... et à l'égard des bestiaux transportés en grande vitesse. — Cass., 9 avr. 1883, précité.

**3863.** — De même encore, une compagnie de chemins de fer ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts pour retard, alors que le jugement de condamnation ne constate ni le jour et l'heure de la réception des colis à la gare de départ, ni le jour où ces colis ont été mis à la disposition du destinataire à la gare d'arrivée, et met ainsi la Cour de cassation dans l'impossibilité d'exercer son contrôle, en vérifiant si la compagnie s'est conformée ou non aux dispositions des arrêtés ministériels qui règlent son service et qui ont force de loi. — Cass., 4 août 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.28, D. 92.1.358]

**3864.** — Par suite, doit être annulé le jugement qui accorde des dommages-intérêts à l'expéditeur pour retard, en se fondant sur cette vague déclaration que les marchandises, expédiées en grande vitesse, avaient été remises trois heures avant le départ du premier train, alors qu'il résulte des documents de la cause que la livraison a été réellement effectuée dans les délais calculés sur le départ du premier train contenant diverses voitures de toutes classes, passant après la remise des marchandises. — Cass., 3 juill. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.229, P. 83.1.543, D. 83.1.56]

**3865.** — Les juges doivent aussi, à peine de nullité, faire connaître l'heure de l'arrivée à la gare de destination et celle à laquelle les marchandises ont été mises à la disposition du destinataire. — Cass., 14 mars 1883, précité; — 6 août 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.181, P. 89.1.414, D. 89.1.89]; — 14 avr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.418, P. 90.1.996, D. 90.1.366]

**3866.** — De même, lorsqu'il y a transmission d'un réseau à un autre la compagnie qui continue le transport de marchandises expédiées en grande vitesse, n'est tenue de les expédier que par le premier train de toutes classes partant après le délai de trois heures à compter de l'arrivée des marchandises. Par suite, elle ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour retard dans la livraison, si l'heure de l'entrée dans la gare commune du train de la première compagnie lui apportant les marchandises n'est pas indiquée. — Cass., 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.128]

**3867.** — Il ne peut y avoir de retard dans le transport d'un colis en grande vitesse, lorsqu'il est expédié par le premier train obligatoire après sa remise à la gare, réexpédié par le premier obligatoire après le délai de transmission accordé aux compagnies, qui n'ont pas de gare commune, et présenté au destinataire dans le délai de vingt-quatre heures accordé à la compagnie pour le factage. — Cass., 5 mars 1884, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.174, P. 85.1.482, D. 84.1.194]

**3868.** — Les compagnies de chemins de fer ont droit aux entiers délais qui leur sont impartis par les tarifs; par suite, lorsque les marchandises ont été présentées au destinataire avant l'expiration des délais réglementaires, une compagnie ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts sur le seul motif que la marchandise transportée a été livrée une heure seulement avant l'expiration des délais réglementaires et après un repas auquel elle était destinée. — Cass., 5 juill. 1886, Chemin de fer de l'Etat, [S. 88.1.227, P. 88.1.539, D. 87.1.478]

**3868 *bis*.** — Le besoin qu'aurait le destinataire d'avoir la marchandise à une heure déterminée ne saurait influer en aucune façon sur le calcul des délais, et priver la compagnie d'une partie des délais qui lui sont impartis, alors même qu'elle en aurait été préalablement avertie. Ainsi on ne saurait condamner pour retard la compagnie de chemins de fer qui n'a point livré à temps pour être consommées par des militaires en manœuvres les denrées nécessaires à leur alimentation, lorsqu'elle les a livrées dans les délais fixés par les tarifs; dans ce cas, c'est l'expéditeur et non la compagnie qui est en faute.

**3869.** — Rappelons, d'ailleurs, qu'il ne peut y avoir retard que si la totalité des délais d'expédition, de transport et de livraison a été dépassée, et que le destinataire ne pourrait point invoquer un retard qui se serait produit soit lors de l'expédition, soit à un moment quelconque du transport si ce retard avait été racheté par une rapidité plus grande à un autre moment, et si la marchandise avait été mise à sa disposition avant l'expiration du délai de livraison s'il s'agit d'une livraison en gare, ou de camionnage s'il s'agit d'une livraison à domicile.

**3869 *bis*.** — Lorsque le destinataire refuse la marchandise, la compagnie chargée du transport n'est point obligée d'en prévenir l'expéditeur dans un délai déterminé; par suite, dans ce cas, comme dans les autres, une compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour retard si le jugement ou l'arrêt de condamnation ne constate ni les délais fixés, eu égard à la distance à parcourir, pour le transport des marchandises voyageant à grande vitesse sur les différents réseaux qu'elles avaient successivement suivis, ni les délais de transmission de gare à gare, ni la date de la remise des divers colis à la gare expéditrice, ni la date de leur arrivée à la gare de destination. — Cass., 7 juin 1886, Chemin de fer de l'Etat, [S. 88.1.227, P. 88.1.539, D. 87.1.477]

**3870.** — Mais l'arrêt qui déclare qu'un colis remis pour être expédié à une date et à une heure déterminées aurait dû, d'après la supputation des délais, être livré tel jour, est suffisamment motivé pour établir le retard. — Cass., 5 mars 1884, précité.

**3871.** — Il résulte des solutions qui viennent d'être indiquées que la Cour de cassation a le droit et le devoir de rechercher si les délais accordés aux compagnies ont été observés. En effet, les délais impartis aux compagnies de chemins de fer résultent de dispositions consacrées par les pouvoirs publics; il appartient donc à la Cour de cassation de vérifier si ces délais de transport ont été dépassés. — Cass., 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.178, P. 74.425, D. 74.1.419]; — 4 août 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 216]; — 3 juill. 1882, précité; — 9 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1052, D. 83.1.455]; — 9 mars 1887, Chemin de fer de l'Etat, [S. 88.1.227, P. 88.1.539, D. 87.1.477]; — 4 août 1891, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 340, et t. 2, n. 1067.

**3872.** — Ainsi que nous l'avons dit *suprà*, n. 2652 et s., les compagnies de chemins de fer ne peuvent, ni expressément, ni tacitement, renoncer aux délais de transport qui leur sont impartis par leurs tarifs, lesquels, dûment homologués et publiés, sont obligatoires pour elles comme pour le public.

**3873.** — Une compagnie peut donc invoquer les délais fixés par les tarifs, alors même qu'elle les aurait modifiés par des règlements particuliers, notamment en ce qui concerne les transports de marée. — Cass., 20 oct. 1890, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.1.226, P. 91.1.538, D. 93.1.358]

**3874.** — Par suite, lorsque les colis confiés à une compagnie sont arrivés à destination dans le délai réglementaire, l'expéditeur ne saurait légalement former une demande en indemnité contre la compagnie, en se fondant sur un renseignement émané d'un de ses employés qui lui aurait fait croire que le transport s'effectuerait plus vite. — Cass., 16 juill. 1872, Chemin de fer du Nord, [S. 72.1.301, P. 72.731] — V. sur le principe, *suprà*, n. 2659.

**3875.** — Dès lors, une compagnie ne peut être condamnée pour retard, sous prétexte qu'en acceptant du poisson frais, elle se serait engagée à opérer ce transport par les voies les plus rapides et les plus directes. — Cass., 8 mai 1889, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 90.1.78, P. 90.1.164, D. 90.1.318]; — 20 oct. 1890, précité.

**3876.** — De même, lorsque les marchandises ont été transportées et livrées dans les délais légaux, la compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts sous prétexte que l'agent de la compagnie aurait assuré le transport dans le plus bref délai, et que l'expéditeur n'était pas suffisamment éclairé par les mentions de la feuille d'expédition, de la lettre de voiture et du récépissé, sur les conditions du transport résultant des tarifs et arrêtés. — Cass., 9 mars 1887, précité. — Les tarifs, en effet, sont, nous l'avons dit (*suprà*, n. 2652), présumés censés connus par les parties qui en demandent l'application.

**3877.** — Les tarifs réglementaires, ainsi qu'il a été dit, ayant seuls force de loi pour et contre les compagnies de chemins de fer, l'aveu d'un prétendu retard fait par une compagnie ou l'un de ses agents (notamment par un chef de gare), est, en principe, sans effet quand le calcul des délais réglementaires établit qu'il n'y a pas eu réellement retard. — Cass., 28 juill. 1884, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1.315, P. 85.1.765, D. 84.1.462]; — 5 nov. 1890, Besson, [S. 91.1.227, P. 91.1.539, D. 92.1.358]

**3877 *bis*.** — L'aveu du retard fait au nom de la compagnie au cours d'une instance et pendant les débats produit cependant un effet, s'il émane d'un agent ayant qualité pour le faire; dans ce cas, le tribunal saisi d'une demande en dommages-intérêts à raison de ce retard peut, en condamnant la compagnie à la réparation du préjudice, se dispenser de viser le jour du départ et de l'arrivée de la marchandise. — Cass., 8 mars 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 93.1.51] — Les juges doivent cependant, puisque l'aveu ne suffit pas à justifier le retard, examiner si ce retard s'est réellement produit; mais, cette recherche faite, ils peuvent motiver plus succinctement leur décision.

**3878.** — Une compagnie n'est d'ailleurs responsable du retard que s'il n'a pas été occasionné par la faute même de l'expéditeur et si celui-ci a exactement rempli toutes ses obligations. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 329. — En l'absence d'une faute de la compagnie, il ne saurait y avoir de cause de responsabilité.

**3879.** — De même, le destinataire qui ne se serait pas contenté d'une vérification amiable des colis, mais aurait exigé une vérification ou une expertise judiciaire, ne pourrait se plaindre du retard entraîné par les vérifications qu'il aurait exigées. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3880.** — De même encore, la compagnie qui a livré les marchandises transportées après le délai de livraison, ne peut être condamnée pour cause de retard, si ces marchandises étaient arrivées dans les délais prescrits, et si le retard provient de ce que l'acquit-à-caution, remis par l'expéditeur à la compagnie, s'est trouvé périmé au jour de l'arrivée, en telle sorte que la compagnie a dû s'adresser à l'administration des contributions indirectes pour obtenir une prolongation du délai de décharge de cet acquit-à-caution. — Cass., 30 avr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 88.1.332, P. 88.1.794, D. 88.1.431]

**3881.** — La compagnie ne pouvait, en effet, être déclarée en faute pour avoir accepté de l'expéditeur un acquit-à-caution périmé, car les compagnies ne sont point tenues de contrôler les pièces qui leur sont remises par les expéditeurs, aucune dispo-

sition de loi ne leur imposant une pareille obligation. D'autre part, le fait par la compagnie d'accepter une expédition de boissons, avec un acquit-à-caution portant un délai plus court que celui des tarifs régulièrement homologués, ne pouvait avoir pour effet d'imposer à la compagnie le transport de la marchandise dans le délai de l'acquit-à-caution; en effet, si cette acceptation avait pour effet d'obliger la compagnie à effectuer le transport dans un délai plus court que celui prévu par les tarifs, il y aurait de sa part une renonciation tacite à se prévaloir des dispositions des tarifs réglementant les délais de transport, ce qui lui est interdit.

**3882.** — Une compagnie de chemins de fer ne saurait être responsable du retard dans l'arrivée d'une marchandise, alors que ni l'expéditeur ni le commissionnaire chargeur ne lui ont donné mission d'en effectuer le transport. En effet, en ce cas, la compagnie n'est liée par aucun contrat de transport; par suite, elle n'est point responsable du retard lorsque c'est spontanément qu'elle a transporté au lieu de destination un colis égaré, trouvé par elle en gare, sans application ni écritures régulières, dans un wagon appartenant à une autre compagnie. — Cass., 20 nov. 1872, Chevron, [S. 72.1.430, P. 72.1165, D. 73.1.251] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 330. — La compagnie alors, bien loin d'être en faute, a rendu un service aux intéressés.

**3883.** — Mais lorsque l'expéditeur a, par lettre adressée au chef de gare d'un chemin de fer, donné l'ordre de transporter dans un lieu déterminé des marchandises par lui achetées, la compagnie qui, sur l'indication d'un préposé du vendeur, lors de la remise des marchandises à la gare, les transporte dans un autre lieu, est responsable, vis-à-vis de l'expéditeur, du retard éprouvé dans l'arrivée de ces marchandises au véritable lieu de leur destination. — Cass., 22 mai 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 65.1.451, P. 65.1182, D. 65.1.272] — Dans cette hypothèse, en effet, la compagnie a eu le tort de s'en rapporter, pour la destination à donner aux marchandises, à une personne qui n'était ni l'expéditeur ni son mandataire.

**3884.** — Nous avons déjà vu *suprà*, n. 3644, que, d'après quelques auteurs et quelques arrêts, le simple retard dans le transport ne saurait entraîner, indépendamment de tout préjudice souffert, soit la réduction du prix de transport, soit des dommages-intérêts contre la compagnie. Beaucoup d'auteurs pensent au contraire qu'on doit appliquer aux compagnies de chemins de fer la règle ancienne d'après laquelle le voiturier subissait une indemnité du tiers du prix du transport, dès qu'il y avait retard et alors même que le préjudice n'était pas établi. — Limoges, 10 août 1861, Chemin de fer du Midi, [P. 62.619] — *Sic*, Alauzet, t. 3, n. 1131; Bédarride, *Commissionn.*, n. 311, et *Chemin de fer*, t. 2, n. 496 et s.; Troplong, *Louage*, n. 910; Favard de Langlade, v° *Voiturier*, §1, n. 13; Persil et Croissant, p. 111; Massé et Vergé, sur Zachariæ, § 552, p. 406, note 8. — Cette opinion ne saurait être suivie car elle emporte une dérogation au droit commun; des dommages-intérêts ne peuvent être accordés que si la faute commise engendre un préjudice et dans la limite de ce préjudice; c'est là d'ailleurs une distinction plus théorique que pratique, car il est bien rare qu'un retard n'entraîne point un préjudice et que le destinataire n'ait point intérêt à prendre livraison dans le plus bref délai possible; en fait, des dommages-intérêts seront presque toujours dûs en cas de retard; mais cette circonstance ne modifie point la situation juridique et ne dispense pas le destinataire de faire la preuve du préjudice qu'il a subi. — Trib. comm. Poitiers, 13 juin 1892, Forjat, *Gaz. des trib.*, 28 août 1892.

**3885.** — Lorsqu'un préjudice a été occasionné par un retard la compagnie doit le réparer; cependant la compagnie ne doit que la réparation du dommage certain, immédiat, et non le préjudice qui ne serait qu'une suite indirecte du retard. Ce sont là les règles ordinaires relatives au règlement des dommages-intérêts. On ne peut proscrire absolument le laissé pour compte comme indemnité pour retard, mais on doit se montrer encore plus difficile pour l'admettre qu'en matière de perte ou d'avarie. — V. *suprà*, n. 3690.

**3886.** — La force majeure ou le cas fortuit exonèrent la compagnie de toute responsabilité pour retard; mais il n'en est ainsi que si la compagnie n'a point commis de faute. C'est à la compagnie qui l'invoque à établir la force majeure, ce sera à ses adversaires, une fois cette preuve faite, à établir que la compagnie a commis une faute qui engage sa responsabilité. — V., sur ces principes, *suprà*, n. 3720 et s.

**3887.** — En principe, l'encombrement des gares ne constitue point un cas de force majeure; il en est autrement lorsque, par suite d'une affluence exceptionnelle et imprévue, des marchandises en quantité extraordinaire sont présentées à une compagnie et que celle-ci a pris toutes les mesures en son pouvoir pour les expédier. — Cass., 5 mars 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.418, P. 73.1005, D. 73.1.230]; — 24 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.178, P. 74.427, D. 75.1.30]; — 20 janv. 1875, Marigo, [S. 75.1.126, P. 75.290, D. 75.1.36]; — 3 févr. 1875, Joannon, [S. 75.1.127, P. 75.291] — Montpellier, 14 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.2.178, P. 73.723, D. 73.2.23] — Nîmes, 11 août 1873, Vedel, [S. 74.2.78, P. 74.343, D. 74.2.117] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 331 et s.; Sarrut, n. 373; Ruben de Couder, n. 206; Féraud-Giraud, t. 2, n. 869.

**3888.** — Même solution relativement à l'insuffisance du matériel; une compagnie serait particulièrement en faute si, malgré l'abondance persistante des marchandises, elle ne se munissait point d'un matériel suffisant. — Paris, 19 nov. 1853, Cardon et Lecomte, [P. 54.2.602, D. 55.2.310] — Lyon, 7 déc. 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.2.305, P. 65.1140] — Montpellier, 14 juin 1873, précité. — Nîmes, 11 août 1873, précité. — *Sic*, Sarrut, n. 374; Bédarride, n. 331 et s.; Ruben de Couder, n. 344; Féraud-Giraud, t. 2, n. 870.

**3889.** — L'encombrement causé par le retard apporté par les destinataires à venir retirer les marchandises ne constituera pas, en principe, un cas de force majeure, parce que les compagnies doivent avoir des gares suffisantes pour conserver provisoirement les marchandises et qu'elles sont autorisées à les mettre en magasinage chez un entrepositaire; mais il en serait autrement si cette négligence se produisait d'une manière tellement imprévue et générale que la compagnie ne pût raisonnablement ni la prévoir, ni y remédier. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 871. — *Contrà*, Bédarride, t. 1, n. 335.

**3890.** — Les compagnies doivent veiller à l'entretien de leur matériel; elles sont responsables, si ce matériel n'étant pas en bon état, occasionne des accidents qui produisent des retards; par suite, les accidents de marche, déraillements, rencontres de trains, arrêts par suite d'avarie de machine, ne constituent pas, par eux-mêmes, des cas fortuits.

**3891.** — C'est ainsi qu'il a été jugé que la rupture d'un essieu ne constituait point le cas fortuit. — Trib. Seine, 7 mars 1862, *J. trib. comm.*, t. 11, p. 325; — 18 juill. 1862, *Ibid.*, t. 12, p. 159]; — 30 nov. 1865, [*Ibid.*, t. 15, p. 311] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 343.

**3892.** — Même décision à l'égard de la rupture du bandage d'une roue, alors même que le bandage présentait les apparences d'une bonne fabrication, et que sa défectuosité n'était manifestée par aucun signe extérieur. — Paris, 27 nov. 1866, Quarez, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 66.5.387] — *Sic*, Ruben de Couder, *loc. cit.*

**3893.** — Par suite, lorsqu'un accident de cette nature se produit, la compagnie, pour dégager sa responsabilité et établir que le retard qui en est la conséquence ne lui est pas imputable, doit prouver que l'accident a pour cause un cas fortuit, impossible à prévoir, et non un manque de soin ou une négligence. — Lamé-Fleury, p. 794, 902; Bédarride, t. 2, n. 525 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 874.

**3894.** — Les éboulements de rochers sur la voie entraînent des retards dont la compagnie, en principe, n'est point responsable s'ils sont dûs à un cas fortuit, tel que des chutes de neige, la gelée suivie d'un dégel rapide, des pluies excessives; cependant la compagnie engagerait sa responsabilité si elle négligeait de remédier, dans le plus bref délai possible, à cet état de choses. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 875. — Au surplus, un éboulement de rochers ou de terres sur la voie ne constitue le cas fortuit que s'il est imprévu et n'a pu être évité; si, au contraire, il s'annonçait à l'avance par des mouvements de terrain ou tous autres signes extérieurs, la compagnie qui n'aurait point fait le nécessaire pour le conjurer, quoique prévenue, serait en faute et ne pourrait invoquer le cas fortuit; la faute de la compagnie précédant l'éboulement, son inertie, sa lenteur à prendre une décision la rendraient responsable.

**3895.** — L'autorité judiciaire peut, d'ailleurs, sans qu'il y ait en cela empiètement de sa part sur les attributions du pouvoir administratif, déclarer une compagnie de chemins de fer responsable du retard apporté dans un transport de marchandises, en se fondant sur ce qu'avec une autre disposition de la

voie, un éboulement invoqué comme cas de force majeure pour justifier ce retard ne se serait pas produit; les juges doivent seulement éviter de défendre, autoriser ou prescrire rien qui puisse être considéré comme une immixtion dans un travail public. — Cass., 13 déc. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.68, P. 72.145, D. 72.1.360] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 346; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3896.** — Nous avons vu *suprà*, n. 3735, que les inondations constituent un cas fortuit. Ce principe reçoit son application en cas de retard, surtout lorsque les eaux entraînent les remblais, creusent la voie, emportent les ponts. — Cass., 5 mai 1869, Raison, [S. 69.1.295, P. 69.748, D. 69.1.274]; — 5 mai 1874, Hisling, [S. 74.1.387, P. 74.905, D. 76.1.249]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.128, P. 75.294, D. 75.1.304]; — 15 juin 1875, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 77.1.34] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 339 et 340; Bédarride, t. 2, n. 527; Sarrut, n. 753; Féraud-Giraud, t. 2, n. 876. — Mais la compagnie serait en faute si elle ne prenait pas les mesures nécessaires pour assurer, dès qu'elle le peut, la reprise du service.

**3897.** — L'amoncellement des neiges sur la voie interrompt le service; elle constitue donc un cas fortuit exonérant la compagnie du chemin de fer du retard, mais la compagnie deviendrait responsable si elle ne prenait aucune mesure pour déblayer la voie, si elle ne se conformait pas notamment aux instructions qui sont données par l'administration pour le déblaiement de la voie. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 879.

**3898.** — Un brouillard intense qui retarderait la marche d'un train pourrait être considéré comme un cas fortuit dégageant la responsabilité d'une compagnie en cas de retard. — Trib. Seine, 13 mai 1867, [*J. trib. comm.*, t. 16, p. 512] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 338.

**3899.** — L'invasion du territoire par l'ennemi et l'occupation par l'autorité française ou par l'autorité étrangère des gares par lesquelles doivent s'effectuer des expéditions de marchandises, constituent un cas de force majeure exonérant les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité pour cause de perte ou de retard. — Cass., 20 nov. 1872, Chevron, [S. 72.1.439, P. 72.1153, D. 72.1052]; — 17 févr. 1874, [S. 74.1.386, P. 74.948] — Montpellier, 30 juin 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.262, P. 71.840, D. 71.1.154] — Aix, 4, 6 et 19 juill. 1872, Lassave, [S. 72.2.259, P. 72.1052] — *Sic*, Sarrut, n. 755; Duverdy, *Transp.*, n. 40; Bédarride, t. 2, n. 545; Ruben de Couder, n. 341; Féraud-Giraud, t. 1, n. 339, et t. 2, n. 887.

**3900.** — Doit même être considéré comme cas de force majeure le simple état de guerre ayant motivé une mesure administrative mettant à la disposition de l'Etat, pour le transport de l'armée, tout le matériel d'une ligne : dans ce cas, la compagnie n'est pas tenue, pour dégager sa responsabilité relativement aux transports ordinaires, de produire une réquisition spéciale pour tous ses actes de coopération au service militaire. — Aix, 19 juill. 1872, précité. — Si les transports militaires n'absorbent point tout le matériel d'une compagnie, et si l'autorité militaire la laisse libre d'effectuer les transports ordinaires, la compagnie devra y procéder le plus rapidement qu'il lui sera possible; dans ce cas elle ne pourra, eu égard aux transports militaires qui l'entravent, être tenue d'expédier, de transporter et de livrer dans les délais réglementaires; il lui suffira de se montrer active et diligente; en cas de contestation, il appartiendra aux tribunaux de décider si on peut ou non lui imputer une faute, et si les délais de transport effectué constituent ou non un retard. Pendant la guerre de 1870-71 les compagnies, pour éviter que leur matériel ne tombât entre les mains de l'ennemi l'avaient fait refluer sur la partie du territoire non envahi; dans ces conditions, elles ne pouvaient se charger de transports dans les contrées occupées par l'armée prussienne. Cette accumulation du matériel à un point donné constituait un cas de force majeure.

**3901.** — Lorsque l'état de guerre a cessé, les compagnies doivent, dans le plus court délai possible, reprendre leurs transports et leur assurer la régularité première. — Bédarride, t. 2, n. 550; Féraud-Giraud, t. 1, n. 339. — V. Aix, 19 juill. 1872, précité.

**3902.** — La compagnie qui, sachant que partie du territoire est occupé par l'ennemi, ou qu'une insurrection est victorieuse, prend l'engagement de conduire des marchandises à destination et de leur faire éviter les territoires ainsi occupés, doit exécuter son engagement à ses risques et périls et ne peut invoquer la force majeure pour s'y soustraire. — Cass., 13 nov. 1876, [*Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 275] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 891. — Dans ce cas, elle a contracté en connaissance de cause et en vue du risque à courir.

**3903.** — Un arrêté ministériel du 11 avr. 1871, a, à la suite de la guerre de 1870 et de l'insurrection parisienne, provisoirement dispensé les compagnies d'exécuter les transports dans les délais impartis par les tarifs; mais la compagnie qui n'aurait point appliqué le même traitement à tous les expéditeurs et qui aurait violé ainsi la loi de l'égalité, aurait engagé sa responsabilité. — Douai, 3 août 1872, Société de Marles, [74.2.63] — La décision de cet arrêt a une portée générale, qu'il est intéressant de relever; quelle que soit la force majeure qui interrompt ou ralentit le service, la compagnie dont les transports sont ainsi interrompus ou ralentis ne saurait porter atteinte au principe supérieur de l'égalité entre les expéditeurs, ni favoriser les uns aux dépens des autres; en agissant autrement, elle commettrait une faute de nature à engager sa responsabilité et à motiver contre elle l'allocation de dommages-intérêts.

**3904.** — Cet arrêté ministériel du 11 avr. 1871, en dispensant provisoirement les compagnies de chemins de fer de l'observation des délais fixés par les ordonnances et arrêtés antérieurs pour le transport des marchandises, ne les a pas affranchies de la responsabilité encourue par elles par suite de la négligence de leurs agents : en pareil cas, l'expéditeur conserve la faculté de réclamer une indemnité pour réparation du préjudice que lui a causé le retard. Et il en est ainsi alors même qu'il a mis au bas de la feuille d'expédition la mention : *sans responsabilité*, s'il résulte de l'appréciation souveraine des juges du fond que cette renonciation ne s'applique pas aux réparations de droit commun qui peuvent lui compéter. — Cass., 24 avr. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.303, P. 72.734, D. 73.5.83] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 339.

**3905.** — Les ministres ne peuvent dispenser les compagnies de chemins de fer de l'obligation d'exécuter les transports dans les délais impartis, qu'à raison de circonstances exceptionnelles motivant cette mesure; ils ne sauraient, en aucun cas, exonérer une compagnie des conséquences de ses fautes ou de celles de ses agents, et spécialement des suites de la négligence et de l'inertie. Cette décision serait de nouveau applicable le jour où, pour une cause quelconque, le ministre suspendrait l'exécution des tarifs fixant les délais de transport.

**3906.** — Si l'arrêté ministériel suspendant les délais n'est que partiel, il ne peut être étendu. Par suite, une compagnie de chemins de fer ne saurait s'exonérer de la responsabilité du retard dans la livraison d'une marchandise transportée par grande vitesse, en alléguant, comme cas de force majeure, un ordre administratif prescrivant la suppression partielle du service, alors que cet ordre ne s'applique qu'aux transports par petite vitesse, et est, en outre, postérieur à l'arrivée de la marchandise à la gare de destination. — Cass., 30 janv. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.302, P. 72.733, D. 72.1.145] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 339.

**3906** *bis*. — Si les arrêtés ministériels qui suspendent l'application des délais précédemment fixés ne déterminent pas les nouveaux délais dans lesquels les transports doivent être effectués, il appartiendra aux tribunaux de déterminer, dans chaque affaire, quels sont les délais nécessaires aux compagnies de chemins de fer. — Dijon, 16 janv. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.2.39] — Trib. comm. Dijon, 18 août 1871, [D. 71.2.17] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 339.

3° *Limitation de la garantie. — Forfait.*

**3907.** — I. *Perte et avarie*. — Les compagnies de chemins de fer, lorsqu'elles y sont régulièrement autorisées par leurs tarifs homologués, peuvent limiter leur responsabilité, en déclarant quel est le chiffre maximum qu'elles pourront devoir en cas de perte ou d'avaries. — Cass., 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946, D. 74.1.303]; — 25 août 1875, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1064, D. 76.1.390]; — 14 août 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.478, P. 76.1201, D. 76.1.479]; — 27 mars 1878, Chemin de fer du Nord belge, [S. 78.1.326, P. 78.799, D. 78.1.367]; — 6 août 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 81.1.426, P. 81.1.1081, D. 82.5.98]; — 25 juill. 1881, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.84, P. 82.1.173, D. 81.1.404]; — 13 août 1884, Chemin

de fer de Ceinture, S. 86.1.77, P. 86.1.162, D. 85.1.78 ; — 19 janv. 1887, Bourcelier, S. 87.1.324, P. 87.1.780, D. 87.1.468 ; — 21 févr. 1887, Chemin de fer du Midi, S. 87.1.325, P. 87.1.782, D. 87.1.468 ; — 22 févr. 1888, Chemin de fer de l'Est, S. 88.1.322, P. 88.1.793, D. 90.1.209 — Duverdy, *Transp.*, n. 74; Blanche, n. 121 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1539; Ruben de Couder, n. 310; Féraud-Giraud, t. 2, n. 780.

**3908.** — Il résulte des décisions qui viennent d'être rapportées qu'une compagnie de chemins de fer ne peut imposer un forfait aux expéditeurs quand elle n'y est point autorisée par ses tarifs.

**3909.** — En effet, le forfait constitue une dérogation au droit commun sur la responsabilité, et les compagnies de chemins de fer exerçant un monopole ne sauraient obliger les expéditeurs à accepter une clause dérogatoire au droit commun, si leurs tarifs ne leur permettent pas de diminuer ainsi et de limiter leur responsabilité.

**3910.** — Mais si toutes les parties sont d'accord, elles peuvent stipuler une clause de forfait, même en dehors des prévisions des tarifs, cette clause n'étant point contraire à l'ordre public. — V. *infrà*, n. 3918 et s.

**3911.** — Par application de ce principe, n'a rien de contraire à l'ordre public le tarif qui, réglant à forfait la responsabilité de la compagnie, dispose que la compagnie n'est pas responsable de la casse d'objets en fonte, transportés conformément aux dispositions de ce tarif, et qu'en cas de casse, elle ne devra aux intéressés que : 1° le remboursement du prix de transport; 2° le retour des objets brisés moyennant la seule perception du droit d'enregistrement et de timbre. En pareil cas, la compagnie ne saurait être déclarée intégralement responsable de l'avarie qui a pour cause le manque de soins ou l'imprévoyance de la compagnie ou de ses agents. — Cass., 19 janv. 1887. précité; — 22 févr. 1888, Chemin de fer de l'Est, S. 88.1.332, P. 88.1.793, D. 90.1.209] — V. *infrà*, n. 3927.

**3912.** — Jugé, dans le même sens, que la clause d'un tarif spécial qui exonère une compagnie de toute responsabilité au sujet de la casse des objets en fonte transportés moyennant le remboursement de la taxe afférente au transport des objets reconnus brisés à l'arrivée, et qui porte que le tarif ne sera appliqué qu'à cette condition expresse, a pour objet de limiter d'avance à forfait les conséquences de la responsabilité de la compagnie, dans le cas même où l'avarie résulterait d'une faute imputable au transporteur ou à ses agents, le cas de fraude excepté. — Cass., 12 avr. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.417] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 786 et 851. — Par suite, il y a lieu à cassation du jugement qui proclame la responsabilité de la compagnie en se fondant sur ce que les avaries avaient été occasionnées par la faute de la compagnie, la négligence ou la maladresse de ses agents. — Cass., 12 avr. 1892, précité.

**3913.** — La compagnie n'est pas engagée au delà de la mesure réglée par le tarif, lors même qu'un autre article stipulerait que la compagnie est responsable des avaries survenues à la suite de « choc en cours de transport résultant d'accident », si la preuve d'aucun accident n'a pu être rapportée, et si le demandeur, qui dans tous les cas eût dû prouver une faute à la charge de la compagnie, n'a pas davantage fait cette preuve; et, à cet égard, les appréciations des juges du fond sont souveraines. — Cass., 19 janv. 1887, précité.

**3914.** — La clause du tarif spécial qui limite à une somme déterminée « l'indemnité correspondant au montant réel de la perte ou de l'avarie » pour les colis admis au bénéfice de ce tarif, comprend d'ailleurs, dans cette limitation, non seulement la valeur du colis perdu, ou le montant de la dépréciation du colis avarié, mais encore toute espèce de dommages, de quelque cause qu'ils proviennent. — Cass., 21 févr. 1887, Chemin de fer du Midi, [S. 87.1.325, P. 87.1.782, D. 87.1.468]

**3915.** — La compagnie qui aurait occasionné la perte ou l'avarie par dol ou par fraude, pourrait-elle invoquer la limitation de responsabilité prévue par les tarifs? Cette question vivement discutée à l'étranger, particulièrement en Belgique, n'a pas été à notre connaissance résolue en France. La Cour de cassation belge, par arrêt du 15 juill. 1875, [Clunet, 76.471], a décidé que cette limite de garantie était applicable absolument dans tous les cas.

**3916.** — Cette opinion est contestable; en effet, le dol et la fraude font exception à toutes les règles; on ne comprendrait pas qu'une compagnie se retranchât derrière une clause portant limitation de garantie pour échapper aux conséquences de son dol et de sa fraude; enfin, il est certain que les parties, en contractant, n'ont point fait entrer le dol et la fraude dans leurs prévisions et qu'elles l'ont exclu implicitement de la limite de responsabilité. — V. Cass., 13 août 1884, précité. — V. *infrà*, n. 3928.

**3917.** — II. *Retard.* — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'accepter dans les lettres de voiture accompagnant les marchandises dont le transport leur est confié, une clause pénale fixant d'avance et à forfait l'indemnité qu'elles devront en cas de retard dans l'expédition. — Cass., 27 janv. 1862, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 62.1.407, P. 62.150, D. 62.1.67]; — 8 août 1867, Valabrègue, S. 67.1.397, P. 67.1072, D. 68.1.30 — Dijon, 5 déc. 1862, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.2.114, P. 63.853, D. 63.2.47]; — 19 déc. 1862, [*Ibid.*] — *Sic*, Clamageran, p. 199; Sarrut, n. 653 et 667; Duverdy, *Transp.*, n. 86 et s.; Ruben de Couder, n. 314; Poujet, t. 4, p. 764; Rebel et Juge, n. 462; Delattre, p. 256; Pommier, n. 13; Emion, n. 135; Féraud-Giraud, t. 1, n. 333, et t. 2, n. 845. — *Contrà*, Colmar, 6 déc. 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 60.2.378, P. 60.97, D. 60.2.62] — Besançon, 16 janv. 1860, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 60.2.378, P. 60.248, D. 60.2.63] — Paris, 30 mars 1860, [*Ibid.*] — Bédarride, t. 2, n. 496 et s.

**3918.** — Une telle clause, dérogatoire aux principes du droit commun, doit être acceptée par toutes parties à moins qu'elle ne soit imposée par les tarifs.

**3919.** — Mais si cette clause pénale ne peut être imposée aux compagnies de chemins de fer, rien ne leur interdit de l'accepter, car cette clause est licite par elle-même et n'est point contraire aux tarifs. — V. *suprà*, n. 3910.

**3920.** — Un certain nombre de tarifs spéciaux limitent la responsabilité des compagnies de chemins de fer en cas de retard; ces tarifs, qui ne consacrent point une clause contraire à l'ordre public, sont légaux et obligatoires. — Cass., 7 janv. 1868, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.176, P. 68.405, D. 68.1.120]; — 15 mars 1869, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1.225, P. 69.535, D. 69.1.201]; — 3 févr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.137]; — 27 mars 1878, Chemin de fer du Nord belge, [S. 78.1.326, P. 78.799, D. 78.1.367]; — 13 août 1884, Chemin de fer de Ceinture, [S. 86.1.77, P. 86.1.162, D. 85.1.78] — Bourges, 20 févr. 1860, Damourette, [S. 60.2.264, P. 60.252, D. 60.2.71] — Paris, 29 févr. 1860, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 60.2.264, P. 60.1107, D. 60.2.71]; — 3 mai 1879, Ladewig, [S. 81.2.82, P. 81.1.452, D. 79.2.69] — *Sic*, Blanche, n. 142; Duverdy, *Transp.*, n. 36; Sarrut, n. 647 et 675; Ruben de Couder, n. 317; Féraud-Giraud, t. 1, n. 337, et t. 2, n. 845.

**3921.** — Lorsque le tarif spécial au transport de certaines marchandises, telles, par exemple, que des bestiaux, porte « qu'en cas de retard dans l'arrivée des trains ne permettant pas l'entrée des bestiaux sur les marchés, la compagnie ne pourra être responsable d'une somme supérieure à celle du prix de transport », aucune indemnité ne peut être prétendue par l'expéditeur si, malgré le retard, les bestiaux sont néanmoins arrivés assez à temps pour pouvoir être introduits sur le marché. — Cass., 7 janv. 1868, précité. — En ce cas, en effet, quels que soient les lenteurs du transport, le retard prévu par le contrat ne s'est pas produit.

**3922.** — Le tarif fixant le maximum d'indemnité pour retard s'appliquerait même au cas où le retard se serait produit avant tout commencement d'exécution du contrat de transport, la compagnie n'ayant pas expédié les marchandises par le train réglementaire. — Cass., 13 août 1884, précité. — C'est là une application de la règle d'après laquelle on n'a à considérer pour le retard que le moment de la livraison.

**3923.** — Mais cette limitation de responsabilité en cas de retard ne serait point applicable dans le cas où le contrat de transport n'aurait point été exécuté du tout et où la marchandise aurait été oubliée dans la gare de départ. — Caen, 7 févr. 1861, Hublot, [S. 61.2.475, P. 61.1197, D. 61.2.231] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 316; Féraud-Giraud, t. 1, n. 336.

**3924.** — La clause d'un tarif de chemins de fer portant « qu'en cas de retard, les administrations accordent la remise d'un dixième sur le prix total du transport », doit être entendue en ce sens qu'elle a trait seulement aux retards fréquents et sans conséquences graves pour lesquels il importe de prévenir, par un forfait, les contestations judiciaires, et ne met pas obstacle

à l'application du droit commun pour les retards qui causeraient un dommage considérable. — En conséquence, l'arrêt qui décide qu'indépendamment de l'indemnité fixée par cette clause, les destinataires sont fondés à réclamer de plus amples dommages-intérêts à raison d'un retard grave, ne peut donner ouverture à cassation. — Cass., 3 févr. 1873, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 317; Féraud-Giraud, t. 2, n. 845.

**3925.** — En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité ne peut être supérieure à la somme fixée comme clause pénale par le forfait (*suprà*, n. 3911); en cas de retard, il est admis que la clause pénale ne vise que les retards ordinaires, et qu'en cas de retard extraordinaire imprévu, les tribunaux peuvent accorder une somme supérieure à celle fixée par la clause pénale; quelle est la cause de cette différence? On peut dire que, dans le premier cas, les parties, en stipulant le forfait, ont prévu tous les dommages dont la marchandise est susceptible, puisqu'elles ont eu en vue la perte et l'avarie; dans le deuxième, elles n'ont pensé qu'aux retards ordinaires entraînant un préjudice peu important, et elles ont voulu fixer l'indemnité pour éviter les difficultés et les procès; mais elles n'ont point songé aux retards exceptionnels qui, par leur durée, produisent un préjudice considérable; ce retard et ce préjudice ne sont point entrés dans les prévisions des parties. De là la différence des solutions.

**3926.** — Il est à remarquer, d'ailleurs, que les décisions de la Cour suprême qui admettent, en cas de retard extraordinaire, une indemnité supérieure à la somme convenue dans la clause pénale, remontent à une date relativement ancienne et à une époque où la Cour de cassation n'avait point encore aussi énergiquement qu'à l'heure actuelle affirmé la force obligatoire des tarifs, et décidé d'une manière aussi catégorique qu'ils doivent être appliqués à la lettre sans pouvoir être restreints ou étendus.

**3927.** — La disposition d'un tarif spécial qui limite ainsi la responsabilité d'une compagnie à l'abandon de tout ou partie du prix de transport, suivant la durée du retard dans l'expédition de certaines marchandises, est applicable même au cas où le retard a eu pour cause une erreur et une faute lourde des employés de la compagnie. — Cass., 15 mars 1869, précité; — 13 août 1884, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 3912 et s.

**3928.** — Mais s'il y a dol ou fraude de la compagnie ou de ses employés, le tarif qui limite la responsabilité n'est plus applicable, et les intéressés peuvent réclamer une somme représentant tout le préjudice qu'ils ont éprouvé. — Cass., 13 août 1884, précité. — V. *suprà*, n. 3915.

**3929.** — Lorsqu'un tarif porte que l'indemnité dûe pour un retard de plus de quarante-huit heures ne peut excéder la totalité du prix de transport, est nul le jugement qui, sur une demande en dommages-intérêts fondée tout à la fois sur le retard apporté dans le transport de la marchandise expédiée et sur une avarie éprouvée par cette marchandise, prononce une condamnation en bloc à des dommages-intérêts pour toutes choses, sans distinguer entre l'indemnité d'avarie et celle du retard. — Cass., 27 mars 1878, précité.

**3930.** — Le tarif limitant la responsabilité en cas de retard est applicable alors même qu'au moment de l'expédition, ce tarif n'eût pas été publié dans le lieu où les marchandises ont été remises à la compagnie, s'il est constaté que, dès cette époque, l'expéditeur, non seulement en avait connaissance, mais s'était prévalu de certaines dispositions. — Bourges, 20 févr. 1860, précité.

*4° De la responsabilité lorsqu'il existe plusieurs compagnies ayant participé au transport.*

**3931.** — Lorsqu'une marchandise doit parcourir plusieurs réseaux, la compagnie qui, la première, reçoit et expédie la marchandise, joue le rôle d'expéditrice; pendant quelque temps, les compagnies se refusaient à recevoir des marchandises adressées à des gares situées sur d'autres réseaux que le leur; mais il est aujourd'hui reconnu qu'une compagnie de chemins de fer est obligée de recevoir et d'expédier des marchandises adressées à une gare se trouvant sur le réseau d'une autre ligne reliée avec elle sans solution de continuité; elle ne peut exiger la présence, au point de jonction, d'un destinataire chargé de recevoir les marchandises pour les réexpédier immédiatement après. — Cass., 24 févr. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.230, P. 75.543, D. 76.1.241]; — 20 juill. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.426, P. 75.1065, D. 77.1.491] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 816.

**3932.** — La compagnie de chemins de fer qui s'est chargée de faire parvenir des marchandises à destination demeure responsable de l'inexécution du contrat, encore bien qu'il provienne du fait des transporteurs intermédiaires qu'elle s'est substituée. — Cass., 12 mai 1868, Cie de Marseille *la Navigable*, [S. 68.1.303, P. 68.775]; — 19 août 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.383, P. 68.1051, D. 68.1.437]; — 24 avr. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.303, P. 72.734, D. 73.5.83]; — 9 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.303, P. 72.734, D. 72.1.224]; — 28 oct. 1885, Mohamed-Salah-Ben-Chikou, [D. 86.1.73] — Douai, 11 mars 1858, Chemin de fer du Nord, [S. 58.2.403, P. 58.1.1227]; — 11 avr. 1859, Bertelle, [S. 60.2.44, P. 60.407] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 590; Duverdy, *Transp.*, n. 121; Sarrut, n. 655; Guillemain, p. 73 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 816; Picard, t. 4, p. 817.

**3933.** — Il en est ainsi particulièrement en cas de retards. — Cass., 24 avr. 1872, précité. — 9 juill. 1872, précité. — Douai, 11 mars 1858, précité.

**3934.** — ... Et d'avarie. — Cass., 24 avr. 1872, précité.

**3935.** — Par suite, la compagnie de chemins de fer qui s'est chargée de faire parvenir des marchandises à destination, en leur faisant suivre un parcours déterminé, demeure responsable de leur perte occasionnée par un changement de direction, encore bien qu'elle ait eu recours pour le transport à des commissionnaires intermédiaires. — Même arrêt. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 817.

**3936.** — L'action en responsabilité contre la compagnie expéditrice appartient au destinataire comme à l'expéditeur. — Cass., 9 juill. 1872, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 596; Duverdy, *Transp.*, n. 121 *bis*; Guillemain, p. 77; Féraud-Giraud, t. 2, n. 816. — Le destinataire en effet, nous l'avons vu, est en droit d'exercer les actions dérivant du contrat de transport en vertu de la stipulation à son profit faite par l'expéditeur.

**3937.** — Toutefois, si l'expéditeur avait choisi lui-même la compagnie devant continuer le transport, et avait joué ainsi le rôle de commissionnaire de transport, la compagnie expéditrice aurait terminé son mandat en remettant le colis à celle qui a été indiquée ainsi par l'expéditeur, et ne saurait être responsable de ses actes. — Paris, 17 déc. 1885, [*Gaz. des trib.*, 2 janv. 1886] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 817. — Pour apprécier quelle est l'étendue de la responsabilité qui pèse sur les compagnies qui ont exécuté successivement le même contrat de transport, il faut, en effet, distinguer soigneusement entre la compagnie qui a reçu la marchandise de l'expéditeur qui joue le rôle de commissionnaire de transport, et les compagnies qui reçoivent la marchandise de ses mains et effectuent tout ou partie du surplus du transport; celles-ci sont, vis-à-vis de la première, de simples commissionnaires intermédiaires, ne répondant que de leur propre faute. La compagnie qui la première a reçu les marchandises, en sa qualité de commissionnaire de transport, est responsable, soit vis-à-vis de l'expéditeur, soit vis-à-vis du destinataire, de tout le transport et des compagnies qu'elle s'est substituée pour faire arriver la marchandise à destination.

**3938.** — La compagnie qui la première a reçu les marchandises, étant toujours responsable soit envers l'expéditeur, soit envers le destinataire, et répondant des compagnies qu'elle s'est substituée pour continuer le transport, est partie nécessaire au procès et doit être maintenue dans l'instance sans pouvoir obtenir sa mise hors de cause. — Cass., 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.544, D. 83.1.128]

**3939.** — Le commissionnaire intermédiaire ne peut être déclaré responsable et condamné à une indemnité que s'il est établi que le retard, la perte ou l'avarie proviennent de son fait. — Duverdy, *Transp.*, n. 123; Sarrut, p. 7, note; Lyon-Caen et Renault, p. 911; Guillemain, p. 79 et s.; Jacqmin, p. 186; Féraud-Giraud, t. 2, n. 822. — V. aussi Bédarride, t. 2, n. 596 et s. — En l'absence de cette preuve, le commissionnaire intermédiaire est dégagé de toute responsabilité.

**3940.** — Cependant la compagnie intermédiaire est responsable des avaries apparentes tant qu'elle n'établit pas que ces avaries existaient au moment où elle a pris livraison des marchandises; en effet, il est à présumer que si ces avaries étaient antérieures à la remise qui lui en a été faite, elle n'aurait point pris livraison sans réserve; la compagnie intermédiaire, pour dégager sa responsabilité et établir l'existence de l'avarie avant

qu'elle ait pris livraison, doit donc se faire remettre un bulletin de garantie par la compagnie qui lui remet les colis frappés d'une avarie apparente. — Cass., 19 août 1868, précité; — 9 juill. 1872, précité; — 13 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.384, P. 74.944, D. 76.1.255] — Sic, Sarrut, n. 732 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 123; Féraud-Giraud, t. 2, n. 823.

**3941.** — Mais le commissionnaire intermédiaire n'est point responsable des avaries occultes; car il lui est impossible de vérifier l'état intérieur des colis qui lui sont remis pour continuer le transport; dès lors, il ne peut être présumé les avoir reçus en bon état. — Cass., 19 août 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.383, P. 68.1051, D. 68.1.437]; — 8 déc. 1873, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 20 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 824. — Le commissionnaire chargeur, au contraire, répond des avaries occultes comme des avaries apparentes.

**3942.** — Lorsqu'un commissionnaire, qui s'est chargé du transport des marchandises à ses risques et périls, les confie à une compagnie de chemins de fer, celle-ci ne se trouve pas substituée de plein droit à ses obligations. Notamment, elle ne répond pas de la perte d'un colis, survenu par un cas de force majeure, spécialement par un naufrage, alors que l'expéditeur ne l'a pas requise par écrit d'assurer la marchandise contre les risques de mer. — Cass., 30 janv. 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.30, P. 85.1.48, D. 84.1.255]

**3943.** — Le fait par une compagnie de chemins de fer de continuer un transport confié à un commissionnaire qui avait pris à sa charge les cas fortuits ne peut influer sur sa propre responsabilité, car une compagnie n'est responsable que dans les limites fixées par les tarifs, et ceux-ci ne la rendent responsable du risque de mer que si elle a été requise d'assurer.

**3944.** — La compagnie de chemins de fer qui a continué le transport et qui livre des marchandises expédiées en vertu d'un contrat unique est responsable envers l'expéditeur et le destinataire. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.131]; — 8 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.277, P. 74.686, D. 74.1.61]; — 9 avr. 1879, Hamard, [S. 80.1.131, P. 80.282, D. 80.1.13]; — 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383] — Douai, 13 nov. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 79.2.291, P. 79.1141] — Cass. belge, 17 juill. 1873, [*Pasicr.*, 73.1.302]; — 30 janv. 1879, [*Ibid.*, 79.1.103] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 592 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 127; Féraud-Giraud, t. 2, n. 818.

**3945.** — Cependant si les marchandises ont voyagé sur le réseau de la dernière compagnie sous l'empire d'un tarif spécial avec clause de non garantie, cette compagnie pourra toujours se prévaloir de cette clause, alors même que les autres compagnies ne pourraient en bénéficier. — Cass., 12 juin 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.164, P. 84.1.386, D. 84.1.73] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**3946.** — La compagnie qui livre, agissant comme mandataire des compagnies qui ont effectué la première partie du transport, est passible de toutes les exceptions qui frappent ces compagnies, et le destinataire n'est tenu de lui payer le prix total du transport que déduction faite des manquants constatés. — Cass., 19 août 1868, Chemin de fer de l'Est, [S. 68.1.383, P. 68 1051, D. 68.1.437]; — 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.279, P. 72.695, D. 72.1.168]; — 6 janv. 1874, Chemin de fer des Charentes, [S. 74.1.54, P. 74.121, D. 75.5.81]; — 9 avr. 1879, précité; — 2 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.380, P. 79.937, D. 79.1.372]; — 16 mars 1881, précité. — Douai, 13 nov. 1878, précité. — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 121; Féraud-Giraud, t. 2, n. 819.

**3947.** — ... Sauf le recours de cette compagnie contre celles qui ont exécuté le transport avant elle.

**3948.** — Toutefois, si le dernier voiturier est passible des exceptions opposables aux voituriers antérieurs, quand il réclame l'entier paiement du prix de transport en leur nom, il ne peut être condamné à des dommages-intérêts que s'il a personnellement commis une faute. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 821. — Dès lors, la compagnie qui a terminé le transport et qui effectue la livraison peut se dégager de toute responsabilité en établissant qu'au moment où elle a pris charge l'avarie existait déjà ou que le manquant s'était déjà produit, et qu'elle s'est fait remettre un bulletin de garantie; en ce cas, elle n'est tenue ni à indemniser le destinataire d'avaries antérieures à sa prise en charge, ni de lui payer la valeur d'un déficit existant déjà à ce moment. — Cass., 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.279, P. 72.695, D. 72.1.168]; — 9 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.303, P. 72.734, D. 72.1.224]; — 6 janv. 1874, précité; — 13 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.384, P. 74.944, D. 76.1.255]; — 29 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.318, P. 76.771, D. 75.1.32]; — 6 avr. 1875, [illegible] de navigation, [S. 75.1.230, P. 75.543]; — 14 août 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.478, P. 76.1201, D. 76.1.479]; — 27 août 1878, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1878, p. 246; — 10 déc. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.79, P. 79.163, D. 79.1.204]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.380, P. 79.937, D. 79.1.372]; — 6 août 1879, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.426, P. 81.1.1081, D. 80.5.73]; — 20 janv. 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 86.1.479, P. 86.1.1172, D. 86.1.152] — *Sic*, Sarrut, n. 793 et s.; Bédarride, t. 2, n. 795; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1019.

**3949.** — En effet, le dernier voiturier n'est tenu que de ses fautes personnelles, et ne saurait être rendu responsable des fautes commises par les voituriers antérieurs, à moins de convention contraire dûment justifiée. — Cass., 20 janv. 1886, précité; — 31 mai 1886, Chemin de fer London-Chatam, [S. 87.1.322, P. 87.1.777, D. 87.1.123]; — 6 août 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.181, P. 89.1.414, D. 89.1.89]; — 21 avr. 1891, Chemin de fer du Nord, [S. 91.1.348, P. 91.1.821, D. 92.1.278] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 819 et s.

**3950.** — Dès lors doit être cassé le jugement qui condamne le dernier voiturier à des dommages-intérêts, tout en reconnaissant qu'il n'a pas commis de faute. — Cass., 21 avr. 1891, précité.

**3951.** — Le dernier voiturier, en offrant de remettre le produit net de la vente de la marchandise effectuée par le premier transporteur, n'accepte pas, d'ailleurs, de solidarité avec celui-ci, et ne peut, par suite, être condamné à titre d'obligé solidaire. — Même arrêt. — La solidarité, en effet, ne se présume pas.

**3952.** — Une compagnie qui n'a pas effectué le transport, et ne fait que livrer des marchandises transportées par une autre compagnie, ne peut être déclarée responsable des avaries qui se sont produites en cours de route, à moins qu'il ne soit prouvé qu'en se chargeant de la livraison, elle se soit substituée à la compagnie qui a effectué le transport. — Cass., 26 juin 1888, Chemin de fer du Midi, [S. 89.1.180, P. 89.1.414, D. 88.1.309]

**3953.** — Par suite, la compagnie du Midi qui livre à Hendaye des marchandises expédiées d'Espagne à Hendaye n'est pas responsable envers le destinataire des manquants survenus au cours de route, lorsque, d'après la convention du 8 avr. 1864, le transport se fait jusqu'à Hendaye uniquement par la compagnie du Nord de l'Espagne. — Même arrêt.

**3954.** — Mais le commissionnaire intermédiaire ou le dernier commissionnaire n'est responsable de la perte, de l'avarie ou des manquants, que s'il est établi qu'il a reçu la marchandise en bon état; par suite, l'expéditeur ou le destinataire ne peuvent actionner comme responsable de la perte d'un colis le dernier commissionnaire, alors que celui-ci n'a pas reçu le colis du premier commissionnaire. — Cass., 8 déc. 1873, précité; — 31 mars 1886, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 821.

**3955.** — Il en est ainsi alors même qu'il existerait, entre les deux commissionnaires, une convention d'après laquelle tout expéditeur qui remet à l'un d'eux un objet à transporter, est fondé à le considérer comme confié à l'un et à l'autre. — Cass., 31 mai 1886, précité.

**3956.** — Vis-à-vis de l'expéditeur, le commissionnaire chargeur, ou la compagnie qui s'est chargée du transport, répond de son fait et de celui de la compagnie qu'il s'est substituée; à l'égard des compagnies entre elles, c'est celle qui, en définitive, est reconnue l'auteur de la perte, de l'avarie, des manquants, du retard, qui doit supporter la responsabilité, et, comme le débat s'agite entre commerçants, la preuve peut être faite de toutes manières, même à l'aide de présomptions, graves, précises et concordantes. — Cass., 18 avr. 1831, Bourgeois, [S. 31.1.283, P. chr.]; — 15 avr. 1846, Saurel, [S. 46.1.528, P. 46.2.22, D. 46.1.140]; — 12 août 1856, Chemin de fer d'Orléans, [S. 57.1.48, P. 57.395, D. 56.1.338]; — 9 juin 1858, Hulin, [S. 59.1.56, P. 58.885, D. 58.1.421] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 827; Picard, t. 2, p. 742.

**3957.** — D'après un règlement du 1er août 1869, intervenu

entre les compagnies, les indemnités dûes au sujet des expéditions non transbordées, se partagent entre les compagnies au prorata des kilomètres parcourus. Lorsqu'il s'agit de marchandises transbordées aux points de transmission, la compagnie cédante est déchargée de toute responsabilité, si la compagnie cessionnaire n'a pas fait de réserve au moment du transbordement. Ces règlements, bien entendu, n'ont aucun effet contre ou en faveur des expéditeurs ou destinataires.

**3958.** — Les divers commissionnaires ne peuvent être liés entre eux vis-à-vis d'un destinataire ou d'un expéditeur que s'ils ont participé à un même transport; si l'un d'eux a effectué seul un premier transport, l'expéditeur de marchandises ainsi transportées ne saurait, en aucun cas, s'adresser, au sujet de ce transport, aux divers commissionnaires qui ont effectué pour lui un autre transport.

**3959.** — Dans ce cas, il appartient aux juges du fait, par une appréciation souveraine des circonstances de la cause, de décider qu'une compagnie est restée étrangère au transport antérieurement effectué par une autre compagnie. — Cass., 17 avr. 1888, Jung et Himely, [S. 91.1.346, P. 91.1.818, D. 89.1.133

**3960.** — Dans ces conditions, le second transporteur, qui n'a point contracté d'obligations vis-à-vis du premier transport, n'est point obligé d'accepter des réserves relatives à une responsabilité qu'il n'a point encourue. — Même arrêt.

**3961.** — Dès lors, il n'est passible d'aucuns dommages-intérêts pour s'être refusé à livrer les marchandises, en présence de réserves et de réclamations injustifiées.

### § 8. *Des actions auxquelles peut donner naissance le contrat de transport et des fins de non-recevoir à ces actions.*

#### 1° *Notions générales et procédure.*

**3962.** — I. *Par qui et contre qui ces actions peuvent être intentées.* — En principe, une action peut être intentée par toute partie, particulier ou compagnie, qui se prétend lésée; il suffit de justifier d'un intérêt et d'une qualité pour l'exercer; peu importe que la cause de l'action soit un contrat ou un quasi-contrat, un délit ou un quasi-délit. — Ruben de Couder, n. 386; Bédarride, t. 2, n. 551 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1000.

**3963.** — L'expéditeur qui a formé le contrat a toujours qualité pour actionner la compagnie de chemins de fer avec laquelle il a traité, alors même que la marchandise voyagerait aux risques du destinataire; il lui appartient d'assurer l'exécution du contrat qui a été consenti avec lui. — Vincens, t. 1, p. 625; Pardessus, n. 545; Duverdy, *Transp.*, n. 92; Sarrut, n. 786; Ruben de Couder, n. 389; Bédarride, t. 2, n. 561 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1001.

**3964.** — Lorsque le contrat de transport a été exécuté sur plusieurs lignes, l'expéditeur peut toujours actionner la compagnie qui a reçu la marchandise au départ, ou qui lui a délivré un billet s'il s'agit d'un voyageur, car c'est avec elle qu'il a traité et c'est elle qui s'est engagée à exécuter le transport. — Cass. 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.231]; — 23 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.230, P. 83.1.511, D. 83.1.127] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 591; Sarrut, n. 792; Ruben de Couder, n. 394; Duverdy, *Transp.*, n. 121 et s.; Féraud-Giraud, t. 3, n. 460.

**3965.** — Aussi la compagnie qui, la première, a reçu les marchandises ou avec qui s'est formé le contrat de transport, est-elle partie nécessaire au procès et doit-elle être maintenue en cause. — Cass., 23 août 1882, précité.

**3966.** — Dans le cas où un transport a été effectué par plusieurs compagnies, en vertu d'un contrat unique, la compagnie qui livre la marchandise, et qui s'est substituée aux autres compagnies ayant coopéré au transport, peut être actionnée directement par l'expéditeur; mais nous avons vu (*suprà*, n. 3948) qu'elle se déchargera de toute responsabilité si elle établit que le dommage imputé est antérieur à sa prise en charge.

**3967.** — L'expéditeur peut aussi actionner les compagnies intermédiaires qui ont participé au transport, à condition d'établir qu'elles ont commis une faute. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.262]; — 6 avr. 1875, précité. — Paris, 12 juill. 1845, Malivet, [S. 45.2.472, P. 46.1.109, D. 46.4.72] — Limoges, 12 avr. 1862, Couderchet, [D. 63.2.19] — Nîmes, 18 nov. 1865, Gay, [S. 66.2.236, P. 66.920, D. 66.2.220] — Riom, 17 janv. 1870, sous Cass., 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.2.279, P. 72.695, D. 72.1.167] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 596 et s.; Sarrut, n. 793 et s.; Ruben de Couder, n. 395 et 396; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1004.

**3968.** — La chose jugée contre le destinataire ne l'est pas contre l'expéditeur. Par suite, une compagnie de chemins de fer ne saurait invoquer l'exception de la chose jugée par une première décision, à l'encontre d'un jugement qui la déclare responsable du défaut de livraison en temps opportun de marchandises expédiées au destinataire, si, lors de la première décision qui avait dénié cette responsabilité, le débat s'était agité entre la compagnie et le destinataire, tandis que, lors du jugement ultérieur, ce débat était engagé d'après la demande principale, entre le destinataire et l'expéditeur, et d'après la demande en garantie, entre ce dernier et la compagnie, et qu'en outre, dans cette demande en garantie, on invoquait pour la première fois la faute commise par la compagnie en n'avisant pas l'expéditeur des difficultés qu'elle rencontrait à trouver le destinataire. — Cass., 21 avr. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.2.268, P. 76.638, D. 75.1.467] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1006.

**3969.** — De même la chose jugée entre le destinataire et l'expéditeur ne l'est pas à l'égard de la compagnie de chemins de fer. En conséquence, le jugement qui, au sujet d'une action intentée par le destinataire contre l'expéditeur, admet l'exception d'incompétence basée sur l'extranéité des parties, n'a pas l'autorité de la chose jugée relativement à une demande formée par le même destinataire contre l'expéditeur et ayant même objet et même cause, si cette demande est en même temps formée contre une compagnie de chemins de fer française; la demande n'est plus alors formée entre les mêmes parties. — Cass., 9 avr. 1879, Hamard, [S. 80.2.131, P. 80.282, D. 80.1.13] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1007. — V. *infrà*, v° *Chose jugée*, n. 1012 et s.

**3970.** — Le destinataire, bien qu'il n'ait pas été partie au contrat de transport, a les mêmes actions contre les diverses compagnies de chemins de fer qui ont coopéré au transport, que l'expéditeur lui-même; en effet, celui-ci a traité dans l'intérêt du destinataire comme dans le sien. — Duverdy, *Transp.*, n. 92; Bédarride, t. 2, n. 551; Sarrut, n. 786 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1008.

**3971.** — Le destinataire a également action contre l'expéditeur si celui-ci lui a causé quelque préjudice. Ainsi l'expéditeur qui, par une mention erronée sur la nature de la marchandise dans la lettre de voiture, occasionne la saisie de cette marchandise à l'octroi pour fausse déclaration, commet une faute personnelle qui l'oblige à garantir le destinataire du recours exercé contre lui par la compagnie de chemins de fer condamnée pour infraction aux règlements de l'octroi. Peu importe que les marchandises aient voyagé aux risques et périls du destinataire, puisqu'il s'agit non d'un événement arrivé pendant le cours du transport, mais d'une faute personnelle de l'expéditeur. — Cass., 27 avr. 1880, Lecourt, [S. 81.1.153, P. 81.1.366, D. 80.1.432] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1009.

**3972.** — Le tiers à qui l'expéditeur ou le destinataire ont remis le récépissé délivré par la compagnie se trouve ainsi subrogé aux droits du destinataire, et est en droit d'actionner la compagnie de chemins de fer qui a exécuté le transport, soit pour exiger livraison, soit pour intenter une action en dommages-intérêts. — Cass., 21 juill. 1875, Chemin de fer du Nord, [S. 75.1.447, P. 75.1147] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1018. — La détention du récépissé établit que le tiers qui en est porteur est le mandataire du destinataire à l'effet d'obtenir livraison, de payer le prix de transport, et d'exercer une action en dommages-intérêts pour perte, avaries ou retards, cette action étant une suite directe de la livraison; mais elle ne suffit pas pour prouver que ce tiers est en droit d'exercer une action en détaxe au sujet des prix de transport déjà payé. Cette dernière action n'est pas une suite directe de la livraison. — V. *infrà*, n. 3987 *bis* et s.

**3973.** — Mais le tiers qui se dit propriétaire des marchandises et qui les réclame en dehors du concours des parties avec lesquelles la compagnie de chemins de fer a contracté ne peut, alors qu'il n'est pas porteur de récépissé, obliger la compagnie à lui remettre les marchandises transportées. — Cass., 9 avr. 1879, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1010.

**3974.** — Les commissionnaires de transport qui ont traité en leurs noms avec les compagnies de chemins de fer, ont, comme

les autres expéditeurs, le droit de les assigner. — Cass., 16 nov. 1875, cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 269 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1011. — Mais s'ils ont reçu des marchandises au nom de destinataires, et ont réglé le transport, le droit de relever les erreurs qui auraient pu se glisser, notamment dans l'application des tarifs, appartient aux destinataires et point à eux. En effet, ils n'ont plus d'intérêt. — Paris, 5 mai 1878, *Ibid.*, 1878, p. 71 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1012.

**3975.** — Mais si les commissionnaires de transport se plaignaient d'un abaissement illégal de tarifs, comme ce fait leur porterait directement préjudice, ils auraient droit d'actionner la compagnie qui l'aurait consenti. — Cass., 10 janv. 1849, Delacorbière, S. 49.1.190, P. 49.1.307, D. 49.1.19 ; — 10 juin 1850, Maillet-Duboullay, [S. 50.1.607 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1013.

**3976.** — Un camionneur peut actionner une compagnie de chemins de fer, s'il relève contre elle une cause de préjudice; ainsi s'il a été obligé de payer au destinataire le montant d'une avarie régulièrement constatée, il est en droit de recourir contre la compagnie à laquelle il impute la responsabilité de l'avarie. — Cass., 20 janv. 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.382, P. 74.940, D. 74.1.245] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1014.

**3977.** — De même, le camionneur qui, sur l'ordre du destinataire, prend livraison d'un colis à la gare d'un chemin de fer et le transporte à domicile, a qualité pour demander à la compagnie du chemin de fer la restitution du prix de camionnage indûment compris par elle dans la lettre de voiture et qui lui a été payé par le destinataire. S'il est un tiers dans le sens de l'art. 1165, C. civ., par rapport au destinataire et à la compagnie, comme ne figurant pas au contrat formé entre eux par la lettre de voiture, il se trouve, au moins, dans le cas exceptionnel de l'art. 1121 du même Code; il peut donc agir en son propre nom. — Cass., 6 nov. 1871, Chemin de fer des Charentes, [S. 71.1.188, P. 71.595, D. 71.1.310] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1015.

**3978.** — L'art. 52 du cahier des charges commun à toutes les compagnies réserve expressément aux destinataires des marchandises le droit de les faire prendre en gare, et transporter à leur domicile par un voiturier de leur choix. Lors donc qu'un expéditeur, qui a vendu la marchandise *franco* au domicile du destinataire, verse, entre les mains de la compagnie à laquelle il remet les colis, le prix du camionnage à l'arrivée c'est sous la condition que le camionnage ne sera fait par les propres agents de la compagnie que si le destinataire n'use pas de la faculté qui lui est réservée par l'art. 52. — Cass., 18 juill. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.76, P. 77.159]; — 2 déc. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.92, D. 92.1.161]

**3979.** — Si le destinataire use de cette faculté, le prix versé par l'expéditeur ne doit pas rester dans la caisse de la compagnie, et il semble évident qu'il doit passer de ses mains en celles du voiturier qui a réellement effectué le transport de la marchandise : cela paraît bien résulter du contrat passé entre la compagnie et l'expéditeur. Les choses se sont ainsi passées pendant longtemps, et jusqu'à une tentative en sens contraire qui a été faite en 1891 par les compagnies de chemins de fer; elles ont alors prétendu qu'elles ne devaient compte qu'à l'expéditeur de l'argent versé par lui pour le camionnage de la marchandise à domicile, et que, ni le destinataire, ni le voiturier qui avait effectué le transport par suite du choix fait en vertu de l'art. 52 du cahier des charges n'avaient le droit de lui réclamer cet argent.

**3980.** — La conséquence pratique de ce système, c'est que l'expéditeur ne réclamera jamais l'argent qu'il aura versé pour le camionnage, par la raison que la marchandise étant parvenue *franco* au domicile du destinataire, c'est-à-dire l'obligation qu'il avait stipulée ayant été remplie, il n'a point à se préoccuper des conditions dans lesquelles elle a pu l'être. Si donc l'argent ne peut sortir des caisses de la compagnie que sur la demande de l'expéditeur, il y a de grandes chances pour qu'il y demeure longtemps et parfois toujours. Cette considération répond, en même temps, au prétendu péril que les compagnies voudraient faire résulter de la possibilité d'une réclamation élevée par l'expéditeur après que la somme versée par ce dernier aurait été remise au voiturier choisi en vertu de l'art. 52 du cahier des charges. D'une part, l'absence d'intérêt fera qu'il ne réclamera rien; d'autre part, réclamât-il, ce serait vainement, dès lors que l'argent aurait servi à rétribuer l'acte pour l'accomplissement duquel il avait été remis.

**3981.** — Les compagnies objectaient qu'elles n'entendaient point garder l'argent mais ne voulaient le rendre qu'à celui avec lequel elles avaient contracté. Il aurait fallu alors suivre la marche suivante : le voiturier ayant effectué le transport s'adresserait au destinataire, celui-ci à l'expéditeur, qui à son tour s'adresserait à la compagnie. Ce circuit d'action n'est ni simple ni pratique, et il entraîne des frais considérables, absolument frustratoires.

**3982.** — Il a été jugé conformément à cette opinion, que tout expéditeur qui stipule le transport d'une marchandise pour la faire parvenir au domicile d'une personne déterminée, stipule dans les termes de l'art. 1121, C. civ., c'est-à-dire pour le destinataire, et éventuellement, par voie de conséquence pour le voiturier que celui-ci choisira; que ce dernier a donc qualité pour réclamer de la compagnie le prix des transports par lui effectués en son lieu et place. — Cass., 2 déc. 1891, précité.

**3983.** — En effet, quand l'expéditeur remet à une compagnie une somme représentant le prix de transport de la gare d'arrivée au domicile du destinataire cela suppose nécessairement sous-entendue cette condition : que, si le destinataire use de la faculté qui lui est concédée par l'art. 52 du cahier des charges et choisit lui-même son voiturier, la somme remise à la compagnie n'aura fait que passer par ses mains pour aller dans celles du voiturier qui aura réellement effectué le transport; elle sera, dans ce cas, simplement un intermédiaire; en réalité, l'expéditeur aura stipulé pour le transporteur choisi par le destinataire.

**3984.** — On objecte qu'on ne peut admettre la stipulation pour autrui, quand, au moment où se forme la convention, celui pour lequel on entend stipuler est un inconnu, c'est-à-dire une personne incertaine; on ajoute qu'on ne peut stipuler pour une personne incertaine. — Cass., 22 févr. 1888, Despretz, [S. 88.1.121, P. 88.1.281, D. 88.1.77] — Paris, 4 avr. 1884, C[ie] d'assurance terr. *la Préservatrice*, [S. 84.2.90, P. 84.1.491, D. 85.2.42] — Il est possible que le camionneur soit nominalement, individuellement un inconnu. Mais, en réalité, il est suffisamment désigné pour que la stipulation existe et produise son effet : celui pour lequel l'expéditeur stipule, c'est bien le voiturier que choisira le destinataire et qui aura effectué le transport; dans ces conditions la personne n'est pas incertaine au sens de la loi. — Laurent, t. 11, n. 309 et s. — Partant, la stipulation est valable et doit avoir pour conséquence une action directe du transporteur contre la compagnie pour se faire remettre la somme déposée entre ses mains par l'expéditeur comme prix du transport.

**3985.** — Le camionneur pourrait encore exercer contre la compagnie l'action *de in rem verso*. — Orléans, 1[er] mai 1889, sous Cass., 2 déc. 1891, précité. — Cette action existe, d'après Aubry et Rau (t. 6, § 579, p. 246), dans tous les cas où le patrimoine d'une personne se trouvant sans cause légitime, enrichi au détriment de celui d'une autre personne, celle-ci ne jouirait, pour obtenir ce qui lui appartient ou ce qui lui est dû, d'aucune action naissant d'un contrat, d'un quasi-contrat, d'un délit ou d'un quasi-délit. C'est bien le cas du voiturier choisi par le destinataire; par son fait, le patrimoine de la compagnie, s'est enrichi, sans cause légitime, du prix d'un transport qu'elle n'a pas effectué, et cela à son détriment à lui, puisqu'il ne reçoit pas le salaire du travail qu'il a fait. D'un autre côté, point de contrat, de quasi-contrat, de délit, de quasi-délit, créant un lien de droit entre le camionneur et la compagnie. On a opposé à cette théorie un arrêt de la chambre des requêtes du 11 juill. 1889, Crédit foncier, [S. 90.1.97, P. 90.1.241, D. 89.1.393], d'après lequel, en l'absence de tout contrat ou quasi-contrat l'action *de in rem verso* ne pourrait être introduite. Mais il faut remarquer que l'arrêt invoqué a soin de constater, non seulement l'absence de tout contrat ou quasi-contrat, mais encore l'absence d'un *fait* pouvant produire entre les parties un lien de droit quelconque. Ici, le fait existe; c'est le transport effectué par le voiturier, alors que la compagnie en a reçu le prix, et ne veut pas le remettre.

**3986.** — Le camionneur pourrait enfin, dans ce cas, exercer contre la compagnie l'action en répétition de l'indû. Dira-t-on que cette action ne peut être invoquée que par celui qui a indûment payé? Mais limiter ainsi la portée des art. 1376 et 1377, C. civ., c'est leur donner une application trop étroite et il faut en étendre l'effet au *véritable intéressé*. L'action en répétition de l'indû n'est donc pas exclusivement attachée à la personne

de celui qui a effectué le paiement. En conséquence, le camionneur qui, sur l'ordre du destinataire, prend livraison d'un colis à la gare d'un chemin de fer et le transporte à domicile, a qualité pour demander à la compagnie du chemin de fer la restitution du prix de camionnage indûment compris par elle dans la lettre de voiture et qui lui a été payé par le destinataire. — V. sur le principe Cass., 13 févr. 1872, Lafontaine, [S. 72.1.17, P. 72.25, D. 72.1.166]

**3987.** — Dans la plupart des villes d'une certaine importance, on a vu apparaître, depuis un certain nombre d'années, une industrie nouvelle, celle d'agents de vérification des taxes perçues par les compagnies pour les transports des marchandises déposées dans leurs gares. Ces agents se présentent porteurs de récépissés ou de lettres de voiture délivrés par les compagnies, et se prétendant, par le seul fait de cette détention, investis d'un mandat suffisant, réclament, d'abord, la vérification de taxes qu'ils soutiennent avoir été excessives; ensuite, au cas où cette prétention serait reconnue justifiée, la remise du trop perçu. La plus grande partie de la somme remise reste entre leurs mains; si un procès s'élève, ils l'entreprennent le plus souvent à leurs risques et périls, ne laissant, en cas de succès, qu'une faible part du gain du procès à l'intéressé réel, mais supportant toute la perte en cas d'insuccès. Pour agir ainsi contre les compagnies de chemins de fer, les agents de vérification sont munis d'un mandat qui leur est donné par les intéressés. Si ce mandat est par écrit, pas de difficulté; mais le seul fait de la détention des récépissés ou lettres de voiture suffit-il pour l'établir? Non, car la détention du récépissé peut être motivée par toute autre cause que le mandat. Le mandat, il est vrai, aux termes de l'art. 1985, C. civ., peut être verbal, et, en matière commerciale, peut être prouvé par tous les moyens établis par l'art. 109, C. comm., mais il ne s'ensuit pas que la simple détention d'un récépissé ou d'une lettre de voiture puisse conférer au porteur, alors qu'il n'en est pas le destinataire, le droit de demander une détaxe et encore moins celui d'en toucher le montant. — Cass., 20 févr. 1893, Chemin de fer d'Orléans, [S. et P. 93.1.149] — V. cependant Féraud-Giraud, t. 1, n. 213.

**3988.** — Le fait de la détention, pouvant être accidentel ou sans cause légitime, ne saurait avoir, par lui-même, l'effet de contraindre les compagnies à s'engager ou se libérer, tant qu'elles n'ont pas la preuve que le détenteur a réellement qualité pour contracter avec elles. — Même arrêt.

**3989.** — Sur le droit qui appartient aux étrangers comme aux français de réclamer pour réparation du préjudice par eux éprouvé, V. *infrà*, titre XI.

**3990.** — II. *Preuves.* — A. *De la preuve en général.* — Conformément aux dispositions de l'art. 103, C. comm., le voiturier, avons-nous dit, est garant de la perte ou de l'avarie, à moins qu'il ne démontre qu'elles ne lui sont point imputables; et c'est à lui à détruire la présomption de faute qui pèse sur lui. La preuve de la faute de la compagnie qui a effectué le transport n'est mise à la charge de l'expéditeur ou du destinataire que si une clause de non garantie a été stipulée.

**3991.** — Cette preuve, en matière commerciale, peut être faite à l'aide de tous les moyens de preuve reconnus par la loi; ainsi la compagnie de chemins de fer peut prouver à l'aide de tous les moyens de preuve, et même de présomptions graves, précises et concordantes, qu'elle n'a commis aucune faute, et que s'il y a avarie, manquant ou perte, elles ne lui sont point imputables. — Cass., 9 juin 1858, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 59.1.57, P. 58.885, D. 58.1.421] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1028.

**3992.** — Cependant, un huissier serait sans qualité comme sans compétence, pour vérifier, au point de vue technique, l'état de marchandises à leur arrivée en gare. — Paris, 26 mars 1884, [J. *La Loi*, 25 avr. 1884; *Gaz. des trib.*, 20 juin 1884] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1027.

**3993.** — La compagnie qui a démontré son irresponsabilité par la preuve de l'existence de l'avarie avant la prise en charge, notamment par la production d'un bulletin de garantie, peut invoquer cette irresponsabilité à l'égard de toute personne et spécialement à l'égard du destinataire, cette irresponsabilité étant fondée sur l'absence de toute faute qui lui soit imputable. — Cass., 10 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.1.79, P. 79.540, D. 79.1.204] — *Sic*, Sarrut, n. 735; Ruben de Couder, v° *Commissionnaire de transport*, n. 255; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1030.

**3994.** — B. *Vérifications. Expertises.* — Le destinataire, ou la personne qui prend livraison, a toujours le droit de demander à vérifier la marchandise, alors même qu'elle paraîtrait en excellent état de conditionnement. Depuis la modification de l'art. 105, C. comm., le destinataire a un délai pour protester, mais il a intérêt à établir que les avaries, si elles existent, sont antérieures à la livraison. Ce n'est qu'en cas de refus de laisser vérifier ou de contestation sur l'état des marchandises, qu'il y a lieu de recourir aux formalités de l'art. 106, C. comm. — Cass., 27 déc. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [S. 55.1.261, P. 55.2.523, D. 55.1.21]; — 5 févr. 1856, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 56.1.687, P. 56.2.60, D. 56.1.131]; — 20 nov. 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.467, P. 61.407]; — 16 janv. 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.401, D. 61.1.126]; — 14 août 1861, Paillet, [S. 62.1.45, P. 62.434, D. 61.1.384]; — 29 mai 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.1.300, P. 67.766, D. 67.1.197] — Lyon, 30 juin 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.2.72, P. 65.353, D. 65.2.184] — *Sic*, Sourdat, t. 2, n. 1020; Bédarride, t. 1, n. 288 et s.; Sarrut, n. 704; Duverdy, *Transp.*, n. 98; Ruben de Couder, n. 268 et 269; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1031.

**3994 *bis*.** — Aucun texte n'impose, d'ailleurs, aux compagnies l'obligation de visiter au départ les colis qui leur sont confiés, ni d'appeler en cause les expéditeurs; une compagnie ne saurait de ce seul chef être condamnée à des dommages-intérêts, alors surtout qu'elle justifie par un rapport d'expert que l'avarie provient du mauvais état des colis. — Cass., 25 mars 1891, Chem. de fer de P.-L.-M., [D. 91.1.216]

**3995.** — Les commissaires de surveillance ne sont point tenus de constater les manquants ou avaries dans l'intérêt des particuliers; ils peuvent le faire dans l'intérêt même de la surveillance dont ils sont chargés; ils doivent alors transmettre les originaux de leurs procès-verbaux à l'administration supérieure, et ne sont point obligés de donner une copie de leurs procès-verbaux aux parties; ils ne doivent jamais leur remettre les originaux; leurs constatations ne lient pas, d'ailleurs, les tribunaux. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1032.

**3996.** — Lorsque le destinataire refuse les marchandises ou qu'une contestation s'élève sur leur état, il y a lieu, conformément à l'art. 106, C. comm., de procéder à leur vérification par experts nommés au pied de la requête, par le président du tribunal de commerce; ou à son défaut par le juge de paix. Un seul expert peut être nommé. — Rennes, 17 août 1812, Rosset, [P. chr.] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 102; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1038. — V. *suprà*, n. 3689.

**3997.** — Il n'est pas nécessaire que cette expertise soit contradictoire, et qu'elle soit faite en présence de toutes parties ou toutes parties appelées. — Aix, 6 mars 1874, Siégeot, [D. 77.5.87] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 108; Sarrut, n. 725; Lanckmann, n. 414; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1038. — V. *suprà*, n. 3711 et s.

**3998.** — L'expertise doit avoir lieu au moment où la livraison est refusée, et avant que les marchandises soient en possession du destinataire. — Montpellier, 1er juill. 1869, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1870, p. 20]; — elle peut toujours être ordonnée tant que l'action dirigée contre la compagnie est recevable. — Cass., 2 août 1842, Rauduoin, [S. 42.1.723, P. 42.2.391] — Aix, 25 mars 1854, Roux, [S. 54.2.725] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 107; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1039.

**3999.** — Ainsi, après l'expiration des délais fixés par l'art. 105, C. comm., le destinataire qui aurait pris livraison demanderait tardivement une expertise, et ne pourrait obtenir la nomination d'experts, alors même que la marchandise serait demeurée dans les magasins de la douane. — Aix, 8 janv. 1880, Cie des messageries maritimes, [S. 82.2.37, P. 82.1.217, D. 81.2.165] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1036. — Ayant perdu tout droit à exercer une action contre la compagnie de chemins de fer pourquoi demanderait-il une expertise au sujet du transport?

**4000.** — L'acceptation par une compagnie de chemins de fer d'une expertise pour déterminer la nature et l'étendue du dommage et en rechercher la cause, ne constitue point de sa part une reconnaissance de sa responsabilité. — Cass., 30 janv. 1883, Chemin de fer du Nord, [D. 84.5.91]; — 5 nov. 1883, Chemin de fer de Bône-Guelma, [S. 85.1.132, P. 85.1.285, D. 84.1.461] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1033. — Le seul fait de consentir à la nomination d'un expert implique par là même que la cause de l'avarie est inconnue et qu'elle peut être imputable à l'expéditeur. — V. *suprà*, n. 3779.

**4001.** — Les experts font connaître l'état des marchandises, constatent les avaries, leur importance, évaluent le préjudice, en recherchent et indiquent la cause, et notamment le moment où elles se sont produites, et la personne à qui elles peuvent être imputées. En un mot, ils fournissent aux juges tous les renseignements qui leur sont demandés; leurs rapports, d'ailleurs, ne lient pas le juge; ils sont discutés et contestés par les parties, s'il y a lieu; les tribunaux peuvent rectifier leurs conclusions d'après les autres éléments du procès, et, s'ils ne se trouvent point suffisamment éclairés, ordonner une nouvelle expertise ou toute autre mesure d'instruction. — Sarrut, n. 729.

**4002.** — L'art. 106, C. comm., n'est point applicable aux contestations qui s'élèvent après réception de la marchandise et décharge du voiturier, entre l'expéditeur et le destinataire, ou entre le vendeur et l'acheteur. Dans ce cas, l'expertise doit être ordonnée et faite dans les termes du droit commun. — Cass., 3 mars 1863, D'Alby, [S. 63.1.120, P. 63.546, D. 63.1.123]; — 15 févr. 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.222, P. 76.529] — *Sic*, Sarrut, n. 726; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1041.

**4003.** — Les parties peuvent aussi procéder à une expertise en se conformant aux règles établies par les art. 302 et s., 407 et s., C. proc. civ.; dans ce cas, l'expertise doit être contradictoire, faite en présence des parties, ou elles régulièrement appelées. — Cass., 15 févr. 1876, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1034.

**4004.** — Le destinataire peut d'ailleurs opposer à la compagnie de chemins de fer, une expertise à laquelle elle a fait procéder pendant le cours du transport et qu'elle lui a dissimulé. — Cass., 14 févr. 1876, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 76.1.127, P. 76.291] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1035; — et cela pour deux motifs : 1° Il n'est point nécessaire que l'expertise soit contradictoire; 2° cette obligation, serait-elle imposée, la fraude de la compagnie suffirait pour faire exception à la règle.

**4005.** — Le mode de procéder de l'art. 106, C. comm., est le plus régulier et le plus sûr pour les parties, mais il n'exclut pas les autres modes de preuve, tels que les procès-verbaux des maires, commissaires de police, et surtout des juges de paix. — Cass., 2 août 1842, Raudouin, [S. 42.1.723, P. 42.2.391] — les constatations contradictoires faites à l'arrivée avec le chef de gare. — Rouen, 13 mars 1874, [J. *Le Droit*, 16 avr. 1874] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 109; Sarrut, n. 724; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1040.

**4006.** — C. *Enquêtes.* — La preuve testimoniale est admissible en matière commerciale; elle sera donc recevable à l'égard des actions dirigées contre les compagnies de chemins de fer, et de celles dirigées par les compagnies contre les expéditeurs commerçants. Par suite, la remise d'un sac d'argent, pour être transporté à sa destination, faite à un conducteur de trains par un employé de chemin de fer qui l'avait reçu en cette qualité, constitue un acte de commerce, susceptible, dès lors, d'être prouvé par témoins quel que soit le montant des valeurs. — Cass., 1er sept. 1848, Ratelot, [S. 48.1.653, P. 48.2.68, D. 49.1.22] — *Sic*, Féraud-Géraud, t. 2, n. 1052.

**4007.** — Nous rappelons que les employés d'une compagnie de chemins de fer ne sauraient être considérés comme ses serviteurs ou domestiques dans les termes de l'art. 283, C. proc. civ., et que, dès lors, ils ne sont point reprochables comme témoins dans les procès intéressant la compagnie. — Cass., 29 déc. 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 81.1.68, P. 81.1.146, D. 81.1.200] — Chambéry, 5 mai 1876, Pillet, [S. 76.2.317, P. 76.1233] — Nîmes, 20 août 1877, Bousquet, [S. 78.2.144, P. 78.603] — Besançon, 28 déc. 1880, Maire, [S. 82.2.60, P. 82.1.336, D. 81.2.100] — Trib. Anvers, 30 mars 1868, [Cloes et Bonjan, t. 16, p. 389 et s.] — Trib. Audenarde, 1er mars 1876, [*Ibid.*, t. 25, p. 617] — Trib. Dinant, 4 déc. 1880, Laffineur, [S. 81.4.32, P. 81.2.64] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1050. — *Contrà*, Colmar, 21 juin 1859, Chemin de fer de l'Etat, [S. 59.2.523, P. 59.665] — Caen, 7 févr. 1861, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 61.2.475, P. 61.1197] — Chambéry, 30 nov. 1866, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 67.2.260, P. 67.930] — V. *suprà*, n. 2357.

**4007** *bis.* — Nous rappelons également que les employés des compagnies de chemins de fer cités devant les tribunaux doivent obéir à la citation qui leur est signifiée, mais, avant de s'absenter de leur poste, ils doivent prévenir leurs supérieurs pour que le service demeure assuré. Des circulaires ministérielles des 23 juill. et 3 sept. 1863 ont réglé les formalités à suivre à cet égard. — Palaa, t. 1, p. 138 et 139. — Les commissaires de surveillance, plus que tous autres, doivent déférer aux citations qui leur sont transmises (Circ. min. 10 oct. 1863). — Palaa, t. 1, p. 139. — Le garde des sceaux, par sa circulaire du 19 avr. 1857, a invité les membres du parquet à ne citer les ingénieurs comme témoins que si leurs rapports étaient insuffisants pour éclairer la justice. Les ingénieurs, comme les autres témoins, ne peuvent se dispenser de témoigner et d'obéir à la citation en déléguant un de leurs employés pour déposer à leur place. — Trib. corr. Châlon-sur-Saône, 21 juill. 1872, Lamé-Fleury, [*Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 273] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1051.

**4008.** — D. *Livres de commerce. Visite des lieux.* — Les compagnies de chemins de fer, soit en leur qualité de commerçants, soit en vertu de l'art. 96, C. comm., sont obligées de tenir un certain nombre de livres de commerce : ainsi le registre de l'enregistrement des objets à transporter (cahier des charges, art. 49; Ord. 15 nov. 1846, art. 50); le registre à souche d'où sont détachés les récépissés (L. 13 mai 1863; Circ. min. 26 févr. 1866); les registres prescrits par les art. 9, 20 et 42, Ord. 15 nov. 1846, sur le matériel, les convois et les retards. On est d'accord pour enseigner, nous le rappelons, que ces livres doivent être conservés pendant dix ans comme tous autres livres de commerce.

**4009.** — Ces livres font preuve pour ou contre les compagnies conformément aux dispositions du Code de commerce, et les tribunaux peuvent en ordonner la représentation, ainsi que de tous autres livres auxiliaires qu'elles tiendraient. — Cass., 4 mars 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 73.1.360, P. 73.910, D. 73.1.302] — *Sic*, Alauzet, t. 1, n. 108; Bédarride, *Des commerçants*, n. 309; Massé, t. 4, n. 2510; Delamarre et Lepoitevin, t. 1, n. 188; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1045. — Les tribunaux ne devront, d'ailleurs, user de ce droit qu'avec discrétion, car les compagnies ont un besoin continuel de tous ces livres; et, d'un autre côté, il est bon de ne pas faire passer sous les yeux d'une partie les mentions constatant les expéditions d'un concurrent.

**4010.** — Si l'adversaire d'une compagnie de chemins de fer est un commerçant, les tribunaux peuvent aussi ordonner la communication de ses livres. — Trib. comm. Seine, 19 févr. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 70] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 248; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1046.

**4011.** — Les tribunaux, en cas de perte, avarie, manquant, peuvent aussi, pour déterminer le prix de la marchandise perdue ou avariée, s'appuyer soit sur les livres de l'expéditeur, soit sur les factures; il y aura cependant lieu quelquefois de suspecter de tels documents qui peuvent n'être pas sincères. — Nîmes, 2 juill. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 286]

**4011** *bis.* — Si une compagnie défenderesse à une action en détaxe ne produit pas ses livres ou les pièces correspondantes, les juges peuvent charger un expert de procéder à la vérification des divers documents de transport, des livres et des pièces de la compagnie. — Bordeaux, 13 janv. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.2.212, P. 91.1.1199, D. 90.2.20]

**4012.** — Les juges peuvent aussi se baser sur une visite des lieux par eux faite. — Cass., 28 févr. 1876, Alcay, [S. 76.1.152, P. 76.365]; — 25 janv. 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 81.1.196, P. 81.1.486, D. 81.1.111]; — 2 mars 1886, Commune de Bazeilles, [S. 86.1.204, P. 86.1.500, D. 86.1.358] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1053. — Mais les juges ne doivent former leur conviction que sur des éléments de preuve admis par la loi, et la preuve n'est réputée légalement faite que si elle est administrée suivant les formes déterminées par le Code de procédure; un jugement ne pourrait fonder sa décision sur les résultats d'une visite des lieux faite sans jugement préalable et sans l'accomplissement des formalités prescrites par les art. 295 et s., C. proc. civ. — Cass., 25 janv. 1881, précité.

**4013.** — III. *Jugements et arrêts.* — Pas plus en cette matière qu'en toute autre, les juges ne peuvent disposer par voie réglementaire; c'est un point qu'il importe de préciser dès maintenant et sur lequel nous aurons encore l'occasion de revenir *infrà*, n. 5689 et s., 6109 et s.. Ainsi les tribunaux ne peuvent faire défense à une compagnie de transporter à l'avenir des marchandises en dehors de la ligne et des stations des chemins de fer, sur les routes collatérales et incidentes qui se trouvent en dehors du chemin de fer, et ce, sous peine de dommages-intérêts. — Cass., 7 juill. 1852, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 52.1.712, D. 52.1.204] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1054.

**4014.** — ... Ni décider qu'à l'avenir, une compagnie de chemins de fer sera tenue de livrer les marchandises dans un certain délai après leur arrivée en gare. — Paris, 4 mai 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 66.2.115] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, *loc. cit.*

**4015.** — Mais cette règle ne fait point obstacle à ce qu'une disposition reconnaisse à certaines personnes le droit d'expédier ou de recevoir sur un port sec des marchandises dans certaines conditions déterminées. — Cass., 24 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.34, P. 74.424, D. 74.1.125] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4016.** — De même, l'arrêt qui, sur les conclusions d'une partie, fait défense à une compagnie de chemins de fer de continuer un commerce qu'il lui interdit, tel qu'un commerce de houille, peut ajouter que sinon il sera fait droit. — Cass., 5 juill. 1865, Chemin de fer de l'Est, [S. 65.1.441, P. 65.1166, D. 65.1 348] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Par cette dernière disposition les juges se bornent à réserver le droit à une allocation de dommages-intérêts dans le cas d'infraction aux dispositions du jugement.

**4017.** — Ainsi encore, il n'y a ni excès de pouvoir, ni disposition par voie réglementaire dans l'arrêt qui, après avoir constaté l'insuffisance du personnel et du matériel d'une gare de chemin de fer pour la manutention de marchandises de certains expéditeurs, ordonne qu'il sera suppléé à cette insuffisance par la compagnie des chemins de fer, et qu'à défaut de ce faire dans un délai déterminé, elle paiera aux expéditeurs, par chaque jour de retard, une somme à laquelle est évaluée par avance la perte qu'ils éprouveraient si le service de la gare continuait dans les mêmes conditions. — Cass., 27 mai 1862, Chemin de fer de l'Est, [S. 62.1.966, P. 62.828, D. 62.1.432] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4018.** — Lorsqu'une compagnie de chemins de fer actionnée en responsabilité oppose le vice propre de la chose et se fonde sur une expertise versée au procès, elle ne saurait être condamnée sans qu'il soit répondu à ce moyen et sans que les juges s'expliquent sur l'expertise invoquée. — Cass., 5 févr. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.178, P. 79.425, D. 79.1.171]; — 9 juill. 1879 (deux arrêts), Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.34, P. 80.1.54, D. 80.5.74] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1059.

**4019.** — Les demandes en laissé pour compte et retrait de colis, celles en autorisation de vente des marchandises transportées, aux fins de paiement du prix de transport et des frais de magasinage (Cass., 26 nov. 1873, Pitrat et Gras, D. 75.1.15), constituent des demandes indéterminées soumises aux deux degrés de juridiction. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1066.

**4020.** — IV. *Pouvoir et contrôle de la Cour de cassation.* — Il appartient à la Cour de cassation de rechercher si les faits souverainement constatés par les juges du fond présentent les caractères juridiques de la faute prévue par les art. 1382 et 1383, C. civ. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.174, P. 73.402, D. 73.1.262]; — 5 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75 1.128, P. 75.293, D. 77.5.90]; — 12 janv. 1875, Mont-de-piété, [S. 75.1.254, P. 75.615, D. 75.1.145]; — 24 juill. 1877, Girard, [S. 79.1.10, P. 79.13, D. 79.1.28]; — 28 janv. 1879, Desbarreaux-Verger, [S. 79.1.358, P. 79.900, D. 79.1.151] — *Sic*, Laurent, t. 20, n. 464; Féraud-Giraud, t. 2, n. 807, 1062. — Les juges doivent donc préciser ces caractères avec soin.

**4021.** — Le contrôle de la Cour de cassation s'exerce également en matière de violation, d'interprétation ou d'application des tarifs. — V. *suprà*, n. 2682 et s.

**4022.** — Il appartient notamment à la Cour de cassation de vérifier si les délais de transport ont été réellement observés. — V. *suprà*, n. 3871.

**4023.** — Et le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer pour retard doit être cassé, alors qu'il n'établit pas en quoi consiste le retard, qu'il ne spécifie pas les faits qui rendent la compagnie responsable, qu'il n'indique pas notamment l'heure de la remise à la gare d'expédition, et l'heure d'arrivée à la gare de livraison. — V. *suprà*, n. 3859 et s.

**4024.** — Il appartient aux juges du fond de décider souverainement, d'après les circonstances de la cause, si les diverses compagnies qui ont transporté successivement une marchandise se sont substituées les unes aux autres ou s'il y a eu plusieurs contrats de transport. — Cass., 20 nov. 1872, [cité par Féraud-Giraud, t. 2, n. 1068]

**4025.** — De même, et pour le même motif, il appartient aux juges du fond de décider si la marchandise offerte au destinataire est bien la même que celle qui a été remise par l'expéditeur. — Cass., 13 août 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1873, p. 234] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1069.

**4026.** — L'exception tirée de l'art. 105, C. comm., constitue un moyen nouveau qui ne peut être présenté pour la première fois devant la Cour de cassation. — Cass., 12 juin 1877, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1877, p. 158] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1070.

**4027.** — Lorsque les tribunaux ont à apprécier les traités qui, d'après le demandeur, constitueraient des traités de faveur interdits aux compagnies de chemins de fer, il leur appartient de décider, en fait, quelles ont été les conventions des parties et leur volonté, mais la Cour suprême est en droit de contrôler les conséquences juridiques qu'ils déduisent des faits ainsi souverainement constatés. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1071. — *Contrà*, Bédarride, t. 1, n. 108. — V. au surplus, sur tous ces points, *suprà*, n. 1467, 2832, 2855, 2880, 2922, 2930, 3144, 3146, 3162, 3726, 3801, 3811, 3817, 3854, 3871, et *infrà*, n. 6283.

*2° Règles spéciales aux actions en surtaxe et en détaxe.*

**4028.** — I. *Actions en surtaxe.* — On ne doit point oublier que les tarifs de chemins de fer régulièrement approuvés et publiés ont force de loi relativement aux conditions du transport, et s'imposent aux parties nonobstant toutes conventions contraires. — V. *suprà*, n. 2652 et s.

**4029.** — Ils sont réputés connus de toutes les parties, qui peuvent les consulter. — Cass., 25 oct. 1886, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 87.1.181, P. 87.1.414, D. 87.1.472]; — 5 nov. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. 91.1.227, P. 91.1.540, D. 92.1.427] — Aussi leurs prescriptions ne peuvent-elles être changées ou modifiées par erreur ou autrement. — Cass., 24 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 83.1.32]

**4030.** — En conséquence, les compagnies ont le droit et le devoir, nonobstant toutes stipulations contraires, de rectifier les erreurs de tarification commises à leur préjudice ou à leur profit dans les lettres de voiture, relativement au prix des transports qui leur sont confiés. — Cass., 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 64.1.444, P. 64.1216, D. 64.1.381]; — 27 mars 1866, Chemin de fer d'Orléans, [S. 66.1.195, P. 66.514]; — 13 févr. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.1.211, P. 67.512, D. 67.1.71]; — 16 mars 1869, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1 221, P. 69.528, D. 69.1.184]; — 21 déc. 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.128, P. 75.294, D. 75.1.304]; — 15 nov. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.32, P. 77.50, D. 77.1.71]; — 9 avr. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.418, P. 83.1.1053, D. 83.1.480]; — 2 févr. 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.1.502, P. 85.1.1186, D. 85.1.436]; — 25 mars 1885, Chemin de fer du Nord, [S. 86.1.78, P. 86.1.161, D. 85.1.436]; — 6 mars 1889, Chemin de fer d'Orléans, [S. 89.333, P. 89.1.795, D. 89.1.235] — Angers, 3 mai 1865, Chemin de fer d'Orléans, [S. 65.2.297, P. 65.1125, D. 65.2.113] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 37 et s.; Sarrut, n. 582 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1560; Ruben de Couder, n. 68; Féraud-Giraud, t. 2, n. 659.

**4031.** — Il en est ainsi alors même que l'expéditeur a été trompé par un renseignement erroné fourni par un agent de la compagnie. — Cass., 20 févr. 1878, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 78.1.470, P. 78.1218, D. 78.1.130]; — 24 mai 1882, Chemin de fer d'Orléans, [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 83.1.32]; — 25 oct. 1886, Chemin de fer de l'Ouest algérien, [S. 87.1.181, P. 87.1.414, D. 87.1.472] — Angers, 3 mai 1865, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 660 et 676.

**4032.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'une compagnie de chemins de fer a le droit de réclamer le complément de prix ressortant d'une rectification de taxe qu'elle était tenue d'opérer, alors même que ses agents auraient autorisé l'expéditeur, désireux d'éviter l'application du tarif concernant les masses indivisibles, à ne point démonter les locomobiles, et se seraient engagés à en effectuer le transport sans majoration de prix. — Cass., 7 août 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.175, P. 90.1.404, D. 90.1.224]

**4033.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer peut demander une rectification de taxe, malgré la promesse d'un abaissement de prix faite par elle, et alors même que cet abaissement de prix aurait déterminé l'expéditeur à effectuer le transport. —

Cass., 2 févr. 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.502, P. 85.1.1186, D. 85.1.436]

**4034.** — ... Que l'action de la compagnie ne pourrait être repoussée alors même que l'expéditeur alléguerait que le bas prix du transport avait été la cause seule de son choix de la voie ferrée, et que s'il eût connu les véritables tarifs, il aurait adopté un autre mode de transport. — Cass., 17 août 1864, précité; — 27 mars 1866, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 675.

**4035.** — La compagnie qui, par erreur, a appliqué à des marchandises un tarif moins élevé que le tarif légal, est fondée à percevoir sur de nouveaux transports de marchandises semblables, chargées par le même expéditeur, dans des circonstances identiques, la taxe légalement applicable. — Cass., 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 64.1.444, P. 64.1216, D. 64.1.381]; — 27 mars 1866, Chemin de fer d'Orléans, [S. 66.1.195, P. 66.144]; — 13 févr. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.1.211, P. 67.512, D. 67.1.71]; — 18 déc. 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.126, P. 68.290, D. 67.1.474] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 674. — V. sur le principe, *suprà*, n. 2657 et s.

**4036.** — Il n'y a pas à distinguer, à cet égard, entre le transport sur la voie ferrée et le camionnage; les erreurs dans l'application des tarifs de camionnage autorisent une compagnie de chemins de fer à exercer une action pour réclamer le complément de la taxe. — Cass., 20 mai 1865, Poussin, [S. 65.1.388, P. 65.993, D. 65.5.72]; — 20 juill. 1871, Havard, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 71.1.234] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 661.

**4037.** — Une compagnie est également en droit d'exercer l'action en complément de taxe, lorsqu'elle a appliqué par erreur un tarif pour un autre, et, par exemple, un tarif spécial pour un tarif général. — Cass., 22 déc. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 69.1.221, P. 69.277, D. 69.1.78] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 662.

**4038.** — ... Ou lorsqu'elle a appliqué un tarif non encore homologué au lieu et place du tarif encore en vigueur seul applicable. — Cass., 21 janv. 1857, Ancel, [S. 57.1.566, P. 57.1150] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 663.

**4039.** — Pour qu'une demande fondée sur une erreur commise dans l'application des tarifs homologués des compagnies de chemins de fer soit recevable, il suffit que l'erreur puisse être établie. Peu importe qu'aucunes protestations ou réserves n'aient été faites par la compagnie qui a reçu un prix insuffisant, ou par le destinataire qui a trop payé. — Douai, 13 nov. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 79.2.291, P. 79.1141] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 666.

**4040.** — Lorsqu'un transport est effectué par plusieurs compagnies, la compagnie qui opère la livraison, et qui représente les autres compagnies ayant coopéré au transport a qualité pour régler le prix; elle est donc en droit de poursuivre la rectification des erreurs commises dans l'application des tarifs. — Cass., 16 mars 1881, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.224, P. 81.1.533, D. 81.1.383]; — 30 déc. 1884, Chemin de fer de l'Est, [S. 85.1.173, P. 85.1.401, D. 85.1.128]; — 20 mars 1885, Chemin de fer d'Orléans, [D. 85.1.436]; — 25 oct. 1886, Chemin de fer de l'Ouest algérien, [S. 87.1.181, P. 87.1.414, D. 87.1.472] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 664. — V. *infrà*, n. 4067.

**4041.** — Lorsqu'une erreur s'est ainsi produite dans l'application des tarifs, la compagnie de chemins de fer ne peut en être déclarée responsable, cette erreur lui étant commune avec l'expéditeur. — Cass., 15 juin 1875, Houssen, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 76.1.314]; — 13 févr. et 11 mars 1878, Chemin de fer du Midi et P.-L.-M., [S. 78.1.325, P. 78.799, D. 78.1.206 et 478]; — 25 mars 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 86.1.78, P. 86.1.162, D. 85.1.436]; — 25 oct. 1886, précité; — 5 nov. 1890, Chemin de fer de l'Est, [S. 91.1.227, P. 91.1.540, D. 92.1.427] — *Sic*, Sarrut, n. 583 et s.; Ruben de Couder, n. 68; Féraud-Giraud, t. 2, n. 668.

**4042.** — Par suite, une compagnie qui réclame un complément de taxe ne saurait être condamnée, à titre de dommages-intérêts, à payer une somme quelconque au destinataire, et notamment à lui payer une somme égale au complément de taxe, sous prétexte qu'elle a commis, dans le calcul des tarifs, une faute dont elle doit réparation. — Cass., 16 mars 1869, Chemin de fer du Nord, [S. 69.1.21, P. 69.528, D. 69.1.184]; — 6 déc. 1869, Chemin de fer du Midi, [S. 71.1.58, P. 71.174, D. 70.1.149]; — 15 juin 1875, précité; — 8 août 1877, Chemin de fer du Nord, [D. 78.1.26]; — 20 févr. 1878, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 78.1.470, P. 78.1218, D. 78.1.130]; — 11 mars 1878, précité; — 24 mai 1882, Chemin de fer du Midi, [S. 83.1.373, P. 83.1.950, D. 83.1.32]; — 25 mars 1885, précité; — 4 août 1885, Chemin de fer de l'État, [S. 86.1.220, P. 86.1.527, D. 86.1.65] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1463; Sarrut, *loc. cit.*; Ruben de Couder, *loc. cit.*; Féraud-Giraud, *loc. cit.* — *Contrà*, Trib. Mulhouse, 18 oct. 1864, joint à Cass., 13 févr. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.1.132, P. 67.300, D. 67.1.71] — Angers, 3 mai 1865, Chemin de fer d'Orléans, [S. 65.2.297, P. 65.1125, D. 65.2.113] — Bédarride, t. 1, n. 38 et s.

**4043.** — On ne saurait, ni par voie d'action principale, ni par voie d'exception ou de demande reconventionnelle, rendre la compagnie responsable des suites de cette erreur. — Cass., 5 nov. 1890, précité.

**4044.** — Il en est ainsi alors même que l'erreur dans l'application des tarifs aurait été causée par des renseignements inexacts fournis par un employé. — Cass., 20 févr. 1878, précité. — *Contrà*, Angers, 3 mai 1865, précité.

**4045.** — Dès lors, un destinataire ne peut légalement prétendre avoir été induit en erreur sur les conditions du transport par un renseignement émané des agents de la compagnie (spécialement par l'énonciation imprimée d'un bulletin d'avis transmis par la compagnie), ni se prévaloir de cette erreur pour s'affranchir d'une obligation à sa charge et pour demander des dommages-intérêts contre cette compagnie. — Cass., 24 mai 1882, précité. — V. sur le principe, *suprà*, n. 2659.

**4046.** — En conséquence, l'expéditeur ou destinataire ne saurait, sous prétexte qu'il aurait, par suite de cette erreur, abaissé son prix de vente, être admis à prétendre que le complément de taxe doit être compensé avec le montant du dommage qu'il a ainsi éprouvé : en ce cas la compagnie ne saurait être tenue à aucuns dommages-intérêts. — Cass., 16 mars 1869, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 673.

**4047.** — A plus forte raison un expéditeur qui a choisi un tarif avec une clause déterminée ne peut-il prétendre avoir accepté cette clause par erreur, et soutenir que le transport aurait dû être effectué dans d'autres conditions, et notamment suivant un parcours moins onéreux et par un autre réseau. — Cass., 4 août 1885, précité.

**4048.** — La compagnie n'a pas à justifier l'exactitude des sommes qu'elle a perçues. C'est à celui qui réclame des sommes qu'il prétend avoir payées indûment et par erreur, de prouver le bien fondé de sa demande. — Cass., 29 mars 1876, Canton, [S. 76.1.175, P. 76.403, D. 77.1.422]; — 13 févr. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 78.1.327, P. 78.800, D. 79.1.104] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 689. — C'est, en effet, à lui, en sa qualité de demandeur, à établir que sa demande est fondée.

**4049.** — II. *Action en détaxe.* — Avant la loi du 11 avr. 1888 (S. *Lois annotées*, 1889, p. 418) la situation du destinataire ou de l'expéditeur vis-à-vis des compagnies de chemins de fer était très-fâcheuse; il était toujours exposé à voir celles-ci former une action en surtaxe, et lui-même ne pouvait former une action en détaxe que dans des cas exceptionnels.

**4050.** — En effet, par application de l'art. 105, C. comm., ancien, dès que le destinataire avait pris livraison et payé le prix de transport, sans réserve, il ne pouvait plus exercer une action en détaxe fondée sur la violation du contrat de transport, la fausse application des tarifs, une faute commise dans l'exécution du contrat de transport, ainsi l'allongement de parcours, une fausse direction, le stationnement de marchandises que la compagnie aurait à tort laissées sur les wagons au lieu d'en opérer le déchargement. — Cass., 25 avr. 1877 (2 arrêts), Chemin de fer du Nord, [S. 77.1.425, P. 77.1110, D. 77.1.198]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 80.1.84, P. 80.171, D. 79.1.372]; — 25 mars 1880, Trougnon-Leduc, [S. 81.1.34, P. 81.1.54, D. 80.1.312]; — 14 et 21 déc. 1880, Chemin de fer de Paris à Orléans et Chemin de fer de l'Est, [S. 83.1.273, P. 83.1.649]; — 16 nov. 1881, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.477, P. 82.1.1182, D. 81.1.160]; — 17 juill. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.476, P. 83.1.1180, D. 84.1.24]; — 24 déc. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.1.173, P. 85.1.400, D. 85.1.112] — Cass. (Ch. réun.), 10 mai 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 86.1.478, P. 86.1.1171, D. 87.1.29] — *Sic*, Sarrut, n. 581; Lamé-Fleury, p. 243; Ruben de Couder, n. 378; Bédarride, t. 1, n. 52 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 899 et s.

**4051.** — L'expéditeur ou le destinataire ne pouvaient exer-

cet d'action en détaxe que lorsqu'il y avait eu une application illégale des tarifs, c'est-à-dire lorsqu'une compagnie avait taxé les marchandises d'après son tarif général alors qu'il existait un tarif spécial qui, d'après ses termes mêmes, devait être appliqué d'office. — Cass., 25 avr. 1877 (2 arrêts), précités; — 8 janv. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.79, P. 79.164, D. 79.1. 105]; — 2 juill. 1879, précité; — 14 et 21 déc. 1880, précités; — 16 nov. 1881, précité; — 27 nov. 1882, Bourrier et Durand, [S. 83.1.417, P. 83.1.1050, D. 83.1.154]; — 2 août 1887, Chemin de fer d'Orléans, [S. 88.1.85, P. 88.1.175, D. 88.1.325]; — 25 oct. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.542, D. 89. 1.136]; — 26 déc. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.543, D. 89.1.110]

**4052.** — En conséquence, la demande du tarif le plus réduit ne se référant par elle-même à aucun tarif légalement obligatoire d'office, mais astreignant seulement la compagnie à assurer au transport les conditions les plus économiques, il s'ensuivait que, si la compagnie avait manqué à cette obligation en imprimant aux marchandises une fausse direction, elle aurait en cela commis, non une erreur dans le calcul de la taxe perçue ou dans l'application des tarifs, mais une faute dans l'exécution du contrat de transport de nature à être couverte par l'art. 105, ancien, C. comm. — Cass., 20 oct. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. et P. 92.1.29, D. 92.1.274] — Aix, 19 nov. 1889, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 89.2.65]

**4053.** — La fin de non-recevoir édictée par l'ancien art. 105, C. comm., ne s'étendait point cependant au cas d'erreur de calcul commise dans l'application des tarifs dûment homologués. — Cass., 16 févr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 91.1.267, P. 91.1.637, D. 91.1.133]

**4054.** — En effet, ces tarifs ayant force de loi pour les compagnies comme pour le public, toute fausse application qui en est faite dans le calcul de la taxe, au préjudice de l'une des parties, constitue non pas l'inexécution d'un contrat, susceptible d'être couverte par la réception des marchandises et le paiement du prix de transport, mais un paiement sans cause légale, sujet à répétition. Ainsi l'erreur de calcul autorise l'action en détaxe, à la différence de l'erreur dans l'application des tarifs du moins dans les cas ordinaires.

**4055.** — Le nouvel art. 105, C. comm., ne comprend point les actions en détaxe parmi celles auxquelles est opposable la fin de non-recevoir qui l'édicte; par suite, cette action peut être exercée pendant cinq ans, conformément à l'art. 108, C. comm. nouveau; la livraison et le paiement du prix de transport n'entraînent plus aucune déchéance. — Cass., 22 oct. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.1.229, P. 89.1.542, D. 89.1.136] — Trib. comm. Seine, 18 avr. 1892, X..., [J. *Le Droit*, 2 juin 1892]

**4056.** — La règle actuelle est donc que s'il a été commis une erreur dans la perception d'une taxe, soit au préjudice d'une compagnie, soit à son avantage, elle doit être rectifiée. — Cass., 5 nov. 1890, Lévy, [S. 91.1.227, P. 91.1.540, D. 92.1.427]

**4057.** — Le demandeur à l'action en détaxe doit produire des pièces de nature à établir sa demande, c'est-à-dire faisant connaître les tarifs appliqués et demandés, ainsi que le détail des sommes perçues. Le plus souvent, il ne pourra justifier sa demande que par la production de la lettre de voiture. Mais, s'il peut administrer la preuve de toute autre manière, par exemple, par la correspondance échangée entre lui et la compagnie, il triomphera certainement, la loi n'ayant pas imposé un mode de preuve particulier. En pratique, il est vrai, la preuve ne sera généralement faite que par la production de la lettre de voiture, mais cela ne suffit pas pour déclarer, en principe, que cette preuve seule est admise, ainsi que l'a fait le tribunal de Mont-de-Marsan par jugement du 13 nov. 1888, sous Cass., 17 juin 1889, Bugeaud, [S. 90.1.174, P. 90.1.402, D. 90.1.201, *ad notam*]

**4058.** — Mais l'action en détaxe de l'expéditeur doit être repoussée, s'il n'établit sa demande que par la production d'une pièce portant en bloc le prix du transport, et ne faisant pas connaître le tarif dont il a été fait choix, ni le détail des sommes perçues pour le transport. Peu importe que les juges du fond aient ensuite signalé telle autre pièce non produite comme de nature à être prise en plus sérieuse considération, cette indication n'ayant ici aucune portée juridique. — Cass., 17 juin 1889, précité.

**4059.** — Lorsque l'expéditeur expédie en port payé les marchandises qu'il confie à une compagnie de chemins de fer, il est créé deux récépissés l'un contenant le détail des taxes et délivré au destinataire, l'autre mentionnant le prix total du transport et remis à l'expéditeur. — Sarrut, n. 269 et s.; Palaa, p. 207 et s.

**4060.** — De cette différence dans la rédaction des récépissés doit-on en conclure que, pour être recevable dans une action en détaxe contre une compagnie de chemins de fer, l'expéditeur, et spécialement l'expéditeur de marchandises en port payé, doit produire, non seulement le récépissé à lui délivré, mais encore le récépissé remis au destinataire, ou, s'il en avait été rédigé une, la lettre de voiture?

**4061.** — La production du récépissé délivré à l'expéditeur sera par elle-même insuffisante pour établir le bien fondé de l'action en détaxe, puisque ce récépissé n'indique que le prix total du transport, sans détailler ni les taxes perçues ni le tarif dont il a été fait choix, ce qui, nous venons de le voir, ne permet pas de vérifier s'il a été fait une juste application des tarifs. Mais la conséquence en est seulement que le demandeur en répétition devra justifier sa demande par les autres moyens qui sont en son pouvoir, soit en produisant sa correspondance, soit en réclamant la production des livres de la compagnie, soit en faisant ordonner une expertise à l'effet de contrôler l'application qui a été faite des tarifs.

**4062.** — Du défaut de représentation du récépissé délivré au destinataire, dont les indications détaillées permettraient de vérifier le bien fondé de la demande en détaxe, résulte pour l'expéditeur une difficulté de preuve, et rien de plus; en l'absence de toute disposition de loi qui impose au demandeur en répétition la production de ce récépissé, il est impossible de soutenir que faute de représentation de ce document, l'action doit être écartée par une fin de non-recevoir. Il serait, d'ailleurs, contraire à l'équité d'exiger cette production; en effet, lorsque le transport a eu lieu en port payé, le destinataire n'a aucun intérêt à seconder l'expéditeur dans une action en détaxe, et celui-ci ne peut être mis, soit par la mauvaise volonté, soit par la négligence du destinataire, dans l'impossibilité de représenter le récépissé qui lui a été délivré.

**4063.** — Aussi a-t-il été jugé que le récépissé délivré par une compagnie de chemins de fer à l'expéditeur d'une marchandise transportée en port payé est un véritable titre établissant les conditions du transport, et conférant les mêmes droits que la lettre de voiture. En conséquence, la production de ce récépissé suffit à la recevabilité de l'action en répétition intentée par l'expéditeur, sans qu'il soit nécessaire de produire le récépissé délivré au destinataire. — Bordeaux, 13 janv. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [S. 91.2.212, P. 91.1.1199, D. 90.2.201] — V. aussi dans une hypothèse inverse, Trib. Bordeaux, 5 déc. 1891, Bonfils, [J. *La Loi*, 13 avr. 1892]

**4064.** — Les tribunaux saisis par l'expéditeur d'une marchandise en port payé d'une action en répétition contre une compagnie de chemins de fer, peuvent, à défaut de représentation du récépissé délivré au destinataire, ordonner une expertise à l'effet de rechercher, par le rapprochement des tarifs avec les livres de la compagnie, s'il a été fait une juste application des tarifs. — Bordeaux, 13 janv. 1890, précité.

**4065.** — Les compagnies, pour échapper à l'action en détaxe de l'expéditeur, non porteur du récépissé délivré au destinataire, insèrent quelquefois au bas des récépissés une clause d'après laquelle la production du récépissé délivré au destinataire est toujours obligatoire en cas de réclamation. Cette clause doit être réputée non écrite, et ne saurait élever une fin de non-recevoir contre l'expéditeur d'une marchandise en port payé, qui ne produit que le récépissé à lui délivré. — Même arrêt.

**4066.** — Lorsqu'un jugement réduisant la somme demandée par une compagnie comme prix de transport, ne distingue pas entre la somme dûe en vertu d'un tarif spécial et celle résultant d'un tarif commun non applicable, il y a lieu de prononcer la cassation totale, la Cour suprême ne pouvant exercer le contrôle qui lui appartient. — Cass., 10 juin 1890, Chemin de fer du Midi, [S. 91.1.84, P. 91.1.173, D. 91.1.131]

**4067.** — Lorsque plusieurs compagnies ont participé à l'exécution d'un seul contrat de transport, le destinataire est en droit de réclamer à la compagnie, qui opère la livraison, le redressement de toutes les erreurs qui ont pu se produire, de quelque compagnie qu'elles émanent. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.23]; — 9 avr. 1879, Hamard, [S. 80.1.131, P. 80.282, D. 80.1.13]; — 2 juill. 1879, Chemin de fer du Midi, [S. 79.1.380, P. 79.937,

D. 79.1.372 — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 665. — V. *suprà*, n. 4040.

**4068.** — L'intérêt de l'expéditeur est, dans certaines hypothèses, par trop évident pour que son droit de recours contre la compagnie puisse être sérieusement contesté. Il suffit, en effet, de supposer pour le justifier que, d'après les conventions, les frais de transport restent à sa charge et doivent venir en déduction du prix des marchandises. L'expéditeur de marchandises moyennant un port stipulé à l'avance, et payable au lieu de destination, a donc incontestablement qualité pour agir contre la compagnie de chemins de fer en restitution de taxes par elle perçues sur le destinataire en dehors des tarifs convenus; c'est là une inexécution du contrat intervenu. — Cass., 29 juill. 1874, Chemin de fer de la Haute-Italie, [S. 75.1.32, P. 75.50] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2. n. 666.

**4069.** — Le mandataire du destinataire, chargé de prendre livraison, a, en général, qualité pour demander le redressement des erreurs résultant d'une fausse application des tarifs. Il n'en serait autrement que si son mandat expirait par le fait même de la livraison et de la remise de la marchandise au destinataire, et s'il ne reconnaissait l'erreur que postérieurement; en ce cas, il ne pourrait agir au nom du destinataire puisque ces pouvoirs seraient expirés. — Paris, 5 mai 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 71] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 667. — En ce qui concerne les personnes connues sous le nom d'agents de détaxe, V. *suprà*, n. 3987 et s.

**4070.** — Sur la question de savoir si le camionneur qui, sur l'ordre du destinataire, prend livraison d'un colis à la gare d'un chemin de fer et le transporte à domicile, a qualité pour demander à la compagnie du chemin de fer la restitution du prix de camionnage indûment compris par elle dans le montant de la lettre de voiture, V. *suprà*, n. 3977 et s.

**4071.** — Une compagnie de chemins de fer ne peut être condamnée aux dépens de l'instance si elle n'a jamais contesté la restitution de la somme perçue à tort. — Cass., 15 juin 1875, Houssin, [S. 77.1.76, P. 77.158, D. 77.1.34] — Ce n'est point alors sa résistance qui a nécessité l'instance.

**4072.** — D'un autre côté, la résistance judiciaire est un droit qui ne peut motiver des dommages-intérêts à moins qu'il n'y ait eu abus de ce droit et que le débiteur ait remplacé de mauvaise foi des procédures abusives; par suite, la résistance judiciaire qu'une compagnie oppose à une rectification d'erreur dans l'application des tarifs ne peut motiver contre elle une condamnation à des dommages-intérêts si on ne lui impute ni malice ni mauvaise foi. — Cass., 26 janv. 1881, Chemin de fer du Midi, [S. 81.1.322, P. 81.1.777, D. 81.1.150] — *Sic*, Féraud-Giraud. t. 2, n. 668.

**4073.** — Des tarifs spéciaux accordent une détaxe aux marchandises exportées; cette détaxe doit être demandée dans un délai déterminé. L'expéditeur doit justifier dans ce délai qu'il a exporté les marchandises dont il s'agit. La détaxe ne peut plus être réclamée lorsque la demande de détaxe n'a pas été présentée dans les délais réglementaires, quand bien même l'exportation aurait réellement été effectuée avant l'expiration de ces délais. — Cass., 21 févr. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.172, P. 72.401, D. 72.1.116] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 681.

3° *Fins de non-recevoir.*

**4074.** — I. *Fin de non-recevoir tirée de l'art. 105.* — A. *Règles générales.* — L'art. 105, C. comm. nouveau, est ainsi conçu : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. » Ainsi la fin de non-recevoir résultant de la réception de la marchandise, du paiement du prix de transport et de l'expiration d'un certain délai ne s'applique qu'aux actions pour avaries ou pour perte partielle; il est en effet de l'intérêt de tous, en ce cas, que l'avarie, la perte partielle soient constatées dans le plus court délai possible. Les actions en indemnité pour retard, celles en détaxe, et toutes autres ne peuvent être repoussées par la fin de non-recevoir tirée de l'art. 105, C. comm.

**4075.** — L'art. 105, C. comm., exige trois conditions pour que la fin de non-recevoir soit acquise contre les actions dirigées contre les compagnies pour avaries ou pour perte partielle : 1° La réception de la marchandise; 2° Le paiement du prix de transport; 3° L'expiration du délai de trois jours. Un jugement serait nul par défaut de motifs, s'il statuait au fond, en repoussant virtuellement, sans donner de motifs à l'appui de ce rejet, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 105, C. comm. — Cass., 5 août 1878, Chemin de fer de l'État, [S. 80.1.467, P. 80.1164, D. 78.1.464]; — 16 août 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.323, P. 83.1.780]; — 26 nov. 1884, [Bull. civ., p. 478] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 895.

**4076.** — L'art. 105, C. comm., est d'ailleurs applicable aux compagnies de chemins de fer comme à tous les autres voituriers. — Cass., 9 juin 1858, Hulin, [S. 59.1.55, P. 58.885, D. 58.1.421]; — 20 juill. 1868, Chemin de fer du Midi, [S. 68.1.386, P. 68.1057, D. 68.1.352] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 603; Sarrut, n. 842; Duverdy, *Transp.*, n. 94 et s.; Ruben de Couder, n. 371; Féraud-Giraud, t. 2, n. 896.

**4077.** — L'art. 105, C. comm., s'applique non seulement aux expéditions faites en port dû, mais encore aux expéditions en port payé. — Paris, 24 oct. 1892, Izembert, [S. et P. 93.2.37] — V. cep. Paris, 27 août 1847, Chemin de fer du Nord, [P. 47.2.467, D. 47.2.200] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 927; Paulle, *Comment. théor. et prat. de la loi du 11 avr. 1888*, n. 87 et s. — V. *infrà*, n. 4120.

**4078.** — A cet égard, nulle distinction n'est à faire entre le cas de transport à grande vitesse et celui de transport à petite vitesse. — Cass., 20 juill. 1868, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 372; Sarrut, n. 867; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4079.** — La fin de non-recevoir est recevable quel que soit le lieu de la réception des marchandises, que ce soit en gare terrestre ou maritime, ou bien au domicile du destinataire pour peu qu'il y ait réception véritable. — Cass., 9 mars 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.270, P. 70.671, D. 70.1.224]; — 27 déc. 1875, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 78.1.472]; — 16 et 17 juin 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.380, P. 79.937, D. 79.1.296]; — 4 févr. 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.275, P. 80.633] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 897.

**4080.** — L'usage où a été jusqu'alors une compagnie de chemins de fer de faire constater au domicile d'un destinataire les avaries qu'avaient pu éprouver les marchandises à lui expédiées, n'emporte pas, par lui seul, dérogation, pour l'avenir, à l'application de l'art. 105, C. comm. — Cass., 7 févr. 1872, Chemin de fer du Nord, [S. 72.1.67, P. 72.144, D. 72.1.171] — On vient de voir d'ailleurs que, d'après les termes du nouvel art. 105, les parties ne peuvent renoncer à son application.

**4081.** — L'art. 105, C. comm., est applicable aux actions intentées par l'expéditeur contre le voiturier aussi bien qu'à celles exercées par le destinataire. — Cass., 10 avr. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.381, P. 78.938, D. 78.1.264] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 935. — Si l'expéditeur pouvait exercer un recours contre le voiturier, l'art. 105 n'aurait plus aucun effet; le destinataire aurait-il encouru la fin de non-recevoir de l'art. 105, il chargerait l'expéditeur de réclamer des dommages-intérêts au voiturier, et celui-ci se verrait privé des avantages qui lui ont été concédés par le législateur. Un tel résultat serait à la fois contraire au texte et à l'esprit de la loi.

**4082.** — Lorsque la demande en détaxe est fondée, tout à la fois, sur une cause pour laquelle la fin de non-recevoir est inapplicable, telle qu'une fausse application des tarifs, et sur une cause pour laquelle elle est édictée, telle qu'une avarie, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 105 peut couvrir la dernière de ces causes et non la première; par suite, les juges ne peuvent la repousser d'une manière absolue sans distinguer entre ces deux causes de demande. — Cass., 19 juill. 1881, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 83.1.273, P. 83.1 649, D. 81.1.479] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 936.

**4083.** — Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes; par suite, la convention par laquelle l'expéditeur de marchandises s'engage, vis-à-vis d'une compagnie de chemins de fer, à la garantir à raison des déchets qui pourraient survenir, ne saurait profiter au destinataire et l'affranchir, lorsqu'il a reçu les objets transportés et payé le prix de la voiture, de la déchéance prononcée par l'art. 105, C. comm. — Cass., 21 nov. 1871, Chemin de fer de Lyon, [S. 72.1.77, P. 72.160, D. 71.1.277] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 934. — Dans ce cas, en effet,

l'expéditeur n'a pas stipulé au nom et au profit du destinataire; bien au contraire, il s'est engagé à garantir la compagnie pour le cas où elle serait actionnée par le destinataire; si l'action contre la compagnie ne peut être intentée par application de l'art. 105, C. comm., l'obligation de garantie, stipulée par la compagnie à son profit exclusif, s'évanouit.

**4084.** — La fin de non-recevoir, édictée par l'art. 105, C. comm., s'applique non seulement au cas où les avaries éprouvées par les marchandises sont apparentes, mais encore à celui où elles sont occultes. — Cass., 29 mai 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.1.300, P. 67.766, D. 67.1.197]; — 9 mars 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.270, P. 70.671, D. 70.1.224]; — 25 août 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.1.277, P. 74.686, D. 74.5.96]; — 20 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.126, P. 75.290, D. 75.1.355]; — 16 et 17 juin 1879, précités; — 4 févr. 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.275, P. 80.633]; — 10 mars 1880, Chemin de fer des Bouches-du-Rhône, [S. 80.1.275, P. 80.633] — Paris, 18 juin 1869, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 69.2.318, P. 69.1263, D. 70.2.30] — Toulouse, 4 déc. 1871, Chemin de fer du Midi, [S. 72.2.15, P. 72.101, D. 71.2.254] — *Sic*, Bédarride, n. 368 et s.; Bravard-Veyrières et Demangeat, p. 381, n. 1; Sourdat, t. 2, n. 1021, 1130 et s.; Alauzet t. 2, n. 985, *in fine;* Duverdy, *Transp.*, n. 94; Sarrut, n. 851; Féraud-Giraud, t. 2, n. 898. — *Contrà*, Cass., 9 juin 1858, précité.

**4085.** — L'art. 105, C. comm., n'est point opposable entre les diverses compagnies qui ont coopéré au même contrat de transport; en effet, il ne peut y avoir de réception de la marchandise que par le destinataire; le fait par une compagnie de recevoir d'une autre compagnie une marchandise, et de lui payer le prix de transport qui lui revient ne saurait constituer une véritable réception de la marchandise. — Guillemin, p. 110 et s.; Sarrut, n. 858; Duverdy, *Transp.*, n. 94 *bis;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 937 *a*.

**4086.** — Mais le transporteur peut opposer à toute personne désignée comme destinataire par la lettre de voiture ou le récépissé, et qui exerce l'action en responsabilité, la fin de non-recevoir édictée par l'art. 105, C. comm.; il n'a point à rechercher quelle est cette personne et si elle ne serait point en réalité un second voiturier ayant à transporter lui-même les marchandises et à les conduire à leur destination définitive. Il ne s'agit plus alors d'un contrat unique, mais d'un nouveau contrat. Il a donc été jugé que la fin de non-recevoir de l'art. 105, C. comm., est opposable par une compagnie de chemins de fer à la personne désignée dans la lettre de voiture, sans qu'il y ait à rechercher si elle est le véritable destinataire. — Paris, 24 oct. 1892, précité. — Le destinataire indiqué dans la lettre de voiture, ou le récépissé qui n'est en réalité qu'un camionneur chargé de recevoir les colis et d'en prendre livraison pour le véritable destinataire, ne peut donc invoquer sa qualité de voiturier pour soutenir que l'art. 105 ne lui est pas opposable, et que, actionné en responsabilité par le destinataire véritable, il a pour agir en garantie le délai d'un mois, à partir du jour où il a été actionné par le destinataire réel (C. comm., art. 108). Aussi a-t-il été décidé que la fin de non-recevoir est opposable à la personne désignée dans la lettre de voiture, et qui avait été chargée par le véritable destinataire de recevoir les colis en gare et de les lui livrer. — Même arrêt.

**4087.** — L'exception édictée par l'art. 105, C. comm., n'est point opposable lorsque l'action dirigée contre une compagnie de chemins de fer est motivée sur des faits de fraude ou d'infidélité de sa part ou de celle de ses agents. — Cass., 18 avr. 1848, Chemin de fer du Gard, [S. 48.1.399, P. 48.2.31, D. 48.1.83]; — 16 mars 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1.461, P. 59.909, D. 59.1.317]; — 26 avr. 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1.454, P. 59.910, D. 59.1.181]; — 22 mai 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 65.1.452, P. 65.1.451, D. 65.1.272]; — 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.288, P. 72.696, D. 72.1.168]; — 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.167, P. 74.406, D. 74.1.301]; — 25 févr. 1874, Cie de Touage, [S. 74.1.278, P. 74.687, D. 76.1.33]; — 11 mars 1874, Cie des Paquebots de l'Ouest, [S. 74.1.278, P. 74.687, D. 74.1.336]; — 17 juin 1879, précité. — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 605 et s.; Sarrut, n. 864; Duverdy, *Transp.*, n. 96 et s.; Ruben de Couder, n. 375; Emion, n. 299; Féraud-Giraud, t. 2, n. 928. — La fraude ne peut jamais être alléguée pour dégager celui qui l'invoque d'une obligation.

**4088.** — La fin de non-recevoir cesse également d'être applicable au cas où le destinataire n'a pas connu les conditions du transport et où cette ignorance provient du fait du voiturier lui-même. — Cass., 22 mai 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 65.1.451, P. 65.1182, D. 65.1.272] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 611 et 612; Duverdy, *Transp., loc. cit.;* Féraud-Giraud, t. 2, n. 929 et 935; Ruben de Couder, n. 383. — Dans ce cas, la compagnie de chemins de fer ne peut arguer de son fait et d'une faute qu'elle a commise pour repousser l'action dirigée contre elle.

**4089.** — De même l'art. 105, C. comm., ne serait point opposable au destinataire, alors que la compagnie aurait fait, au cours de voyage, constater les avaries, et en aurait dissimulé l'existence au destinataire, ainsi que les résultats d'une expertise. — V. *suprà*, n. 4004.

**4090.** — Le destinataire n'est pas non plus déchu du droit de réclamer le remboursement de la valeur des manquants, lorsque la compagnie qui a transporté la marchandise ou ses agents en a reconnu l'existence sur la lettre de voiture. — Cass., 14 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.277, P. 74.686, D. 74.1.246] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 613; Féraud-Giraud, t. 2, n. 930. — Des protestations du destinataire faites en temps utile empêchent l'application de l'art. 105; à plus forte raison en est-il de même de la reconnaissance par la compagnie de l'existence de l'avarie.

**4091.** — Mais la fin de non-recevoir édictée par l'art. 105, C. comm., est opposable dans le cas même où le voiturier a reconnu les avaries, si les parties ont été d'accord pour les attribuer au vice propre de la chose. — Cass., 13 févr. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 78.1.325, P. 78.797] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 930.

**4092.** — D'après les termes de l'art. 105, C. comm. nouveau, on ne peut renoncer à l'avance à opposer la fin de non-recevoir qu'il édicte. Mais lorsque l'avarie ou la perte partielle se sont produites et ont été constatées, une compagnie peut renoncer au bénéfice de l'art. 105; on est toujours libre de renoncer à une prescription accomplie ou à un droit acquis. — V. Cass., 7 févr. 1872, Chemin de fer du Nord, [S. 72.1.67, P. 72.144, D. 72.1.171] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 657 et s.; Sarrut, n. 853 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 931.

**4093.** — La renonciation au bénéfice de l'art. 105, C. comm., peut être implicite; ainsi, la compagnie de chemin de fer qui, sur la réclamation tardive d'un destinataire ayant reçu des colis avariés, ne se prévaut pas de la fin de non-recevoir édictée par l'art 105, mais envoie un de ses employés procéder à la vérification des avaries et reconnaît la justice de la réclamation, renonce par là à opposer cette fin de non-recevoir. — Cass., 9 juin 1858, Hulin, [S. 59.1.55, P. 58.885, D. 58.1.421]; — 2 févr. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.319, P. 76.771, D. 77.1.440] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 933.

**4094.** — B. *Réception.* — La réception des marchandises par le destinataire fixe le point de départ du délai dans lequel il doit exercer son action; cette réception doit être effective; par suite, il y a réception à partir du moment seulement où la marchandise a été mise à la disposition du destinataire et non à partir du moment où le destinataire a payé le prix du transport et émargé le livre de sortie, si ces formalités sont exigées du destinataire avant que les marchandises soient mises à sa disposition. — Cass., 27 déc. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [S. 55.1.261, P. 55.2.523]; — 5 févr. 1856, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 56.1.687, P. 56.2.604, D. 56.1.131], — 20 nov. 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.407, D. 61.1.271]; — 16 janv. 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.455, P. 61.407, D. 61.1.126]; — 14 août 1861, Paillet, [S. 62.1.45, P. 62.434, D. 61.1.384]; — 12 mars 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.111, P. 73.249, D. 74.1.158]; — 13 janv. 1875, Société des tissus de laine des Vosges, [S. 75.1.275, P. 75.650, D. 75.1.379]; — 13 janv. 1875, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.34, P. 76.54, D. 75.1.379]; — 20 janv. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 75.1.355]; — 27 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.384, P. 78.943, D. 78.1.272]; — 6 nov. 1878, Chemin de fer du Midi, [S. 79.1.227, P. 79.538, D. 79.1.29] — Metz, 29 août 1855, Contet-Mairon, [S. 55.2.721, P. 56.2.329, D. 56.2.211] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 98; Blanche, n. 146; Bédarride, t. 2, n. 615 et s.; Sarrut, n. 846 et s.; Ruben de Couder, n. 270; Féraud-Giraud, t. 2, n. 907 et 920.

**4095.** — Le délai fixé par l'art. 105, C. comm., commence donc à courir contre le destinataire à partir du moment où il a reçu livraison effective, et où il a pu vérifier l'état des colis. —

Cass., 11 avr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.179, P. 78.427, D. 78.1.79]; — 27 mai 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.381, P. 78.943, D. 78.1.272]; — 26 juin 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.180, P. 83.1.413, D. 83.1.87]

**4096.** — La réception des marchandises prendra date, le plus souvent, du moment même de la livraison; pour la faire reporter à une date plus éloignée, il faudrait établir que le destinataire a été empêché de vérifier l'état des marchandises à ce moment. — Cass., 26 avr. 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 77.1.128, P. 77.293, D. 77.1.375]; — 8 mai 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 80.1.427, P. 80.1066, D. 78.1.232] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 922.

**4097.** — Cette impossibilité ne pourrait résulter du fait seul que les opérations en gare doivent se faire avec rapidité. — Cass., 26 avr. 1876, précité; — 25 mai 1876, Chemin de fer du Midi, [S. 77.1.128, P. 77.293]; — 16 juill. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.179, P. 78.427, D. 77.1.375] — ... ni de l'allégation vague que les camionneurs d'une compagnie auraient l'habitude de s'opposer à la vérification des marchandises lors de la livraison à domicile. — Cass., 8 mai 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Le destinataire doit faire la preuve d'un fait précis et déterminé.

**4098.** — Les compagnies de chemins de fer, pour bénéficier de la fin de non-recevoir de l'art. 105, C. comm., ne sont pas tenues de fournir un local spécial et des employés pour faciliter la vérification de l'état des marchandises. — Cass., 26 juin 1882, précité. — Il suffit qu'elles n'aient point entravé et empêché cette vérification.

**4099.** — Les constatations des manquants par le destinataire en l'absence des employés de la compagnie, mais avant l'entrée des marchandises dans ses magasins, n'empêche point le voiturier d'opposer la fin de non-recevoir de l'art. 105. — Cass., 17 juin 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 81.1.84, P. 81.1.172, D. 79.1.296] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 908; — ... alors du moins que le destinataire (depuis la modification de l'art. 105), n'a pas notifié au voiturier sa protestation motivée dans les délais légaux.

**4100.** — La vérification faite par l'administration des douanes et la reconnaissance par elle du manquant, ne peuvent être opposées à la compagnie qui n'a pas été partie à la vérification, et ne dispensent pas le destinataire de produire sa réclamation dans les délais qui lui sont impartis. — Cass., 6 nov. 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 909. — Cette vérification est pour la compagnie *res inter alios acta*.

**4101.** — Si le destinataire a assisté à la vérification faite par les agents des douanes, et a, par cela même, reçu la marchandise, il doit signifier sa protestation à la compagnie dans les trois jours de cette vérification, sous peine d'être forclos; il en est ainsi, alors même qu'il aurait laissé les marchandises dans les magasins de la douane. — Aix, 8 janv. 1880, Cie des messageries maritimes, [S. 82.2.37, P. 82.1.217, D. 81.2.165] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 909. — V. aussi Cass., 13 avr. 1870, Messageries impériales, [S. 71.1.32, P. 71.50, D. 70.1.389]; — 7 avr. 1874, Way, [S. 75.1.81, P. 75.167, D. 76.1.201]; — 2 juill. 1877, Cie Franco-Russe, [S. 78.1.454, P. 78.1190, D. 78.1.57] — Il a été, en effet, à même de constater l'état des marchandises, et, par suite, en demeure de protester s'il y avait lieu.

**4102.** — La réception de la marchandise par un mandataire du destinataire produit les mêmes effets. — Cass., 9 mars 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.270, P. 70.671, D. 70.1.224]; — 20 janv. 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.382, P. 74.940, D. 74.1.245]; — 6 févr. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 77.1.276, P. 77.683, D. 77.5.89]; — 16 juill. 1877, précité; — 24 août 1881, Chemin de fer d'Orléans, [S. 82.1.477, P. 82.1.1181, D. 82.1.200] — *Sic*, Sarrut, n. 861; Féraud-Giraud, t. 2, n. 910. — Il en est ainsi, spécialement, si la marchandise est remise au camionneur choisi par le destinataire et se présentant en son nom. — Cass., 9 mars 1870, 20 janv. 1874, 16 juill. 1877, 24 août 1881, précités; — 8 déc. 1885, Chemin de fer du Midi, [S. 86.1.428, P. 86.1.1039, D. 87.1.28] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 911.

**4103.** — Si donc le camionneur reçoit ainsi la marchandise et laisse écouler le délai pour protester, sans le mettre à profit, l'art. 105 est opposable non seulement à lui mais encore au destinataire qu'il représente. — Cass., 20 janv. 1874, précité; — 24 août 1881, précité. — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 94; Féraud-Giraud, t. 2, n. 912.

**4104.** — Seulement, dans ses rapports avec [illegible], le camionneur ne pourra opposer [illegible] de l'art. 105, [illegible] le prix de transport [illegible] livraison sans avoir protesté dans les délais légaux. L'exception ne naîtra donc, vis-à-vis du destinataire contre le camionneur, qu'à dater de la réception par lui faite des marchandises. Le contrat intervenu avec la compagnie a pris fin, et il y a lieu d'appliquer, pour le nouveau contrat de transport qui lie le destinataire et son camionneur, les règles ordinaires.

**4105.** — Si la compagnie s'était elle-même chargée du camionnage, et avait confié les marchandises à un camionneur pour les faire parvenir au destinataire, cette remise ne saurait équivaloir à une réception par le destinataire, et ne saurait faire courir les délais fixés par l'art. 105. — Cass., 7 juin 1858, Chemin de fer d'Orléans, [P. 58.1152, D. 58.1.416] — *Sic*, Blanche, n. 145; Sarrut, n. 859; Bédarride, t. 2, n. 642 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 911. — Dans ce cas, en effet, le camionneur représente la compagnie et non le destinataire.

**4106.** — Si, sur le refus du destinataire de recevoir la marchandise, l'expéditeur fait prendre livraison par un mandataire, la réception prendra date pour lui du jour où son mandataire a pris livraison; si donc il n'a pas protesté dans le délai de trois jours, à dater de ce jour, l'art. 105 lui sera opposable. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 913.

**4107.** — La compagnie de chemins de fer qui a effectué le transport n'a point à se préoccuper du point de savoir si celui qui a pris livraison doit ou non réexpédier la marchandise; par suite, dès qu'elle a remis la marchandise au destinataire ou à son mandataire, elle peut invoquer l'exception de l'art. 105, si les délais qu'il fixe pour protester sont écoulés sans qu'une protestation se soit produite; peu importe que la marchandise ait été reçue pour être réexpédiée, puisque le contrat de transport est terminé en ce qui la concerne. — Cass., 23 mars 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.1.257, P. 70.649, D. 70.1.387]; — 16 mai 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.1.258, P. 70.651, D. 70.1.388]; — 24 nov. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.84, P. 75.172, D. 76.1.388]; — 13 juin 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.1.178, P. 78.426, D. 77.1.384] — *Sic*, Sarrut, n. 857; Bédarride, t. 2, n. 646 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 914.

**4108.** — La fin de non-recevoir édictée par l'art. 105, C. comm., ne s'applique pas quand le destinataire n'a pas reçu les marchandises mêmes qui font l'objet du contrat de transport. Ainsi le destinataire ne perd pas son action contre le transporteur quand, par suite d'une substitution, il a payé le transport et pris livraison de marchandises autres que celles qui lui étaient destinées. — Lyon, 10 mars 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.2.112, P. 84.1.610, D. 84.2.88] — *Sic*, Sarrut, n. 862; Bédarride, t. 2, n. 650; Féraud-Giraud, t. 2, n. 915. — V. aussi Limoges, 5 mars 1870, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 20] — V. cependant la note sous Cass., 25 mai 1891, Rahmin de Rèze, [S. 91.1.345, P. 91.1.816]

**4109.** — Mais l'art. 105 est applicable quand il y a perte totale d'un colis sur une expédition en comprenant plusieurs; dans ce cas il y a, en effet, une perte partielle à laquelle s'applique l'art. 105; plusieurs colis expédiés en même temps par un expéditeur forment un ensemble, un seul tout. La perte d'un de ces colis n'est qu'une perte d'une portion de cet ensemble; la perte du colis dont il s'agit est bien totale, mais il n'y a pas perte totale de l'ensemble des choses expédiées. La réception d'une partie des marchandises, le silence du destinataire, le paiement du prix de transport et l'expiration d'un délai de trois jours sans protestation, sont autant de circonstances impliquant que le destinataire a cru ne pas avoir à se plaindre. Ces circonstances, au point de vue de l'admission de la présomption sur laquelle repose la fin de non-recevoir de l'art. 105, sont aussi favorables que dans le cas où l'action en responsabilité est fondée sur des avaries. — Cass., 25 mai 1891, précité.

**4110.** — Lorsque plusieurs colis compris dans une seule lettre de voiture et dans un seul contrat de transport ont fait l'objet de deux ou de plusieurs envois, le destinataire qui, lors du premier envoi, a signé et émargé la feuille constatant la réception et le paiement du prix, peut néanmoins, au moment de l'arrivée du dernier envoi, réclamer des colis faisant partie du premier envoi, qui ont été égarés par la compagnie, et ce alors même que plus de trois jours se seraient écoulés depuis le premier envoi; l'art. 105 est inapplicable en ce cas; en effet, il n'y a qu'un seul contrat et la réception n'existe que lorsqu'elle est com-

plète. — Cass., 15 juill. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78. 1.425, P. 78.1095, D 78.1.317] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 917. — En outre, le destinataire n'a été averti de la perte qu'au moment de la réception totale; tant que celle-ci ne s'est pas produite, il a pu légitimement espérer que les colis ne se trouvant point dans le premier envoi figureraient dans le dernier.

**4111.** — La réception ne peut donc être opposée au destinataire que si elle se place à la fin du transport et met fin au contrat intervenu entre une compagnie de chemins de fer et l'expéditeur; par suite, si une compagnie fait placer des marchandises dans des magasins généraux, dont les directeurs sont ses mandataires, il n'y a point réception par le destinataire, et la fin de non-recevoir édictée par l'art. 105, ne peut lui être opposée. — Cass., 21 nov. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 71.1.295] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 643 et s.; Sarrut, n. 856; Féraud-Giraud, t. 2, n. 918.

**4112.** — Lorsque le destinataire, en prenant livraison, fait des réserves qui ne sont point refusées par les compagnies, ces réserves ne constituent point de la part de la compagnie une reconnaissance de sa faute, mais elles ont pour effet de mettre obstacle à l'application de l'art. 105, C. comm. — Cass., 26 juin et 20 nov. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 83.1.180, P. 83.1.113]; — 28 juill. 1884, Chemin de fer de l'Etat, [S. 85.1. 315, P.85.1.765, D. 84.1.462]; — 16 juill. 1891, d'Arennes, [S. 91. 1.478, P. 91.1.1150, D. 92.1.121] — *Sic*, Sarrut, n. 843 et 855; Féraud-Giraud, *loc. cit.* — V. *suprà*, n. 3687 et s.

**4113.** — Les réserves, surtout lorsqu'elles sont acceptées sont, en effet, la meilleure des protestations; et une protestation par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée suffit pour rendre la fin de non-recevoir de l'art. 105 inapplicable.

**4114.** — Les réserves devront être précises, indiquer la nature du manquant ou de l'avarie et la réclamation telle qu'elle est formulée par le destinataire; des réserves, conçues en termes généraux, auraient-elles pour effet de s'opposer à l'application de l'art. 105? Non, a-t on dit, car des réserves ainsi faites deviendraient de style, et effaceraient l'art. 105 de nos Codes (Féraud-Giraud, *loc. cit.*). Mais c'est aux compagnies qu'il appartient d'examiner s'il leur convient d'accepter des réserves ainsi libellées; si elles le font, ces réserves auront pour effet de mettre obstacle à l'application de l'art. 105, qui n'exige pas que les réserves soient précises. L'art. 105 ne sera point rayé de nos Codes pour cela; il est de l'intérêt des compagnies de ne point accepter des réserves générales, et, en fait, elles ne les acceptent pas; si le destinataire veut les imposer à une compagnie, un litige naîtra, il y aura lieu à expertise, la livraison ne sera pas effectuée; le destinataire non seulement ne sera pas en possession, mais encore si ces réserves étaient injustifiées, il aura à supporter les frais du procès, et notamment de l'expertise qu'il aura nécessitée par sa faute, ainsi que les frais de magasinage nécessités par sa faute, son imprudence, sa légèreté. — V. *suprà*, n. 3689. — Le destinataire, en droit depuis la loi du 11 avr. 1888 d'adresser une protestation motivée dans les trois jours de la livraison, peut donc formuler des réserves au moment de la livraison; la compagnie de chemins de fer ne peut les refuser si elles ont un caractère précis, indiquant la nature de l'avarie ou le manquant; mais la loi du 11 avr. 1888 montre bien que les compagnies de chemins de fer ne sont tenues d'accepter que des réserves précises et non des réserves générales, car elle-même exige que les protestations qu'elles prévoient soient motivées, c'est-à-dire précisées. — Il a été jugé sur tous ces points qu'on peut considérer comme suffisante pour tenir lieu de réserve la remise des factures des poids manquants, envoyées dans les trois jours. — Trib. comm. Lille, 29 janv. 1892, Gardes, [J. *La Loi*, 5 mars 1892]

**4115.** — ... Que, lorsque le destinataire de marchandises transportées par chemin de fer, se fondant sur l'avarie de la marchandise a offert d'en prendre livraison sans réserves spécifiant la nature et le caractère de l'avarie, il y a faute de la part du chef de gare qui a refusé d'accueillir les réserves ainsi spécifiées. — Trib. La Roche-sur-Yon, 21 juill. 1891, Robin, [S. et P. 93.2.85] — Dans le cas où une compagnie de chemins de fer se refuse à accepter des réserves ainsi précisées c'est a elle et non point au destinataire à faire procéder à la vérification des marchandises conformément à l'art. 106, C. comm. Aussi, a-t-il été jugé que lorsqu'une compagnie de chemins de fer est restée en possession de la marchandise, faute de prise de livraison par le destinataire qui a voulu imposer à la compagnie des réserves que celle-ci n'a point acceptées, c'est à celle-ci qu'il appartient de faire constater l'état de la marchandise conformément à l'art. 106, C. comm. — Même jugement.

**4116.** — C. *Paiement du prix de transport.* — Le paiement du prix de transport est la deuxième condition nécessaire pour que l'art. 105, C. comm., puisse être opposé par une compagnie de chemins de fer; peu importe que ce paiement soit effectué par le destinataire lui-même ou par ses mandataires, notamment par des camionneurs agissant en son nom, et se présentant en son lieu et place.

**4117.** — Le paiement effectué au moment où le contrat de transport prend fin est seul efficace pour rendre possible l'application de l'art. 105; par suite, lorsque la marchandise voyage sur le réseau de plusieurs compagnies, le paiement par l'une d'elles du prix de transport afférent à la première partie du transport ne rend pas le destinataire non-recevable à se prévaloir des avaries; ce paiement est pour lui *res inter alios acta.* — Cass., 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946, D. 74.1.303] — *Sic*, Blanche, n. 145; Féraud-Giraud, t. 2, n. 925.

**4118.** — Il importe peu que le paiement du prix de transport ait été exigé du destinataire avant qu'il ait pu prendre effectivement possession des marchandises; du moment qu'il y a eu paiement du prix de transport, réception effective, et que le délai prévu par l'art. 105 s'est écoulé sans protestation, les compagnies de chemins de fer sont en droit d'opposer la fin de non-recevoir. — Cass., 16 juin 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.1.380, P. 79.933, D. 79.1.296] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 926. — *Contrà*, Bédarride, t. 2, n. 639.

**4119.** — Antérieurement à la loi du 11 avr. 1888, qui a modifié les dispositions de l'art. 105, C. comm., on décidait que l'art. 105 n'avait entendu viser que le paiement postérieur au transport, et qu'il était inapplicable au cas où le prix avait été payé par l'expéditeur avant le transport. — Cass., 13 nov. 1867, Messageries impériales, [S. 67.1.420, P. 67.1142, D. 68.1.68]; — 4 déc. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.67, P. 72.144, D. 72.5.89]; — 12 mars 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1. 111, P. 73.249, D. 74.1.159]; — 20 janv. 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.1.382, P. 74.940, D. 74.1.245] — Caen, 7 févr. 1861, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 61.2.475, P. 61.1197, D. 61. 2.231] — Paris, 21 nov. 1873, Chouanard, [D. 75.2.223] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 638; Sarrut, n. 844; Boistel, n. 573; Demangeat sur Bravard-Veyrières, n. 573; Lyon-Caen et Renault, t. 1, n. 918.

**4120.** — Le paiement fait par un tiers, disait-on, ne pouvait nuire au destinataire; cette jurisprudence ne nous paraît pas en harmonie avec le nouvel art. 105; le destinataire qui prend livraison d'une marchandise expédiée *franco*, a, à partir de la réception, un délai de trois jours pour protester; ce délai lui est plus que suffisant, et le paiement du prix de transport par l'expéditeur ne lui occasionne aucun préjudice; la compagnie de chemins de fer ne peut demeurer, jusqu'à ce que la prescription soit acquise, sous le coup d'une action pour avarie ou perte partielle, alors que le destinataire a toute facilité pour protester dans le délai qui lui est imparti par la loi. C'est en ce sens que la cour de Paris s'est prononcée par arrêt du 24 oct. 1892, Izembert, [S. et P. 93.2.37] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 927; Paulle, *Comment. théor. et prat. de la loi du 11 avr. 1888*, n. 87 et s.

**4121.** — Le paiement opéré même avant le départ, joint à la réception des marchandises, suffit donc, quand le délai de trois jours s'est écoulé sans protestation, pour rendre les actions en responsabilité non-recevables. — Lyon-Caen et Renault, t. 3, n. 650; Lyon-Caen, J. *Le Droit*, 9 déc. 1888; Féraud-Giraud, t. 2, n. 927. — V. aussi Cass., 25 mai 1891, Rahmin de Rèze, [S. 91.1.345, P. 91.1.816]

**4122.** — D. *Délai pour protester.* — La fin de non-recevoir, édictée par l'art. 105, C. comm., est opposable au destinataire si, dans les trois jours de la réception et du paiement du prix, non compris les jours fériés, et à dater de la dernière de ces opérations il n'a pas protesté par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée.

**4123.** — La protestation doit être faite dans les trois jours qui suivent celui de la réception et du paiement du prix; c'est-à-dire que si la réception et le paiement du prix ont lieu le premier du mois, la protestation devra être faite au plus tard le 4; le 5 si un jour férié est compris dans ce délai; le 6 s'il en existe deux, etc. — V. S. *Lois annotées*, 1889, p. 419, note 4.

**4124.** — La protestation peut être faite par acte extrajudiciaire, ou par lettre recommandée; dans ce dernier cas, il suffit que la lettre soit envoyée le dernier jour du délai, alors même qu'elle parviendrait à la compagnie après l'expiration du délai. C'est le timbre du bureau de départ, et le récépissé remis par la poste à la personne chargée de recommander la lettre qui fixent la date de l'envoi de la lettre de protestation. — V. S. *Lois annotées*, 1889, p. 419, note 5.

**4125.** — Le législateur n'avait admis, tout d'abord, que la protestation par acte extrajudiciaire (S. *Lois annotées*, 1889, p. 419, note 5, P. *Lois*, *décrets*, etc., 1889, p. 721, note 5). — C'est à la suite d'un amendement adopté par le Sénat, qu'il a été décidé que la protestation pourrait être faite par lettre recommandée, le reçu de la poste permettant de justifier, d'une façon certaine, l'envoi de la protestation.

**4126.** — Mais les formes imposées au destinataire pour la notification de sa protestation motivée par une avarie ou une perte partielle sont impérativement et limitativement déterminées; les seules formes de protestation admises sont l'acte extrajudiciaire et la lettre recommandée; à défaut de l'une d'elles, l'action en responsabilité contre le voiturier est éteinte. — Cass., 23 déc. 1891, Chemin de fer d'Orléans, [S. et P. 92.1.90, D. 92.1.344]

**4127.** — Par suite, l'action en responsabilité contre le voiturier est éteinte si la protestation n'a été formulée que par lettre non recommandée, et alors même que le voiturier reconnaîtrait avoir reçu cette lettre dans le délai de la loi. — Même arrêt.

**4128.** — Le législateur en exigeant une protestation par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, a voulu qu'aucune discussion ne pût se produire sur le fait même de la protestation. Or si on admettait que la connaissance par le voiturier de l'intention du destinataire de protester équivaut à la protestation elle-même, on serait conduit à admettre que cette connaissance acquise par une compagnie de chemins de fer de la protestation peut s'établir par tous les modes de preuve, notamment par la preuve par témoins, ce qui serait contraire au but de la loi. — V. Féraud-Giraud, t. 2, n. 927.

**4129.** — Les formes prescrites par l'art. 105, C. comm. nouveau, pour formuler la protestation ne sont toutefois point obligatoires dans le cas où la protestation a eu lieu d'une manière formelle au moment même de la réception de la marchandise. — Cass., 16 juill. 1891, d'Arennes, [S. 91.1.478, P. 91.1.1150, D. 92.1.121] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 209.

**4130.** — Il en est ainsi notamment alors que le destinataire a formulé des réserves formelles sur le reçu de la marchandise. — Même arrêt.

**4131.** — Si le destinataire ne formule sa protestation qu'après la réception, et alors que la marchandise est en sa possession, ce sera à lui établir que l'avarie ou la perte partielle sont antérieures à la réception. — S. *Lois annotées* de 1887, p. 419, note 6.

**4132.** — Cette preuve lui sera souvent difficile, mais c'est le destinataire lui-même qui s'est mis dans cette situation fâcheuse en ne protestant pas en présence des employés de la compagnie au moment de la livraison.

**4133.** — Il n'y aura lieu de recourir à une expertise, après la protestation du destinataire, que si cette protestation est suivie d'une contestation; cette expertise pourra être amiable si les parties s'entendent; sinon on devra procéder conformément à l'art. 106, C. comm. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 927.

**4134.** — II. *Prescription.* — Depuis la promulgation de la loi du 11 avr. 1888, l'art. 108, C. comm., est ainsi conçu : « Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'art. 541, C. proc. civ., sont prescrites dans le délai de cinq ans. »

**4135.** — « Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti. Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

**4136.** — Art. 2. « Dans les cas prévus par la présente loi, les prescriptions commencées au moment de la promulgation seront acquises par cinq ans à dater de cette promulgation, si, d'après la loi antérieure, il reste un plus long temps à courir... »

**4137.** — Art. 3. « La présente loi est applicable aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion. »

**4138.** — Avant la loi du 11 avr. 1888, la prescription de l'art. 108, C. comm., ne pouvait être invoquée que par les compagnies de chemins de fer, les voituriers, les commissionnaires; encore aujourd'hui, la prescription d'un an établie, au sujet des actions pour avaries, perte ou retard, en faveur des voituriers, ne pourra être invoquée que par eux; mais relativement à toutes les autres actions, conformément au texte formel de l'art. 108 nouveau, la prescription de cinq ans peut être invoquée soit par les voituriers, soit contre eux. — Trib. comm. Seine, 12 avr. 1893, Chemin de fer d'Orléans, [*Gaz. trib.*, 17 mai 1893] *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 642.

**4139.** — Sont notamment éteintes dans les délais fixés par l'art. 108, C. comm., les actions intentées par une compagnie de chemins de fer contre un commissionnaire de transport. — Cass., 21 févr. 1876, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1876, p. 55] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 941.

**4140.** — L'art. 108, C. comm., relativement aux prescriptions qu'il édicte, n'est-il applicable que dans les rapports des compagnies de chemins de fer et des négociants? Est-il inapplicable, au contraire, dans les rapports des compagnies de chemins de fer avec les expéditeurs ou les destinataires non commerçants? On l'a soutenu en se fondant sur le mot *marchandise* employé par l'ancien art. 108, et en disant que cette expression désignait l'envoi d'objets adressés par des commerçants à d'autres commerçants. — Cass., 4 juill. 1876. — *Sic*, Taulier, t. 6, p. 310; Troplong, *Louage*, t. 3, p. 928; Marcadé, sur les art. 1782 à 1786; Bédarride, t. 2, n. 670 et s.

**4141.** — Il était facile de répondre que le mot « marchandise », en cette matière, avait un sens général et s'appliquait à tout objet remis à un voiturier pour être transporté. Mais la question nous paraît tranchée aujourd'hui par le nouvel art. 108, qui se sert des expressions « actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport »; ces expressions sont des plus générales et s'appliquent à toutes les actions; il faut donc en conclure que les prescriptions de l'art. 108 s'appliquent à tous, aux non négociants comme aux négociants. — Rennes, 25 mars 1852, Messageries nationales, [S. 52.2.174, P. 52.2.248, D. 52.2.231] — Trib. comm. Seine, 4 avr. 1857, [cité par Palaa, t. 2, p. 75] — *Sic*, Sarrut, n. 869; Duverdy, *Transp.*, n. 111; Duvergier, *Louage*, t. 1, n. 332; Van Huffet, n. 38; Aubry et Rau, t. 4, § 373, p. 524; Vazeilles, *Des prescriptions*, t. 2, n. 345; Féraud-Giraud, t. 2, n. 940; Picard, t. 4, n. 846

**4142.** — De ce que le nouvel art. 108 s'applique à toutes les actions qui naissent du contrat de transport, il suit qu'il vise l'action née du défaut d'expédition de l'objet à transporter remis à une compagnie de chemins de fer, comme à toute autre; c'est là, en effet, une action née du contrat de transport. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 951. — V. sur les difficultés qui s'élevaient à ce sujet sous l'empire de l'ancien art. 108, Cass., 21 janv. 1839, Guinet, [S. 39.1.489, P. 39.1.193]; — 4 août 1879, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 80.1.275, P. 80.634, D. 80.1.122] — Metz, 25 juin 1821, Pérard, [P. chr.] — Rennes, 25 mars 1852, précité. — Lyon, 22 août 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.2.247, P. 73.1061, D. 74.5.93] — *Sic*, Sarrut, n. 901 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 114; Bédarride, t. 2, n. 680 et s.

**4143.** — L'art. 108, C. comm., est inapplicable en cas de fraude ou d'infidélité de la compagnie chargée du transport. — Cass., 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.280, P. 72.696, D. 72.1.168]; — 7 janv. 1874, Chemin de fer du Nord, [S. 74.1.53, P. 74.121, D. 74.1.12]; — 8 avr. 1879, Hamard, [S. 80.1.84, P. 80.282, D. 79.1.364] — ... ou de ses agents. — Cass., 16 mars 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1.461, P. 59.909, D. 59.1.317]; — 26 avr. 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1.838, P. 59.910, D. 59.1.181] — *Sic*, Sarrut, n. 904; Bédarride, t. 2, n. 701; Féraud-Giraud, t. 2, n. 944. — Le nouvel art. 108 le déclare formellement.

**4144.** — Lorsque, en temps de guerre, les marchandises transportées sont réquisitionnées en cours de route par l'autorité

mataire, le fait par le voiturier de n'avoir point exigé les pièces régulières lors de la réquisition ou de ne les avoir point transmises au destinataire en temps utile pour qu'il puisse adresser une réclamation à l'Etat, ne constitue point un cas de fraude ou d'infidélité de la compagnie de chemins de fer et ne met point obstacle à ce qu'elle oppose la prescription de l'art. 108. — Cass., 8 avr. 1879, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — C'est là une négligence, une faute et non une fraude.

**4145.** — Conformément à l'art. 2220, C. civ., les parties ne peuvent s'engager à l'avance à ne point opposer la prescription résultant de l'art. 108; mais cette prescription une fois acquise, elles sont libres d'y renoncer. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 953.

**4146.** — L'art. 108 fixe expressément le point de départ de la prescription; c'est, en cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. Le jour où la remise aurait dû être effectuée est fixé par les délais de transport résultant des tarifs régulièrement approuvés.

**4147.** — Si plusieurs compagnies ont coopéré au transport, le point de départ de la prescription est le jour où la remise aurait dû être faite par la dernière compagnie. — Guillemin, p. 118 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 954

**4148.** — L'expiration du délai de livraison, sans que cette livraison soit effectuée, met le destinataire en demeure d'intenter son action quelle que soit la cause pour laquelle la remise de la marchandise n'ait pas lieu. — Cass., 7 janv. 1874, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4149.** — Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti. Cette question était très-controversée avant la modification de l'art. 108. — V. Cass., 5 mai 1829, Wateville, [S. et P. chr.]; — 6 déc. 1830, Bourget, [S. et P. chr.]; — 18 juin 1838, Sambucy, [S. 38.1.635, P. 38.2.197]; — 11 nov. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.401, P. 72.1089, D. 72.1.433] — Rennes, 11 sept. 1819, Durand, [S. et P. chr.] — Colmar, 30 juin 1865, Chemin de fer de l'Etat autrichien, [S. 66.2.25, P. 66.193] — *Sic*, Sarrut, n. 881 et s.; Bédarride, t. 2, n. 693 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 118 et s.; Alauzet, t. 2, n. 1006.

**4150.** — La prescription établie par l'art. 108 n'est également interrompue que par les moyens limitativement énumérés par les art. 2244 et s., C. civ. — Cass., 30 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.276, P. 74.285, D. 74.1.303]; — 29 nov. 1875, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.79, P. 76.164, D. 77.1.374]; — 10 mai 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.381, P. 76.907, D. 78.5.113]; — 8 déc. 1880, Chemin de fer d'Orléans, [S. 83.1.419, P. 83.1.1054, D. 83.5.94] — Besançon, 24 nov. 1886, Dubois-Chevaidel, [S. 87.2.225, P. 87.1.1202] — *Sic*, Sarrut, n. 870 et s.; 909 et s.; Ruben de Couder, v° *Commissionnaire de transp.*, n. 215; Duverdy, *Transp.*, n. 112 et 113; Féraud-Giraud, t. 2, n. 956 et s.

**4151.** — La demande de nomination d'experts pour procéder à la vérification prévue par l'art. 106, C. comm., présentée par voie de requête, ne constitue pas une demande en justice quand elle est formée par le destinataire, ni une reconnaissance du droit du destinataire ou de l'expéditeur quand elle est formée par une compagnie de chemins de fer; par suite, elle n'est pas interruptive de la prescription établie contre ce dernier par l'art. 108, C. comm. — Besançon, 24 nov. 1886, précité.

**4152.** — La prescription, opposée par une compagnie de chemins de fer à l'action de l'expéditeur en dommages-intérêts pour avaries, peut, comme toute autre exception, être opposée en tout état de cause. — Cass., 21 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.418, D. 91.1.167] — La compagnie qui, à la suite du refus du destinataire de payer les frais de transport, à raison d'une avarie de la marchandise a requis une expertise et conclu au paiement des frais de l'expertise ne renonce pas à opposer la prescription; demanderesse, elle n'a point d'exception à opposer. — Même arrêt. — Le fait, par la compagnie assignée par l'expéditeur, d'avoir pris part à une seconde expertise préparatoire, ordonnée par le tribunal à l'effet d'examiner l'état des colis avariés, de déterminer les causes de l'avarie et de dire à qui elle devait incomber n'implique pas non plus une renonciation au droit d'invoquer la prescription. Le jugement qui conclut de ces circonstances que l'exception de prescription ne peut plus être opposée, méconnaît donc le caractère et les effets légaux des faits par lui constatés, et doit être cassé. — Même arrêt.

**4153.** — Dans cette espèce, la première expertise attribuait l'avarie à un vice propre de la chose. Plus tard, l'expéditeur dirige une action en dommages-intérêts pour avaries contre la compagnie de chemins de fer; il demande une seconde expertise, et la compagnie de chemin de fer prend part aux opérations de l'expertise; sa participation à cette expertise ne pouvait la rendre irrecevable à opposer ultérieurement la prescription, car cette participation n'impliquait pas de sa part la reconnaissance de sa faute et du droit de destinataire à obtenir une indemnité. En effet, la compagnie avait pu et dû penser que cette expertise, comme la première, attribuerait l'avarie au vice propre, et elle n'avait pas, dès lors, à opposer la prescription; ce n'est qu'à partir du moment où une faute est mise à sa charge, et que la question des dommages-intérêts se pose, qu'elle est mise en demeure d'opposer la prescription, s'il y a lieu; tant que la cause de l'avarie est recherchée et n'est point établie, la compagnie n'est point obligée d'opposer la prescription.

**4154.** — Une reconnaissance verbale, régulièrement consentie par le débiteur, interrompt la prescription; mais une réclamation verbale, demeurée sans effet, ne saurait, non plus que de simples démarches amiables produire cet effet, alors même que la compagnie n'aurait point touché le prix du transport. — Cass., 30 mars 1874, précité; — 1[er] déc. 1874, Chemin de fer de l'Est, [S. 75.1.15, P. 75.23, D. 74.1.460]; — 10 mai 1876, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 956. — La réclamation verbale ne rentre, en effet, à aucun titre dans les causes d'interruption énumérées par les art. 2244 et s.

**4155.** — Les démarches faites par une compagnie de chemins de fer, sur la provocation d'un destinataire, à fin de rechercher un colis que celui-ci prétend avoir été égaré, ne constituent pas, par elles-mêmes, en principe absolu, et en dehors de toute reconnaissance constatée, de la part de cette compagnie, du droit du destinataire, une cause légale d'interruption de la prescription prévue par l'art. 108, C. comm. — Cass., 30 mars 1874, précité. — *Sic*, Pouget, t. 2, n. 224; Féraud-Giraud, t. 2, n. 956 et 959. — On ne saurait les considérer par elles-mêmes comme une reconnaissance du droit du demandeur.

**4156.** — Nous avons vu *suprà*, n. 3687, que l'acceptation de réserves par une compagnie de chemins de fer, n'équivaut pas à la reconnaissance du droit du destinataire à une indemnité; elle n'interrompt pas non plus la prescription; il en est ainsi alors même que la compagnie a constaté au dos de la lettre de voiture l'existence d'avaries, et a consenti au destinataire les réserves les plus expresses. — Cass., 25 juin 1884, Chemin de fer du Midi, [S. 86.1.181, P. 86.1.413, D. 85.1.77] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 956. — Ces réserves ont seulement pour effet de mettre obstacle à l'application de la fin de non-recevoir tirée de l'art. 105, C. comm. — V. *suprà*, n. 4112 et s.

**4157.** — L'action formée par une compagnie en paiement du prix de transport de marchandises refusées par le destinataire, action suivie de désistement, ne saurait interrompre la prescription qui court contre le destinataire relativement à l'action qu'il pourrait exercer contre la compagnie pour manquants ou avaries; ce sont là, en effet, deux actions absolument distinctes, qui n'ont aucun lien entre elles. — Cass., 8 déc. 1880, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 957.

**4158.** — La promesse faite par un chef de gare de faire régler à l'amiable l'indemnité dûe pour perte de marchandise, n'a pas davantage pour effet d'interrompre la prescription, ni de substituer la prescription de trente ans à celle d'un an. — Cass., 28 déc. 1874, Chemin de fer du Midi, [S. 75.1.448, P. 75.1148] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 958.

**4159.** — A plus forte raison la prescription de l'art. 108, C. comm., n'est-elle pas interrompue par la simple constatation, par le chef de gare d'arrivée, d'un déficit dans la quantité des marchandises, ni par le fait que le chef de gare, sur la réclamation des parties, a répondu qu'il donnerait à la réclamation la suite qu'elle comportait et leur ferait connaître la solution intervenue. — Cass., 11 juin 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.1.180, P. 78.428, D. 77.1.374] — V. Sarrut, n. 909 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 119 *bis*; Bédarride, t. 2, n. 704 et s.; Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4160.** — Mais si une compagnie de chemins de fer, après s'être livrée à de vaines recherches pour découvrir des marchandises égarées, offrait de régler à l'amiable l'indemnité dûe pour la perte de ces marchandises, elle renoncerait tacitement à la prescription. — Cass., 29 nov. 1875, précité. — *Sic*, Fé-

raud-Giraud, *loc. cit.* — La preuve de la reconnaissance de la faute qui lui est imputée pourrait alors résulter de la correspondance.

**4161.** — La remise, par une compagnie de chemins de fer, de la marchandise à un autre que le destinataire, équivaut, si ce tiers ne la représente pas, à la perte de la marchandise; dès lors, l'action du destinataire en dommages-intérêts contre la compagnie de chemins de fer se prescrit par six mois (aujourd'hui un an). — Cass., 16 nov. 1892, Chemin de fer d'Orléans, S. et P. 93.1.204

**4162.** — Les démarches faites par un agent de la compagnie de chemins de fer, sur la réclamation du destinataire, pour rechercher les marchandises, et l'offre faite par la compagnie au destinataire de lui remettre la somme versée par le tiers qui a reçu indûment la marchandise, n'interrompent pas la prescription. — Même arrêt.

**4163.** — L'offre faite par la compagnie, dans l'espèce, n'était qu'une offre de règlement amiable, et ne pouvait avoir pour effet d'interrompre la prescription d'autant plus que la compagnie, par cette offre, reconnaissait simplement le fait matériel de la livraison à un autre que le véritable destinataire, mais ne reconnaissait pas, par cela seul, que cette erreur constituât une faute à elle imputable; l'erreur pouvait être, en effet, causée, par exemple, par une adresse rédigée d'une manière vicieuse.

**4164.** — La déclaration faite par une compagnie de chemins de fer à l'expéditeur que la marchandise n'est pas perdue, mais qu'elle a été livrée au destinataire et qu'elle peut en justifier, ne saurait être considérée comme une reconnaissance interruptive de la prescription édictée par l'art. 108, C. comm.; cette déclaration contient, au contraire, une dénégation formelle du droit de l'expéditeur de réclamer une indemnité. — Cass., 12 nov. 1877, Chemin de fer de l'Alsace-Lorraine, [S. 79.1.349, P. 79.349, D. 80.1.88] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 961.

**4165.** — L'action qui s'engage entre les diverses compagnies qui ont coopéré à un transport au sujet de ce transport, n'a point pour effet d'interrompre la prescription au profit du destinataire et de lui permettre de réclamer la livraison après l'expiration du délai fixé pour la prescription. — Cass., 8 déc. 1883, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 960. — C'est là pour lui *res inter alios acta*.

**4166.** — Pendant la guerre de 1870-1871 le cours des prescriptions avait été interrompu par le décret du 9 sept. 1870; la loi du 26 mai 1871 a rétabli l'état de choses normal; dès lors, la prescription a recommencé à courir et elle a été acquise par l'expiration du délai déterminé pour prescrire. — Cass., 9 déc. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.84, P. 75.171, D. 75.1. 303] — Paris, 15 mars 1875, Ministère de la marine, [D. 77.5. 61] — Féraud-Giraud, t. 2, n. 962.

**4167.** — Un transport peut être successivement effectué par terre et par mer; la prescription établie par les art. 435 et 436, C. comm., en faveur du commissionnaire de transport par mer est beaucoup plus courte que celle édictée à l'égard du voiturier; devra-t-on en ce cas s'en référer à l'art. 108? La jurisprudence décide que si les avaries sont constatées à la suite du voyage par mer, les art. 435 et 436 seront seuls applicables; que si elles sont constatées après le transport par terre, il y aura lieu d'appliquer l'art. 108. — Cass., 8 mars 1865, Messageries impériales, [S. 65.1.283, P. 65.666, D. 65.1.131]; — 10 avr. 1865, Messageries impériales, [S. 65.1.283, P. 65.666, D. 65.1.229]; — 23 août 1869, Messageries impériales, [S. 65.1.399, P. 69. 1052, D. 69.1.464]; — 24 janv. 1870, Messageries impériales, [S. 70.1.148, P. 70.358, D. 70.1.101]; — 22 juill. 1873, Messageries nationales, [S. 73.1.401, P. 73.977, D. 74.1.207] — *Sic*, Sarrut, n. 888 et s.; Bédarride, t. 2, n. 700; Féraud-Giraud, t. 2, n. 964. — V. notre opinion sur ce point, *suprà*, v° *Avaries*, n. 330 et 331.

## Section V.

### Du transport des voyageurs.

#### § 1. *Dispositions générales.*

**4168.** — D'après l'art. 49 du cahier des charges, les compagnies sont tenues d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

**4169.** — Les trains se divisent en trains express, omnibus, et mixtes. Les trains express comprennent des trains rapides et éclairs, ou express à plus grande vitesse; ils ne contiennent ordinairement que des voitures de première classe, ne s'arrêtent qu'à un petit nombre de stations ou gares, et marchent à grande vitesse; les voyageurs ne paient que le tarif ordinaire de leur classe.

**4170.** — Les trains omnibus s'arrêtent à toutes ou à presque toutes les stations, marchent avec une vitesse moins grande et se composent de voitures de toutes classes. On peut ranger parmi les trains omnibus les trains directs s'arrêtant à un moins grand nombre de stations et marchant à une allure plus rapide; quelquefois ils ne comportent que des voitures de première et de seconde; parfois, relativement aux voyageurs de seconde et de troisième, ils n'admettent que ceux parcourant une distance déterminée.

**4171.** — Les trains mixtes sont ceux qui comprennent à la fois des wagons de marchandises et des wagons de voyageurs de toutes classes; ils s'arrêtent à toutes les stations, y séjournent plus longtemps, pour permettre la manutention des marchandises transportées en petite vitesse et sont animés d'une vitesse moins grande.

**4172.** — Les trains dits de banlieue, n'ont qu'un faible parcours, s'arrêtent généralement à toutes les stations, se succèdent fréquemment et comportent des voitures de toutes classes, ou des voitures de première et de deuxième, mais celles-ci au tarif des troisièmes.

**4173.** — Les trains dits de plaisir sont organisés à l'occasion d'une fête, d'un concours, d'une foire, d'un pèlerinage; les billets valables pour l'aller et le retour ne peuvent servir que pour les trains pour lesquels ils sont délivrés; ces trains comprennent des voitures de deuxième et de troisième et souvent aussi des voitures de première classe. Quelquefois ces trains sont organisés par quelques personnes qui paient une somme fixe à une compagnie et se chargent de placer un certain nombre de billets déterminés. Il en est ainsi particulièrement à l'égard des pèlerinages.

**4174.** — On entend par voyages circulaires des billets délivrés pour un itinéraire déterminé, avec retour au point de départ, donnant généralement accès dans tous les trains, et autorisant les voyageurs à s'arrêter soit dans des localités déterminées, soit où bon leur semble sur le parcours; ils ne peuvent toutefois revenir en arrière; ces billets comportent une réduction importante, augmentée d'ordinaire quand plusieurs membres de la même famille voyagent ensemble.

**4175.** — La circulation des trains, leur vitesse, les arrêts, les correspondances, sont fixés pour chaque saison par l'administration sur la proposition des compagnies (Circ. 7 juin, 27 août, 21 oct. 1878; 25 janv. 1879; 24 nov. 1880; 4 mai 1881; 7 et 22 juill. 1884; 30 oct. 1886). — La circulaire du 26 févr. 1886 règle l'instruction des modifications en cours de saison.

**4176.** — Les particuliers peuvent demander aux compagnies l'organisation de trains spéciaux; ils doivent autant que possible former leur demande vingt-quatre heures à l'avance, et les compagnies doivent les satisfaire suivant l'ordre des inscriptions, et sans tour de faveur; elles se réservent d'ailleurs la faculté de déterminer dans quelles circonstances ils peuvent être accordés et organisés. Les prix fixés par les tarifs de chaque compagnie doivent être payés d'avance. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 148.

**4177.** — En ce cas, les voyageurs payent sur les chemins de fer de l'Etat, quelque soit leur nombre, le prix de la première classe, augmenté d'un dixième; les voitures, chevaux, chiens et bagages, sont taxés conformément aux tarifs homologués. La perception minima est de 6 fr. 15 par kilomètre, impôt compris. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 202.

#### § 2. *Services d'omnibus et de correspondances.*

**4178.** — Le service des gares à domicile est facultatif pour les compagnies qui peuvent s'en charger; il est généralement fait par des entreprises particulières d'omnibus, ou par des voitures desservant certains hôtels, ou des localités déterminées, ou par des voitures de place, enfin par des commissionnaires.

**4179.** — Le voiturier qui se charge de conduire une personne à une gare pour un train déterminé ne lui garantit point son départ par ce train; mais s'il lui faisait manquer le train par sa faute, notamment par des retards qui ne seraient pas justifiés par un cas fortuit ou la force majeure, il deviendrait

responsable du préjudice ainsi occasionné par sa faute, conformément au droit commun.

**4180.** — Les omnibus qui stationnent seulement dans les cours des gares, et se bornent à s'arrêter, en ville, pour prendre ou laisser des voyageurs et leurs bagages, ne sont pas soumis à la taxe municipale de stationnement. — Paris, 3 juill. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 147] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 193.

**4181.** — Mais est légale et obligatoire la disposition de l'art. 13 de l'ordonnance du préfet de police du 6 mai 1851, faisant défense à Paris aux entrepreneurs de voitures publiques autorisés à faire le service de gare en gare, de déposer des voyageurs sur la voie publique, en se rendant aux gares, et d'admettre des voyageurs dans leurs voitures au retour et en dehors des gares; de même, est légal l'arrêté interdisant à un omnibus faisant un service déterminé de prendre des personnes en chemin pour les descendre avant la gare, ou de les descendre avant un point déterminé. — Cass., 28 juin 1856, Trabaud, [S. 56.1.700, P. 57.422]; — 24 févr. 1858, Martin et Taix, [S. 58.1.408, P. 58.314, D. 58.1.256]; — 28 févr. 1872, Ville de Marseille, [S. 72.1.121, P. 72. 282, D. 73.1.61]; — 1er août 1884, Marceau, [S. 86.1.238, P. 86.1.557] — Cons. d'Et., 2 août 1870, Bouchardon, [S. 72.2.288, P. adm. chr., D. 72.3.27] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4182.** — Les entrepreneurs de service d'omnibus ou de correspondances, malgré toute la publicité donnée à leur entreprise, ne sont point tenus de donner des places à tous les voyageurs qui se présentent; leurs obligations sont remplies quand ils ont mis toutes les places dont ils disposent à la disposition des voyageurs; il en est ainsi spécialement de la compagnie de chemins de fer qui a organisé un service pour rattacher l'une de ses stations avec une station d'un autre réseau, non reliée par la voie ferrée. — Trib. comm. Nantes, 2 févr. 1881, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1882, p. 175] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 195; Picard, t. 4, n. 934.

**4183.** — Mais un entrepreneur de transport, quel qu'il soit, qui fait un service régulier et qui a annoncé son entreprise ne peut, à moins d'un motif légitime, tel que l'ivresse, la surexcitation physique ou morale, refuser un voyageur qui offre de payer sa place, alors qu'il existe des places disponibles dans sa voiture; son mauvais vouloir l'exposerait à une action en dommages-intérêts. — Cass., 3 déc. 1867, Bouvet, [S. 68.1.193, P. 68.481, D 67.1.471] — Bordeaux, 8 mars 1881, Beau, [S. 82.2.62 P. 82.1.340, D. 82.2.208] — V. aussi Aix, 8 févr. 1853, Hermandez, [S. 53.2.251, P. 53.1.261] — *Sic*, Pardessus, n. 537; Troplong, *Louage*, t. 3, n. 895; Massé, t. 3, n. 1558; Féraud-Giraud, t. 3, n. 195

**4184.** — Les entrepreneurs de voitures omnibus d'un chemin de fer destinées à transporter de la gare à domicile les voyageurs et leurs bagages sont, comme tous entrepreneurs de transport, responsables de la perte des choses à eux confiées. — Paris, 24 nov. 1857, Sempé, [S. 57.2.759, P. 58.213]

**4185.** — Et cette responsabilité s'étend à l'argent ou l'or que renfermait une malle, bien que le voyageur n'ait fait aucune déclaration du contenu de la malle. Les déclarations de valeur ne sont, dans ce cas, ni imposées, ni dans les usages. — Même arrêt.

**4186.** — Les entrepreneurs de services d'omnibus sont responsables civilement, mais non pénalement, des faits de leurs agents ou préposés; il en est ainsi spécialement des compagnies de chemins de fer qui ont organisé un service d'omnibus. — Besançon, 21 janv. et 25 août 1860, [cité par Palaa, t. 2, p. 353] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 194 et 195.

**4187.** — L'art. 14 de la loi du 15 juill. 1845 porte : « A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419, C. pén., de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes entreprises desservant les mêmes routes. »

**4188.** — En conséquence, le marché par lequel une compagnie de chemins de fer a stipulé des prix modiques avec des entrepreneurs de correspondance, et leur a accordé une subvention à l'effet de transporter les voyageurs aux stations, ne contient pas un abaissement indirect et illicite du tarif du chemin de fer homologué par l'autorité administrative. Les compagnies respectent leurs tarifs lorsqu'elles reçoivent de chaque voyageur le prix fixé pour le parcours qu'il a fait sur la voie de fer, et il leur appartient d'assurer sans fraude aux voyageurs le transport à bon marché sur les routes de correspondance, pourvu qu'elles rendent communs à toutes les entreprises de correspondance desservant les mêmes routes les avantages qu'elles auraient consentis à l'une d'elles. — Cass., 30 juill. 1853, Fauchet, [P. 54.1.209] — L'entrepreneur desservant une route différente, n'a pas droit à ces avantages, et il est sans qualité pour les contester. — Même arrêt. — Des traités particuliers de correspondance peuvent, d'ailleurs, être conclus avec l'autorisation de l'administration.

**4189.** — Nous avons vu *suprà*, n. 3554 et s., et nous rappelons que les compagnies de chemins de fer ne peuvent favoriser certaines entreprises de transport au détriment des autres en refusant à ces dernières l'entrée de leurs gares. — Nîmes, 12 mai 1843, Bompard, [S. 43.2.536, P. 43.2.185] — Trib. Rouen, 30 août 1843, Omnibus de Rouen, [*Ibid.*]

**4190.** — Nous avons examiné également le droit qui peut être accordé à d'autres qu'aux employés de pénétrer dans les gares. Rappelons, à cet égard, que l'arrêté préfectoral aux termes duquel les préposés d'une compagnie de chemins de fer et les agents du service de correspondance agréés par elle peuvent seuls porter les bagages des voyageurs de l'intérieur des stations aux voitures, et réciproquement, ne saurait détruire le droit de tout porteur de bulletins de bagages de se faire délivrer, dans l'intérieur des gares, les bagages indiqués sur ces bulletins. — Cass., 18 janv. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.171, P. 70.390, D. 70.1.267] — Caen, 22 févr. 1869, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 69.2.333, P. 69.1290, D. 70.2.21] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 58.

**4191.** — ... Sauf aux préposés de la compagnie à porter eux-mêmes ces colis à la voiture qui leur est désignée. Une compagnie ne peut, dès lors, à peine de dommages-intérêts, refuser aux préposés d'une entreprise de correspondance non agréée le droit de pénétrer dans la gare pour réclamer les colis dont les bulletins leur ont été remis, alors surtout que, ce droit étant exercé sans obstacle par des entreprises rivales, le refus de la compagnie n'a pour but que de constituer un monopole au profit de ces dernières. — Caen, 22 févr. 1869, précité.

**4192.** — La conséquence à tirer des arrêts qui viennent d'être rappelés est qu'il ne suffit pas à un cocher d'omnibus, ou à toute autre personne qui se présente, au nom d'un voyageur, pour retirer des bagages, d'arguer de la volonté de ce voyageur; il doit encore établir cette volonté et le mandat qui lui a été conféré, par le port du bulletin de bagages, qui peut seul, d'ailleurs, lui permettre de retirer ces bagages.

**4193.** — Un service d'omnibus établi par une compagnie de chemins de fer pour transporter les voyageurs de l'intérieur d'une ville à sa gare, moyennant un prix spécial indépendant de celui des places sur le chemin de fer, constitue une entreprise distincte de l'exploitation de la voie ferrée, et donne lieu au droit proportionnel de patente auquel sont assujettis les entrepreneurs d'omnibus, et non pas seulement à celui auquel sont soumises les compagnies concessionnaires de chemins de fer avec péage. — Cons. d'Et., 20 déc. 1855, Chemin de fer d'Orléans, [S. 56.2.447, P. adm. chr.] — V. *infrà*, v° *Patente*.

### § 3. *Tarifs.*

**4194.** — Nous rappelons : 1° qu'aucune taxe, de quelque nature que ce soit, ne peut être perçue par une compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics (art. 44, Ord. 15 nov. 1846); 2° que chaque compagnie doit dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires de surveillance (art. 45).

**4195.** — ... 3° Que chaque compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer (art. 46).

**4196.** — Voici quelles sont les taxes que les compagnies sont autorisées à percevoir soit comme droits de péage, soit comme prix de transport.

| TARIF PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. | PRIX de péage | PRIX de transport. | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| Voyageurs. 1re classe | 0 067 | 0 033 | 0 10 |
| Voyageurs. 2e classe | 0 050 | 0 025 | 0 075 |
| Voyageurs. 3e classe | 0 037 | 0 018 | 0 055 |
| Enfants. Au-dessous de 3 ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte. Toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de 7 ans ils payent place entière. | | | |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs, sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c. | 0 010 | 0 005 | 0 015 |

**4197.** — Ces prix ne comprennent pas l'impôt dû au Trésor; mais, dans la pratique, ils ne sont généralement pas atteints. Tout kilomètre entamé est considéré comme parcouru; si le trajet est inférieur à six kilomètres, il sera compté pour six kilomètres. Les excédents de bagages sont comptés de zéro à cinq kilogrammes, de cinq à dix kilogrammes, et ensuite par fractions indivisibles de dix kilogrammes. La taxe perçue ne pourra être moindre de 40 centimes (art. 42 du cahier des charges).

**4198.** — Les tarifs des chemins de fer ont été abaissés par la loi de finances de 1892; les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur le 1er avr. 1892. Les bases anciennes, impôt compris, étaient :

| | | |
|---|---|---|
| 1re classe | fr. 0,1232 | par kilomètre. |
| 2e classe | fr. 0,0924 | — |
| 3e classe | fr. 0,0677 | — |

La loi de finances de 1892 a supprimé l'impôt de 10 p. 0/0 qui avait été établi en 1871; de leur côté les compagnies ont consenti une réduction de 10 p. 0/0 en 2e classe et de 20 p. 0/0 en 3e classe. Les bases actuelles sont donc :

| | | |
|---|---|---|
| 1re classe | fr. 0,112 | par kilomètre. |
| 2e classe | fr. 0,756 | — |
| 3e classe | fr. 0,4298 | — |

**4199.** — Un exemple fera mieux sentir l'importance de la réduction :

*Prix du billet de Paris à :*

| ANCIEN TARIF. 1re cl. fr. c. | 2e cl. fr. c. | 3e cl. fr. c. | | NOUVEAU TARIF. 1re cl. fr. c. | 2e cl. fr. c. | 3e cl. fr. c. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 55 | 4 15 | 3 » | Melun | 5 05 | 3 40 | 2 20 |
| 7 25 | 5 40 | 4 » | Fontainebleau | 6 60 | 4 45 | 2 90 |
| 38 80 | 29 05 | 21 30 | Dijon | 35 30 | 23 80 | 15 50 |
| 63 05 | 47 30 | 34 70 | Lyon-Perrache | 57 35 | 38 70 | 25 25 |
| 106 30 | 79 75 | 58 45 | Marseille | 96 65 | 65 25 | 42 10 |
| 134 » | 100 50 | 73 65 | Nice | 121 85 | 82 25 | 53 60 |

**4200.** — Les compagnies sont dans l'usage de délivrer des billets d'aller et de retour dans des conditions déterminées par les tarifs. Elles accordaient une réduction de 25 p. 0/0 sur le prix des billets simples. Depuis le 1er avr. 1892, cette réduction est de 25 p. 0/0 sur le prix des billets simples en ce qui concerne la première classe, et de 20 p. 0/0 sur le prix des billets simples en ce qui concerne la 2e et la 3e classe.

**4201.** — Un exemple fera connaître l'étendue de la réduction :

*Prix du billet d'aller et retour de Paris à :*

| ANCIEN TARIF. 1re cl. fr. c. | 2e cl. fr. c. | 3e cl. fr. c. | | NOUVEAU TARIF. 1re cl. fr. c. | 2e cl. fr. c. | 3e cl. fr. c. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 30 | 6 20 | 4 50 | Melun | 7 55 | 5 45 | 3 55 |
| 10 85 | 8 15 | 5 95 | Fontainebleau | 9 90 | 7 15 | 4 65 |
| 58 20 | 43 60 | 31 95 | Dijon | 52 90 | 38 10 | 24 85 |
| 94 55 | 70 95 | 52 » | Lyon-Perrache | 86 » | 61 95 | 40 35 |
| 159 45 | 119 65 | 87 70 | Marseille | 145 » | 104 40 | 68 05 |
| 201 » | 150 75 | 110 55 | Nice | 182 80 | 131 60 | 85 80 |

**4202.** — En France, les prix sont établis d'après les classes, sans tenir compte de la vitesse du train pour lequel le billet est pris; cependant le prix de certaines places de luxe varie selon qu'elles sont prises pour des trains rapides ou non; d'après certaines législations étrangères, le prix des places varie suivant que les trains sont omnibus ou directs. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 198.

**4203.** — Nous rappelons que les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés sont constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer (Ord. 15 nov. 1846, art. 48).

**4204.** — Nous rappelons également que lorsqu'une compagnie veut apporter quelques changements aux prix autorisés, elle doit remplir certaines formalités énoncées *suprà*, n. 2521 et 2522.

**4205.** — Les taxes doivent être perçues indistinctement et sans tour de faveur; les traités particuliers accordant une réduction de tarifs sont interdits; toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir dans l'intérêt des services publics, ni aux tarifs spéciaux accordant des remises ou réductions à certaines catégories de personnes. Dans ce dernier cas, il ne s'agit point d'un traité de faveur, mais d'un traitement égal pour toutes les personnes qui se trouvent dans une situation déterminée.

**4206.** — Certains tarifs accordent une réduction aux voyageurs pour certaines stations dénommées; si ce tarif porte la clause dite des stations non dénommées, les voyageurs partant ou à destination d'une station non dénommée comprise entre deux stations dénommées, ont le droit de demander l'application de ce tarif, s'il leur est plus avantageux; ils payent alors le prix de la dernière station dénommée, avant le lieu de départ, jusqu'après la première station dénommée située après le lieu de destination. — Féraud-Giraud, t. 1, n. 432, et t. 3, n. 200. — V. *suprà*, n. 2611.

**4207.** — Les tarifs de chaque compagnie déterminent le prix des places de luxe, c'est-à-dire autres que les places de 1re, 2e et 3e; les voyageurs ne peuvent exiger qu'il en soit mis à leur disposition, alors qu'il ne s'en trouve pas de disponibles dans le train dans lequel ils montent; ces places peuvent, d'ailleurs, être retenues à l'avance sans augmentation de prix. Les voyageurs de 1re classe peuvent en cours de route monter dans les compartiments contenant des places de luxe; ils payent alors un supplément, calculé d'après la gare où ils changent ainsi de compartiment; le minimum de perception est alors réduit à la moitié de celui porté au tableau et concernant les places prises dès le commencement du voyage. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 203.

**4208.** — Les personnes qui voyagent avec une réduction, telles que enfants de 3 à 7 ans, militaires, marins, peuvent demander des places de luxe, mais ils payent intégralement le supplément; cependant deux enfants de 3 à 7 ans, voyageant ensemble, et n'occupant qu'une place ne payent qu'un seul supplément. Si

un ou plusieurs voyageurs n'occupent qu'une ou plusieurs places de luxe dans un compartiment, les autres demeurent à la disposition de la compagnie, qui est en droit de les répartir à autant de voyageurs distincts qu'il y a de places. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 141 et 203.

**4209.** — Ces places ne sont généralement accordées qu'en vue d'un parcours assez long, et, parfois, à la condition de retenir un certain nombre de places. On les désigne ainsi : coupés; coupés-lits; coupés-lits-toilettes; coupés-salons; fauteuils-lits; compartiments-lits; voitures ou wagons-salons; grands-wagons-salons. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 141.

**4210.** — Pour les parcours à longue distance, et pour éviter les changements de voiture, en même temps que les changements de réseaux, les compagnies sont dans l'habitude, lorsqu'il s'agit de trains directs, ou express, de faire circuler réciproquement leurs voitures sur leurs lignes; ainsi un voyageur pourra se rendre de Paris dans les Pyrénées, ou des Pyrénées à Paris, sans changer de voiture, et en parcourant cependant les réseaux d'Orléans et du Midi; en ce cas, le prix des places n'est pas ordinairement augmenté. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 142.

**4211.** — Certaines lignes sont desservies, soit pendant toute l'année, soit pendant une partie de l'année, par des wagons appartenant à la compagnie des wagons-lits et appelés *sleeping-cars;* ces wagons ne se trouvent que dans certains trains et généralement dans les trains-postes. Pour y monter, il faut être porteur d'un billet de 1re et payer le supplément attribué à la compagnie des transports-lits; ce supplément varie selon les distances et n'est point calculé par kilomètre, mais pour le voyage entier ou le voyage fractionné en certaines parties déterminées; les places sont numérotées et attribuées nominativement aux voyageurs, qui jouissent d'un lit et d'un cabinet de toilette. Les voyageurs sont soumis aux règles sur la police des chemins de fer. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 143.

**4212.** — Enfin les compagnies consentent à laisser circuler sur leurs lignes des voitures appartenant à des particuliers; ces voitures doivent être agréées par la compagnie, qui s'assure de leur bon état; elles ne doivent pas dépasser les dimensions du gabarit; les compagnies demeurent, d'ailleurs, seules juges de la possibilité d'accorder l'autorisation de faire ainsi circuler ces voitures, autorisation qui demeure subordonnée aux exigences du service. Elles sont, en effet, responsables, sauf leur recours contre les propriétaires des voitures, des accidents auxquels leur construction vicieuse pourrait donner lieu. Divers droits sont perçus, soit pour la circulation, soit pour le stationnement de ces voitures. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 144.

### § 4. *Billets.*

**4213.** — Les personnes qui veulent voyager en chemin de fer doivent préalablement payer leurs places. Le voyageur qui ne présente point son billet à l'arrivée doit solder à nouveau le prix de sa place, quand bien même il serait établi que ce voyageur a effectivement pris un billet au départ. — Poitiers, 1er juin 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 78.2.179, P. 78.818, D. 79.2.23] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 243.

**4213** *bis.* — Les compagnies, pas plus que tous ceux qui reçoivent un paiement, ne sont tenues de changer des billets de banque, des pièces d'or ou d'argent et de rendre la monnaie; c'est au voyageur qui prend sa place à verser exactement la somme demandée. — Cass., 6 janv. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.96, P. 72.191, D. 72.1.46] — Trib. simpl. pol. Toulon, 2 nov. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.225, P. 71.683] — Dans la pratique, les compagnies ne font pas difficulté de changer dans la mesure des possibilités. — Bédarride, t. 2, n. 203; Féraud-Giraud, t. 2, n. 644, et t. 3, n. 212.

**4214.** — Les billets de place sont de 1re, 2e ou 3e classe; ils ne donnent droit de monter que dans le train pour lequel ils sont délivrés, qu'il s'agisse d'un train omnibus, direct ou mixte; mais avec l'assentiment des employés de la compagnie, un billet peut être déclaré valable pour un train qui suit celui auquel il était destiné. Les billets sont personnels; ainsi, un voyageur qui a pris son billet de Marseille à Paris ne pourrait, en cours de route, à Lyon, par exemple, céder son billet à un tiers, qui bénéficierait du surplus du voyage. En effet, une compagnie forme un contrat de transport avec un individu déterminé, et non avec une série de personnes. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 213.

**4215.** — Mais le billet n'étant pas nominatif, rien ne s'oppose à ce qu'on le fasse prendre au guichet par un tiers, qui est alors le mandataire du voyageur, que ce soit un ami, un commissionnaire, un conducteur d'omnibus ou un garçon de buffet. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 226.

**4216.** — Lorsque, en cours de route, un voyageur désire passer dans une classe supérieure, il s'adresse soit au chef de train, soit à des contrôleurs de route, soit au guichet d'une gare; son billet lui est retiré et est remplacé par un coupon avec indication du supplément payé. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 213.

**4217.** — Dans ce cas, le voyageur qui désire monter dans une voiture de classe supérieure à celle indiquée sur son billet, n'est pas tenu de se présenter préalablement au guichet d'une gare pour acquitter le supplément de prix; il suffit qu'il prévienne un employé de chemin de fer de manière à assurer la perception du supplément. — Angers, 27 oct. 1873, Vital-Petit, [S. 75.2.83, P. 75.443, D. 74.2.55] — Aix, 6 mars 1884, Haut, [S. 86.2.114, P. 86.1.687] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 239. — Dans ce cas, si un procès-verbal lui était dressé avant que sa situation fût régularisée, il ne pourrait être poursuivi correctionnellement comme n'étant pas porteur d'un billet régulier; l'avis qu'il a donné aux employés de la compagnie excluant toute idée de fraude.

**4218.** — Si le voyageur qui s'est ainsi déclassé, après avoir prévenu les employés de la compagnie, refuse ensuite de payer le supplément de prix, il s'expose à une action en dommages-intérêts. — Angers, 27 oct. 1873, précité. — Mais la compagnie de chemin de fer pourra-t-elle retenir ses bagages pour assurer le paiement du supplément? Le tribunal de la Seine, par jugement du 27 févr. 1856 (cité par Féraud-Giraud, t. 3, n. 241), s'est prononcé pour la négative.

**4219.** — Il semble cependant que la compagnie soit en droit de retenir les bagages, car la rétention est alors fondée sur le contrat dont elle poursuit l'exécution. Une circulaire du 3 juill. 1854 indique les mesures à prendre en ce cas; si le voyageur qui ne peut ainsi payer sa place est sans moyens d'existence, il sera considéré comme vagabond et arrêté comme tel; cette circulaire est constamment appliquée aux personnes qui sont trouvées dans les wagons sans billets et n'ont aucune ressource pour payer leur place. Les agents de la compagnie les livrent aux gendarmes de service qui les conduisent au parquet du procureur de la République.

**4220.** — Les billets indiquent la gare de départ et celle d'arrivée, le prix payé, la classe à laquelle le billet donne droit, le jour de la délivrance du billet, ainsi que le numéro du train dans lequel le billet permet de voyager; les compagnies y font figurer quelques autres mentions qui leur facilitent le contrôle. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 214.

**4221.** — D'après les tarifs généraux (art. 5), la distribution des billets commence dans les grandes gares au plus tard 30 minutes avant l'heure réglementaire du passage du train, et dans les autres 15 minutes avant ce même moment; elle cesse, dans les grandes gares, 15 minutes pour les voyageurs avec bagages, et 5 minutes pour les voyageurs sans bagages, et dans les autres 5 minutes pour les voyageurs avec ou sans bagages avant l'heure réglementaire du passage du train. Si le train est en retard, on peut délivrer des billets dans les délais ci-dessus indiqués avant le passage du train. Dans la pratique, on délivre souvent des billets jusqu'au dernier moment. Cependant, depuis quelques années, on s'est conformé plus strictement dans les gares d'une certaine importance aux prescriptions des tarifs, et cela dans le but d'éviter des retards dans la marche des trains. Quelquefois les voyageurs peuvent prendre leurs billets et faire enregistrer leurs bagages plusieurs heures avant le passage du train. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 215.

**4222.** — Il arrive souvent qu'un encombrement considérable se produit à l'occasion d'un marché, d'une foire, d'un appel ou d'un licenciement de soldats; en ce cas, la compagnie qui a ouvert ses guichets aux heures qui viennent d'être indiquées sera-t-elle responsable envers les voyageurs qui n'auront pu obtenir des billets? Le tribunal de commerce de Mons, par jugement en date du 13 déc. 1864 (Féraud-Giraud, t. 3, n. 216), s'est prononcé pour la négative; d'après lui, cet encombrement constitue un cas de force majeure qui exonère une compagnie de toute responsabilité.

**4223.** — Cette opinion ne saurait être adoptée, du moins dans ces circonstances, qui sont les cas les plus fréquents d'af-

fluence. En effet, il appartient aux compagnies de prendre leurs mesures pour faire face à cet encombrement généralement prévu; elles peuvent ouvrir des guichets supplémentaires; elles peuvent aussi, lorsque la délivrance des billets est retardée par l'examen et le visa des pièces présentées par de nombreux militaires, libérés ou en congé, placer en dehors du guichet un employé qui examine et vise ces pièces, de manière à ce que l'employé comptable délivre des billets sans interruption; quant à l'heure d'ouverture des guichets c'est là le minimum des délais déterminés; mais une compagnie serait en faute si en présence d'un encombrement prévu, elle n'avait ouvert ses guichets que 30 ou 15 minutes avant le départ du train. — Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4224.** — Quelques compagnies délivrent des séries de billets, 10, 20, etc., avec ou sans augmentation de prix, certains trains ou certains jours exclus; d'autres délivrent des séries de billets dans les mêmes conditions avec un certain rabais; ces billets peuvent être cédés gratuitement, mais la revente en est interdite; ils sont délivrés d'une gare déterminée à une autre gare déterminée; ils donnent la faculté d'entrer directement dans les salles d'attente sans passer par le guichet.

**4225.** — D'autres compagnies, pour les parcours à grande distance, non seulement distribuent les billets et enregistrent les bagages plusieurs heures avant le départ du train, mais encore font distribuer des billets dans leurs bureaux de ville, ou même dans des hôtels indiqués par guides et affiches. Ces pratiques ont été consacrées par l'art. 15 du règlement italien d'avril 1885.

**4226.** — Nous avons vu *suprà*, n. 1475 et s., que les voyageurs munis de billets ont le droit, mais ont seuls le droit de pénétrer dans les salles d'attente lorsqu'il en existe; cependant, lorsque les nécessités du service ne s'y opposent pas, les employés permettent aux parents ou amis d'accompagner les personnes qui partent ou d'attendre celles qui arrivent; elles ne le refusent jamais lorsqu'il s'agit d'un malade ou d'un infirme réclamant des soins particuliers. Les salles d'attente, dans les gares d'une certaine importance, se divisent en 1re, 2e et 3e classes; elles sont éclairées et chauffées en hiver; si un stationnement est nécessaire, elles doivent être mises, même pendant la nuit, à la disposition des voyageurs (Dépêch. minist. 6 mai 1865). Les voyageurs qui attendent le moment de prendre leurs billets doivent avoir des bancs à leur disposition (Circ. 29 juill. 1887). — Féraud-Giraud, t. 3, n. 10 et 72.

**4227.** — Les personnes auxquelles l'entrée des wagons est interdite ne peuvent pénétrer dans les salles d'attente, c'est-à-dire les personnes en état d'ivresse, ou celles porteurs d'armes chargées ou d'objets dangereux. Aujourd'hui les salles d'attente communiquent librement avec les quais; si elles étaient fermées, les compagnies devraient veiller à ce qu'elles fussent ouvertes au passage de chaque train, et à ce que les voyageurs fussent prévenus de ce passage. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 10.

**4228.** — Sur les personnes qui peuvent être considérées comme attachées au service de la compagnie et pénétrer à toute heure par conséquent dans les gares, et notamment sur les buffetiers, V. *suprà*, n. 1475 et s., et plus spécialement Déc. min. 7 oct. 1874. — V. aussi Féraud-Giraud, t. 3, n. 18.

**4229.** — Les fonctionnaires désignés dans l'art. 62, Ord. 15 nov. 1846, lorsqu'ils sont en service et revêtus de leurs insignes ont le droit de pénétrer sur les quais (V. *suprà*, n. 1489); il en est de même des membres des parquets du tribunal de première instance dans lequel une gare se trouve située, pourvu qu'ils fassent connaître leur qualité. Toute résistance par laquelle on voudrait s'opposer à ce droit constituerait un acte de rébellion de la part de celui qui le commettrait. — Nancy, 13 août 1853, [*Gaz. des trib.*, 27 juill. 1853] — *Sic*, Cotelle, t. 4, n. 565; Féraud-Giraud, t. 3, n. 53.

**4230.** — Les voyageurs munis de leurs billets, ayant le droit de pénétrer sur les quais lorsque les portes des salles d'attente sont ouvertes, peuvent circuler sur les quais des gares de départ, ou sur ceux des gares où les trains stationnent. — Cass., 31 mars 1864, Lœw, [S. 64.1.340, P. 64.920]; — mais ils ne sauraient circuler en dehors des quais réservés aux voyageurs; ils ne peuvent pénétrer dans les autres parties d'une gare ou dans ses dépendances. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 54 et 56; Picard, t. 3, n. 678.

**4231.** — Nous rappelons également que, par application des circulaires ministérielles des 22 juin 1863, 22 déc. 1866, 10 janv. 1885, 10 mars 1886, les voyageurs ne sont plus obligés d'attendre le départ des trains enfermés dans des salles d'attente; ils peuvent pénétrer sur les quais dès qu'ils ont leurs billets. Des poteaux avec des plaques mobiles sont placés sur les quais pour éviter les erreurs; d'un autre côté, les employés doivent signaler les trains et leur destination, le voyageur qui demande un renseignement sur le train qu'il doit prendre et qui est induit en erreur par un employé de la compagnie, peut, s'il établit que le renseignement erroné lui a été donné, actionner la compagnie en responsabilité; il y a là une erreur de fait et non de droit et d'application des tarifs dont les compagnies demeurent responsables. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 51.

**4232.** — Les employés des compagnies doivent faciliter aux voyageurs la recherche des places inoccupées; il en est ainsi surtout dans les gares intermédiaires où les trains s'arrêtent peu et où quelquefois l'affluence est grande (Déc. min. 21 oct. 1856). — Féraud-Giraud, t. 3, n. 178. — C'est là d'ailleurs l'intérêt des compagnies comme celui des voyageurs; la rapidité à placer des voyageurs évitera seule des retards.

**4233.** — Les personnes qui voyagent en famille ne peuvent exiger que la compagnie les place ensemble dans un même compartiment; la compagnie s'engage à fournir des places et non des places à côté les unes des autres; de telles obligations, si elles pouvaient être accueillies, rendraient tout service impossible et exigeraient un matériel double de celui qui est nécessaire (Dépêche min. 21 oct. 1856). — Bédarride, t. 2, n. 202; Ruben de Couder, n. 14; Féraud-Giraud, t. 3, n. 133.

**4234.** — Par suite, les parents qui voyagent en chemin de fer avec leurs enfants mineurs, dont ils sont responsables, ne peuvent, sous prétexte de cette responsabilité, exiger qu'il leur soit fourni, dans un même compartiment, un nombre de places suffisant pour leur permettre de conserver près d'eux leurs enfants et de les surveiller. — Just. de paix d'Amiens, 24 mai 1877, Chivot, [S. 78.2.90, P. 78.491] — Dans la pratique, d'ailleurs, les compagnies et leurs employés s'efforcent de donner satisfaction aux voyageurs; il y a là une question de tact et de convenance dont il est rare qu'on se départisse.

**4235.** — Les voyageurs qui ont pris place ont le droit de la marquer lorsqu'ils descendent sur les quais; tout voyage un peu long serait, en effet, impossible si les voyageurs ne pouvaient quitter leur place sans s'exposer à se la voir enlever; les agents des compagnies et les représentants de l'autorité doivent donc intervenir pour faire respecter le droit du voyageur qui a marqué sa place; les agents de la compagnie ne peuvent notamment se refuser à prendre parti pour le voyageur dont le droit est méconnu (Dépêche min. 30 sept. 1869). — Palaa, *Dictionn.*, t. 2, n. 425 et 812; Féraud-Giraud, t. 3, n. 179.

**4236.** — D'un autre côté, les voyageurs ne peuvent marquer des places inoccupées, pour empêcher d'autres voyageurs de monter et se trouver ainsi plus à l'aise. L'art. 38 du règlement italien de 1885 soumet, en ce cas, le voyageur à payer le prix des places qu'il a ainsi marquées; en France, la personne qui aurait ainsi marqué des places inoccupées s'exposerait à une action en dommages-intérêts à raison du préjudice qu'il porterait à la compagnie ou aux autres voyageurs.

**4237.** — Sur l'obligation pour la compagnie de fournir le nombre de places nécessaires au transport, et sur l'obligation pour les voyageurs de ne monter que dans les wagons de la classe à laquelle ils ont droit par leurs billets, V. *suprà*, n. 1575 et s., 1737 et s.

**4238.** — Les voyageurs sont tenus de suivre le train pour lequel ils ont pris leur billet, et, en cas de correspondance, de prendre le train qui correspond au train par lequel ils sont arrivés; s'ils s'arrêtent en route, ils perdent le bénéfice de leur billet à moins d'une autorisation spéciale; toutefois les compagnies, à titre gracieux, sont dans l'habitude de ne point exiger qu'un voyageur prenne un nouveau billet, alors qu'il a manqué le train par erreur, ou qu'un motif sérieux, dont il justifie, l'a obligé de s'arrêter en route. — Cass. belge, 13 janv. 1873. — Lanckman, n. 66; Féraud-Giraud, t. 3, n. 221. — Quelques compagnies autorisent même tous les voyageurs à s'arrêter à certaines gares déterminées, ainsi à Lourdes.

**4239.** — Sur les parcours effectués par les voyageurs dans d'autres conditions que celles auxquelles leur donnent droit leur billet, V. *suprà*, n. 1526 et s.

**4240.** — Les voyageurs ont le droit de conserver avec eux, les objets non encombrants qui ne seraient point dangereux pour les voyageurs et ne dégageraient point des odeurs désagréables ou malsaines (Ord. 15 nov. 1846, art. 65, n. 2). La compagnie

ne peut taxer ces objets, transportés gratuitement (Décis. minist. 20 août 1857). — Palaa, t. 1, p. 781. — Dépêche minist., 19 nov. 1881, [J. *La Loi*, 21-22 mars 1887] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 358; Picard, t. 4, p. 173. — Les voyageurs armés de fusils doivent justifier qu'ils sont déchargés avant d'être admis à monter en wagon. — V. *suprà*, n. 1622.

**4241.** — Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 20 août 1857, art. 1, les compagnies de chemins de fer ne doivent pas soumettre à la taxe les sacs d'espèces que les voyageurs peuvent garder avec eux dans les voitures sans gêner leurs voisins. Art. 3 : Le poids maximum des espèces en sac, or, argent, billon, que les voyageurs peuvent garder avec eux gratuitement, est fixé à 25 kilog. En Belgique, tout transport de cette nature doit être déclaré; il est soumis à une taxe (Arr. minist. belge, 25 janv. 1867, art. 9).

**4242.** — La faculté accordée, par la circulaire ministérielle du 20 août 1857, aux voyageurs, de transporter en franchise de taxe les sacs d'espèces qu'ils pourraient garder avec eux sans gêner les voisins, appartient aux personnes voyageant avec une carte de circulation et ne payant pas leur place, comme aux voyageurs ordinaires payant leur place. — Lyon, 10 déc. 1875, Julian et Cie des Dombes, [S. 77.2.180, P. 77.739] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 360.

**4243.** — Mais la compagnie à laquelle ces objets ne sont pas confiés ne peut être déclarée responsable de leur perte, à moins qu'elle n'ait commis une faute spéciale et déterminée; ainsi déraillement, collision, vol commis par un employé, etc. — Lanckman, n. 96; Féraud-Giraud, t. 3, n. 359. — Ne les ayant point pris en charge elle n'est point tenue de les restituer.

**4244.** — Nous avons déjà eu l'occasion de dire *suprà*, n. 4200 et 4201, que toutes les compagnies délivrent des billets d'aller et retour, avec réduction de prix; ces billets, qui doivent être utilisés par la même personne, ne sont valables au départ que pour les trains pour lesquels ils sont délivrés; au retour, leur durée varie selon la longueur du trajet à parcourir; ils sont généralement prolongés en cas de dimanche et fêtes; on considère comme fêtes le 1er janvier, le lundi de Pâques, le lundi de la Pentecôte, l'Assomption, la Toussaint, le jour de Noël et la fête nationale. Il suffit pour que le billet soit valable que le délai ne soit pas expiré au moment où le voyageur s'embarque pour le retour. Le billet de retour non utilisé dans le délai est sans valeur. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 227.

**4245.** — Généralement les billets d'aller et de retour donnent le droit de monter dans tous les trains; quelquefois, cependant, ils ne permettent pas de prendre les trains rapides, express ou directs; dans ce cas, le voyageur de première qui monte dans un train rapide est tenu de payer le prix total de la place, déduction faite du prix de son billet. — Trib. Seine, 21 janv 1869, [*J. trib. comm.*, t. 18, p. 154] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 20.

**4246.** — De même, le voyageur, porteur d'un billet d'aller et de retour, qui occupe une place d'une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donne droit est tenu de payer le supplément du prix d'après le tarif ordinaire, déduction faite du prix de son billet. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 227. — Dans ces deux cas, le voyageur a lui-même rompu le contrat qu'il avait formé avec la compagnie et il est rentré dans le droit commun.

**4247.** — Les billets d'aller et retour sont divisés en deux morceaux qui peuvent se détacher facilement; à l'aller, le voyageur doit présenter, s'il en est requis, les deux morceaux adhérents encore, ou détachés, sous peine de payer le prix intégral de la place, d'après le tarif ordinaire, défalcation faite du prix du coupon d'aller. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 230. — Le voyageur qui, à l'aller, ne présenterait que la partie du billet se rapportant à cette partie du voyage ferait présumer qu'il a cédé le coupon du retour et qu'il s'est mis ainsi en contravention avec la clause d'après laquelle les deux coupons doivent être utilisés par la même personne.

**4248.** — Le voyageur qui a pris un billet d'aller et de retour pour une station, ne peut, en arrivant à cette station, exiger un billet simple pour continuer son voyage jusqu'à une station plus éloignée : il est tenu, même en dehors de toute fraude ou négligence de sa part, de payer le prix ordinaire du transport pour tout le trajet parcouru, déduction faite du prix du billet d'aller et de retour. — Grenoble, 12 mai 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.2.106, P. 67.462, D. 66.2.214] — *Sic*, Palaa, v° *Billets*, n. 4, p. 56; Ruben de Couder, n. 19; Féraud-Giraud, t. 3, n. 231. — Décider autrement serait autoriser un voyageur à se servir d'un billet d'aller et retour pour un parcours en vue duquel il n'a pas été créé.

**4249.** — En thèse générale, et en l'absence d'une clause expresse, tout voyageur porteur d'un billet d'aller et de retour est libre de descendre soit à l'aller, soit au retour, avant d'atteindre la station pour laquelle il a pris son billet; il ne porte aucun préjudice à une compagnie en n'épuisant pas son droit; plusieurs tarifs spéciaux concernant les billets d'aller et de retour consacrent formellement cette faculté pour les voyageurs. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 228; Picard, t. 4, p. 127.

**4250.** — Mais si la condition de la délivrance du billet est que chaque coupon ne sera valable que pour les points de départ et de destination y désignés, cette condition doit être observée sous peine, pour le voyageur qui dépasserait le point d'arrivée ou qui resterait en deçà, d'avoir à payer le prix du voyage entier d'après le tarif ordinaire. — Trib. Bagnères-de-Bigorre, 28 déc. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.123, P. 79.478, D. 79.3.88]

**4251.** — Les compagnies, en délivrant des billets d'aller et retour, billets de plaisir, accordent une faveur au public, qui est libre d'accepter ou de refuser, mais dont il ne peut profiter qu'en subissant les conditions qui en font la contre-partie. Il y a là un contrat synallagmatique, implicitement passé entre la compagnie et l'acquéreur du billet. — Palaa, v° *Billets de place*, § 4, p. 157; Lamé-Fleury, p. 248, *ad notam;* Bédarride, t. 1, n. 215 et s. — *Contrà*. Ruben de Couder, n. 21; Féraud-Giraud, t. 3, n. 228.

**4252.** — La décision sera la même lorsqu'il s'agira de train de plaisir ou de pèlerinage; les compagnies délivrent pour ces trains des billets à des prix exceptionnels, mais qui ne peuvent être valables que si toutes les conditions mises à leur obtention sont observées; qu'on ne dise pas que la liberté du voyageur est amoindrie; celui-ci a su à quoi il s'engageait, et il doit remplir les conditions de son contrat; s'il veut l'enfreindre, il en est libre mais en payant de justes dommages-intérêts qui sont le prix intégral, selon le tarif ordinaire, déduction faite du prix payé. — Toulouse, 26 déc. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 265 et 267] — *Contrà*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 229.

**4253.** — Les compagnies délivrent, aux prix fixés par leurs tarifs, des cartes d'abonnement avec réduction de prix. Les conditions auxquelles les compagnies délivrent ces cartes sont généralement les mêmes sur toutes les compagnies; voici quelles sont celles du réseau de l'Etat :

1° La carte d'abonnement est exclusivement personnelle; elle doit être signée par l'abonné, qui est tenu de la représenter à toute réquisition et de se prêter en outre à toutes les mesures de contrôle que l'administration jugera convenable d'adopter. L'abonné qui ne présente pas sa carte paie le prix de sa place; ce prix est irrévocablement acquis à l'administration.

**4254.** — 2° La carte d'abonnement trouvée entre des mains autres que celles du titulaire, sera retenue par les agents de l'administration et annulée. Dans ce cas, il ne sera fait à l'abonné aucun remboursement, même partiel, du prix de son abonnement qui restera complètement acquis à l'administration, indépendamment de tous dommages et intérêts à réclamer de l'abonné.

3° L'abonné a le droit de descendre et de monter à toutes les stations comprises dans les parcours indiqués sur sa carte. S'il monte ou descend à une station située en dehors de ces parcours, il est considéré comme un voyageur sans billet.

**4255.** — 4° Le titulaire d'une carte d'abonnement de 2e ou de 3e classe peut prendre place dans une voiture d'une classe supérieure, en prévenant le chef de gare au départ, et en lui remettant, contre reçu, le montant de la différence entre le prix de la place occupée et le prix de la place indiquée sur la carte d'abonnement suivant le tarif ordinaire. Il suffit, en ce cas, au titulaire d'une carte d'abonnement de prévenir un employé de la compagnie de manière à assurer la perception du supplément. — Aix, 6 mars 1884, Sambucy, [S. 86.2.114, P. 86.1.687]

**4256.** — 5° L'abonné prend l'engagement :

*a*) De ne réclamer en aucun cas le remboursement du prix de son abonnement qui reste acquis à l'administration.

*b*) De ne point faire, au détriment de l'administration, le trafic de la messagerie, en présentant comme lui appartenant des colis groupés ne faisant point partie de son bagage personnel.

*c*) De n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni

prétendre à aucune indemnité contre l'administration, pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service ou défaut de place qui l'obligerait à monter dans une voiture d'une classe inférieure.

**4257.** — 6° Les abonnements sont faits pour trois mois, six mois ou un an. Ils courent à partir du 1er de chaque mois et doivent être demandés au moins huit jours à l'avance.

7° Outre le prix de l'abonnement stipulé dans les tarifs et qui est payable en entier et d'avance, chaque abonné est tenu de remettre à l'administration, pour garantie de la restitution de sa carte immédiatement après l'expiration de l'abonnement, une somme fixe de dix francs, qui lui sera rendue en échange de sa carte. A défaut de la remise de la carte le jour même ou au plus tard le lendemain de la cessation de l'abonnement, cette somme est acquise de droit à l'administration, indépendamment de tous dommages-intérêts.

**4258.** — 8° En cas de perte de sa carte, le titulaire doit en donner immédiatement avis à l'administration, faute de quoi, il est statué à son égard conformément aux dispositions de l'art. 2. Dans le cas où sa carte serait trouvée en d'autres mains, le dépôt de 10 fr. ou tout autre effectué serait acquis de plein droit à l'administration. Une nouvelle carte n'est délivrée à l'abonné qu'après un délai variant de dix à quinze jours, nécessaire pour assurer l'efficacité du contrôle. Si l'abonné voyage pendant cette période, il doit prendre au guichet des billets ordinaires qui ne lui sont pas remboursés. La seconde carte, comme la première, n'est remise au titulaire qu'après le dépôt d'une nouvelle somme fixe de 10 fr. dans les conditions ci-dessus stipulées.

**4259.** — 9° Les conditions du tarif général pour le transport des voyageurs, non contraires aux dispositions particulières qui précèdent, sont applicables aux voyageurs porteurs de cartes d'abonnement.

**4260.** — Certaines compagnies exigent que la photographie de l'abonné (10 cent. sur 6), soit collée sur la carte d'abonnement. D'autres imposent à l'abonné l'obligation de ne jamais transporter sur eux ou dans leurs bagages, enregistrés ou non, une quantité d'or s'élevant à plus de 10,000 fr. Quelques compagnies font partir les abonnements du 1er et du 15 de chaque mois, et n'exigent point que les cartes d'abonnement soient demandées huit jours à l'avance.

**4261.** — Les titulaires de cartes d'abonnement de 1re classe n'ont point droit de monter dans les places de luxe; s'ils prennent une de ces places, ils paient le supplément de prix d'après le tarif ordinaire.

**4262.** — Les compagnies d'Orléans, de Lyon et de l'Est délivrent des cartes d'abonnement à moitié prix aux élèves des lycées, collèges, institutions, ainsi qu'aux apprentis et élèves qui suivent certains cours dans des villes spécialement désignées. Toute demande de carte d'abonnement doit faire connaître l'âge de l'élève; un certificat constatant que l'élève ou l'apprenti suit les cours à raison desquels il réclame son abonnement doit être annexé à la demande.

**4263.** — La compagnie du Midi accorde des abonnements au mois ou à la quinzaine, pour certaines époques et certaines localités désignées (généralement des stations thermales), mais stipule que l'abonné n'aura droit à aucune franchise de bagages, sauf les menus objets qu'il peut conserver avec lui.

**4264.** — Les demandes de cartes d'abonnement doivent être adressées, soit à certains bureaux spécialement désignés, soit aux chefs de gare.

**4265.** — Les compagnies délivrent aussi des cartes mensuelles d'abonnement à des ouvriers se rendant de certaines localités à d'autres, également désignées, où se trouvent des usines. Ces cartes sont délivrées, quelle que soit l'usine à laquelle les ouvriers sont employés. Il appartient à l'administration, avant d'approuver ces tarifs d'abonnement, de veiller à ce que ces facilités n'aient point pour résultat de porter atteinte à la liberté de l'industrie et de créer des privilèges à certaines usines au détriment des autres. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 235.

**4266.** — Rappelons, au sujet de ces cartes, que les titulaires de cartes d'abonnement délivrées par les compagnies de chemins de fer ne peuvent être tenus, à défaut de représentation de leur carte, de payer le prix de leur place, si leur qualité d'abonnés n'est pas contestée. — Trib. Seine, 24 mars 1870, Dumas, [S. 70.2.126, P. 70.474, D. 70.3 87] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 17; Féraud-Giraud, t. 3, n. 237.

**4267.** — ... Et que le titulaire d'une carte d'abonnement en peut faire enregistrer des bagages et envoyer sa carte à un tiers pour les faire retirer; il doit accompagner les bagages enregistrés; agir autrement l'exposerait à une action en dommages-intérêts, sans préjudice de poursuites correctionnelles. — Douai, 25 nov. 1890, Huet, [S. 91.2.64, P. 91.1.344, D. 91.2.305] Le titulaire d'une carte d'abonnement manquerait, en ce cas, aux obligations de l'art. 1 (tarifs de l'Etat), qui lui interdisent de se servir de sa carte pour faire le trafic de la messagerie.

**4268.** — Les nouveaux tarifs n'accordent point de réduction de prix en ce qui concerne les abonnements annuels de 300 fr., les abonnements semestriels de 150 fr., et les abonnements trimestriels de 75 fr. On a considéré que ces prix étaient déjà suffisamment favorables pour les voyageurs; d'un autre côté, ils n'étaient pas frappés de l'impôt de 10 p. 0/0, chaque voyage étant tarifé au-dessous de 50 cent., et l'impôt de 1871 n'atteignant pas le prix des places au-dessous de 50 cent.

§ 5. *Transport à prix réduit ou gratuit.*

1° *Voyageurs civils.*

**4269.** — Des réductions de prix sont accordées aux catégories suivantes de personnes : artistes-peintres, sculpteurs, architectes, désignés par le Conseil supérieur des Beaux-Arts, ayant obtenu une bourse de voyage, candidats aux bourses se rendant pour le concours au chef-lieu du département, sociétés musicales se rendant à des concours et réunions, membres des sociétés colombophiles accompagnant une expédition de pigeons, délégués aux congrès scientifiques ou économiques, élèves de dessin du dépôt de la guerre, de l'école d'apprentissage de Dellys, professeurs des écoles d'enfants de troupe, des écoles de sourds-muets, des écoles de la marine, sociétés de géographie se réunissant en congrès, sociétés de gymnastique, indigents, instituteurs, institutrices primaires, élèves-maîtres chargés de cours dans les écoles annexes aux écoles normales, instituteurs et institutrices relevant du ministère de la Marine, professeurs de l'Institut des jeunes aveugles, malades envoyés à l'Institut Pasteur, marins et militaires réformés avec gratification renouvelable lors de leur présentation devant les commissions chargées de statuer sur ces gratifications, anciens marins et militaires hospitalisés aux frais de l'Etat aux eaux thermales, ouvriers agricoles se rendant momentanément pour les travaux ou les récoltes dans certaines parties du territoire, préfets, agents de service du phylloxéra, élèves du prytanée de La Flèche, religieux et religieuses reconnus et se livrant à l'enseignement gratuit ou au soin des malades, sapeurs-pompiers en corps, secrétaires-généraux de préfectures, soldats mis à la disposition des cultivateurs pour les récoltes, tireurs allant au concours, toucheurs de bestiaux, visiteurs et délégués aux expositions, aliénés et leurs gardes, certains agents des contributions indirectes et des douanes, enfants jusqu'à sept ans, fonctionnaires et agents chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, certains agents du service des postes et des télégraphes, prisonniers. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 284 *a;* Picard, t. 4, p. 152 et s.

**4270.** — En ce qui concerne les enfants, V. *suprà*, n. 4196, 4208. — V. aussi Féraud-Giraud, t. 3, n. 250 et 251.

**4271.** — Des réductions de prix sont souvent accordées à des sociétés littéraires, scientifiques, musicales, agricoles, etc.; mais dans chaque circonstance une décision spéciale règle les conditions à remplir. En Belgique, en vertu des arrêtés des 18 sept. 1871 et 31 mai 1874, une réduction de 50 p. 0/0 est toujours accordée aux sociétés de vingt membres au moins, voyageant ensemble, lorsqu'elles remplissent certaines conditions. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 254.

**4272.** — Les indigents (Circ. minist. 8 déc. 1865, 22 mars 1866), ceux notamment porteurs d'un titre d'admission à la clinique ophthalmologique de l'hospice des Quinze-Vingts (Circ. Trav. publ. 6 nov. 1880), ceux qui se rendent à l'Institut Pasteur (Circ. 30 sept. 1886), et même dans certaines conditions les personnes qui les accompagnent (Circ. 1er mars 1887 : Palaa, t. 2, p. 810), jouissent d'une réduction de 50 p. 0/0. En Suisse, par application de l'arrêté du Conseil d'Etat du 31 oct. 1884, les pauvres voyagent d'après un tarif spécial calculé à raison de deux centimes et demi par kilomètre.

**4273.** — Les indigents étrangers rapatriés aux frais de leur gouvernement circulent sur les chemins de fer français, à demi

tarif, sur la demande de leurs consuls. En Belgique, les belges rapatriés reçoivent un billet de troisième classe, payé par le ministère des Affaires étrangères. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 256 *a*.

**4274.** — Les compagnies de chemins de fer ont établi des tarifs communs très-réduits en faveur des émigrants à destination des ports de l'Océan et de Marseille; elles ont fait notamment des conditions très-favorables aux émigrants en Algérie, et leur ont accordé une franchise de bagages plus considérable. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 257; Picard, t. 4, p. 151. — En Belgique, les émigrants bénéficient d'une réduction de 50 p. 0/0, ont droit à un transport gratuit de 100 kilog. de bagages et à 50 kilog. par enfant.

**4275.** — Un permis de circulation gratuit ou avec réduction de tarif, qui serait accordé à un expéditeur et refusé à d'autres, constituerait un traité de faveur exposant la compagnie qui l'aurait délivré à une action en dommages-intérêts de la part des tiers lésés. — Paris, 15 déc. 1858, Delarue, [S. 59.2.95, P. 59. 747, D. 59.2.88] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 259.

**4276.** — Les directeurs, membres du conseil d'administration, ingénieurs d'une compagnie voyagent gratuitement sur le réseau de cette compagnie ainsi que les employés, porteurs d'un permis de circulation ; il en est de même des médecins d'une compagnie sur la partie de la ligne dont le personnel est confié à leurs soins. Les entrepreneurs de travaux sur la voie ou les lignes en construction bénéficient de permis temporaires leur permettant de se rendre gratuitement à leurs chantiers, à leur maison de commerce, ou sur les lieux d'approvisionnement. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 284.

**4277.** — Les aliénés, voyageant comme particuliers, doivent être placés dans des compartiments de 1re et de 2e classe, et, sur la demande des parties, s'il est possible, dans des compartiments fermés de 3e; le prix à payer est celui relatif à six places de 1re, ou huit de 2e ou de 3e classe. Les aliénés doivent, en effet, être isolés des autres voyageurs (Circ. minist. 6 août et 29 oct. 1857; 15 juin 1858; 30 nov. 1863; 8 déc. 1865; 22 mars 1866). — Féraud-Giraud, t. 3, n. 277.

*2° Voyageurs militaires ou transports effectués pour le compte des administrations publiques.*

**4278.** — En ce qui concerne les voyageurs militaires ou pour le compte des administrations publiques, V. *infrà*, n. 4719 et s.

§ 6. *Responsabilité relativement aux transports des voyageurs.*

1° *Retards.*

**4279.** — Les compagnies doivent effectuer les transports des voyageurs dans les délais et aux heures indiqués par les affiches apposées dans les gares et stations (Ord. 15 nov. 1846, art. 43; cahier des charges, art. 49). Tout retard constitue une inexécution du contrat de transport formé entre la compagnie et le voyageur; il expose, par suite, la compagnie à une condamnation en dommages-intérêts, si le voyageur justifie d'un préjudice et si la compagnie n'établit pas que le retard est dû à un cas fortuit ou à la force majeure. — Trib. Seine, 16 févr. 1893, M..., [J. *La Loi*, 9 juin 1893] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 372; Ruben de Couder, n. 24; Bédarride, t. 1, n. 197.

**4280.** — La compagnie sera surtout responsable si elle a commis une faute déterminée; ainsi, une compagnie de chemins de fer est responsable du préjudice causé aux voyageurs par le retard dans l'arrivée des trains, alors que ce retard provient d'une faute qui lui est imputable : par exemple, si elle a transformé un train de voyageurs en train mixte de voyageurs et de marchandises. — Cass., 28 mars 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70. 1.308, P. 70.782, D. 71.1.59] — *Sic*, Pouget, t. 2, n. 277 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 82 et s.; Palaa, *Suppl.*, v° *Retards;* Cotelle, t. 2, n. 361 et s.; Ruben de Couder, n. 24; Féraud-Giraud, t. 3, n. 372.

**4281.** — La compagnie serait encore en faute si elle avait attelé un train omnibus à un train express, et elle devrait être condamnée à des dommages-intérêts envers les voyageurs auxquels elle aurait ainsi occasionné un préjudice, en rendant inévitable le retard du train express par l'adjonction du train omnibus. — Paris, 7 mars 1868, [*J. trib. comm.*, t. 17, p. 157] — Trib. Seine, 15 mars 1867, [*Ibid.*, t. 16, p. 512] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 24.

**4282.** — L'action intentée par le voyageur qui aurait souffert du retard serait recevable, alors même qu'il n'aurait point fait connaître sa qualité particulière et le motif qui l'obligeait d'arriver à destination sans retard. — Dijon, 6 juill. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.2.45, P. 60.750, D. 59.2.202] — Bordeaux, 9 avr. 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 62.2.359, P. 62.781, D. 61.2.229] — *Sic*, Blanche, n. 141, et suppl., n. 67; Féraud-Giraud, t. 3, n. 372.

**4283.** — Les retards qui ont pour effet de faire manquer une correspondance à un embranchement, et d'obliger les voyageurs à séjourner de longues heures dans les gares de bifurcation, sont les plus préjudiciables et engagent spécialement la responsabilité des compagnies. — Cass., 26 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.302, P. 72.733, D. 73.1.143] — Trib. comm. Cette, 16 nov. 1871, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 248] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 373. — Ces retards par eux-mêmes, pour les séjours qu'ils imposent, les frais qu'ils augmentent, les fatigues qu'ils occasionnent, motivent à eux seuls l'allocation de dommages-intérêts. Les circulaires ministérielles des 15 avr. 1859 et 27 août 1878 engagent les compagnies à éviter, dans la mesure du possible, de faire manquer les correspondances et de faire partir au plus tôt les voyageurs qui éprouvent ainsi des retards.

**4284.** — Pour que l'administration soit tenue au courant des retards et puisse les prévenir en exigeant une application sévère des règlements, les circulaires des 8 et 29 déc. 1855, 30 janv., 19 févr. 1856, 15 avr. 1859, 24 mars et 14 déc. 1860, 20 mai 1865, 5 janv. 1866, 27 juill. 1872, 17 janv. 1882, ont prescrit de tenir dans certaines gares des registres où sont inscrits les retards de dix minutes pour les parcours de moins de 50 kilom., et de quinze minutes pour les parcours supérieurs. Ces registres sont représentés à tous les agents du contrôle; ils sont cotés et paraphés par les commissaires de surveillance; ceux-ci transmettent les 10, 20 et dernier jour de chaque mois un relevé des retards aux ingénieurs du contrôle. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 374 et 375.

**4285.** — La responsabilité des compagnies de chemins de fer est engagée non seulement en cas de retard dans le passage des trains, mais lorsque les voyageurs sont oubliés soit à la gare de départ, parce que les salles d'attente n'ont pas été ouvertes, ou que le train n'a pas été annoncé; soit en cours de voyage, parce qu'après un arrêt le départ du train a eu lieu sans qu'aucun avis ait été donné aux voyageurs; il suffit, d'ailleurs, que cet avis soit donné d'une manière collective; en ce cas, les compagnies font généralement partir les voyageurs par le train suivant, fût-ce un express, et le voyageur oublié, fût-il de troisième classe; elles s'efforcent ainsi d'atténuer les conséquences de leur responsabilité. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 376 et 377.

**4286.** — Le retard seul ne suffit pas pour motiver une action en dommages-intérêts; il faut aussi justifier d'un préjudice. — Cass., 28 mars 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.1.308, P. 70.782, D. 71.1.59] — Mais ce préjudice peut résulter pour un voyageur de la prolongation même du voyage et du surcroît de fatigue que cette prolongation lui a occasionnée. Ainsi le tribunal de Cette a alloué 100 fr. de dommages à un voyageur qui, par la faute de la compagnie, avait manqué la correspondance et avait été obligé de passer une partie de la nuit dans la salle d'attente. — Trib. comm. Cette, 16 nov. 1871, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 378.

**4286 *bis*.** — De même, une compagnie de chemins de fer étant responsable du préjudice causé à un voyageur par l'arrivée d'un train après l'heure réglementaire, alors qu'elle ne peut justifier que le retard ait eu pour cause un cas de force majeure, elle peut être tenue de rembourser à ce voyageur le prix d'une voiture de place qu'il a été obligé de prendre pour ne pas manquer un rendez-vous d'affaires pris par lui à heure fixe. — Trib. Seine, 16 févr. 1893, précité.

**4287.** — C'est au voyageur qui allègue un préjudice à l'établir. — Trib. comm. Poitiers, 16 déc. 1878, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1881, p. 86] — Si le retard, vu la longueur du trajet, est de très-minime importance, il ne donnera lieu à aucun dommage, les trains ne pouvant arriver avec une rigueur mathématique, et les voyageurs devant tenir compte de ce fait dans leurs combinaisons. — Trib. comm. Seine, 30 sept. 1876, [cité par Picard, t. 4, p. 209] — S'il est de peu d'im-

portance et n'entraîne point un préjudice considérable, on pourra le limiter à la valeur du prix du trajet effectué; il en est ainsi en Belgique. Arr. 25 janv. 1867, art. 5. — Laeckmann, n. 69. — Relativement aux retards et aux préjudices plus importants, les dommages devront être calculés d'après le préjudice. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 379 et 380.

**4288.** — Les compagnies de chemins de fer sont exonérées de toutes les conséquences du retard s'il a été occasionné par le cas fortuit ou la force majeure; mais les retards provenant d'accidents survenus par le mauvais état du matériel ne peuvent être attribués à la force majeure, les compagnies devant entretenir leur matériel en bon état. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 382. — Il en est ainsi du retard occasionné par la rupture du bandage d'une roue, alors même qu'aucun signe extérieur ne révélerait la défectuosité du bandage. — Paris, 27 nov. 1866, Quarez, [S. 67.2.320, P. 67.1222] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 25.

**4289.** — Même solution si le retard est dû au bris d'une pièce de la locomotive. — Dijon, 20 nov. 1866. — Trib. Seine, 30 oct. 1866 [*J. trib. comm.*, t. 16, p. 51 et 179]; — ... ou à l'échauffement d'un essieu. — Trib. Seine, 30 nov. 1865, [*J. trib. comm.*, t. 15, p. 311] — Trib. Nevers, 1er avr. 1867, [*Ibid.*, t. 17, p. 157] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 25. — *Contrà*, Trib. Seine, 16 juill. 1870, [*J. trib. comm.*, t. 20, p. 12]

**4290.** — Au cas où le passage d'un train est retardé par un événement de force majeure, la compagnie n'est pas tenue de mettre à la disposition des voyageurs qui l'attendent, un train spécial et supplémentaire : aucune disposition réglementaire ne lui prescrivant de recourir à cette mesure exceptionnelle, qui pourrait troubler l'ordre du service et compromettre la sûreté de la circulation. — Cass., 10 févr. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.127, P. 68.291, D. 68.1.199] — *Sic*, Palaa, v° *Voyageurs*, n. 7; Bédarride, t. 1, n. 197; Ruben de Couder, n. 26; Féraud-Giraud, t. 3, n. 383.

**4291.** — Lorsqu'un cas fortuit ou la force majeure entrave la circulation des trains, les compagnies sont en faute si elles délivrent des billets sans avertir les voyageurs et les expose ainsi à demeurer en cours de route. Par suite, une compagnie de chemins de fer qui, connaissant le retard causé dans la marche des trains par un éboulement survenu sur sa ligne et l'impossibilité pour un voyageur d'arriver à sa destination en temps utile, lui délivre néanmoins un billet par un train qui ne doit arriver que tardivement, encourt la responsabilité du préjudice qu'elle a ainsi occasionné. — Cass., 26 juin 1872, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 26; Féraud-Giraud, t. 3, n. 381.

2° *Accidents.*

**4292.** — I. *Principe de responsabilité.* — Lorsque les transports de voyageurs s'effectuaient par les messageries de terre on comptait :

1 voyageur tué sur 355,000.
1 voyageur blessé sur 50,000.

De septembre 1835 au 31 déc. 1875 on trouve que pour les transports par chemins de fer :

1 voyageur a été tué sur 5,188,490.
1 voyageur a été blessé sur 580,450.

De 1872 à 1878, il y a eu 3 voyageurs tués et 104 blessés pour 100,000,000 de voyageurs. Pendant la même période, 156 employés sur 180,000 ont été tués et 2,401 blessés. En 1885, pas un seul voyageur n'a été tué; 59 ont été blessés soit 1 sur 3,634,755. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 387; Picard, t. 3, p. 324 et 555.

**4292** *bis.* — Quelle est la nature de la responsabilité des compagnies de chemins de fer relativement aux accidents dont les voyageurs sont victimes? Est-ce une responsabilité contractuelle? est-ce une responsabilité délictuelle? La solution de cette question a une importance considérable au point de vue de la preuve, car s'il s'agit d'une faute contractuelle la compagnie de chemins de fer aura à établir qu'elle n'est point en faute, tandis que s'il s'agit d'une responsabilité délictuelle, ce sera au voyageur victime de l'accident ou à ses héritiers à prouver que cet accident est dû à une faute de la compagnie ou de ses agents. En outre, selon que la faute est contractuelle ou délictuelle, les dommages-intérêts se calculent de façon différente. — Cass., 24 juin 1872, Henry, [S. 74.1.371, P. 74.922]; — 8 déc. 1874, Lavalou, [S. 75.1.420, P. 75.1055, D. 75.1.312] — *Sic*, Aubry et Rau, t. 4, § 445, n. 750. — La jurisprudence consacre, en général, la responsabilité délictuelle. L'art. 1784, C. civ., qui déclare le voiturier responsable de la perte ou de l'avarie, à moins qu'il ne prouve le cas fortuit ou la force majeure, n'est applicable qu'au transport des choses et non au transport des personnes. Cet article n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée des art. 1302 et 1315 qui régissent tout débiteur et, par conséquent, tout dépositaire d'un corps certain. En matière de transport de voyageurs il n'y a pas de dépôt; la responsabilité des compagnies est donc régie exclusivement par les art. 1382 et s., C. civ., qui mettent la preuve de la faute à la charge du demandeur. — Cass., 10 nov. 1884, Crecillet, [S. 85.1.129, P. 85.1.279, D. 85.1.133] — Poitiers, 6 févr. 1888, Gourinchas, [S. 88.2.138, P. 88.1.833] — Amiens, 29 déc. 1881, Recullot, [D. 82.2.163] — Paris, 13 avr. 1892, Beauchamp, [S. et P. 93.2.93] — *Sic*, Guillemain, p. 124; Guillouard, t. 2, n. 765; Jacqmin, p. 159; Féraud-Giraud, t. 3, n. 420; Picard, t. 3, p. 485 à 489. — V. aussi Féraud-Giraud, t. 3, n. 370 *a*. — Mais l'opinion contraire qui donne à la responsabilité de la compagnie un caractère contractuel, moins généralement suivie en jurisprudence, a pour elle la majorité des auteurs. D'après elle la compagnie de chemins de fer qui accepte de transporter un voyageur dans un lieu déterminé, s'oblige à le transporter sain et sauf au lieu de destination; elle est donc responsable des accidents qui peuvent survenir à ce voyageur à moins de prouver que l'accident est dû à un cas fortuit ou de force majeure. Il est, en effet, incontestable qu'un contrat intervient entre la compagnie de chemins de fer et le voyageur, et que par suite l'action en dommages-intérêts exercée à raison d'un accident arrivé à celui-ci est fondée sur une faute contractuelle. — Paris, 27 nov. 1866, Guaruz, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 76.5.387] — Aix, 5 juill. 1887, Briar-James, [S. 87.2.230, P. 87.1.1227]; — 12 déc. 1887, Argentery, [S. 88.2.138, P. 88.1.833] — Poitiers, 6 févr. 1888, précité. — Paris, 27 juill. 1892, Cie gén. des omnibus, [S. et P. 93.2.93] — Trib. paix Paris (1er arr.), 12 juill. 1889, Schnerber, [S. 89.2.176, P. 89.1.880] — Bruxelles, 20 nov. 1881, [*Pasicr.*, 82.2.136] — Sourdat, *Resp.*, t. 2, n. 1058; Bédarride, t. 2, n. 439 et 410; Sarrut, *Rev. crit.*, 1885, n. 138; Sainctelette, *De la respons.*, t. 1, p. 87 à 100; Lyon-Caen, sous Cass., 10 nov. 1884, précité. — V. *suprà*, n. 2416 et s. — Si, en effet, l'art. 1784, C. civ., qui édicte contre le voiturier, en cas d'avaries des marchandises, une présomption de faute, sauf à lui à prouver que l'avarie provient d'un cas fortuit ou de force majeure est spécial au transport des choses, cet article n'est que l'application de la règle générale posée par l'art. 1147, C. civ., d'après laquelle l'inexécution d'un engagement rend le débiteur passible de dommages-intérêts toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'exécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. — Paris, 27 juill. 1892, précité. — En conséquence, lorsqu'un accident est survenu en cours de transport à un voyageur qui avait pris place dans un wagon d'une compagnie de chemins de fer, ce voyageur n'est pas tenu de prouver que l'accident est dû à une faute de la compagnie ou de ses agents; la compagnie est responsable si elle n'établit pas que l'accident est provenu d'une cause qui ne lui était pas imputable. — Paris, 27 juill. 1892, prédité.

**4293.** — Il est certain, d'ailleurs, qu'une ordonnance de non-lieu dont auraient bénéficié les employés de chemins de fer poursuivis à raison de fautes ou d'imprudence, ou un acquittement intervenu en leur faveur, ne mettraient point obstacle à l'action dirigée contre une compagnie; car il peut y avoir faute en dehors de tout crime ou délit; il peut même y avoir un fait délictueux commis par d'autres que les employés poursuivis. — Cass., 13 juill. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 261]; — 12 déc. 1877, Perrot, [S. 80.1.149, P. 80.344, D. 79.1.476] — Alger, 1er mars 1880, Font, [S. 81.2.67, P. 81.1.344, D. 82.2.139] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 425 et 426. — Mais s'il n'est pas nécessaire qu'il y ait délit, il est indispensable qu'il y ait eu faute commise, conformément aux principes généraux. En l'absence de toute faute imputable à une compagnie de chemins de fer, dans l'accident arrivé à une personne étrangère à son personnel en traversant les lignes ferrées situées devant une gare, le fait seul d'avoir conduit le blessé à l'hôpital ne saurait engager la responsabilité de ladite compagnie et engendrer à son égard l'obligation de payer les frais de maladie. — Trib. Seine, 7 nov. 1892, Maire de la Ferté-sous-Jouarre, [*J. La Loi*, 5 mai 1893]

**4293** *bis.* — D'autre part, toute faute commise engage la responsabilité des compagnies, notamment des fautes de leurs

agents ou employés, ainsi que des accidents qui proviennent du mauvais état de leur matériel. La responsabilité de l'Etat est engagée de la même façon lorsqu'il exploite un réseau pour son compte. Les compagnies doivent, en ce cas, réparer tout le dommage qu'elles ont occasionné. — Bédarride, t. 2, n. 436; Féraud-Giraud, t. 3, n. 362 et s. — Ainsi, la compagnie sera responsable des accidents causés par l'ouverture trop tardive des salles d'attente, qui entraîne une hâte et une précipitation, causes d'accidents. — Trib. Seine, 31 déc. 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 293]; — par le défaut de fermeture des portières, les employés, avant le départ, devant veiller à ce que les portières soient réglementairement fermées. — Paris, 14 août 1884, [*Gaz.* du 23]; — par l'imprudence d'un conducteur de train, qui a blessé un voyageur en fermant violemment la portière d'un wagon sans avertir les personnes qui s'y trouvaient et sans examiner s'il n'existait point d'obstacles à la fermeture. — Paris, 9 janv. 1867, Berthelot, [S. 67.2.314, P. 67.1125] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 398 et s.

**4294.** — La responsabilité de la compagnie n'exclut pas celle des agents, causes des accidents, ni celle des employés supérieurs qui, par leur négligence à surveiller le personnel placé sous leurs ordres, sont une des causes de l'accident survenu. Ainsi un chef de gare peut être déclaré responsable à la suite d'une faute d'un aiguilleur, et un ingénieur à la suite de fautes commises par des conducteurs, piqueurs et ouvriers. — Bédarride, t. 2, n. 433 et 435; Féraud-Giraud, t. 3, n. 365. — Les employés sont d'ailleurs rarement mis en cause par les victimes des accidents qui actionnent les compagnies seules à raison de leur solvabilité.

**4295.** — La compagnie, d'ailleurs, nous le rappelons, n'est responsable des fautes ou des faits des employés qu'autant que ceux-ci agissent en cette qualité; s'ils agissaient par exemple comme agents de l'Etat, et plus spécialement comme officiers de police judiciaire, la situation serait différente et n'engendrerait aucune responsabilité contre la compagnie qu'ils ne représentent pas en ce cas.

**4296.** — Les compagnies ne sauraient non plus être responsables du fait d'une personne étrangère qui, en s'immisçant dans le service, aurait occasionné des accidents; elles ne deviendraient responsables que si cette personne s'était introduite sur la voie par la négligence des employés, ou si c'était par suite de leur défaut de surveillance qu'elle avait pu commettre les actes, tels que des signaux intempestifs, causes des accidents. — Cass., 13 juill. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 261] — Montpellier, 23 juill. 1873, [*Ibid.*, 1874, p. 259] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 367. — Ainsi, une compagnie serait responsable du déraillement occasionné par une pierre criminellement placée sur les rails, si le déraillement est en même temps dû à un défaut de surveillance des employés qui n'ont point effectué les tournées réglementaires, qui leur auraient permis de dégager la voie.

**4297.** — Au surplus, les manœuvres exécutées dans l'intérieur des gares avec le concours de personnes étrangères au service de ces gares doivent être surveillées et dirigées par les agents des compagnies et sous leur responsabilité. Il en est ainsi, lors même qu'il s'agit d'une manœuvre destinée à amener au quai de déchargement un wagon de bestiaux dont le déchargement, d'après les tarifs spéciaux, est laissé aux soins et sous l'entière responsabilité du destinataire, les obligations découlant pour la compagnie du contrat de transport accepté par elle ne cessant qu'au moment où elle a amené le wagon au quai et mis le destinataire en mesure de prendre livraison. Il importerait peu que l'accident eût été causé par le fait du fils de la victime, la responsabilité de la compagnie dérivant du défaut de surveillance reprochable à ses agents. — Paris, 7 mai 1892, Menchez, [J. *Le Droit* des 13-14 juin 1892]

**4297** *bis.* — De même, une compagnie de chemins de fer qui, pour le service intérieur d'une de ses gares et suivant ses besoins loue à un entrepreneur de roulage des chevaux et des conducteurs qui sont placés alors sous la direction et sous la surveillance des employés de la gare est civilement responsable de l'accident causé par la faute de l'un de ces conducteurs pendant une manœuvre. — Douai, 14 mars 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 80.2.290, P. 80.1103, D. 80.2.43]

**4298.** — D'une façon générale, d'ailleurs, la responsabilité des compagnies de chemins de fer est engagée en cas d'accident, non seulement quand elles ont omis d'observer les mesures prescrites par les règlements administratifs, mais encore toutes les fois qu'elles ont négligé de prendre, pour assurer la sécurité des voyageurs, les précautions qui étaient commandées par les circonstances particulières du fait et étaient en rapport avec le danger à éviter. — Grenoble, 14 déc. 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.2.34, P. 82.1.212, D. 81.2.107] — Bruxelles, 28 nov. 1881, l'Etat Belge, [D. 85.2.128]

**4299.** — Elles sont donc responsables quand la cause du préjudice réside dans une infraction aux règles de la simple prudence et dans un manque de précautions élémentaires. — Aix, 12 déc. 1887, Argentery, [S. 88.2.138, P. 88.1.133] — Tel est le cas où, par suite de la longueur anormale d'un train ou d'un arrêt défectueux, une compagnie a arrêté un train ou une partie du train en pleine voie, en dehors des quais de débarquement, sans avoir facilité la descente des voyageurs; si surtout, en ce cas, elle les a insuffisamment éclairés pendant la nuit et les a laissés s'entraver au milieu des fils et des engins divers qui encombrent la voie. — Grenoble, 10 mai 1883, [*Bull.*, 1884, p. 42] — Aix, 12 déc. 1887, [*Pand.*, 88.2.45] — Trib. Compiègne, 20 déc. 1882, [*Bull.*, 1884, p. 44] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 390. — V. cependant Douai, 25 janv. 1883, [*Bull.*, 1883, p. 88; *Rev. gén. des chemins de fer*, 83.1.509] — Il en est ainsi surtout si les employés ayant annoncé le nom de la gare, ce voyageur a pu croire à un arrêt normal, et a dû penser qu'il descendrait sur la voie dans les conditions ordinaires. — Aix, 12 déc. 1887, précité.

**4299** *bis.* — La compagnie de chemins de fer qui, en diminuant le personnel d'une gare, pour le service de nuit, a de la sorte augmenté au delà des bornes indiquées par la prudence, la tâche de chacun des employés chargés de ce service, est responsable de l'accident arrivé à l'un d'eux par suite de l'empressement qu'il a mis à accomplir le travail mis à sa charge. — Nîmes, 20 févr. 1872, Chemin de fer du Midi, [D. 72.5.387]

**4300.** — La compagnie est aussi responsable d'un accident provenant du défaut de la stabilité de la voie et de la mauvaise exécution des travaux de réfection; en ce cas, l'ingénieur à qui il appartenait de surveiller les travaux est également responsable. — Cass., 7 mai 1868, Perret, [S. 69.1.95, P. 69.191, D. 69.1.72] — Grenoble, 8 févr. 1878, B..., [S. 79.2.242, P. 79.996, D. 79.2.111] — Vainement celui-ci prétendrait-il que les conducteurs et les piqueurs sont spécialement chargés de la surveillance des travaux, l'autorité qui appartient à l'ingénieur n'excluant pas la surveillance, et l'obligation de surveiller étant une conséquence nécessaire du droit d'ordonner, surtout s'il s'agit de travaux d'une importance exceptionnelle. — Cass., 7 mai 1868, précité. — Rennes, 13 déc. 1869, Ménager, [D. 72.2.149] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 433; Féraud-Giraud, t. 3, n. 393 et 394. — La même responsabilité pénale incombe à plus forte raison au chef de section qui n'a de surveillance à exercer que sur un périmètre moins étendu. — Grenoble, 8 févr. 1878, précité.

**4300** *bis.* — La compagnie sera encore responsable si elle a attelé deux locomotives à un convoi de vingt-huit voitures et a commandé une vitesse excessive de 39 à 40 kilom. à l'heure, alors que ce convoi ainsi formé exigeait des précautions extraordinaires et qu'un arrêté préfectoral avait interdit, en ce cas, les vitesses supérieures à 25 kilom. à l'heure; la compagnie serait responsable, alors même que cette vitesse excessive n'aurait pas causé l'accident si elle en avait aggravé les conséquences. — Douai, 26 déc. 1846, Chemin de fer du Nord. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 369.

**4301.** — La faute de la compagnie et, par suite, sa responsabilité, seront encore certaines si l'accident a été occasionné parce que les agents n'ont pas couvert un train en retard avec les signaux prescrits, — Paris, 24 mai 1856, Chemin de fer de Lyon; — parce que les signaux réglementaires qui doivent être faits avec le disque à l'entrée d'une gare n'ont pas été exécutés, — Trib. corr. Mulhouse, 29 août 1863, Chemin de fer de l'Est; — parce que le mécanicien n'a pas diminué la vitesse du train à l'entrée d'une gare, alors que les signaux lui indiquaient que la voie n'était pas libre, — Trib. corr. Seine, 30 janv. 1861, — ou était partiellement encombrée. — Trib. Saint-Quentin, 28 janv. 1861; — ... si la cause de l'accident est due à la faute d'un employé qui n'a pas fait les signaux réglementaires et à l'inertie d'un chef de gare qui s'est borné à donner des ordres sans s'assurer qu'ils étaient exécutés, — Caen, 7 févr. 1872; — à l'imprudence d'un chef de gare ordonnant de

faire les signaux indiquant que la voie est libre et qu'un train peut s'y engager, sans vérifier si les précautions d'usage ont été prises. — Trib. corr. Chambéry, Chemin de fer P.-L.-M.; — à la négligence d'une compagnie qui n'a pas fait établir en temps utile, dans un souterrain, les signaux nécessaires, — Trib. corr. Rennes, 3 janv. 1861; — à la négligence d'un chef de gare qui, dans un cas où un pilotage est organisé à la suite de l'interruption du service sur une voie, laisse un train s'élancer sur la seule voie praticable, alors qu'un train devait s'y engager en sens inverse avec le pilote préposé par la compagnie; — à l'inaction d'un chef de gare qui, sachant qu'un pont a été emporté par les eaux, ne prévient pas un train, alors qu'il le pourrait, et le laisse, par suite du défaut d'avertissement, se précipiter dans un précipice ou une rivière; — à la faute d'un aiguilleur. — Cass., 26 juill. 1872, Froschammer, [S. 73.1.14, P. 73.70, D. 72.1.285]; — à un changement dans l'ordre des trains, fait dans des conditions dangereuses; — au départ d'un train rapide à la suite d'un train plus lent qui le précède, et cela sans les délais et les précautions d'usage; — à l'absence, en ce cas, de signaux d'arrêt ou de ralentissement, soit par les chefs de gare, soit par les garde-barrières devant lesquels ce train est passé. — Lyon, 16 déc. 1863. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 367.

**4301** *bis.* — On doit considérer encore comme engageant la responsabilité de la compagnie l'accident causé par la vitesse trop grande du train, qui occasionne, soit un déraillement, soit une collision. Les collisions entre deux trains entrainent presque toujours la responsabilité des compagnies, parce qu'elles ne sont pour ainsi dire jamais occasionnées par la force majeure, mais sont dûes à une négligence, une violation des règlements ou un manque de précautions. — Bédarride, t. 2, n. 442 et 443; Féraud-Giraud, t. 3, n. 396 et 401. — Quant aux déraillements, ils auront souvent pour cause un cas fortuit, ainsi un ébranlement imprévu sur la voie, la chute d'un arbre, d'un poteau télégraphique, occasionnée par une tempête, une pierre placée sur les rails; une tempête de neige, dont l'intensité et les conséquences n'ont pu être prévues. — Trib. Seine, 18 févr. 1888, [J. *La Loi*, 29 mars] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 396. — La compagnie serait toutefois responsable si elle n'avait point exercé une surveillance suffisamment vigilante ou si elle n'avait point fait tout ce qui est en son pouvoir pour prévenir ou empêcher les faits matériels entrainant des déraillements.

**4302.** — Nous verrons, lorsque nous étudierons les règles de la compétence, si la circonstance que les travaux ont été approuvés est de nature à faire disparaître toute responsabilité ou à changer les règles de la compétence; nous pouvons dire, dores et déjà, que la négative est généralement admise. — Ainsi une compagnie de chemins de fer demeure responsable des accidents occasionnés par des défectuosités existant dans l'aménagement de ses wagons, bien que le type de ceux-ci en ait été approuvé par l'autorité administrative. — Pau, 30 juill. 1892, Bordenave, [S. et P. 92.2.316] — On ne saurait, en l'absence d'un texte de loi et d'une exception formelle, retourner contre les voyageurs une garantie qui a été prise en leur faveur, et exonérer une compagnie de la conséquence de ses fautes en privant un voyageur blessé du recours qui lui appartient selon le droit commun.

**4302** *bis.* — La responsabilité d'une compagnie est encore engagée si l'accident est dû à la mauvaise tenue d'une gare. L'autorité judiciaire est alors compétente pour apprécier si un accident arrivé dans une gare de chemins de fer est dû à l'encombrement et à la mauvaise tenue de cette gare, et pour, en cas d'affirmative, déclarer la compagnie responsable des suites de l'accident. — Cass., 13 juill. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.1.232, P. 71.728, D. 71.1.135] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 445; Féraud-Giraud, t. 3, n. 390.

**4303.** — Ainsi la responsabilité d'une compagnie sera engagée si un accident est dû à la négligence d'employés n'ayant point enlevé la glace qui s'était formée aux alentours des lieux d'aisance; si un voyageur glisse sur cette glace, tombe et se blesse, la compagnie devra réparer le préjudice qu'il souffre. — V. Colmar, 9 févr. 1859, Klipffel, [D. 60.2.47] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 391.

**4304.** — Les compagnies de chemins de fer sont encore responsables si un accident est dû au mauvais état du matériel. Ainsi, au cas où le déraillement d'un wagon de voyageurs a été occasionné par la rupture du bandage d'une roue, la compagnie de chemins de fer, actionnée en responsabilité par les voyageurs blessés par suite de l'accident, ne peut invoquer comme cas fortuit ou de force majeure la circonstance que la défectuosité du bandage n'était manifestée par aucun signe extérieur, et que le bandage présentant les apparences d'une bonne fabrication, avait été reçu à la suite des épreuves d'usage. Il en est ainsi alors surtout que, le wagon déraillé se trouvant à la queue d'un train, le cordeau de communication qui doit réunir le fourgon de queue au sifflet de la locomotive n'avait pas été établi. — Paris, 27 nov. 1866, Quirez, [S. 67.2.320, P. 67.1222, D. 70.1.387] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 440 et 525; Ruben de Couder, n. 25; Féraud-Giraud, t. 3, n. 396.

**4304** *bis.* — Il a été jugé cependant que la compagnie ne serait point responsable si l'essieu, cause d'un accident, sortait des meilleures maisons de fabrication, et présentait toutes les garanties possibles de bonne fabrication. — Trib. Seine, 4 août 1842. — ... Si encore cet essieu avait été construit dans les conditions réglementaires et ne présentait aucun signe extérieur de nature à faire prévoir un danger quelconque. Peu importerait d'ailleurs que la compagnie eût de son propre mouvement abandonné ce type d'essieu pour lui en substituer un autre en construction, cette circonstance n'étant pas suffisante pour établir qu'elle avait reconnu l'insuffisance de ces essieus et pour l'obliger à les supprimer immédiatement. — Paris, 18 mai 1872, Lamé-Fleury, [*Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 178] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 370. — Mais il nous parait plus juridique de décider, comme l'a fait la cour de Paris par l'arrêt précité du 27 nov. 1866, que l'accident étant dû à un vice du matériel, la compagnie en demeure responsable, sauf son recours contre le constructeur.

**4305.** — La compagnie sera encore responsable si un accident a été occasionné par la rupture d'un bouton, alors que ce bouton était cassé depuis longtemps et que si la compagnie avait fait procéder aux visites réglementaires, elle aurait constaté le mauvais état de ce bouton. — Bourges, 19 févr. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.2.76] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 395.

**4305** *bis.* — Les compagnies ne seraient point responsables si l'accident provenait de personnes étrangères à leur personnel. Ainsi, en temps de guerre, un officier réquisitionne un train, en prend la direction, ordonne aux employés ce qu'ils doivent faire; si une collision survient dans de telles conditions, la compagnie ne saurait être tenue de ses conséquences — Trib. Seine, 15 févr. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1874, p. 287] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 403. — N'ayant ni la direction ni l'exécution elle ne saurait être responsable.

**4306.** — De même, une compagnie de chemins de fer ne saurait être déclarée responsable si l'accident est dû à la faute des voyageurs eux-mêmes. Il a été jugé, en ce sens, qu'une compagnie ne pourrait être déclarée responsable à raison de la mort d'un voyageur tué dans une gare par un train en marche, si les employés avaient été placés le long d'un trottoir pour empêcher les voyageurs de traverser la voie, et si le voyageur, victime de l'accident, s'étant attardé dans la salle d'attente, s'était jeté sous le train en s'approchant de la voie absorbé dans une lecture, malgré les cris des employés, l'accident ne pouvant ainsi être attribué qu'à l'imprudence du voyageur. — Cass., 7 juin 1886, de Laforest, [S. 87.1.227, P. 87.1.540] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 421.

**4306** *bis.* — ... Qu'une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable des suites de l'accident survenu à un voyageur renversé par une locomotive au moment où il traversait une voie ferrée pour gagner son train, alors que ce voyageur, s'étant engagé sur le ballast au lieu de suivre le passage spécial, n'a pas prêté attention aux avertissements d'un agent préposé au passage ni aux coups de sifflets de la locomotive, qui portait deux fanaux allumés et marchait à une vitesse très-modérée. — Lyon, 10 janv. 1889, Faure, [S. 89.2.208, P. 89.1.1111]

**4307.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable de l'accident survenu au voyageur qui arrive en retard dans une gare, s'engage sur la voie sans s'être assuré qu'elle était complètement libre et y est mortellement blessé par une locomotive en marche; la voie des chemins de fer ne peut être considérée comme libre dans une gare tant qu'un train est encore dans cette gare. — Amiens, 29 déc. 1881, Ve Recullet, [D. 82.2.163]

**4307** *bis.* — ... Qu'un voyageur, qui serait blessé alors que, malgré les défenses des employés et leur résistance, il s'efforcerait de monter dans un train en marche, ne pourrait non plus réclamer aucune indemnité à la compagnie de chemins de fer: le fait de monter dans un train en marche ne constitue pas, il est vrai,

une contravention, mais les compagnies ont le droit de l'interdire comme elles ont le droit de défendre de traverser les voies à l'approche d'un train; le voyageur qui est blessé au moment où il enfreint cette défense commet une faute qui le rend irrecevable à demander des dommages-intérêts. — Trib. Villefranche, 27 févr. 1874, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1880, p. 109] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 177. — La responsabilité de la compagnie serait cependant engagée si les blessures du voyageur avaient été occasionnées par la brutalité des agents de la compagnie qui, par exemple, auraient projeté le voyageur à terre pour l'empêcher de monter dans le train.

**4308.** — La compagnie de chemins de fer serait également responsable s'il était démontré, en fait, que le voyageur s'est trouvé, par suite du retard d'un train et du défaut d'indication de la part des employés de la compagnie, obligé de traverser précipitamment, au milieu de la nuit, les voies d'une gare, et a été alors renversé par une locomotive qui manœuvrait sur une voie intermédiaire et dont le mouvement était imperceptible. — Grenoble, 14 déc. 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.2.34, P. 82.1.212] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 399. — L'accident est dû alors, non à l'imprudence de la victime, mais à la négligence des employés, à leur manque de précautions, ainsi qu'à un défaut d'organisation.

**4308** *bis*. — En résumé, si l'accident est causé par la faute seule du voyageur, par son imprudence, sa légèreté, sa négligence, sa maladresse, sa résistance aux conseils et aux injonctions des agents d'une compagnie, celle-ci n'encourra aucune responsabilité à l'égard des suites de cet accident. Aucune responsabilité ne peut peser sur qui n'a pas commis de faute, ou n'est pas présumé en avoir commis. Ainsi, lorsqu'il est établi que la porte de la plate-forme d'un train-tramway fonctionnait régulièrement et ne présentait aucune défectuosité, le voyageur qui, étant demeuré sur la plate-forme malgré les injonctions des agents de la compagnie l'invitant à prendre place à l'intérieur, s'est appuyé contre cette porte, en a amené l'ouverture, et est tombé sur la voie où il s'est blessé, ne saurait actionner la compagnie en responsabilité. — Paris, 13 avr. 1892, Beauchamp, [S. et P.93.2.93.]

**4309.** — De même, lorsqu'une compagnie de chemins de fer emploie pour la fermeture des portières un système permettant aux voyageurs de manœuvrer au dedans du wagon tant le loquet du haut que le loqueteau du bas de la portière et de constater par eux-mêmes, par la position des leviers en regard des plaques indicatrices, si les portières sont ouvertes ou fermées, il appartient aux voyageurs de s'assurer par eux-mêmes si la fermeture est exactement faite, et d'y procéder si elle est défectueuse. Faute par eux d'avoir pris cette précaution, une compagnie de chemins de fer ne saurait être responsable d'un accident provenant de la brusque ouverture de la portière. — Aix, 4 févr. 1891, Rabarot, [J. *La Loi*, 3 avr. 1891]

**4309** *bis*. — En principe, la possibilité laissée aux voyageurs par une compagnie de chemins de fer de pénétrer sur les trottoirs des gares, et de là sur les voies sillonnées par les machines et les wagons, impose aux voyageurs l'obligation de veiller à leur sécurité. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 421. — La circulaire du 10 mars 1886 qui invite les compagnies de chemins de fer à admettre les voyageurs munis de leurs billets sur les quais d'embarquement, autorise, d'ailleurs, les compagnies à suspendre momentanément l'accès des quais en cas de circonstances exceptionnelles, telles qu'affluence inusitée de voyageurs ou incidents imprévus. En conséquence, une compagnie de chemins de fer encourt une responsabilité partielle à raison de la mort d'un voyageur imprudent, écrasé au moment où il traversait les voies, par un train en manœuvre, le chef de gare ayant eu le tort de laisser faire cette manœuvre, sans placer sur le quai un agent pour avertir le voyageur, ou sans fermer momentanément les portes de la salle d'attente. — Trib. Beauvais, 20 avr. 1893, Chemin de fer du Nord, [*Gaz. des trib.*, 27 mai 1893] — Il a été jugé aussi qu'en délivrant à des mineurs âgés de moins de seize ans des cartes de circulation et en acceptant de transporter ces enfants sans l'assistance d'aucun surveillant, les compagnies de chemins de fer assument l'obligation, sinon de les surveiller elles-mêmes, au moins de prendre, selon les circonstances, toutes les dispositions exceptionnelles de nature à écarter d'eux le péril. — Même jugement.

**4309** *ter*. — Dans le cas où la faute est commune, si la responsabilité de la compagnie n'est pas entière, elle existe néanmoins dans une mesure à déterminer (V. *infrà*, n. 4322). — Jugé, en ce sens, que l'imprudence commise par un voyageur qui, en descendant de wagon, a voulu traverser la voie pour sortir de la gare, alors que la voie n'était pas libre par l'effet d'une circonstance anormale, ne suffit pas à elle seule pour exonérer la compagnie de toute responsabilité, à raison de l'accident arrivé au voyageur par la faute des employés de la compagnie qui, dans la circonstance, n'ont pas signalé le danger aux voyageurs, ni pris de dispositions pour les prévenir de tout accident. — Cass., 10 nov. 1884, Reuillet, [S. 85.1.189, P. 85.1.279, D. 85.1.433]

**4310.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer doit être déclarée responsable de la blessure causée à un voyageur par une bouillotte qu'un employé a lancée dans le compartiment avec trop de force. — Trib. Seine, 17 oct. 1891, Delaborde, [J. *Le Droit*, 13 nov. 1891] — Toutefois, si ce voyageur a été blessé au moment où il saisissait une bouillotte déjà placée dans le compartiment, et a reçu ainsi sur la main celle que lançait l'employé, il doit être considéré comme ayant commis une imprudence dont l'effet est de diminuer la responsabilité de la compagnie et les dommages-intérêts auxquels elle est condamnée. — Même jugement.

**4310** *bis*. — Encore bien qu'un accident survenu à un cultivateur, au cours de l'enlèvement par lui opéré dans une gare de matières qui lui sont vendues comme engrais par une compagnie de chemins de fer, puisse être attribué, en partie, à la faute de celui qui en a été victime, la responsabilité de la compagnie reste engagée, si, d'autre part, il est reconnu que l'accident n'eût pas eu lieu si les matières à enlever n'avaient pas été déposées dans un endroit où les tombereaux et ceux qui les chargeaient pouvaient être exposés au choc des locomotives en manœuvres, et si leur sûreté n'est pas tout au moins assurée par une surveillance attentive des agents de la compagnie. — Paris, 10 mars 1892, Laguide, [*Gaz. des trib.*, 6 et 7 juin 1892]

**4311.** — Une compagnie n'est point responsable si un accident est dû à un cas fortuit ou à la force majeure et si aucune faute ne lui est imputable. Ainsi on ne peut lui reprocher d'avoir chargé des poudres dans un train de voyageurs, si, pendant la guerre, elle n'a agi que sur la réquisition de l'autorité militaire. — Aix, 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 73.2.57] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 370. — C'est là un fait du prince. — La compagnie ne serait point responsable à raison d'un accident survenu à la suite de ce transport de poudre alors même qu'elle n'aurait pas avisé les voyageurs de la présence de ces poudres, si le silence lui était prescrit dans l'intérêt des opérations militaires, ou qu'elle n'aurait point chargé les poudres dans un train de marchandises suivant le train des voyageurs, si elle n'avait fait qu'obéir aux injonctions de l'autorité militaire. Peu importerait qu'elle ne se fût pas conformée à divers règlements sur la disposition des wagons, si cette irrégularité était sans influence sur l'accident. On ne pourrait lui reprocher, notamment, d'avoir placé deux locomotives en tête du train alors que cela était conforme aux règlements. — Même arrêt. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 370. — Mais la compagnie serait en faute si, avant de mettre le train en marche, elle ne s'assurait pas que les poudres sont convenablement emballées et arrimées. — Même arrêt.

**4311** *bis*. — Dans le cas où un voyageur a été blessé par l'explosion d'un paquet de poudre, il ne suffira pas à ce voyageur, pour obtenir une condamnation à des dommages-intérêts, d'affirmer que ce paquet avait été abandonné dans le train par un autre voyageur, il faudra qu'il l'établisse; faute par lui de faire cette preuve, il ne pourra triompher contre la compagnie, qui allègue de son côté que c'est lui qui avait apporté la poudre, car il ne démontre pas qu'elle soit en faute. — Lyon, 12 déc. 1879, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1880, p. 8] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 402.

**4312.** — Nous rappelons qu'il n'est pas nécessaire que le chemin de fer soit déjà en exploitation pour que la compagnie soit responsable des accidents dont elle est le théâtre. Ainsi l'ordonnance du 15 nov. 1846 a eu pour objet exclusif de réglementer la police et la sûreté des chemins de fer en exploitation, et nullement les opérations qui ont lieu pendant la construction de ces chemins. — Cass., 2 juin 1886, Caisse générale des familles, [S. 87.1.369, P. 87.1.908, D. 86.1.265] — Par suite, si un accident est occasionné dans un chemin de fer en construction, à la suite de l'inobservation de ses règlements, une compagnie ne pourra, par

cela seul, être déclarée responsable. Mais si ses règlements ne sont point applicables, la compagnie sera responsable, si elle a manqué aux règles commandées par la simple prudence en dehors de tout règlement. — Douai, 27 juin 1881, Ledoux, [S. 84.2.7, P. 84.1.89, D. 82.2.183] — Ainsi la responsabilité d'une compagnie de chemins de fer, relativement à un chemin de fer en construction, est engagée par ce fait que le mécanicien a omis de siffler au moment où le train, une première fois arrêté, a été remis en mouvement, violant ainsi l'obligation qui lui est imposée par le règlement pour toute mise en marche d'un train arrêté et avant toute impulsion nouvelle après arrêt, si courte que soit sa durée. — Douai, 27 juin 1881, précité. — V. Palaa, v° *Sifflet à vapeur*, n. 960.

**4312** *bis*. — De ce que la responsabilité d'une compagnie de chemins de fer ne saurait être engagée quand aucune faute n'a été établie à son encontre, il suit qu'on ne saurait reprocher à une compagnie d'avoir adjoint un wagon de marchandises à un train de voyageurs alors qu'elle y était autorisée par les règlements. — Paris, 18 mai 1872, Lamé-Fleury, *Bull.*, 1872, p. 178 — On ne peut non plus imputer à faute, ni le mode d'attelage des machines, s'il a été fait d'après les procédés les plus perfectionnés alors connus, ni la vitesse d'un train, alors que cette vitesse n'était ni excessive, ni périlleuse, ni l'insuffisance du matériel, alors que le nombre des voitures était en rapport avec les prévisions et les dispositions des règlements. — Trib. Seine, 4 août 1842. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 370.

**4313.** — II. *Dommages-intérêts*. — Les dommages-intérêts doivent être la représentation du dommage éprouvé; ils ne doivent pas être calculés, comme il arrive trop souvent, à raison de la fortune, soit de la victime, soit de l'auteur de l'accident, mais eu égard seulement au préjudice souffert. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 430. — Le chiffre des dommages-intérêts dûs à la veuve et aux enfants de la victime d'un accident de chemin de fer doit être basé non seulement sur le dommage matériel par eux éprouvé, mais encore sur le préjudice moral résultant de la perte de la direction du père de famille, des affections brisées et de la douleur, sans que néanmoins la somme soit hors de proportion avec la perte réelle et appréciable à prix d'argent. — Aix, 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 73.2.57]

**4313** *bis*. — Mais ils ne peuvent être alloués que pour un dommage certain, né, actuel, et provenant directement de l'accident. D'ailleurs, ils peuvent être alloués pour un préjudice moral aussi bien que pour un dommage matériel. — Besançon, 1er déc. 1880, Boillon, [S. 81.2.20, P. 81.1.219, D. 81.2.65] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 409.

**4314.** — Ils doivent s'étendre à tout le préjudice souffert, et, par exemple, s'il s'agit de la mort d'une personne mariée, à l'anéantissement d'une association fondée en vue de la famille et des espérances consacrées sous l'autorité de la loi. — Paris, 27 mai 1876, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 127] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 431; — aux sommes à payer à des tiers qui gèrent le commerce pendant la maladie, suite de l'accident. — Bruxelles, 24 juill. 1875, [cité par Lanckman, n. 70] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 433; — à l'impossibilité de continuer un commerce, une industrie, une profession. — Bruxelles, 2 janv. 1875, [cité par Lanckman, n. 69] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 434; — aux souffrances et infirmités, suites de l'accident. — Trib. Grasse, 27 nov. 1872, et Aix, 1er mai 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 34] — Nîmes, 20 févr. 1872, [*Ibid.*, 1874, p. 257] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 431.

**4315.** — La première personne qui peut réclamer une indemnité est la victime même de l'accident; si elle ne s'est point aperçue de suite des lésions conséquences de l'accident, elle pourra former sa demande de dommages lorsqu'elle les ressentira, pourvu qu'elle puisse les rattacher à l'accident. — Trib. Marseille, 8 août 1868, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 86] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 405 et s. — De même, le voyageur qui a obtenu une indemnité à la suite d'un accident peut, à bon droit, en réclamer une nouvelle s'il justifie d'une nouvelle cause de préjudice, qu'il ne connaissait point au moment où il a intenté sa première action.

**4316.** — Lorsqu'un voyageur blessé et qui a obtenu une indemnité vient à mourir des suites de l'accident dont il a été victime, sa veuve et ses enfants ont droit d'obtenir une indemnité nouvelle s'ils établissent un préjudice. — Paris, 11 août 1868, Roche, [S. 69.2.72, P. 69.342, D. 68.2.186] — Aix, 14 juin 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.2.97] — Paris, 15 juill. 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 68] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 419; Picard, t. 3, n. 491. — Il en est ainsi alors même qu'ayant été eux-mêmes victimes de l'accident, ils auraient personnellement obtenu une indemnité. — Cass., 4 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.1.327] — Trib. Marseille, 12 févr. 1870, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 87] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Leurs blessures et la mort de leur mari ou père sont, en effet, deux causes absolument distinctes de responsabilité.

**4317.** — Si une personne est tuée dans un accident de chemin de fer, le droit de réclamer une indemnité ne naît point en sa personne, mais compète à toute personne qui éprouve un préjudice direct et personnel. — Cass., 20 févr. 1863, Caderousse-Gramont, [S. 63.1.321, P. 64.623, D. 64.1.99]; — 21 juill. 1869, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.5.386] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 408. — Cette action n'est point attachée à la qualité d'héritier, ni au droit de réclamer une pension alimentaire au défunt; elle peut donc être exercée par des héritiers non réservataires ou renonçants. — Besançon, 1er déc. 1880, précité. — L'action en dommages-intérêts ne tomberait dans la succession que si le voyageur, n'étant pas mort tout de suite, l'action en dommages serait née pendant sa vie et aurait fait partie de son actif successoral. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 409.

**4318.** — Elle peut être exercée non seulement par la partie la plus directement intéressée, mais par toute personne intéressée, ainsi par la veuve, les enfants, les ascendants du défunt, ses frères et sœurs. — Cass., 4 mars 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1872, p. 90] — Angers, 9 août 1872, Chemin de fer d'Orléans, [D. 72.5.386] — Paris, 20 déc. 1878, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 99] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 410.

**4319.** — Les enfants, les enfants mineurs surtout, ont qualité pour réclamer une indemnité au sujet de la mort de leur père ou de leur mère. — Paris, 20 déc. 1878, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 99] — Il en est ainsi des ascendants, — Paris, 27 mai 1876, [*Ibid.*, 1880, p. 127] — même des père et mère naturels, ayant reconnu leur enfant. — V. Paris, 16 nov. 1871, Yung, [D. 72.2.62]; — des frères et sœurs s'ils justifient avoir éprouvé un préjudice. — Paris, 27 mai 1876, précité. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 411 et s.

**4320.** — Des tiers, même, peuvent demander et obtenir des dommages-intérêts s'ils justifient d'un préjudice; il en sera ainsi, par exemple, d'un associé, et particulièrement d'un associé en participation. — Paris, 27 mai 1876, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1880, p. 130]

**4321.** — Les agents des administrations publiques, ou ceux qui souffrent un préjudice de leur mort, ont également qualité pour réclamer des dommages-intérêts, à la suite d'un accident, alors même qu'à ce moment ils fussent dans l'exercice de leurs fonctions. Les compagnies cesseraient d'être responsables si elles établissaient que l'accident provient du cas fortuit ou de la force majeure, ou de la faute de la victime qui s'est engagée sur la voie malgré les avertissements des employés de la compagnie. — Nîmes, 8 janv. 1886, [J. *La Loi*, 17 juill. 1886] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 418.

**4322.** — Dans le cas où il y a faute commune du voyageur blessé ou tué et de la compagnie, il y a lieu de réduire les dommages-intérêts à accorder, mais on ne peut affranchir de toute responsabilité la compagnie dont la faute a contribué à déterminer l'accident ou à en aggraver les conséquences. — Cass., 8 févr. 1875, Labare, [S. 75.1.204, P. 75.500, D. 75.1.320]; — 30 juin 1879, Cies messageries maritimes, [S. 81.1.109, P. 81.1.240, D. 81.1.172]; — 20 juill. 1880, Rohcaïd-Dhadah, [S. 80.1.350, P. 80.854, D. 81.1.458]; — 10 nov. 1884, Recullet, [S. 85.1.129, P. 85.1.279, D. 85.1.433] — Aix, 10 janv. 1877, Cauvet, [S. 77.2.336, P. 77.1306, D. 77.2.204]; — 12 déc. 1887, Argentery, [S. 88.2.138, P. 88.1.833] — Caen, 17 mars 1880, Aupée, [S. 80.2.176, P. 80.789, D. 81.2.79] — *Sic*, Lyon-Caen et Renault, t. 2, n. 2013; Sourdat, t. 1, n. 108; Féraud-Giraud, t. 3, n. 422.

**4323.** — Si l'action en indemnité résulte d'un crime ou d'un délit, elle est prescrite par dix ans ou par trois ans, comme le délit; dans toute autre circonstance elle dure trente ans. — Trib. Valenciennes, 11 déc. 1878, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1879, p. 21] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 427.

**4323** *bis*. — Si une compagnie actionnée en dommages-intérêts, prétend que la cause primitive de l'accident est due soit à des employés de l'Etat dans l'exercice de leurs fonctions, soit au

matériel de l'Etat voyageant sur ses lignes, elle ne peut appeler l'Etat en garantie, mais elle doit l'actionner par action principale devant l'autorité administrative. — Aix, 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 73.2.57] — Cons. d'Et., 13 déc. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.2. 335, P. adm. chr.] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 436.

**4324.** — Les règles ordinaires de la responsabilité doivent d'ailleurs être observées dans les rapports des compagnies avec l'Etat. Spécialement, lorsqu'un employé de l'administration des postes, blessé à la suite d'un déraillement d'un train dans lequel il voyageait, en wagon-poste, pour les besoins de son service, réclame à la compagnie de chemin de fer des dommages-intérêts, l'Etat ne peut être tenu de garantir la compagnie des condamnations prononcées contre elle à raison de ce fait, alors qu'il n'existe aucune disposition expresse du cahier des charges transportant à l'Etat, en cas d'accident arrivé au personnel voyageant dans les wagons-postes, la responsabilité prévue par les art. 1382 et s., C. civ., et alors, d'ailleurs, qu'il n'est pas prouvé que l'accident a eu pour cause, non le déraillement du train, mais la construction ou l'aménagement intérieur du wagon-poste où se trouvait l'employé blessé. — Cons. d'Et., 19 nov. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 1004]

**4324** *bis*. — De même, dans un accident de chemin de fer qui a causé des blessures à un employé des postes, le juge du fond estime, à juste titre, qu'il y a une faute imputable à la compagnie quand il constate, en fait, d'une part, que le train ayant dû être refoulé à raison d'une tourmente de neige, le wagon-poste où était l'employé a déraillé par suite de la présence des neiges, glaces, entassées contre le contre-rail et le rail sur lequel le train devait passer. Et, d'autre part, que la surveillance de la compagnie qui aurait dû spécialement s'exercer à cet endroit, un déraillement y étant à craindre, avait été insuffisante pour faire arrêter aussitôt le mouvement en arrière, lequel, au contraire, s'était prolongé pendant plusieurs centaines de mètres, au détriment du wagon déraillé et de l'employé des postes qui s'y trouvait. — Cass., 16 juill. 1890, Chemin de fer du Nord, [D. 91.1.20]

3° *Attentats sur les voyageurs.*

**4325.** — Les compagnies de chemins de fer ne peuvent être actionnées en dommages-intérêts que si elles ont commis une faute, une négligence, ou n'ont point observé les règlements; en dehors de ces circonstances, elles ne sauraient être déclarées responsables des attentats commis sur les voyageurs, surtout s'il s'agit du fait d'autrui.

**4326.** — Par suite, le voyageur victime d'une tentative d'assassinat dans un chemin de fer ne peut actionner la compagnie en responsabilité sur le motif que la disposition défectueuse des wagons aurait facilité l'attentat, si les wagons satisfaisaient à toutes les conditions prescrites par l'administration dans l'intérêt de la sûreté publique. — Paris, 16 déc. 1873, James, [S. 74.2.216, P. 74.861, D. 74.2.126] — *Sic*, Lamé-Fleury, *Code des chemins de fer*, p. 910; Sourdat, t. 2, n. 1058; Ruben de Couder, n. 28; Couche, t. 2, n. 10; Féraud-Giraud, t. 3, n. 424; Picard, t. 3, p. 556 et s.

**4327.** — Spécialement, l'agression commise par un tiers sur un voyageur dans un train en marche constituant un cas de force majeure, la compagnie de chemins de fer n'en peut être déclarée responsable, s'il n'est pas établi que l'agression a été facilitée par la négligence de la compagnie, et aurait pu être empêchée par une surveillance plus active. — Aix, 5 juill. 1887, Briar James Goodam, [S. 87.2.230, P. 87.1.1227]

4° *Télégraphie.*

**4328.** — Nous donnerons sur les rapports des compagnies de chemins de fer avec la direction des postes et télégraphes *infrà*, n. 4806 et s., tous les détails nécessaires. Pour le moment, nous devons nous borner à dégager les règles de responsabilité qui peuvent résulter pour les compagnies de l'emploi des appareils télégraphiques.

**4329.** — Les compagnies de chemins de fer, tenues à employer le télégraphe pour la transmission des signaux nécessaires à la sûreté et à la régularité de leur exploitation, ne sont pas obligées de transmettre par voie télégraphique les dépêches concernant l'intérêt privé des voyageurs ou expéditeurs. — Cass., 10 févr. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.127, P. 68.291, D. 68.1.199]; — 16 mars 1880, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 80.1.277, P. 80.636, D. 80.1.301] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 27; Bédarride, t. 1, n. 201; Féraud-Giraud, t. 3, n. 28.

**4330.** — Ainsi, lorsqu'un train est en retard, notamment à la suite d'un événement de force majeure, tel qu'un éboulement de la voie, une compagnie de chemins de fer n'est pas tenue de transmettre les dépêches des voyageurs qui veulent aviser leur famille du retard du train. — Cass., 10 févr. 1868, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 27; Féraud-Giraud, t. 3, n. 29 et 384.

**4331.** — De même, au cas où un destinataire a demandé télégraphiquement à l'expéditeur de lever la clause de remboursement insérée au contrat de transport, une compagnie n'encourt aucune responsabilité en transmettant par la voie ordinaire, et non par la voie télégraphique, l'ordre qui lui est donné en ce sens par l'expéditeur. — Cass., 16 mars 1880, précité.

**4332.** — C'est là un droit strict pour les compagnies; mais quelquefois, en autorisant les voyageurs à se servir de sa ligne télégraphique, une compagnie peut atténuer une faute qu'elle a commise; ainsi, en cas de fausse direction des bagages, de retard, d'accident, une compagnie, en transmettant les dépêches des voyageurs lésés, peut amoindrir le dommage et par suite sa responsabilité. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 28 et 29.

**4333.** — Dans certaines gares, il existe des bureaux télégraphiques desservis par des employés de l'Etat, qui transmettent les dépêches privées; dans d'autres, les employés des compagnies sont autorisés à transmettre les dépêches privées; ils les expédient dans l'ordre des réceptions, mais après celles concernant l'exploitation. Un avis placé sur la porte des gares fait connaître celles ouvertes à la télégraphie privée; toute personne dont l'identité est connue peut user du télégraphe, à condition de remettre une dépêche écrite lisiblement en langage ordinaire, sans abréviation, et sans rien qui soit contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs. La remise par express ou estafette ne peut être exigée lorsque la distance est trop grande et que le poste destinataire ne pourrait faire le service demandé. — Féraud-Giraud, t. 3, p. 251.

**4334.** — Les compagnies de chemins de fer, chargées, au lieu et place de l'Etat, de la transmission par télégraphe des dépêches privées, ne sont soumises à aucune responsabilité à raison de ce service. Ainsi, une compagnie n'est pas responsable du préjudice causé à un particulier par la transmission d'un télégramme à une station autre que la station désignée. — Nîmes, 6 août 1875, Monteil, [S. 77.2.270, P. 77.1140] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 25 *a*. — Mais le voyageur peut, en ce cas, actionner en responsabilité l'agent qui a commis la faute. — Cass., 3 janv. 1876, Préfet de la Nièvre, [S. 76.1.113, P. 76.267, D. 76.1.221] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

§ 7. *Bagages.*

1° *Franchise. — Remise des bagages.*

**4335.** — Les employés des compagnies ont seuls le droit de transporter les bagages des voyageurs des voitures où ils sont placés jusque dans l'intérieur de la gare; ce service est gratuit; en fait, ce service est également fait, surtout dans les petites gares, par les cochers des voitures et omnibus. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 354.

**4336.** — La commission centrale a pris un avis ainsi motivé : « En principe, tout voyageur qui a payé le prix de sa place doit être admis à présenter comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui, et à revendiquer pour ce transport, le bénéfice de la gratuité jusqu'à la limite de poids fixée par le cahier des charges ». Cet avis a été adopté par le ministre des Travaux publics, dans une dépêche en date du 11 mai 1875, par laquelle il invitait la compagnie du chemin de fer du Nord à annuler une circulaire prescrivant aux agents de cette compagnie de n'admettre comme bagages que les objets à l'usage personnel des voyageurs » et de refuser « tout colis de mobilier ou de marchandise. » La faculté ainsi concédée aux voyageurs n'a d'autres limites que les nécessités du chargement et du déchargement des trains de vitesse, et les dimensions du wagon affecté au transport des bagages. Spécialement, une compagnie de chemins de fer n'est pas fondée à refuser l'enregistrement et le transport gratuit comme bagages, et jusqu'à concurrence du poids fixé par le cahier des charges, d'une charrue présentée par un voyageur, alors que cette charrue, bien

qu'elle ne fût ni entravée ni emballée, était facile à manier et à placer dans le wagon des bagages, et n'offrait aucun inconvénient ou danger pour les autres colis. — Cass., 24 oct. 1888, Chemin de fer de l'Est, [S. 89.1.83, P. 89.1.172, D. 89.1.117] — Paris, 1er févr. 1886, Petit, [S. 86.2.69, P. 86.1.453, D. 87.2.69] — *Sic*, Rebel et Juge, n. 482; Emion, n. 208; Féraud-Giraud, t. 3, n. 326 et 327.

**4337.** — Cependant les objets présentés comme bagages doivent être, sinon emballés, tout au moins en bon état de conditionnement; la compagnie serait, autrement, en droit de les refuser; dans la pratique, les compagnies exigent, en ce cas, un récépissé constatant le mauvais conditionnement et en font mention sur le bulletin qu'elles délivrent. Pour distinguer les bagages, les compagnies y placent des étiquettes avec des numéros; il est bon que, pour prévenir toute erreur ou toute fausse direction, les voyageurs y inscrivent aussi leur nom et leur adresse; en Belgique, un arrêté du 25 janv. 1867 a rendu cette mesure obligatoire. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 328.

**4338.** — Les guichets pour l'enregistrement des bagages sont ouverts en même temps que ceux pour la distribution des billets; ils sont fermés deux minutes après le moment de la fermeture de ces guichets pour les voyageurs avec bagages. Les bagages présentés à l'enregistrement après ce moment sont expédiés, au choix du voyageur et à ses frais, d'après les tarifs généraux, en grande ou en petite vitesse; si le voyageur choisit la petite vitesse, il aura à payer le camionnage de la gare de la grande vitesse à celle de la petite, si ces gares ne sont pas réunies (Tarifs généraux des chemins de fer de l'Etat, art. 14). — Féraud-Giraud, t. 3, n. 329.

**4339.** — Les bagages sont enregistrés sur la présentation du billet de place du voyageur, auquel un bulletin spécial est remis; le voyageur doit payer une taxe de 10 cent. pour l'enregistrement des bagages; ceux-ci sont enregistrés jusqu'à destination, alors même qu'un billet direct ne serait point donné jusque-là. Aucune explication n'est demandée aux voyageurs sur le contenu de leurs bagages; cependant, comme les compagnies sont responsables du transport frauduleux des alcools effectué par les voyageurs, elles sont en droit de demander aux voyageurs une déclaration écrite concernant le contenu des bagages. Les voyageurs doivent déclarer les objets soumis à une taxe *ad valorem*. — V. *infrà*, n. 4379 et s. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 330 et 331.

**4340.** — Les bagages sont pesés par les employés de la compagnie; les voyageurs ne sont pas tenus d'en faire connaître le poids, qu'ils ignorent d'ailleurs le plus souvent. Il appartient aux voyageurs de veiller eux-mêmes à l'enregistrement des bagages et d'empêcher les erreurs qui pourraient se produire; ils sont responsables de celles de ces erreurs qui ont pour cause leur négligence, si notamment une partie des bagages était seulement enregistrée; en effet, les employés, au milieu de la quantité de malles qui leur sont apportées, ne sauraient les reconnaître et sont obligés de s'en rapporter aux déclarations des voyageurs. — Lamé-Fleury, *Code des chemins de fer*, p. 698; Bédarride, t. 2, n. 458; Verne de Bachelard, p. 132; Féraud-Giraud, t. 3, n. 332 et 334.

**4341.** — La manutention, le chargement et le déchargement des bagages excédant la franchise accordée aux voyageurs donnent lieu à la perception d'un droit de 1,60 par tonne; ce droit est perçu par fraction de 10 kilos. Les expéditions pesant de 0 à 40 kilos inclus, les articles taxés *ad valorem*, les chiens sont exempts de cette taxe (Tarifs généraux des chemins de fer de l'Etat, art. 27). — Féraud-Giraud, t. 3, n. 333.

**4342.** — Tout voyageur a le droit de transporter 30 kilos de bagages en franchise; les enfants payant demi-place ont droit à 20 kilos; ceux transportés gratuitement ne comptent point pour le calcul de la franchise des bagages (Cahier des charges, art. 44; Tarifs généraux homologués, art. 8). La franchise relative aux bagages est également accordée aux personnes munies de permis de circulation ou de cartes d'abonnement; les conditions de l'abonnement stipulent souvent des clauses spéciales qu'il faut alors respecter. Les colons et émigrants ont droit à 100 kilos en justifiant de leur qualité. Dans beaucoup de pays étrangers, en Italie notamment, on ne jouit d'aucune franchise pour le transport des bagages. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 335 et 336.

**4343.** — Les voyageurs qui appartiennent à une même famille ou qui voyagent ensemble et sont ainsi liés par un lien commun peuvent présenter tous leurs bagages en même temps, et ne payer de supplément que si le poids total des bagages excède la franchise attribuée à l'ensemble des billets; mais un voyageur, pour éviter de payer un excédent, ne peut emprunter un billet à un voyageur sans bagages qu'il ne connait point.

**4344.** — Il a été jugé, en ce sens, que la franchise du transport des bagages à concurrence de 30 kilos, accordée aux voyageurs est un accessoire de la place et ne peut appartenir qu'au voyageur qui accompagne ses bagages. Le possesseur d'un billet ne peut, en le cédant, soit gratuitement, soit à titre onéreux, à une autre personne, lui transmettre le bénéfice de ce droit. — Poitiers, 26 janv. 1883, Biscobi, [S. 84.2.8, P. 84.1.91, D. 83.2.96] — Douai, 25 nov. 1890, Huret, [S. 91.2.61, P. 91.1.341, D. 92.2.305] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 336; Feolde, p. 399. — Spécialement, le voyageur (dans l'espèce un commissionnaire de transports, qui s'était chargé en cette qualité de transporter des colis), qui, pour se dispenser de payer le port de ses colis, présente au bureau du chemin de fer, avec son billet, des billets empruntés à d'autres voyageurs, commet une contravention aux dispositions du cahier des charges et des tarifs généraux, contravention punie par l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Poitiers, 26 janv. 1883, précité. De même, une personne titulaire d'une carte d'abonnement ne peut expédier des bagages sur la production de sa carte, si elle ne fait pas le voyage elle-même. — Douai, 25 nov. 1890, précité. — On ne peut donc éviter le paiement des taxes concernant les articles de messageries en faisant enregistrer les bagages sur la production de cartes d'abonnement ou même de billets, alors que le trajet n'est pas réellement effectué par les voyageurs dont les billets ont été produits.

**4345.** — Le prix des excédents de bagages est fixé par les tarifs; il est payé, de 0 à 5 kilos, par fraction indivisible de 5 kilos; au-dessus, par fraction indivisible de 10 kilos; il doit être payé au moment de l'enregistrement. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 338 et 339.

**4346.** — Les nouveaux tarifs en vigueur depuis le 1er avr. 1892 déchargent les excédents de bagages de l'impôt de 1871, soit 10 p. 0/0, mais non de tous les autres impôts dont on a grevé les messageries (23 p. 0/0); on a voulu ainsi éviter l'encombrement des bagages qui, souvent, occasionnent des retards dans les trains de vitesse et engager les voyageurs qui ont des excédents de bagages à les expédier comme articles de messagerie.

**4347.** — La remise des bagages est faite à l'arrivée à la personne porteur du bulletin; si le voyageur a perdu son bulletin, il établira sa qualité par tous les modes de preuves, notamment par la production de cartes de visites, conformes aux adresses placées sur les malles, par la possession des clefs, et la déclaration de ce que contiennent les malles; la remise sera faite dès que la propriété sera établie. — Lanckman, n. 109; Féraud-Giraud, t. 3, n. 351.

**4348.** — D'un autre côté, la compagnie peut établir également par tous les modes de preuves, que, quoiqu'un voyageur soit porteur du bulletin de bagages, elle les lui a remis, et que le bulletin a été laissé par erreur aux mains du voyageur; en effet, en matière commerciale, les juges peuvent fonder leur décision sur de simples présomptions pourvu qu'elles soient graves, précises et concordantes (V. *infrà*, n. 4369 et 4370). La compagnie peut, notamment, faire usage des preuves résultant d'une instruction criminelle. — Riom, 30 janv. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.2.165, P. 85.1.979, D. 84.2.199] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 350 *a*.

**4348** *bis*. — Commet une escroquerie l'individu qui enlève subrepticement ses bagages à la gare d'arrivée, ou qui, par suite d'une erreur des employés de la compagnie en obtient la délivrance sans remettre le bulletin des bagages, puis, sur la production de ce bulletin ou récépissé, réclame les colis enlevés, ou une indemnité représentative de leur valeur, en prétendant que les colis ont été égarés par la compagnie. — Cass., 3 déc. 1885, Jarlier, [S. 87.1.238, P. 87.1.557] — Poitiers, 23 janv. 1885, Martin, [S. 87.2.15, P. 87.1.102, D. 86.2.211] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 357.

**4349.** — La circulaire du 23 févr. 1857 prescrit aux compagnies de commencer la distribution et la remise des bagages dès leur déchargement, et avant le départ du train, dans toutes les gares où les trains s'arrêtent plus de cinq minutes; une compagnie serait donc en faute et engagerait sa responsabilité, si elle ne se conformait point à ces prescriptions. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 252.

**4350.** — Les voyageurs, les personnes qui les accompagnent ou sont à leur service, même momentanément, et, à leur défaut, les agents de la compagnie ou agréés par elle, ont seuls le droit de transporter les bagages de la gare aux voitures qui doivent les emporter (Règl. 25 sept. 1866, art. 4, § 1). — Cass., 11 nov. 1864, Dufaux, [S. 64.1.517, P. 64.1259, D. 65.1. 102] — En fait et en droit, la remise des bagages est toujours faite au porteur du bulletin des bagages qui est, au moins momentanément, au service des voyageurs. — Cass., 18 janv. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 70.1.171, P. 70.396, D. 70. 1.267] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 353 et 354.

**4351.** — Les bagages non réclamés sont placés au dépôt et soumis au droit de magasinage; la compagnie en est responsable comme des bagages consignés au dépôt, et laissés ainsi, moyennant salaire, sous la responsabilité de la compagnie. — Bordeaux, 9 déc. 1875, [*Rec. Bordeaux*, 75.412] — Ruben de Couder, n. 55. — La taxe est de 5 centimes par colis et par jour, elle n'est jamais moindre de 10 centimes, conformément à l'art. 30 des tarifs généraux des chemins de fer de l'Etat, aucune taxe n'est dûe relativement aux bagages des voyageurs obligés de s'arrêter dans une gare de bifurcation pour attendre le train qui doit continuer le transport. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 361.

**4352.** — La responsabilité des compagnies, relativement aux bagages, cesse lorsqu'elles les ont remis au voyageur, ou à son représentant porteur du bulletin des bagages; c'est alors ce dernier, quel qu'il soit, entrepreneur d'omnibus ou de correspondance qui devient responsable. — Paris, 24 nov. 1857, Sempé, [S. 57.2.759, P. 58.213]; — 1er mai 1865, [*J. trib. comm.*, t. 15, n. 135] — *Sic*, Duverdy, n. 51 et s.; Ruben de Couder, n. 54.

2° *Responsabilité.*

**4353.** — I. *Dispositions générales.* — Conformément aux dispositions des art. 1382 et s., 1782 et s., 1785 et 1786, 1927 et s., C. civ., 103 et 108, C. comm., les compagnies de chemins de fer sont responsables des retards, avaries ou pertes en ce qui concerne les objets qui leur sont confiés à titre de bagages. — Troplong, *Louage*, t. 2, n. 894; Bédarride, t. 2, n. 461; Duverdy, *Transp.*, n. 31; Ruben de Couder, n. 46; Féraud-Giraud, t. 3, n. 438.

**4354.** — Les compagnies de chemins de fer sont non seulement responsables des dommages causés aux bagages des voyageurs par leur propre fait, mais encore par le fait des entreprises tierces qu'elles se sont substituées pour l'accomplissement du voyage convenu, quels que soient l'étendue de ce voyage, les moyens et la direction du parcours. Spécialement, il en est ainsi au cas des tournées, dites *trains de plaisir*, devant s'exécuter en partie par d'autres voies que celles qu'exploitent les compagnies qui traitent avec le public pour ces tournées. — Paris, 22 août 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.2.43, P. 60. 407] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 445.

**4355.** — D'ailleurs, le voyageur qui prend un billet direct lui assurant le trajet sur des réseaux différents de chemins de fer, ne forme qu'un contrat unique qui oblige, au même titre, envers lui toutes les compagnies qui se chargent de l'exécution de l'engagement. Par suite, il est recevable à intenter directement une action en dommages-intérêts, à raison de la soustraction d'une partie de ses bagages, contre la compagnie du lieu de son arrivée. — Cass., 15 avr. 1873, Chemin de fer du Nord, [S. 73.1.175, P. 73.404, D. 73.1.231] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 478; Ruben de Couder, n. 49; Féraud-Giraud, t. 3, n. 445. — V. cependant Duverdy, *Transp.*, n. 150.

**4356.** — Lorsqu'un voyageur, à son arrivée, ne retrouve point ses bagages, c'est au chef de gare qui a qualité pour représenter en justice la compagnie relativement aux opérations et transactions afférentes à ses attributions à qui il appartient de répondre à la réclamation du voyageur. — Rennes, 3 mai 1871, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 71.2.93, P. 71.321]

**4357.** — II. *Retard.* — Toutes les fois que, par suite d'une fausse direction, par une livraison faite à tort à une autre personne, ou pour toute autre cause, un voyageur ne peut prendre livraison de ses bagages à l'arrivée, il lui est dû des dommages-intérêts s'il justifie d'un préjudice; le préjudice résultera le plus souvent de la privation même des bagages. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 439.

**4358.** — L'employé militaire qui, usant de la faculté ouverte en sa faveur par une convention conclue entre une compagnie de chemins de fer et le ministre de la guerre, a compris ses bagages particuliers parmi ceux du corps auquel il appartient, ne peut, en cas de retard dans la livraison, obtenir une indemnité autre que celle spécialement déterminée par la convention à l'égard du retard dans la livraison des effets militaires. — Cass., 29 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.390, P. 72.1024, D. 72.1.267] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 444. — Cet employé doit accepter, en effet, les conditions du tarif dont il a voulu et entendu bénéficier.

**4359.** — Les voyageurs sont obligés, avant de prendre leurs billets, de laisser leurs bagages sur une banquette dans la salle des bagages, c'est là pour eux un dépôt nécessaire; si pendant qu'ils vont prendre leurs billets et sans qu'il y ait négligence de leur part, les bagages sont enregistrés comme appartenant à un autre voyageur, et dirigés dans une autre direction, la compagnie est responsable du retard qui en résulte. — Aix, 11 mars 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.98, P. 71.330, D. 73.5. 104] — Trib. comm. Seine, 16 oct. 1857, [*Ibid.*, *ad notam*] — Trib comm. Strasbourg, 11 déc. 1868, Lhernault, [S. 70.2.24, P. 70.109, D. 69.3.69] — *Sic*, Duverdy, *Transp.*, n. 54; Pouget, t. 2, n. 253; Emion, n. 215; Lecot, n. 24; Bédarride, t. 2, n. 455 et 457; Ruben de Couder, n. 48; Féraud-Giraud, t. 3, n. 441.

**4360.** — Les dommages-intérêts doivent s'élever à la réparation de tout le préjudice résultant directement de la remise tardive des bagages; si une compagnie a indemnisé un voyageur pour perte de bagages, et que ces bagages soient plus tard retrouvés, la compagnie, qui, sur des déclarations exagérées du voyageur, a payé une valeur plus grande que celle des effets contenus dans le colis égaré, a le droit d'exercer l'action en répétition de l'indû. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 439 et 440.

**4361.** — Les dommages ne doivent comprendre que le préjudice résultant directement du retard; mais ce préjudice peut être lui-même assez étendu, notamment quand il s'agit de caisse d'échantillons appartenant à des commerçants ou à des voyageurs de commerce; car leur privation peut faire manquer à ces commerçants ou à ces voyageurs un certain nombre d'affaires.

**4362.** — Ainsi, au cas où une caisse d'échantillons confiée à un chemin de fer par un commis-voyageur, comme bagage l'accompagnant, s'est égarée pendant le trajet et n'a été retrouvée qu'après un certain intervalle de temps, la compagnie du chemin de fer est passible de dommages-intérêts envers ce commis-voyageur à raison du préjudice résultant pour lui d'un tel retard...; et cela bien que, au moment du départ, le commis-voyageur n'ait déclaré ni sa qualité, ni le contenu de la caisse. — Bordeaux, 9 avr. 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 62.2.359, P. 62.781, D. 61.2.229] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 473 et s.; Emion, n. 254; Ruben de Couder, n. 53. — *Contrà*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 443. — Aucune disposition n'oblige, en effet, le voyageur quel qu'il soit à faire cette déclaration.

**4363.** — La compagnie du chemin de fer est même passible de dommages-intérêts envers la maison de commerce représentée par ce commis-voyageur, à raison de la privation de bénéfices et de la dépréciation de marchandises résultant d'un tel retard. — Dijon, 6 juill. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.2. 45, P. 60.750, D. 59.2.202]

**4364.** — Spécialement au cas où une caisse d'échantillons confiée à un chemin de fer par un commis-voyageur comme bagage l'accompagnant vient à s'égarer pendant le trajet et n'est retrouvée qu'après un certain intervalle de temps, la compagnie du chemin de fer est tenue d'indemniser le commis-voyageur et la maison de commerce qu'il représente du préjudice que ce retard leur a causé en les empêchant de conclure des ventes avantageuses;... et cela encore bien qu'au moment du départ le commis-voyageur n'ait déclaré ni sa qualité, ni le contenu de la caisse, si d'ailleurs la forme et l'extérieur de la caisse indiquaient suffisamment la nature des objets à transporter. — Cass., 22 nov. 1871, Chemin de fer du Nord, [S. 71.1.158, P. 71 445, D. 72.1.63]; — 4 mars 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 74.1. 245] — Rouen, 11 juin 1874, Chemin de fer de l'Ouest, D. 76. 5.105] — Dans ces divers cas, le préjudice subi, soit par le commis-voyageur, soit par la maison de commerce, est une suite directe du retard.

**4364** *bis*. — Il a été jugé cependant qu'un négociant ne saurait avoir d'action contre une compagnie de chemins de fer pour la réparation du préjudice que lui a causé la perte momentanée d'un colis d'échantillons, mis aux bagages par son commis-voyageur, alors que rien dans l'aspect extérieur ni dans la forme

du colis, n'en révélait la nature, et alors que le commis-voyageur n'avait donné aucune indication susceptible d'éclairer le transporteur sur le caractère du colis ni sur sa propre qualité d'employé du négociant pour le compte duquel il voyageait. — Trib. comm. Seine, 14 janv. 1893, Tabourier, *Gaz. des trib.*, 21 mai 1893

**4365.** — III. *Avaries.* — Les compagnies de chemins de fer sont tenues d'indemniser les voyageurs à raison des avaries qui ont atteint leurs bagages si elles n'établissent pas que ces avaries sont dûes à un cas fortuit ou à la force majeure, cas fortuit et force majeure qui se sont produits sans qu'aucune faute leur soit imputable, et cela conformément à l'art. 1784, C. civ.

**4366.** — Un des modes de réparer le préjudice résultant de l'avarie est le laissé pour compte, c'est-à-dire l'obligation pour la compagnie de conserver à ses risques les objets transportés, et d'en payer la valeur; nous avons vu que cette manière d'indemniser les voyageurs ne doit être employée qu'avec la plus grande réserve par les tribunaux, car elle est ruineuse pour les compagnies, qui ne sont pas organisées pour vendre des objets avariés. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 446.

**4367.** — IV. *Perte.* — Les compagnies de chemins de fer sont responsables de la perte des colis, même non enregistrés, que les voyageurs ont déposés dans la salle des bagages, pour aller prendre leurs billets de place au guichet; nous avons vu que c'est là un dépôt nécessaire, et, par suite, les compagnies sont tenues de faire surveiller elles-mêmes ces colis. — V. *suprà*, n. 4359.

**4368.** — Elles sont notamnent responsables en cas de soustraction des colis. — Aix, 11 mars 1871, précité. — En effet, les voyageurs ne peuvent surveiller leurs bagages pendant ce temps, et dans beaucoup de gares, l'entrée dans les salles où sont déposés les bagages, n'est permise avant l'enregistrement qu'aux voyageurs munis de leurs billets; si bien que ceux-ci ignorent même dans quelle partie de la salle leurs bagages ont été déposés.

**4369.** — Le bulletin de bagages délivré à un voyageur par une compagnie de chemins de fer forme un titre en sa faveur; tant qu'il l'a en sa possession, il est en droit de réclamer ses bagages, car il est à présumer qu'ils ne lui ont pas été délivrés. Ce n'est là cependant qu'une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire. — V. *suprà*, n. 4348.

**4370.** — La présomption qui résute de la détention par le voyageur du bulletin de bagages à lui délivré n'a pas le caractère d'une présomption *juris et de jure* et si elle peut être combattue par la preuve contraire, néanmoins, elle peut suffire à écarter l'offre de preuve faite par une compagnie de chemins de fer, et tendant à établir que le bulletin a été laissé par erreur entre les mains du voyageur après remise de ses bagages, alors surtout qu'à raison de l'éloignement du lieu où devrait se faire l'enquête, le voyageur serait hors d'état d'opposer ses moyens de défense aux allégations de la compagnie. — Alger, 7 déc. 1891, Cie génér. transatl., [S. et P. 92.1.116, D. 92.2.44] — Dans cette hypothèse, il y a lieu pour les tribunaux d'apprécier la vraisemblance des faits allégués et de n'admettre les faits offerts en preuve que s'ils sont pertinents et admissibles.

**4371.** — Dans le cas où le voyageur a perdu son billet de bagages, il lui appartient de prouver suivant les règles du droit commun, la remise par lui faite au voiturier. — Trib. Seine, 14 mai 1892, Cie internationale des wagons-lits, [S. et P. 92.2.156] — Si le voyageur allègue avoir fait à la compagnie la remise des objets qu'il réclame, il devra, avant de pouvoir invoquer contre lui l'art. 1784, C. civ., aux termes duquel « les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure », établir, par les modes de preuve de droit commun, le fait de la remise. Cette preuve faite, c'est à la compagnie à établir sa libération, soit par la preuve de la remise au voyageur, soit par la preuve de l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure précis et déterminé.

**4372.** — En cas de perte des bagages, la compagnie qui les a perdus est obligée, en principe, d'en payer la valeur; car elle doit réparer en entier le préjudice qu'elle a ainsi occasionné par sa faute.

**4373.** — Cela ne fait point difficulté quand les objets perdus ne sont point soumis à une taxe *ad valorem:* en ce cas, il est généralement reconnu qu'une compagnie de chemins de fer est responsable, au cas de perte des bagages d'un voyageur, des objets précieux (par exemple, de broderies de prix) qui y étaient renfermés, bien qu'il n'en ait pas fait la déclaration, si ces articles ne sont pas compris dans la nomenclature des objets soumis par le tarif à une taxe *ad valorem.* — Cass., 5 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 72.1.215] — Aix, 18 juin 1870, Relin, [S. 72.2.13, P. 72.98, D. 71.2.246]

**4374.** — Seulement le réclamant se trouve soumis, dans ce cas, à l'obligation de prouver cette valeur. — Cass., 5 mars 1872, précité. — Cette preuve lui sera souvent difficile; cependant les tribunaux lui alloueront toujours une somme représentant les objets qui, d'après ses besoins présumés et sa condition, seraient nécessaires à son voyage. Les tribunaux ont d'ailleurs un pouvoir souverain pour apprécier quels sont les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins du voyage. — Cass., 10 déc. 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 75.1.176]

**4375.** — Et, en pareil cas, le voyageur a droit non seulement au remboursement intégral de la valeur des objets perdus, mais encore à des dommages-intérêts à raison du préjudice éprouvé. — Aix, 18 juin 1870, précité

**4376.** — Les chemins de fer sont même responsables, mais seulement dans une certaine limite, du préjudice pouvant résulter pour un voyageur de la perte de papiers importants contenus dans une malle qui a été égarée. — Grenoble, 13 févr. 1872, Fleury-Pont, [S. 73.2.35, P. 73.201] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 51; Sourdat, t. 2, n. 1006; Aubry et Rau, t. 4, § 373, p. 523; Féraud-Giraud, t. 3, n. 452.

**4377.** — En effet, conformément aux dispositions de l'art. 1150, C. civ., l'indemnité à laquelle a droit un voyageur à raison de la perte de bagages lui appartenant ne peut comprendre que les conséquences immédiates de cette perte. — Alger, 7 déc. 1891, précité

**4378.** — Spécialement, le voyageur dont la malle a été perdue ne saurait être admis à réclamer une indemnité à raison de ce que la perte du contenu de la malle l'aurait contraint à renoncer à un voyage devant lui procurer un emploi des plus avantageux. — Même arrêt.

**4379.** — Que décider si les bagages perdus contenaient des objets soumis à la taxe *ad valorem?* D'après un premier système, une compagnie de chemins de fer n'est pas responsable, au cas de perte des bagages d'un voyageur, des objets précieux (par exemple, de dentelles de prix et d'effets de commerce) qui y étaient renfermés, lorsque le voyageur n'en a pas fait la déclaration et n'a pas payé la prime à laquelle ces objets sont soumis par le tarif. — Cass., 7 août 1867, Hanoteau, [S. 67.1.398, P. 67.85, D. 68.1.34] — Douai, 27 nov. 1865, Chemin de fer du Nord, [S. 66.2.112, P. 66.1074, D. 66.2.169] — Trib. Tours, 23 nov. 1847, Chemin de fer d'Orléans, [S. 48.2.15] — *Sic*, Rebal et Juge, n. 509; Toullier, t. 11, n. 255; Duvergier, *Louage*, t. 2, n. 329; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 709, p. 405.

**4380.** — Peu importe, du reste, que le colis perdu n'eût été déposé aux bagages que sur l'exigence d'un employé, et qu'il portât à l'extérieur la suscription *dentelles, fragile.* — Douai, 27 nov. 1865, précité.

**4381.** — Dans une deuxième opinion, qui se rapproche beaucoup de la première, la compagnie de chemins de fer ne serait tenue que dans la proportion de la valeur d'objets ordinaires. — Paris, 11 nov. 1867, [*Gaz des trib.*, 13 nov. 1867]

**4382.** — Dans un dernier système qui est plus en harmonie soit avec les règles de la responsabilité, soit avec les nécessités des voyages, les compagnies seront tenues de la perte d'objets soumis à une taxe à la valeur, alors même que cette valeur n'a pas été déclarée, si les objets ainsi placés dans les bagages étaient en proportion avec les besoins présumés du voyageur pendant le voyage. — Cass., 16 mars 1859, Forest, [S. 59.1.463, P. 59.906, D. 59.1.316]; — 5 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 72.1.215]; — 10 déc. 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 75.1.176, P. 75.405, D. 75.1.49] — Angers, 20 janv. 1858, Branchereau, [S. 58.2.13, P. 58.401, D. 58.2 132] — Bordeaux, 24 mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.2.219, P. 59.906, D. 58.2.132] — Aix, 18 juin 1870, Relin, [S. 70.2.13, P. 70.98, D. 71.2.246] — Paris, 18 janv. 1873, [*Rec. de cette cour*, 1873, p. 121] — Riom, 13 août 1879, Besson, [S. 79.2.299, P. 79.1155, D. 80.1.85] — *Sic*, Nouveau Denizart, v° *Aubergiste*, § 3, n. 3; Rousseau de Lacombe, v° *Coche;* Sourdat, t. 2, n. 1006 et 1009; Guillouard, *Du louage*, t. 2, n. 760; Duverdy, *Transp.*,

n. 58 et 60; Palaa, v° *Bagages*, n. 10, et v° *Finances*, n. 6; Bédarride, t. 2, n. 465; Ruben de Couder, n. 50; Féraud-Giraud, t. 3, n. 448.

**4383.** — Si les bagages perdus contenaient des objets soumis à des taxes *ad valorem*, dans une mesure hors de proportion avec les nécessités du voyage et les besoins des voyageurs, la compagnie n'en demeurerait responsable que dans la proportion de ces besoins. — V. les arrêts et les auteurs cités au numéro qui précède. — Ruben de Couder, n. 52.

**4384.** — Par suite, les compagnies de chemins de fer sont responsables, au cas de perte des bagages d'un voyageur, des objets précieux (par exemple, des dentelles et des bijoux) qui y étaient renfermés, jusqu'à concurrence des besoins présumés du voyage, alors même que le voyageur n'a fait aucune déclaration. — Cass., 10 déc. 1873, précité. — Riom, 13 août 1879, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 449.

**4385.** — Par application de ces principes, il a été jugé que les compagnies de chemins de fer sont responsables, en cas de perte des bagages d'un voyageur, non seulement des effets que contenaient les bagages perdus, mais encore des sommes d'argent qui y étaient renfermées, jusqu'à concurrence des besoins présumés du voyage, alors même que le voyageur n'a fait aucune déclaration. Mais elles ne sont pas responsables des valeurs importantes imprudemment renfermées dans un sac de nuit, qui, ne pouvant être considérées comme faisant partie des bagages du voyageur, auraient dû être spécialement déclarées, et à l'égard desquelles le voyageur a gardé un silence intéressé dans le but de se soustraire au paiement du tarif auquel ces valeurs auraient été soumises. — Cass., 16 mars 1859, Forrest, [S. 59.1.463, P. 59.906, D. 59.1.316]; — 10 déc. 1873, précité. — Angers, 20 janv. 1858, précité. — *Sic*, Blanche, n. 137 et 138, et Suppl. 65; Mourlon, t. 3, n. 814; Aubry et Rau, § 373; Cotelle, t. 4, n. 606; Palaa, v° *Bagages*, n. 10, et v° *Finances*, n. 8; Féraud-Giraud, t. 3, n. 450.

**4386.** — Dans ce cas, il appartient au juge du fait d'apprécier souverainement quels sont les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins du voyage, et cela en tenant compte de la situation de fortune du voyageur, de sa profession, du but et des conditions de son voyage. — Cass., 10 déc. 1873, précité. — Riom, 13 août 1879, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 456; Picard, t. 4, p. 214 et 215.

**4387.** — Ainsi peuvent être considérés comme bagages les objets d'or et d'argent qu'un orfèvre emporte dans sa malle pour les faire réparer. — Riom, 13 août 1879, précité.

**4388.** — Les billets de banque, grâce à leur peu de volume, ne sont jamais embarrassants, et peuvent toujours être portés, quelque soit leur nombre, sur la personne; par suite, un voyageur serait en faute s'il en avait placé dans une malle; si cette malle était perdue, il ne pourrait rien réclamer de ce chef à la compagnie ayant effectué le transport. — Trib. Seine, 29 juill. 1872, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 34] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 451.

**4389.** — Suivant une dernière opinion, les compagnies de chemins de fer seraient tenues indéfiniment de la valeur des objets contenus dans une malle perdue, alors même que ces objets, soumis à une taxe *ad valorem*, n'auraient pas été déclarés, et qu'ils seraient hors de proportion avec les besoins des voyageurs. — Paris, 12 janv. 1852, Chemin de fer de Boulogne, [P. 52.1.420, D. 52.2.294] — *Sic*, Troplong, *Louage*, t. 2, n. 950. — Mais cette opinion étend outre mesure les obligations des compagnies, car les dommages-intérêts ne sauraient aller au delà de ce qui a été prévu par les parties au moment de la formation du contrat de transport.

**4390.** — Dans le cas où les objets n'ont point été perdus, mais ont été soustraits par des agents ou employés de la compagnie, celle-ci doit dédommager intégralement le voyageur victime du délit, alors même qu'il s'agirait d'objets soumis à une déclaration *ad valorem*, que cette déclaration n'aurait pas été faite, et que ces objets seraient hors de proportion avec les besoins du voyage; la compagnie, en ce cas, comme maître, est entièrement responsable du fait de son préposé. — Cass., 16 mars 1859, précité. — Chambéry, 30 juin 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 78.5.119] — Amiens, 21 janv. 1878, Chemin de fer du Nord, [S. 78.2.53, P. 78.232] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 471; Féraud-Giraud, t. 3, n. 457.

**4391.** — En cas de vol commis par un employé de la compagnie, la responsabilité de celle-ci s'étend à l'intégralité du dommage, quelle qu'ait pu être l'imprudence ou la négligence du voyageur. Il en est ainsi, notamment, lorsque le piéton d'une compagnie profite de l'avis contenu dans une dépêche de service pour voler des valeurs oubliées par un voyageur dans le cabinet d'aisance d'une gare, et en l'absence de toute faute de la part de la compagnie. — Amiens, 21 janv. 1878, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4392.** — La responsabilité de la compagnie cesserait, si le vol n'était point imputable à ses employés, et s'il avait été commis dans de telles conditions qu'il constituât un cas de force majeure, si, par exemple, il avait été perpétré à main armée. — Cass., 4 mars 1863, Cohin, [S. 63.1.389, P. 63.1146, D. 63.1.399] — Paris, 15 janv. 1862, Cohin, [D. 62.2.30] — *Sic*, Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**4393.** — La compagnie qui aurait livré à un voyageur la malle d'un autre voyageur, et qui aurait été condamnée à payer des dommages-intérêts envers ce dernier, pourrait, si l'erreur était établie, actionner à son tour en dommages-intérêts le voyageur qui sciemment et de mauvaise foi se serait approprié des objets ne lui appartenant pas. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 457 *a*.

**4394.** — Les compagnies ne peuvent restreindre leur responsabilité que si elles y sont formellement autorisées par un tarif régulièrement homologué; or, il ne leur a jamais été permis de diminuer leur responsabilité relative aux bagages. Elles ne peuvent donc, sur le bulletin qu'elles délivrent, ni déclarer qu'elles ne seront point responsables, ni limiter leur responsabilité à un certain chiffre; en effet, le monopole qu'elles exercent leur interdit d'imposer à des voyageurs des clauses contraires à leurs intérêts et auxquelles ils ne pourraient se soustraire. — Cass., 13 vend. an XI, Duclos, [S. et P. chr.] — Paris, 1er germ. an XIII, Girard, [S. et P. chr.]; — 6 févr. 1809, Ve Courant, [S. et P. chr.] — Rouen, 20 févr. 1816, Carpentier, [S. et P. chr.] — Lyon, 6 mars 1821, Bron Osborn, [S. et P. chr.] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 461; Duverdy, *Transp.*, n. 31; Ruben de Couder, n. 47; Féraud-Giraud, t. 3, n. 454. — *Contrà*, Troplong, *Louage*, t. 3, n. 926; Duvergier, t. 2, n. 324 et 325.

**4395.** — Lorsque des bagages auront été perdus par une compagnie de chemins de fer, le voyageur qui intentera l'action en responsabilité devra justifier de la valeur des objets qu'il réclame; cette preuve lui sera facile s'il ne demande que la valeur d'objets ordinaires, linge, vêtements, etc.; elle deviendra plus difficile s'il réclame la valeur d'objets précieux, tels que dentelles, etc. — Cass., 5 mars 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 72.1.215]; — 4 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.300, P. 72.729, D. 73.1.24]; — 11 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.300, P. 72.730, D. 73.1.120] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 455.

**4396.** — Une compagnie de chemins de fer n'est responsable que des objets confiés à sa garde par les voyageurs ou expéditeurs, et non de ceux conservés par les voyageurs et perdus par eux; dans ce cas, rien n'ayant été confié à la compagnie, elle ne peut être tenue à restitution. La responsabilité d'une compagnie, quant aux objets qui lui sont confiés, découle du contrat de transport intervenu entre le voyageur et elle, ce qui implique qu'elle ne peut être responsable d'objets que le voyageur a conservés avec lui, et à l'égard desquels aucun contrat de transport n'a pu par là même intervenir. — Trib. Seine, 14 mai 1892, Compagnie internationale des wagons-lits, [S. et P. 92.2.156] — *Sic*, Bédarride, *Des chemins de fer*, t. 2, n. 454; Duverdy, *Tr. du contr. de transp.*, n. 55; Féraud-Giraud, t. 3, n. 458; Féolde, *Du transp. par chemin de fer*, n. 318.

**4397.** — Le contrat intervenu entre la compagnie des wagons-lits et le voyageur qui, moyennant un supplément de prix, retient une place dans un wagon-lit mis en circulation par cette compagnie sur une ligne de chemins de fer, est en effet un contrat de transport comme celui qui intervient entre le voyageur et la compagnie de chemins de fer, et il est soumis, par suite, aux mêmes règles au point de vue de la responsabilité du transporteur. — Trib. Seine, 25 nov. 1892, Cie internat. des wagons-lits, [S. et P. 93.2.107]

**4398.** — En conséquence, la compagnie de wagons-lits, qui a loué à un voyageur une place dans un wagon-lit faisant partie d'un train par elle organisé, ne saurait, en tant que transporteur et en dehors de toute faute prouvée à sa charge ou à celle de ses agents, être déclarée responsable de la perte ou du

vol d'objets que le voyageur avait conservés avec lui, sans les faire enregistrer comme bagages. — Trib. Seine, 14 mai 1892, précité; — 25 nov. 1892, précité.

**4399.** — Les wagons-lits, mis en circulation sur des lignes de chemins de fer, ne peuvent d'ailleurs être assimilés à une auberge ou à une hôtellerie. En conséquence, en cas de perte, ou de vol d'objets conservés avec eux par les voyageurs qui ont loué des places dans un wagon-lit, la compagnie qui a mis ces wagons en circulation ne saurait être déclarée responsable, par application de l'art. 1952, C. civ., d'après lequel les aubergistes ou hôteliers sont responsables des effets apportés par le voyageur, qui loge chez eux, le dépôt de ces sortes d'effets devant être regardé comme un dépôt nécessaire. — Trib. Seine, 25 nov. 1892, précité.

**4400.** — Les objets non réclamés sont, au bout de six mois, vendus par l'administration des domaines. — Trib. comm. Seine, 3 févr. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 256] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 466. — Quant aux objets abandonnés sur la voie, ils appartiennent à l'inventeur conformément à l'art. 2279, C. civ.; celui-ci, pour établir sa bonne foi, devra d'ailleurs faire la déclaration d'usage. — Redon et Tourneu, note *e*, p. 486; Féraud-Giraud, t. 3, n. 459.

**4401.** — V. *Fin de non-recevoir*. — La fin de non-recevoir de l'art. 105, C. comm., s'applique aux bagages ou colis avec lesquels le propriétaire de ces colis voyage. — Cass., 25 mai 1891, Rahmi de Rèze, [S. 91.1.345, P. 91.1.816, D. 92.1.273]

## CHAPITRE VIII.

### RAPPORTS FINANCIERS DES COMPAGNIES AVEC L'ÉTAT, LES DÉPARTEMENTS, LES COMMUNES ET LES PARTICULIERS.

### Section I.

#### Rapports financiers avec l'Etat.

**4402.** — L'Etat, ainsi que nous l'avons exposé dans le court aperçu historique placé en tête de cette étude, peut participer à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés de cinq manières principales : 1° comme actionnaire; 2° à l'aide de prêts; 3° en exécutant certains travaux ou en les faisant exécuter pour son compte; 4° au moyen de subventions; 5° à l'aide d'une garantie d'intérêts. Il convient de revenir rapidement sur chacun de ces procédés et d'en exposer le mécanisme.

#### § 1. *Des différentes formes de concours fourni par l'Etat.*

*1° Souscriptions d'actions.*

**4403.** — La participation de l'Etat comme actionnaire des compagnies de chemins de fer, qui a été proposée par le gouvernement en 1835, notamment, et en 1840, n'a jamais été pratiquée en France. La somme des inconvénients de ce système a toujours paru plus considérable que celle de ses avantages, et on a craint particulièrement qu'en obligeant l'Etat à s'immiscer plus que de raison dans la gestion des compagnies, en l'exposant à être mis en minorité par des assemblées générales d'actionnaires, et à supporter les conséquences de votes hostiles, on ne portât atteinte tout à la fois à son autorité morale et à ses ressources pécuniaires.

*2° Prêts.*

**4404.** — Le système des prêts par l'Etat, qui paraît avoir été pratiqué de 1840 à 1850, a été abandonné à la suite des mécomptes financiers qui accompagnèrent la construction d'un grand nombre de lignes. On comprit que ce procédé, qui offrait l'avantage illusoire de faciliter la constitution des compagnies en diminuant le fonds social, avait le tort de les faire naître avec des dettes et d'éloigner ainsi l'époque où l'exploitation pourrait devenir fructueuse. Les prêts qui s'échelonnaient le plus communément suivant l'avancement des travaux étaient productifs d'un intérêt maximum de 5 p. 0/0, et le remboursement s'en opérait soit à l'aide d'annuités ou de termes semestriels, soit au moyen d'un prélèvement annuel ajouté aux intérêts. — V. Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1355.

*3° Subvention en travaux.*

**4405.** — Les subventions en travaux datent de la loi du 11 juin 1842, relative à la construction de cinq grandes lignes. Aux termes de l'art. 5 de cette loi, l'Etat devait *avancer* les sommes nécessaires à l'achat des terrains et à l'édification des bâtiments. Il devait supporter définitivement le tiers de cette avance, ainsi que les frais nécessaires à la confection des terrassements, des ouvrages d'art et stations. En d'autres termes, sauf une certaine participation des départements, des communes et des particuliers qui sera expliquée *infrà*, n. 4651 et s., il devait livrer l'infrastructure de la voie, la compagnie exploitante devant se charger de la superstructure et de la fourniture du matériel roulant.

**4406.** — Le motif de cette distinction est facile à saisir. C'est dans l'expropriation des terrains et dans l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art qu'un concessionnaire peut éprouver les plus graves mécomptes. Il convenait donc d'en laisser la charge à l'Etat. D'autre part, il ne semblait pas moins rationnel de faire supporter aux compagnies exploitantes ce qui a le plus de rapport avec l'exploitation.

**4407.** — On peut dire que la plupart des grands travaux qui ont été effectués depuis cette loi jusqu'en 1878, c'est-à-dire jusqu'à l'époque de la constitution du réseau d'Etat et même jusqu'en 1883, époque des dernières conventions avec les grandes compagnies, l'ont été par ce procédé. Encore la compagnie du Midi y est-elle demeurée fidèle depuis, et la loi du 20 nov. 1883 n'en est pour elle qu'une nouvelle consécration.

**4408.** — Mais si le principe n'a guère varié pendant cette période, à l'exception de certains cas particuliers que nous ferons connaître, la mesure dans laquelle l'Etat a pris réellement part à la construction des lignes n'a pas toujours été la même par suite de l'interprétation différente que les divers cahiers des charges ont donnée au mot infrastructure. De tous temps, les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages d'art paraissent y avoir été compris. Mais les ateliers, les maisons de garde, les bâtiments des stations et les barrières des passages à niveau tantôt y ont été compris, tantôt au contraire en ont été exclus.

**4409.** — Nous avons fait connaître *suprà*, n. 98, la répartition contenue dans une circulaire du ministre des Travaux publics du 7 août 1877 (Potiquet, n. 1033 *bis*) se référant aux cahiers des charges supplémentaires de 1859, 1863 et 1868, et qui paraît avoir conservé encore toute sa valeur à l'égard de la compagnie du Midi (L. 20 nov. 1883). Il nous suffit d'y renvoyer.

**4410.** — A partir de 1875, et surtout sous l'empire des conventions de 1883, les procédés par lesquels l'Etat a contribué matériellement ou pécuniairement à l'établissement des lignes se sont touvés modifiés. L'Etat a concédé certaines lignes toutes construites à des compagnies; il leur a laissé le soin de construire certaines autres lignes à ses frais, sauf une contribution de leur part d'une somme fixée à forfait à tant le kilomètre; il s'est engagé à achever l'infrastructure et même la superstructure d'une troisième catégorie de lignes, la répartition des dépenses d'infrastructure entre le Trésor et les compagnies demeurant assujettie à un système équivalent de contribution; pour une quatrième catégorie de lignes, il s'est engagé seulement à terminer la superstructure précédemment entreprise sous la même contribution des compagnies aux dépenses; dans d'autres cas, enfin, il ne s'est chargé que de l'infrastructure, les compagnies devant faire à ses frais la superstructure sous la même réserve d'une somme forfaitaire fixée à tant le kilomètre à payer de leur côté.

**4411.** — La nécessité où l'on s'est trouvé après coup, soit de doubler les voies sur différentes lignes qui n'avaient été exécutées primitivement que pour une voie unique, soit d'effectuer certains travaux complémentaires a été aussi une nouvelle cause de variation dans les obligations mises à la charge du Trésor.

**4412.** — On s'est demandé, notamment, si les dépenses d'infrastructure des secondes voies dans le système de la loi du 11 janv. 1842 ne devaient pas être supportées en toutes hypothèses par l'Etat, et s'il ne fallait pas en dire autant des travaux complémentaires nécessités par l'extension du trafic. M. Aucoc se montre partisan de la première opinion : pour lui, ces travaux doivent être exécutés dans les mêmes conditions que les travaux primitifs. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, p. 638.

**4413.** — M. Picard se montre disposé à distinguer entre les travaux complémentaires en général et ceux qui consistent dans le doublement des voies. Les premiers seuls lui semblent devoir

être laissés plutôt à la charge des compagnies comme nécessités par un trafic qui les intéresse particulièrement. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 241.

**4414.** — Il estime au contraire que les seconds doivent incomber à l'Etat, au moins en ce qui concerne les lignes concédées avant 1875 et 1883 et pour lesquelles le doublement de la voie a été décidé avant cette époque. Il lui paraît résulter, en effet, des dispositions contenues dans les cahiers des charges de cette époque que si ces lignes n'ont été construites qu'à une seule voie cela tient uniquement à ce qu'on a retardé l'exigibilité de la seconde dont la construction était néanmoins prévue dès le principe.

**4415.** — Quant aux lignes concédées depuis ou pour lesquelles le doublement n'avait pas encore été envisagé avant ces deux époques, les conventions dont il s'agit ont tracé des règles spéciales.

**4416.** — Nous ne signalerons, comme étant encore d'un intérêt actuel, que les principales règles contenues dans les conventions de 1883. On distingue en principe trois categories de doublements : doublements décidés pour les lignes concédées; doublements décidés pour les lignes cédées; doublements à fixer ultérieurement.

**4417.** — Les premiers sont réglementés, pour les compagnies de l'Est et de l'Ouest, en ce sens que l'Etat en supportera les frais au moins au delà d'un certain nombre de kilomètres; pour la compagnie du Midi, de telle façon que l'Etat en supportera l'infrastructure et la compagnie la superstructure. Il n'en est pas question dans les conventions passées avec le Nord, le P.-L.-M. et l'Orléans, mais d'après M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 250), on doit les considérer comme mis à la charge de l'Etat sauf déduction d'un prix forfaitaire à payer par les compagnies.

**4418.** — Les seconds ne sont réglementés encore que pour l'Est et l'Ouest : les frais de doublement après évaluation contradictoire doivent être supportés par le Trésor. Pour le Nord, on se contente de convenir que les lignes cédées devront être remises, suivant les cas, en leur état actuel ou en état de réception définitive. En ce qui concerne l'Orléans, le Paris-Lyon-Méditerranée et le Midi, le point n'est pas explicitement fixé; on ne se préoccupe que des travaux de parachèvement et de mise en état qu'on se borne à prévoir dans les mêmes conditions. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 251.

**4419.** — Il n'est encore question d'une façon expresse des troisièmes que dans les conventions passées avec l'Est, l'Ouest et l'Orléans. Aux termes des conventions passées avec l'Est et l'Ouest, l'Etat, pour tout doublement réclamé postérieurement, doit payer à la compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé tant que le produit brut kilométrique reste inférieur à 35,000 fr. Au-dessus de cette somme, l'intérêt et l'amortissement demeurent à la charge du compte général d'exploitation, le règlement des annuités étant confondu avec celui de la garantie d'intérêts et soumis aux mêmes règles.

**4420.** — Mais on peut appliquer ces principes aux compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée pour lesquelles un régime semblable avait été édicté en 1875, si l'on ne perd pas de vue que les conventions de 1875 peuvent passer pour véritables modifications aux cahiers des charges primitifs et que les conventions de 1883 ont décidé que l'ancien et le nouveau réseau de ces lignes seraient désormais soumis au même cahier des charges. Quant au réseau du Midi, il semble qu'on retrouve la même distinction que ci-dessus entre l'infrastructure et la superstructure.

**4421.** — On ne voit pas, au contraire, que les conventions aient modifié en quoi que ce soit les règles afférentes aux travaux complémentaires, qui doivent demeurer, par suite, à la charge des compagnies.

**4422.** — L'Etat, d'ailleurs, n'a pas toujours tiré de ses caisses les sommes nécessaires aux travaux dont il était chargé. Quelquefois même il les a empruntées aux compagnies auxquelles il devait fournir la plate-forme de la voie : procédé quelque peu singulier qui pouvait avoir l'avantage de satisfaire, à un moment voulu, à certaines exigences de trésorerie, mais qui, économiquement, risquait de compromettre les prévisions du législateur de 1842.

**4423.** — Le remboursement de ces sommes ne s'est pas fait non plus d'une façon identique : parfois en capital, le plus souvent sous forme d'intérêts échelonnés, comprenant distinctement ou indistinctement les intérêts proprement dits et l'amortissement du capital; dans certains cas même, sous forme de subventions reversibles sur d'autres lignes concédées ou à concéder à la même compagnie. On trouvera, sur tous ces points, une analyse très-complète des différentes lois ou conventions intervenues dans Picard, *op. cit*, t. 2, p. 443 et s.

**4424.** — Les conventions de 1883 ont consacré de nouveau le système des avances par les compagnies à l'Etat, et cela dans des conditions telles qu'on peut dire, d'une façon générale, que le crédit de ces sociétés s'est trouvé substitué à celui de l'Etat pour les emprunts qui devaient faire face aux dépenses mises à la charge du Trésor. Le remboursement de ces avances réglé d'une façon spéciale pour chaque compagnie a lieu, en principe, par le paiement d'annuités représentant les charges de ces emprunts. — Picard, *op. cit*, t. 2, p. 254.

**4425.** — On devra se référer, pour plus de détails sur ces différents points, aux art. 6 et 8 de la convention avec le Nord, 4 et 6 de la convention avec l'Est, 4 et 6 de la convention avec l'Ouest, 8 et 11 de la convention avec l'Orléans, 6 et 8 de la convention avec Paris-Lyon-Méditerranée, 9 et 11 de la convention avec le Midi.

**4425 *bis*.** — On s'est demandé si, dans le cas où, par suite de certains travaux exécutés par une compagnie concessionnaire pour le compte de l'Etat, diverses parcelles de terrains ont été retranchées de l'ancienne emprise et où les excédents ont porté sur quelques excédents inutiles, l'Etat peut régler ses comptes vis-à-vis de la compagnie par un échange entre lesdits excédents et les terrains retranchés de l'emprise. L'administration des domaines a donné sur ce point une réponse négative.

*4° Subventions en argent.*

**4426.** — La première subvention en argent date de la loi du 11 juin 1842, portant concession du prolongement du chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Hâvre. Depuis cette époque, un grand nombre de subventions ont été consenties à différentes compagnies sous l'empire de cette idée qu'il fallait aider les compagnies dans les frais de premier établissement, et permettre en même temps à l'Etat d'exercer une influence déterminante sur la fixation des tarifs.

**4427.** — La forme de ces subventions a varié suivant les époques. Consistant d'abord en un capital ferme et invariable, elles étaient faites parfois purement et simplement, parfois sous la condition d'un partage des bénéfices de l'exploitation entre l'Etat et la compagnie (à partir d'une date fixée à l'avance ou, en tous cas, dès que les revenus nets auraient acquis une proportion donnée), ou sous toute autre condition convenue par les parties.

**4428.** — Il est clair que toutes ces conditions, au point de vue des règles de l'interprétation, n'offrent rien de spécial et sont soumises au principe de l'indivisibilité. Il a été jugé, à cet égard, que dans le cas où, aux termes d'une convention, une compagnie est tenue de constituer, pour l'exécution des premiers travaux et l'achat du matériel, un capital-actions d'au moins 5,000,000, qui devra être effectivement versé en argent, et où l'Etat doit lui avancer, comme complément de son capital social, une somme de 12,680,000 fr., le capital-actions doit être versé intégralement avant que l'Etat soit tenu de payer à la compagnie la somme promise à titre de complément, et que tant que ce versement n'a pas été intégralement effectué, la compagnie ne peut se prévaloir de ce qu'une section est livrée à l'exploitation pour réclamer les avances promises par l'Etat. — Cons. d'Et., 13 janv. 1888, Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, [D. 89.5.68, Leb. chr., p. 38]

**4429.** — Le versement des subventions était opéré d'abord par sommes successives, proportionnées à l'état d'avancement des travaux. Puis on tendit à uniformiser cette dette en répartissant les échéances sur un nombre d'annuités prévues à l'avance. Le crédit de l'Etat n'était plus ainsi subordonné à l'activité des compagnies. Les versements s'opéraient alors par semestre, chaque semestre correspondant à la centième partie, par exemple, de la somme promise, si la subvention était faite pour cinquante années, etc. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1357 et s.; Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 260.

**4430.** — Le terme de ces annuités, qui commença par être peu reculé, finit d'ailleurs par englober, dans certains cas, toute la concession, la dernière annuité devant coïncider avec la dernière année de jouissance de la compagnie, et la dette annuelle de la compagnie se trouvant diminuée d'autant.

**4431.** — Dans ces conditions, il était facile de calculer d'avance l'intérêt et l'amortissement du capital. Mais plus tard, on introduisit un élément variable dans ces calculs. Les compagnies faisant en général l'avance des sommes destinées aux travaux, on prit en considération les emprunts qu'elles étaient obligées de faire, et les annuités que représentaient les charges de ces emprunts en intérêts, amortissements, timbres et frais divers, furent arrêtés par exercice d'après le prix moyen de négociation de l'ensemble des obligations émises par les compagnies pendant cet exercice. C'est le système des conventions de 1875 et de celles de 1883.

**4431** *bis*. — Le règlement de ces annuités a donné naissance à des difficultés d'application qui ne peuvent être tranchées qu'à l'aide de l'interprétation stricte des conventions intervenues. C'est ainsi que la compagnie du Midi ayant demandé que, dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser les avances qu'elle avait faites en exécution de la convention du 14 déc. 1875, il lui fût tenu compte d'une somme à forfait de 1 p. 0/0 représentant la perte des intérêts sur les emprunts qu'elle avait contractés pour subvenir à ces avances depuis la date des émissions d'obligations jusqu'au jour des versements au Trésor, il lui fut répondu qu'aux termes de la convention le taux définitif des remboursements à faire par l'Etat devait être arrêté d'après le taux moyen des obligations émises pour faire face aux avances, sauf déduction de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et de tous autres droits et frais dont la compagnie justifierait, et que cette énumération étant limitative ne visait pas les intérêts réclamés par la compagnie. — Cons. d'Et., 10 juill. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 540]

**4432.** — Indépendamment de l'élément variable, dont il a été question au n. 4431, les dernières conventions en ont introduit un autre qui porte sur le montant même du capital des subventions. Sous ce régime, il ne peut être évidemment question de subventions, au sens propre du mot, que pour les travaux exécutés par les compagnies pour le compte de l'Etat. Celui-ci s'étant engagé à les supporter tous jusqu'à concurrence d'un certain maximum, à l'exception d'une somme fixée à tant par kilomètre, et allouée définitivement par les compagnies, on peut dire que la subvention est éventuelle dans la limite de ce maximum, et qu'elle ne devient définitive qu'avec le compte des travaux effectués à la charge de l'Etat.

**4433.** — Comme on le voit d'après les dates que nous donnons (V. encore *infrà*, n. 4434 et s.), le système des subventions a survécu au système de la garantie d'intérêt. La pratique de l'un n'a pas enrayé l'usage de l'autre. On peut en donner cette raison que les subventions, ayant principalement pour effet de diminuer les frais de premier établissement, ont par là même pour résultat indirect de rapprocher l'époque où la ligne peut devenir productive de revenus et de diminuer, par suite, les dangers de la garantie d'intérêt.

**4433** *bis*. — Les règles relatives au doublement des voies que nous avons fait connaître *suprà*, n. 4410 et s., en imposant à l'Etat le paiement d'annuités suffisantes pour couvrir l'intérêt et l'amortissement effectif des dépenses faites par les compagnies pour les établir, jusqu'à ce que le produit brut des lignes nouvellement établies ait atteint un certain chiffre (en moyenne 35,000 fr. par kilom.), ont donné une nouvelle extension au système des subventions. Ce sont là toutefois des subventions un peu spéciales, car il est impossible *ab initio* de prévoir la date à laquelle elles cesseront. Elles ont donné naissance également à des combinaisons particulières avec le système de la garantie d'intérêt, en ajoutant au capital garanti, à partir du jour où les annuités cesseraient, le capital dépensé jusqu'à concurrence d'une certaine somme par kilomètre. — V., pour plus de détails sur ce point, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 265.

5° *Garantie d'intérêt.*

**4434.** — Le système de la garantie d'intérêt a été mis en pratique pour la première fois en 1835 : il consiste essentiellement à garantir aux porteurs de titres émis par les compagnies pour leurs emprunts un minimum de revenus à l'aide de sommes avancées aux concessionnaires et remboursables dans de certaines conditions.

**4435.** — Ce régime auquel on peut reprocher d'exposer l'Etat à une responsabilité aléatoire a, par contre, l'avantage très-grand d'attirer dans les entreprises de chemins de fer les capitaux d'épargne et de subordonner le concours de l'Etat aux besoins réels des compagnies.

**4436.** — La garantie d'intérêt supposant nécessairement un capital engagé, le premier soin doit être de déterminer ce capital. — C'est le plus généralement le capital de premier établissement qui sert de base au calcul.

**4437.** — Mais ce n'est pas nécessairement ce capital tout entier, comme ce peut être aussi un capital supérieur.

**4438.** — Dans certains cas, en effet, ce capital s'est trouvé limité à un maximum invariable, fixé soit arbitrairement, soit en considération du capital social. Parfois, au contraire, on a songé à garantir également les emprunts que les compagnies pourraient être amenées à contracter par la suite; mais nous croyons qu'on n'en a jamais garanti que le capital.

**4439.** — Suivant les cas, on s'est donc trouvé amené, soit à déterminer le délai dans lequel devait être clos et apuré le compte du premier établissement, soit à préciser les dépenses que devait contenir un compte additionnel.

**4440.** — Indépendamment du capital garanti, il faut également déterminer le taux de la garantie. Il a, en général, varié de 3 à 5 p. 0/0, ne comprenant dans certaines hypothèses que l'intérêt du capital, correspondant dans d'autres, au contraire, pour une fraction à l'intérêt, pour une autre fraction à l'amortissement du même capital.

**4441.** — Le délai de garantie est un troisième élément indispensable à ces sortes de conventions. Logiquement, il semblerait qu'il dût coïncider avec celui de la concession. Mais ce n'est pas là cependant une circonstance nécessaire; on conçoit, d'ailleurs, que suivant que le taux de la garantie lui-même est plus ou moins élevé, et qu'il comprend ou non l'amortissement, le délai de la garantie soit plus ou moins reculé.

**4442.** — Nous mentionnerons enfin, comme une autre clause commune à tous ces traités, celle qui a trait au remboursement à l'Etat des avances par lui consenties, et au taux ainsi qu'à l'époque de ce remboursement.

**4443.** — En dehors de ces clauses, les autres ne sont qu'accidentelles, pour ainsi dire, et variables suivant les circonstances et les besoins financiers du moment. C'est ainsi que, suivant les cas, on a compris dans les limites de la garantie ou qu'on en a exclu les insuffisances d'exploitation. C'est ainsi encore que certaines conventions ou certains cahiers des charges ont prévu le cas où les garanties d'intérêts étant insuffisantes, l'Etat serait conduit à se couvrir de ses avances, et lui en ont donné le moyen en retirant aux compagnies pour le lui confier sous certaines conditions déterminées la direction des lignes. De même, le revenu réservé à l'ancien réseau (V. le n. suivant), et qui devait être attribué aux actionnaires ou aux obligataires avant qu'il pût être question de déversement, a pu être calculé d'une façon variable. On a pu régler aussi par des modes divers la solution à donner pour le cas où, en fait de concession, les compagnies et l'Etat se trouveraient réciproquement débiteurs et créanciers les uns des autres. Nous signalerons enfin, comme clauses particulières, celles par lesquelles certains concessionnaires se sont engagés à ne pas réclamer la garantie d'intérêt au delà d'un certain chiffre de dépenses alors même que celles-ci excéderaient, pour quelque cause et dans quelque proportion que ce fût, les prévisions du projet. Ce ne sont là, au surplus, on le comprend, que des indications données à titre d'exemple. Les conventions qui peuvent intervenir, à cet égard, sont trop variables pour que nous puissions songer à les faire connaître toutes.

**4444.** — Parfois, et c'est un système qui a tendu à se généraliser dans ces derniers temps, on a limité la garantie d'intérêt à certaines fractions seulement d'un réseau, toutes les lignes d'une même compagnie se trouvant ainsi réparties en deux fractions, l'une jouissant de la garantie d'intérêt, l'autre n'en jouissant pas et servant même dans certains cas à contribuer avec l'Etat pour une certaine part, à raison de la solidarité qui existe entre toutes les voies d'une même compagnie, à la garantie donnée à la seconde. C'est le système imaginé notamment avec les grandes compagnies en 1859. Pour faciliter la création du nouveau réseau qui ne pouvait manquer d'apporter un élément de trafic nouveau à l'ancien, et pour lequel cependant on ne pouvait espérer avant de longues années une exploitation rémunératrice, il fut stipulé que toute la portion du produit net de l'ancien réseau qui dépasserait un certain chiffre par kilomètre *se déverserait* sur le nouveau réseau pour parfaire la garantie de l'Etat. Des conventions postérieures conclues avec les mêmes compagnies en 1859,

en 1863, en 1865, en 1868, en 1869, en 1874 et 1875 consacrèrent les mêmes principes avec quelques modifications relatives au classement des lignes dans les différents réseaux, au revenu réservé à l'ancien réseau avant déversement, et qui fut calculé soit d'après un taux conventionnel, soit d'après les charges réelles des emprunts, etc.

**4444** *bis*. — Aux termes des conventions de 1859, la garantie d'intérêt était fixée à cinquante années, au taux de 4.65 p. 0/0 amortissement compris. Les lignes qui figuraient dans le nouveau réseau devaient seules en profiter. Mais l'ancien réseau devait contribuer à l'assurer à l'aide des excédents d'un revenu réservé, calculé de façon à ménager aux actionnaires un dividende basé sur le revenu des dernières années. Ces excédents devaient fournir l'appoint d'un dixième jugé nécessaire pour compléter, avec le revenu dont il vient d'être parlé, l'intérêt et l'amortissement effectif des emprunts contractés pour l'exécution du nouveau réseau. Les sommes que l'Etat pouvait être appelé à verser à titre de garantie devaient lui être remboursées à 4 p. 0/0 aussitôt que les produits du nouveau réseau augmentés des sommes déversées par l'ancien auraient dépassé l'intérêt légal, et cela à quelque époque que cet excédent se produisît. Jusqu'au moment où devait fonctionner la garantie, les intérêts des obligations émises pour l'exécution des lignes du nouveau réseau devaient être acquittés au moyen des produits des sections successivement livrées à la circulation, et si ces produits étaient insuffisants on devait les porter au compte de premier établissement. Pour hâter la confection des lignes tant du nouveau que de l'ancien réseau, le revenu kilométrique réservé devait être réduit dans une proportion de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilom. non livrés à l'exploitation, et les lignes de l'ancien réseau elles-mêmes ne devaient figurer dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivrait leur mise en exploitation. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 274 et s.

**4445.** — Les conventions de 1883 élargirent singulièrement les limites de cette garantie d'intérêt, au moins en ce qui concernait les compagnies de l'Est et de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi. Cette garantie, au lieu d'être restreinte aux obligations du nouveau réseau, fut généralisée et étendue tout à la fois aux obligations et aux actions tant de l'ancien que du nouveau réseau. Cette mesure ne pouvait convenir, au contraire, aux compagnies du Nord et Paris-Lyon-Méditerranée, qui n'avaient jamais fait appel à la garantie d'intérêt. Aussi cette garantie demeura-t-elle limitée, en ce qui les concernait, au nouveau réseau.

**4446.** — Déjà précédemment, les conventions de 1863, de 1868, de 1875, tout en maintenant les principes que nous avons exposés avaient aggravé la dette du Trésor envers les compagnies en faisant dans un sens favorable aux grandes compagnies la distribution des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau, en reculant la clôture du compte de premier établissement et en permettant d'y faire figurer jusqu'à concurrence d'un certain *maximum* des travaux complémentaires autorisés par décret rendu en Conseil d'Etat, en faisant entrer enfin en ligne de compte dans le calcul du revenu réservé non plus un taux conventionnel mais les charges réelles des emprunts. On retrouve ce dernier trait dans les conventions de 1883. De plus, les dispositions qui limitaient le capital de premier établissement ont presque complètement disparu. Les compagnies, d'autre part, ne sont plus liées par des maxima pour des dépenses complémentaires susceptibles d'être ajoutées au compte de premier établissement. Enfin, il n'est dressé qu'un compte unique de recettes et de dépenses d'exploitation pour l'ensemble des lignes concédées à chaque compagnie. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 312.

**4447.** — La charge qui résulte pour le Trésor de la garantie d'intérêt ayant un caractère exclusivement annuel, devrait être, en principe, imputable sur les ressources du budget ordinaire. Mais, à différentes époques, des obligations à court terme ou à long terme ont été créées pour y subvenir. C'est ainsi notamment qu'un mode spécial de libération par annuités a été adopté pour les garanties de 1871 et 1872 vis-à-vis de quatre des grandes compagnies. C'est ainsi encore qu'en 1885 une caisse spéciale alimentée par l'émission d'obligations à court terme a été créée pour ce service. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 324. — Il est vrai qu'en 1892 les garanties d'intérêt ont été réincorporées dans le budget ordinaire : mais, pour 1894, on semble disposé à revenir au paiement des garanties d'intérêt au moyen de ressources spéciales.

**4447** *bis*. — Le caractère annuel de la dette résultant du fait de la garantie d'intérêt a été reconnu par d'assez nombreuses décisions. Ainsi jugé notamment que les erreurs qui auraient été commises, pendant plusieurs années, dans les comptes relatifs aux dépenses d'établissement, peuvent être rectifiées, pour calculer la garantie d'intérêts afférente à une nouvelle année, lors même que ces comptes auraient été arrêtés. — Cons. d'Et., 15 juin 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.155, P. adm. chr., D. 77.3.97, Leb. chr., p. 599]

**4448.** — ... Que l'arrêt par lequel le Conseil d'Etat statuant au contentieux a déterminé, à l'occasion de la vérification du compte d'un exercice, le sens et la portée de la convention du 26 mars 1883, au regard des situations respectives de l'Etat et des compagnies n'a pas force de chose jugée en ce qui concerne les comptes d'un exercice ultérieur. Il s'agit en effet de comptes distincts. — V. Lois et conventions des 19 juin 1857 (art. 11 et 12), 22 juill. 1858, 11 juin 1859, 3 juill. 1875, 26 mars 1883, concernant la compagnie de P.-L.-M. — D. 6 juin 1883 déterminant les formes suivant lesquelles cette compagnie est tenue de faire certaines justifications financières; — Cons. d'Et., 18 mai 1888, Cie P.-L.-M., [Leb. chr., p. 472] — V. aussi Cons. d'Et., 8 mai 1885, Cie du chemin de fer de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 508]

**4448** *bis*. — ... Que lorsqu'un arrêté, portant règlement du compte d'établissement et du compte de la garantie d'intérêt pour un exercice, a fixé à une somme déterminée le chiffre du capital de premier établissement et le montant des avances à faire au titre de la garantie d'intérêts, et que cet arrêté n'a pas été déféré au Conseil d'Etat dans le délai légal, la circonstance que, dans un arrêté portant règlement d'un exercice ultérieur, il a été fait état de ces fixations, n'a pas pour conséquence d'ouvrir un nouveau délai à dater de la notification de ce second arrêté, la fixation en étant devenue définitive. — Cons. d'Et., 23 mai 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 91.5.126, Leb. chr., p. 539]

**4449.** — Nous avons dit que le compte de garantie d'intérêt suppose essentiellement connus les résultats de l'exploitation de chaque exercice. Nous pouvons ajouter qu'il suppose aussi la connaissance des charges du capital social, que les produits de cette exploitation sont d'abord destinés à combler. Nous verrons qu'on parvient à cette connaissance à l'aide du compte d'exploitation et du compte d'établissement.

**4450.** — Si les produits de l'exploitation sont suffisants pour désintéresser les capitaux d'emprunt après avoir couvert les charges du capital social, il ne peut être question de garantie d'intérêt, mais, au contraire, de remboursement des avances que le Trésor a pu faire.

**4451.** — Dans le cas contraire cette garantie fonctionne proportionnellement au déficit.

**4452.** — Faut-il ajouter que l'interprétation des clauses conventionnelles, de nature à établir ce déficit, doit être faite conformément aux règles générales qui président à l'interprétation des conventions, que les conditions, notamment, doivent y être interprétées *ex bono et aequo*, et qu'on ne saurait y donner plus d'importance à la force majeure que dans aucun autre contrat?

**4453.** — Jugé, en ce sens, que dans le cas où, aux termes d'une convention intervenue entre l'Etat et une compagnie, l'Etat a garanti pendant la durée de la concession un revenu minimum annuel par kilomètre exploité, devant courir, pour chaque section de vingt kilomètres au moins, du jour de la mise en exploitation et au prorata de la longueur exploitée, le ministre ne peut se prévaloir de ce que l'exploitation d'une section qui avait été régulièrement ouverte, a été suspendue pendant un certain laps de temps, à la suite de pluies qui ont détérioré la voie pour décider que la garantie d'intérêt a cessé de courir pendant cette suspension. — Cons. d'Et., 13 janv. 1888, Cie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, [D. 89.5.68, Leb. chr., p. 38]

**4454.** — On peut consulter encore comme exemple d'interprétation de cette nature un arrêt rendu sur un recours formé par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre une décision du ministre des Travaux publics, qui avait fixé le montant du produit net de l'exploitation du chemin de fer Victor-Emmanuel, racheté par elle, à un chiffre supérieur à celui qui a été calculé par cette dernière compagnie et accepté comme définitif par la compagnie de Lyon, décision qui avait eu pour effet de réduire le montant de la garantie dûe par l'Etat. Son recours fut rejeté par le motif que l'Etat, en s'engageant à garantir la différence entre le montant de l'annuité dûe aux porteurs d'obligations du Victor-Emmanuel et le produit net de l'exploitation du chemin racheté, avait stipulé expressément que ce dernier

chiffre serait soumis à la vérification de l'administration, et qu'ainsi c'était à tort que la compagnie de Lyon à la Méditerranée, après avoir payé avant tout contrôle à la compagnie du Victor-Emmanuel la différence accusée par celle-ci d'après ses comptes, en réclamait le montant à l'Etat dont la garantie ne pouvait être invoquée pour couvrir un paiement indûment fait. — Cons. d'Et., 11 juill. 1873, Cie des chemins de fer de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 628]

**4455.** — Il n'y aurait pas besoin d'autres explications pour faire comprendre le mécanisme de la garantie d'intérêt si le système adopté avait toujours été aussi simple que celui des conventions de 1883, relatives à l'Est, à l'Ouest, au Midi et à l'Orléans, c'est-à-dire : 1° s'il y avait toujours eu un compte d'exploitation unique comprenant toutes les lignes du réseau (nous laissons de côté, pour plus de simplicité, les lignes en compte d'établissement); 2° si la garantie d'intérêt avait eu en vue indistinctement tout le capital, actions et obligations; 3° si le revenu réservé aux actionnaires avait toujours été fixé d'avance. Mais il ne faut pas oublier qu'il n'en fut pas toujours ainsi.

**4456.** — A l'époque où il y avait deux réseaux, notamment, et où il fallait deux comptes d'exploitation, le compte de la garantie d'intérêt supposait un calcul préalable à ceux que nous venons d'indiquer. Il fallait commencer par mettre de côté le revenu réservé à l'ancien réseau, et la somme sur laquelle devait se calculer le revenu net du nouveau devait commencer par s'augmenter des sommes déversées par l'ancien.

**4457.** — « C'est ce total qui, retranché à son tour de l'intérêt ou de l'amortissement garantis sur le capital du premier établissement à la fin de l'exercice précédent, permettait de déterminer le montant des avances du Trésor au titre de la garantie d'intérêt ». — Picard, t. 2, p. 515.

**4458.** — Encore aujourd'hui, il faut recourir à des calculs analogues pour le compte de la garantie d'intérêt en ce qui concerne le Nord, la compagnie P.-L.-M. et la compagnie d'Orléans qui continuent à être soumises au régime ancien pour certaines lignes exceptionnelles, lignes du mont Cenis, lignes algériennes, chemins de fer du Nord-Est, lignes concédées par l'art. 2 de la convention passée avec la compagnie d'Orléans; et même pour toutes les autres compagnies, il faut commencer par défalquer les éléments relatifs aux lignes exploitées au compte de premier établissement.

**4459.** — Comme l'apurement définitif des comptes des compagnies demande nécessairement un certain temps, le ministre peut être autorisé à faire des avances aux compagnies sur le compte de la garantie d'intérêt, dès le moment où elles présentent leurs comptes, sauf à parfaire la somme si le règlement définitif des comptes témoigne qu'il y a eu erreur.

**4460.** — Les comptes de garantie, nous l'avons vu (*suprà*, n. 444), peuvent être l'objet de rectification. Ils peuvent aussi n'être admis que sous réserve de liquidation postérieure. — Cons. d'Et., 20 mai 1881, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 535]

**4460** *bis*. — Est-il besoin de dire que, conformément au droit commun, l'Etat peut exercer la répétition des sommes qu'il aurait payées en trop, et que ces sommes, si elles avaient été versées, par exemple, à une compagnie tombée depuis en faillite, ne pourraient être considérées par le syndic comme faisant partie de l'actif de la faillite.

**4461.** — Sur les dates à partir desquelles doivent être payés les intérêts des sommes garanties, V. le même arrêt. — V. aussi Cons. d'Et., 26 janv. 1883, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 92]

**4462.** — Nous ne nous sommes occupés de la question de la garantie d'intérêt que par rapport aux grandes compagnies. Pour les lignes algériennes, certaines règles spéciales ont été admises qu'on trouvera exposées en détail dans Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 947 et s.). La plus notable est celle qui est relative à une évaluation forfaitaire des dépenses de premier établissement et des frais d'exploitation. Les frais d'établissement sont fixés en général à une somme déterminée d'avance. Les frais d'exploitation varient suivant un barème spécial à chaque réseau ou fraction de réseau garanti, et établi d'après la proportion de la recette brute kilométrique. Mais, ainsi que le fait remarquer M. Picard, cette méthode est très-critiquable, car elle suppose « une corrélation, une proportion invariable entre deux quantités qui ne peuvent être liées entre elles par aucune règle de cette nature. La recette brute dépend essentiellement du tarif; les frais d'exploitation, au contraire, n'en sont affectés qu'indirectement par le fait des variations de trafic qui peuvent résulter de l'augmentation ou de la réduction des taxes, de sorte qu'à moins de fixer, en quelque sorte, la tarification, ce qui serait contraire à l'intérêt public, il est impossible d'établir un rapport fixe et constant entre ces deux éléments ». — Picard, *loc cit.* — On peut ajouter que ce système a l'inconvénient de ne pas intéresser suffisamment le concessionnaire du transport au développement du trafic. Enfin, le taux de la garantie d'intérêt des lignes algériennes a été en général plus élevé que celui des grandes compagnies. Primitivement fixé à 6 p. 0/0, il est tombé successivement à 5 p. 0/0. Il est, pour les dernières lignes concédées, de 4,85 p. 0/0.

**4462** *bis*. — Notons en passant un arrêt qui, faisant l'application des règles qui précèdent, a décidé, en se basant sur la convention du 16 oct. 1876, que les travaux d'extension de la ligne de Bône à Guelma ne devaient pas être comptés parmi les frais d'exploitation fixés à forfait, et que, par suite, le ministre des Travaux publics ne pouvait mettre à la charge de la compagnie les dépenses dont il s'agit, tout en refusant d'en tenir compte pour le calcul de la garantie d'intérêts. — Cons. d'Et., 29 juill. 1892, Chemin de fer de Bône à Guelma, [Leb. chr., p. 675]

**4462** *ter*. — Sans vouloir entrer à cet égard dans d'autres développements, nous nous bornerons à signaler, au point de vue statistique, qu'au 31 déc. 1892, les compagnies d'intérêt général, tant de France que d'Algérie ou de Tunisie, étaient redevables à l'Etat, après tous remboursements effectués, d'une avance en capital et intérêts de 763,013,658 fr. 54.

*6° Clause du partage des bénéfices.*

**4463.** — A côté de la garantie d'intérêts, on doit mentionner une clause des concessions ou conventions passées avec les compagnies dont nous avons déjà parlé accessoirement et qui en forme la contre-partie habituelle, nous voulons parler de la clause du partage des bénéfices.

**4464.** — On la voit figurer dans les plus anciens actes, notamment dans la loi du 26 juill. 1844 relative au chemin de fer du Centre. Nous évitons volontairement de mentionner celle du 24 juill. 1843, car le partage des bénéfices dans l'espèce ne constituait en réalité que le prix de fermage de la ligne.

**4465.** — Divers points essentiels constituent cette clause. Il faut prévoir le revenu au-dessus duquel s'opérera le partage des bénéfices, les éléments sur lesquels se calculeront ces bénéfices, la proportion dans laquelle se fera le partage.

**4466.** — Accessoirement, on peut déterminer également la date à partir de laquelle il s'opérera, les termes des échéances, etc.

**4467.** — Suivant les époques et les concessions, l'Etat s'est laissé guider dans le règlement de cette clause avec les compagnies par des considérations différentes.

**4468.** — A l'origine, la règle paraît être que le partage des bénéfices s'opère sur l'ensemble du réseau à un taux unique maximum de 8 p. 0/0, et cela à partir de la mise en exploitation.

**4469.** — Plus tard, à raison même des distinctions qui se sont établies à propos de la garantie d'intérêts entre l'ancien et le nouveau réseau, on introduit une distinction sinon analogue, au moins corrélative pour le partage des bénéfices entre l'ancien et le nouveau réseau. Et comme cette division essentielle suppose préalablement déterminé le compte de premier établissement, on fixe comme point de départ du partage des bénéfices soit la clôture même de ce compte, soit une date choisie après l'époque de cette clôture. C'est l'esprit des conventions de 1857 et de 1859.

**4470.** — Une clause prévoit aussi et règle d'une façon particulière les prélèvements nécessités par les travaux complémentaires qui auront dû être effectués.

**4471.** — Le revenu, d'ailleurs, est loin d'être le même pour toutes les compagnies, et même pour tous les réseaux. Dans certaines hypothèses, on commence par faire masse des recettes et des dépenses afférentes aux deux réseaux, sauf à les distinguer au moment du partage des bénéfices. Dans d'autres hypothèses, chaque réseau fait l'objet d'un compte à part. Ici, le revenu est fixé d'une façon ferme à tant p. 0/0; là, on l'apprécie d'après les charges réelles du réseau.

**4472.** — Mais le partage des bénéfices peut-il s'opérer simultanément avec le remboursement des avances du Trésor? Ne doit-il pas commencer seulement avec la libération complète de la compagnie? Jusqu'en 1883 la question n'avait été tranchée (et elle l'avait été dans ce dernier sens) que pour la compagnie du Midi et pour

celle de l'Est (conventions de 1868 et de 1873). A l'égard des autres compagnies, elle n'avait pas été résolue. — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 344.

**4473.** — Les conventions de 1883 ont mis fin à cette incertitude en décidant que désormais les charges du remboursement seront nécessairement comprises parmi les charges de l'exploitation et déduites du produit brut pour le calcul du produit net. — V. sur les distinctions de détail contenues à cet égard dans les différentes conventions, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 345.

**4474.** — Les mêmes conventions ont introduit deux éléments essentiels nouveaux qui ont modifié singulièrement la physionomie de la clause du partage des bénéfices. Désormais, les travaux complémentaires reconnus de premier établissement pour lesquels des règles spéciales avaient été établies, qu'ils fussent complètement exclus du compte de premier établissement, ou qu'ils n'y fussent admis, soit en capital, soit en intérêt et amortissement, qu'autant qu'ils seraient prévus et exécutés dans un certain délai, seront toujours admis dans ce compte, à quelque époque qu'ils doivent être exécutés, pour peu que les projets en aient été approuvés par le ministre des Travaux publics.

**4475.** — La base de calcul du produit se transforme : c'est le compte d'exploitation général. On prévoit toutes les dépenses à la charge de la compagnie : emprunts, charges du capital social sous la déduction de certaines annuités pour subventions déterminées, intérêt et amortissement des actions, etc., et on fixe en dehors de ces sommes le chiffre nécessaire au paiement d'un dividende aux actionnaires; c'est le surplus des bénéfices qui est partagé dans une proportion déterminée entre la compagnie concessionnaire et l'Etat. — V. sur les différences existant à cet égard entre les conventions, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 411.

**4476.** — Nous n'avons pas à revenir ici sur les calculs nécessaires pour parvenir à la répartition des bénéfices. Ce sont les mêmes que ceux que nous avons indiqués *suprà*, n. 450 et s. — Nous avons dit que si le compte établissait qu'il n'y avait pas lieu de recourir à la garantie d'intérêt, on devait procéder au remboursement des avances du Trésor. Ce n'est qu'après le remboursement qu'il peut être question du partage des bénéfices.

**4477.** — Nous avons fait connaître les autorités chargées d'effectuer le partage des bénéfices. Nous n'avons pas à revenir sur ce point. — Signalons en terminant un arrêt rendu à l'occasion d'un chemin de fer algérien, et d'où il résulte que le décret portant inscription au compte de premier établissement, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, de dépenses résultant de l'agrandissement d'une gare, n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, la compagnie intéressée ayant toujours le droit, au moment de la vérification des comptes, de contester cette imputation devant la juridiction compétente. — Cons. d'Et., 1er juill. 1892, Chemin de fer algérien, [Leb. chr., p. 591]

### § 2. *Des comptes des compagnies.*

#### 1° *Compagnies privées.*

**4478.** — I. *Notions générales.* — Toute convention financière intervenue entre l'Etat et une compagnie de chemins de fer suppose : 1° l'existence d'un compte afférent aux dépenses et aux recettes de toutes sortes de cette compagnie; 2° l'approbation de ce compte par l'administration. — Sur le point de savoir si cette décision constitue un acte administratif ou gouvernemental, V. implicitement Cons. d'Et., 1er juill. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr.]

**4479.** — Les recettes et les dépenses d'une compagnie de chemins de fer ayant pour objets principaux, soit la construction, soit l'exploitation du chemin de fer, il a paru naturel de diviser la plupart de ces comptes en deux parties : compte de construction, compte d'exploitation. Des mesures particulières qui n'ont rien d'essentiel ont conduit parfois à créer, à côté de ces comptes généraux, des comptes spéciaux, provisoires, tels que les comptes d'exploitation partiels.

**4480.** — Il est assez difficile de donner des règles générales s'appliquant à ces deux comptes. Cependant, on peut dire, en principe : 1° qu'aucune dépense ou recette ne doit y figurer qui ne soit relative au chemin de fer ou à ses dépendances.

**4481.** — Des conventions spéciales ont cru devoir confirmer formellement ce principe et on a pu être amené ainsi à des difficultés d'interprétation. Jugé, notamment, que l'art. 2, Décr. 28 déc. 1879, reproduit par celui du 24 août 1882, relatif au contrôle financier de la compagnie de l'Est-Algérien, disposant que : « Le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature, et notamment le produit des placements de fonds de l'exploitation, et que sont seuls exempts ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation des chemins de fer »; en présence de ce texte, le prix du loyer alloué par une compagnie voisine (Bône à Guelma), à raison de l'usage d'une gare commune (Kroubs), doit entrer en ligne de compte parmi les recettes brutes de la ligne de l'Est-Algérien ; que la redevance dûe à ce sujet ne saurait être considérée comme indépendante de l'entreprise concédée. — Cons. d'Et., 17 janv. 1890, Chemin de fer de l'Est-Algérien, [D. 91.5.64, Leb. chr., p. 43]

**4482.** — ... 2° Que les compagnies de chemins de fer ne sont pas soumises au règlement du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique, notamment en ce qui concerne l'exercice; qu'elles ne sont assujetties qu'aux dispositions de l'art. 9, C. comm., qui prescrit la tenue annuelle d'un inventaire des effets mobiliers ou immobiliers et des dettes actives et passives, et aux dispositions de leurs statuts qui fixent l'époque où cet inventaire doit être dressé.

**4483.** — ... 3° Que dans les rapports de l'Etat et de la compagnie, on ne doit faire figurer dans le bilan annuel que les *dépenses payées et les recettes encaissées*, à l'exclusion des dépenses ou des recettes *simplement constatées ou éventuelles*. C'est, du moins, ce qui ressort d'un arrêt du 14 nov. 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 85.5.62, Leb. chr., p. 795], qui consacre le système que M. Picard définit très-heureusement sous le nom de système de *compte de caisse* par opposition à l'autre système qu'il qualifie de système *de compte d'inventaire*.

**4484.** — Jugé, en ce sens, qu'il n'y a pas lieu de comprendre dans le compte de la garantie d'intérêt les sommes provenant des traitements d'employés, frappés d'opposition, entre les mains de la compagnie alors que ces sommes n'ont pas été déposées à la Caisse des consignations et sont restées à la disposition de la compagnie. — Même arrêt.

**4484** *bis*. — Jugé encore implicitement qu'un projet de traité préparé en vue d'indemniser une compagnie de chemins de fer à raison de l'exploitation de chemins de fer stratégiques, mais qui n'a pas été revêtu de la signature du ministre, ne peut engager l'Etat ; que dès lors le ministre est fondé à réclamer la production du compte des dépenses *effectives* de la compagnie. — Cons. d'Et., 15 janv. 1892, Cie franco-algérienne, [Leb. chr., p. 16]

**4485.** — Ces principes, toutefois, n'ont pas été admis sans difficulté, et deux arrêts du 26 janv. 1883, Cie des chemins de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 92], et du 12 juin 1874, Cie des chemins de fer de Paris à Orléans, [S. 76.2.121, P. adm. chr., D. 75.3.52, Leb. chr., p. 559 et 721], avaient fait prévaloir une solution contraire. — V. aussi Aucoc, t. 3, p. 491 et s.

**4486.** — C'est ainsi qu'il avait été décidé, notamment, que les dépenses d'exploitation doivent être portées au compte de l'exercice pendant lequel elles ont été constatées, lors même qu'elles ne seraient soldées qu'après sa clôture, et qu'il en doit être ainsi, notamment, du remboursement, par la compagnie, aux ayants-droit de taxes indûment perçues. — Cons. d'Et., 12 juin 1874, précité. — V. aussi Aucoc, *Rev. crit. de législ. et de jurisp.*, 1874, p. 738 et s., 797 et s.

**4487.** — ... Et qu'il y a également lieu de porter au compte de l'exercice où elles ont été constatées, les recettes d'exploitation et, notamment, les sommes dont le recouvrement, assuré à l'avance, n'est retardé que par suite d'arrangements amiables. — Même arrêt.

**4488.** — ... Mais qu'il en est autrement de créances dont le recouvrement est incertain à raison de litiges existants ou de l'insolvabilité des tiers. — Même arrêt.

**4489.** — ... Et que les recettes et les dépenses qui n'ont été constatées qu'après la clôture de l'exercice doivent figurer au compte de l'année pendant laquelle cette constatation a eu lieu. — Même arrêt.

**4490.** — On peut rapprocher de ces dispositions celle d'une circulaire du 22 déc. 1891 aux termes de laquelle, afin de satisfaire aux prescriptions de la loi du 25 janv. 1889 qui fixe désormais au 31 mars de la deuxième année de chaque exercice financier la clôture de l'ordonnancement et au 30 avril celle des paiements relatifs aux dépenses effectuées au titre de cet exercice, il importe que les compagnies soumettent à l'examen du service du contrôle dans les vingt premiers jours du mois de

janvier les décomptes de tous les travaux militaires exécutés avant le 1er janvier, et, s'ils ne sont pas terminés, le montant de la dépense faite et le chiffre de la dépense restant à effectuer.

**4491.** — Ceci dit, nous allons parcourir successivement les principales règles relatives aux comptes d'établissement et d'exploitation. Et nous consacrerons ensuite une section au compte provisoire désigné sous le nom de compte d'exploitation partielle.

**4492.** — II. *Compte d'établissement.* — Le compte de construction a été désigné de bonne heure sous le nom de compte de premier établissement. Régulièrement, il ne devrait comprendre que les opérations relatives à l'établissement de la voie dans le délai prévu par le cahier des charges. C'est ainsi que les choses paraissent s'être passées à l'origine (Règlements antérieurs à ceux de 1863-1868).

**4493.** — Mais bientôt on y fit rentrer des dépenses qui ne se référaient qu'à des travaux complémentaires, c'est-à-dire à des travaux qui n'étaient pas encore prévus lors de la concession (Conventions avec les compagnies postérieures à 1868).

**4494.** — Puis on y fit figurer de véritables dépenses d'exploitation telles que des dépenses d'entretien de la voie jusqu'au moment où la ligne était ouverte à l'exploitation et même à une époque postérieure (par exemple au 1er janvier qui suivrait cette date. Régl. de 1863-1868).

**4495.** — On n'entra dans cette voie que progressivement. Les travaux complémentaires ne furent d'abord admis à prendre place dans ce compte qu'autant qu'il était nécessaire d'y procéder, sinon dans le délai fixé pour l'établissement de la voie, au moins dans un délai voisin.

**4496.** — Encore exigea-t-on que ces travaux fussent autorisés par un décret rendu en Conseil d'Etat et n'en tint-on compte tout d'abord que pour le partage des bénéfices. Dans cette mesure l'atteinte portée à la logique des choses n'était que légère.

**4497.** — Le jour, au contraire, où on admit au compte de premier établissement tous les travaux complémentaires à quelque époque qu'ils fussent reconnus nécessaires, et cela non seulement pour le calcul des bénéfices, mais encore pour celui de la garantie d'intérêt, on faussa quelque peu l'idée première qui avait inspiré la création de ce compte.

**4498.** — On s'en écarta davantage en laissant au ministre seul le soin de statuer sur le caractère complémentaire de ces dépenses qui se trouvèrent assimilées ainsi à des dépenses sur lesquelles avait été appelée l'attention du législateur lui-même. — Sur le point de savoir dans quelle mesure une pareille décision est susceptible de recours contentieux devant le Conseil d'Etat, V. Cons. d'Et., 23 mai 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 539]

**4499.** — On la laissa complètement de côté en y introduisant des chiffres qui n'auraient dû trouver place que dans le compte d'exploitation.

**4500.** — Il est vrai que le législateur lui-même a atténué quelques-uns des inconvénients des innovations dont il vient d'être parlé en décidant (L. 20 nov. 1883) que le montant des travaux complémentaires, que le ministre des Travaux publics pourra autoriser sera fixé chaque année par un article de la loi de finances. Mais cette disposition, si elle peut prémunir dans une certaine mesure le Trésor public contre des classements excessifs, n'enlève rien en réalité à la variabilité du compte du premier établissement.

**4501.** — Il résulte de ce qui précède que le compte de premier établissement n'a rien d'absolu ni eu égard aux nombres des travaux qui peuvent y prendre place, ni eu égard à l'époque où ils peuvent être exécutés, et à ce double point de vue il n'a été défini que suivant les circonstances et les besoins du temps présent.

**4502.** — A un autre point de vue, il est encore sujet à des incertitudes qui s'expliquent cette fois, non plus par des raisons d'administration, mais par des motifs tirés de la nature même des choses, c'est-à-dire par les conditions spéciales de l'objet des dépenses en question. On conçoit, à la rigueur, qu'il soit facile de distinguer une dépense de premier établissement, au sens propre du mot, d'une dépense complémentaire. Il suffit d'interpréter avec intelligence et bonne foi les projets primitifs et les conventions, et ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 456), toutes les fois que cette distinction a été nécessaire « le Conseil d'Etat n'a jamais omis de rechercher si les dépenses avaient été comprises soit dans les estimations des projets primitifs, soit dans les évaluations qui avaient servi de base aux conventions, si elles devaient s'imposer pour l'achèvement complet des lignes dans les conditions prévues lors de la concession, ou si, au contraire, elles résultaient soit de l'accroissement de trafic, soit d'autres circonstances imprévues. » Mais quelle est la ligne de démarcation entre une dépense de premier établissement, par exemple, et une dépense d'exploitation? A quel signe évident reconnaître l'objet, la distinction d'un travail?

**4503.** — Nous croyons qu'il est impossible de poser aucune règle absolue, et que la solution dépend des circonstances du fait. Tout au plus peut-on fournir à cet égard quelques indications générales.

**4504.** — C'est ainsi qu'en tous cas, il faudra que la dépense se refère directement au chemin de fer ou à ses dépendances et qu'elle ait, sinon un caractère de nécessité, du moins un caractère d'utilité incontestable.

**4505.** — On pourra consulter, à cette occasion, un certain nombre d'arrêtés du ministre des Travaux publics, d'avis et d'arrêtés du Conseil d'Etat, relatifs soit à des logements d'ouvriers... — V. Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 447. — ... Soit à des hôtels établis à proximité des gares (Décr. 3 sept. 1880, cité par Picard, *op. cit.*, p. 449).

**4506.** — C'est ainsi encore que la dépense ne devra pas être seulement la rémunération d'un travail effectué pour procurer le *déplacement* d'un objet, mais qu'elle devra correspondre à l'*introduction* d'un objet nouveau dans le domaine de la voie et de ses dépendances.

**4507.** — C'est ainsi, également, que le travail devra avoir un caractère définitif et que le travail provisoire qui aurait figuré dans le compte de premier établissement devra en être rayé le jour où il sera remplacé par un travail définitif. — V. Avis Cons. d'Et., 2 déc. 1875.

**4508.** — On peut émettre encore cette idée générale que les comptes d'établissement n'étant que des comptes de dépenses et non des comptes d'inventaire, ce sont les dépenses mêmes telles qu'elles ont été faites qui doivent y figurer, et non l'appréciation de leur utilité.

**4508** *bis*. — On peut dire, également, que jusqu'au moment où l'exploitation commence, toutes les dépenses doivent figurer au compte d'établissement, et, notamment, tous les frais généraux d'étude, de rédaction de projets, de direction de la construction, d'acquisition de terrains, de terrassements, d'ouvrages d'art, de bâtiments, de matériel fixe et roulant, de rachat de lignes, etc.

**4509.** — Mais, à partir de cette époque, il n'y a plus que des questions de fait, et la distinction que le Code civil lui-même fait entre les grosses réparations et les réparations d'entretien disparaît puisqu'il ne s'agit plus de savoir qui les supportera de l'usager (usufruitier et locataire) ou du propriétaire, mais comment l'un et l'autre les supporteront, dans quelles proportions et à partir de quel moment.

**4510.** — M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 461), donne, à cet égard, à titre d'indication, un certain nombre d'exemples qu'il est bon de consulter, et qui sont relatifs à des ateliers de montage des traverses, à des restaurations de tunnel (V. *infrà*, n. 4549), à des adoucissements de talus, fossés, murettes, revêtements, à des empierrements, pavage, dallage en asphalte des trottoirs, à des aqueducs d'assainissement, égouts, puits, bornes-fontaines, installations de l'éclairage au gaz, additions d'appareils de contre-vapeur, d'abris à lunettes aux locomotives, éclissage des rails, pose de traverses et de coussinets supplémentaires, à des appareils pour le cantonnement des trains, à la transformation d'une ancienne gare en maison de garde, etc.

**4511.** — Il ne faudrait pas croire, d'ailleurs, que l'inscription au compte d'établissement se fasse toujours sans autre écriture sur le même compte. En général, lorsqu'il s'agit d'une transformation apportée à un ouvrage ou à un outillage antérieur, et plus exactement de la substitution d'un objet à un autre, on déduit du compte d'établissement la première dépense avant d'y faire figurer la seconde, et on inscrit la première au compte d'exploitation.

**4512.** — Le Conseil d'Etat a sanctionné ce mode de calcul. — Cons. d'Et., 15 juin 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.2.155, P. adm. chr., D. 77.3.97, Leb. chr., p. 599]

**4513.** — Il peut arriver aussi que la modification introduite dans le régime de la voie ait pour effet de diminuer au lieu d'augmenter le compte d'établissement, soit que l'objet qu'il s'agit d'introduire dans le réseau ait pour effet de prendre la place d'un

objet de valeur plus grande, soit même qu'il ait pour effet de supprimer purement et simplement certaines parties des ouvrages ou du matériel. Encore faut-il toutefois qu'on n'arrive pas ainsi à insérer au compte de premier établissement une simple dépense de main-d'œuvre.

**4514.** — Comme exemples intéressants de substitution d'un appareil à un autre, on peut citer un certain nombre d'arrêts rendus à l'occasion de remplacement d'un système de rails par un autre. S'il ne s'agit que de remplacement de rails hors de service par d'autres, il ne peut être question que de travaux d'entretien; s'il s'agit au contraire d'une réfection d'ensemble, d'un système substitué à un système précédent, on pourra porter la dépense au compte d'établissement. — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 465; Aucoc, *Confér.*, t. 3, n. 1305 et s. — V. encore les mêmes auteurs sur le cas où il s'agit non plus de la substitution d'un objet à un autre, mais de la suppression pure et simple de cet objet, ou d'un simple déplacement.

**4515.** — Jugé, en ce sens, qu'on doit considérer comme constituant une dépense d'exploitation le remplacement de rails de fer par des rails d'acier d'un poids un peu supérieur, alors surtout que le prix payé pour les nouveaux rails est inférieur à celui des anciens; mais qu'il y a lieu, au contraire, de comprendre dans le compte d'établissement la différence existant entre le prix des *plaques tournantes* et celui qui a été payé pour d'autres plaques d'un plus grand diamètre placées en remplacement des premières. — Cons. d'Et., 15 juin 1877, précité.

**4516.** — Quelquefois la question qui se pose est celle de savoir à quel compte de premier établissement il convient de faire figurer la dépense; c'est ce qui se présente notamment lorsque la compagnie comprend deux réseaux ayant chacun leur compte distinct, ou plusieurs lignes placées dans les mêmes conditions.

**4517.** — Il importe de remarquer, à cet égard, qu'il y a des dépenses communes qui doivent être supportées par l'ensemble du réseau et qu'il faut nécessairement répartir dans chacun des comptes spéciaux à l'ancien et au nouveau réseau, faute de prouver qu'elles font l'objet d'un compte spécial. Telles sont les dépenses relatives au *matériel roulant*, aux *gares communes*, aux *approvisionnements*, aux *frais généraux*.

**4518.** — Bien que les conventions de 1883 aient fait disparaître une partie de l'intérêt de cette distinction en établissant un compte unique, elle conserve néanmoins son importance pour certaines compagnies, telles que le Nord et le P.-L.-M., où la distinction du réseau subsiste et pour toutes les autres compagnies où on peut rencontrer à côté des lignes entrées au compte d'exploitation des lignes exploitées au compte de premier établissement.

**4519.** — Nous ne pouvons pas entrer ici dans le détail des moyens invoqués pour faire la répartition équitable de ces dépenses. Nous ne pouvons que renvoyer à cet égard aux développements donnés par M. Picard (t. 2, p. 474 et s.) et au rapport de M. Lax (*Bulletin du ministre des Travaux publics*, févr. 1884, p. 155) qui fait connaître deux avis de la section des Travaux publics au Conseil d'Etat en date des 4 juin 1879 et 23 févr. 1887.

**4520.** — Une difficulté d'un ordre voisin est celle qui est relative aux *voies ferrées des ports*, c'est-à-dire à ces voies que les compagnies tracent jusque vers les quais maritimes de manière à mettre en contact les navires et les wagons. Faut-il les considérer comme des lignes spéciales et indépendantes? Faut-il n'y voir que des accessoires des lignes préexistantes? Le Conseil d'Etat a admis par plusieurs décisions que ces travaux devaient être considérés comme travaux complémentaires et devaient figurer comme tels au compte de premier établissement (Déc. 7 févr. 1878; 2 janv. 1879; 25 juill. 1881; 12 juin 1882; 6 août 1882).

**4521.** — Que faut-il décider lorsque la dépense est imposée par l'administration? De nombreux exemples d'hypothèses semblables se rencontrent dans l'histoire des chemins de fer. C'est ainsi qu'il a été prescrit aux compagnies de munir les wagons d'appareils avertisseurs, de freins continus, etc. Le seul fait que ces dépenses ont un caractère obligatoire suffit-il pour en entraîner l'inscription au compte de premier établissement? Nous ne le pensons pas. Il n'y a pas de corrélation nécessaire entre les deux idées, et il ne faut pas se laisser guider en la matière par des analogies tirées de contrats civils comme le mandat, qui n'ont rien à faire ici.

**4522.** — Pour en terminer avec ce qui concerne les travaux complémentaires, nous devons signaler trois circulaires des 16 mars 1872, 15 sept. 1888 et 23 nov. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 479 et 514). Aux termes de la première de ces circulaires les détails estimatifs des projets dressés par les compagnies de chemins de fer en vue de l'exécution des travaux complémentaires de premier établissement devaient comprendre une majoration provisoire pour frais généraux et intérêts, ce qui était très-normal avant les conventions de 1883, puisque les traités alors en vigueur fixaient un maximum pour le total des dépenses du premier établissement pouvant entrer dans le calcul de la garantie fournie par l'Etat.

**4523.** — Depuis que la loi de finances de chaque exercice détermine par réseau le montant des dépenses pour travaux complémentaires dont le ministre des Travaux publics peut autoriser l'imputation pendant cet exercice au compte de premier établissement, il avait paru que ces majorations étaient devenues inutiles, et la circulaire précitée du 15 sept. 1888 avait eu précisément pour but de décider qu'on ne devrait plus désormais comprendre que des dépenses en capital. Mais le Conseil d'Etat (section des travaux publics) ne partagea pas cette manière de voir et l'on en revint purement et simplement (Circ. 22 nov. 1888), aux dispositions de la décision précitée du 16 mars 1872.

**4524.** — S'inspirant du même esprit une décision du 7 juill. 1885 a autorisé le paiement aux compagnies de chemins de fer, en sus du prix des travaux par elles exécutés pour le compte de l'Etat, d'une majoration représentative de leurs frais généraux et de l'intérêt de leurs avances de fonds.

**4525.** — En dehors des dépenses pour lesquelles il peut y avoir des doutes, il en est d'autres d'ailleurs sur lesquelles les traités se sont toujours expliqués. Telles sont celles qui sont relatives à l'intérêt et à l'amortissement des capitaux employés pour la construction de la ligne pendant cette construction ou au déficit d'exploitation. Les conventions de 1857, 1859, 1863, 1868, 1875, 1883 contiennent toutes une disposition aux termes de laquelle, sous des conditions variées, les charges des frais d'établissement doivent figurer pendant un temps donné, jusqu'à l'ouverture de la ligne à l'exploitation, par exemple, ou tout autre, au compte d'établissement.

**4526.** — On comprend qu'il ait pu paraître utile de s'expliquer sur ce point, de même que sur les insuffisances d'exploitation. Car il n'y a pas là, à proprement parler, de dépenses d'établissement, mais bien d'exploitation.

**4527.** — Le législateur lui-même paraît l'avoir implicitement reconnu puisqu'il a donné le nom de compte d'exploitation partielle à l'inscription de ces imputations temporaires des charges des capitaux de construction sur le compte de premier établissement. Tel est le nom sous lequel ce compte figurait dans les conventions avec l'Est et avec l'Ouest en 1875. Tel est encore celui sous lequel il est désigné aujourd'hui.

**4528.** — Aussi avait-on pu se demander avant 1883 si l'inscription de ces dépenses était obligatoire. Le doute n'est plus possible depuis cette époque, les conventions s'étant prononcées formellement pour l'affirmative, au moins à l'égard de certaines compagnies. A l'égard des autres, et spécialement du P.-L.-M., on peut consulter le rapport présenté par M. le Directeur des chemins de fer et qui a précédé l'arrêté du 24 févr. 1888 (*Bull. min. Trav. publ.*, 1888, 1er sem., p. 143).

**4529.** — Une autre dépense sur le sort de laquelle le doute n'est pas possible est celle des secondes voies que les compagnies se sont engagées à construire en 1883 lorsque le ministre le demanderait. Nous avons vu dans quelle proportion elle devait être supportée respectivement par l'Etat et par les compagnies. C'est dans cette proportion qu'elle devra figurer au compte d'établissement.

**4530.** — Mais conviendra-t-il de permettre aux compagnies d'imputer temporairement au compte d'établissement tout ou partie des dépenses d'entretien de ces voies comme elles ont été expressément autorisées à le faire pour les lignes nouvelles par les règlements de 1863 et de 1868? M. Picard, qui expose la question (t. 2, p. 473), ne la résout pas. « Le mieux, dit-il, serait de convenir d'un forfait ». Nous serions disposés, pour notre part, à nous arrêter à cette idée que les exceptions, étant de stricte interprétation, ne sauraient être étendues.

**4531.** — On devait également faire figurer au compte de premier établissement les subventions allouées aux compagnies avant 1883. Mais sur le mode d'application de ces subventions, il s'était élevé une difficulté dérivant de ce fait que l'Etat, usant d'une faculté qui lui était laissée par les traités passés à cet effet,

au lieu d'en effectuer le paiement en capital les acquittait en général par annuités. Que devait-on faire figurer au compte de premier établissement? chaque paiement à son échéance, ou l'intégralité de la subvention promise à l'époque, soit du premier, soit du dernier paiement? Le Conseil d'Etat avait décidé à cet égard que du compte de premier établissement du nouveau réseau d'un chemin de fer, il y avait lieu de déduire, à la date de son échéance, le dernier terme des subventions primitivement promises par l'Etat et ultérieurement converties en annuités; que la compagnie ne pouvait se prévaloir, pour retarder cette imputation, de la clause par laquelle l'Etat s'était primitivement réservé de ne payer le dernier terme des subventions qu'après l'ouverture de l'ensemble des lignes. — Cons. d'Et., 15 juin 1877, Chemin de fer d'Orléans, S. 79.2.155, P. adm. chr., Leb. chr., p. 599, D. 77.3.97

**4532.** — Les conventions de 1883 ont supprimé toute difficulté analogue en décidant que les annuités dûes pour l'exercice en représentation des subventions et soldées par l'Etat, et, s'il y a lieu, les compléments servis par les caisses des annuités doivent être déduites des charges effectives de la totalité des sommes dépensées par les compagnies, et dûment justifiées, que celles-ci doivent prélever sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation.

**4533.** — En dehors des différentes dépenses dont il vient d'être question, il faut ajouter au compte de premier établissement les imputations nécessaires pour la composition du fonds de roulement.

**4534.** — Ces imputations ont été expressément autorisées pour les grandes compagnies par les conventions de 1883, dans les proportions suivantes, par kilomètre livré à l'exploitation.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nord | 8,100 | avec maximum de.. | 30,000,000 |
| Est | 7,140 | — | .. 35,000,000 |
| Ouest | 6,010 | — | .. 35,000,000 |
| Orléans | 5,350 | — | .. 40,000,000 |
| Paris-Lyon-Méditerranée. | 4,160 | — | .. 40,000,000 |
| Midi | 5,850 | — | .. 25,000,000 |

**4535.** — Nous n'avons mentionné que les dépenses qui doivent figurer au compte d'établissement; nous ne serions pas complets si nous n'indiquions, par contre, certaines déductions à apporter à ce compte. Elles sont relatives :

1° Aux produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service, et réalisés jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne.

2° Aux produits des capitaux affectés à l'établissement de chaque ligne jusqu'au moment de leur emploi en travaux;

3° Aux produits des propriétés immobilières à aliéner. Il ne s'agit évidemment ici que des propriétés acquises par la compagnie elle-même et exclues du bornage. Il faut en dire autant des parcelles qui, après avoir fait partie du domaine public, se trouvent désaffectées. Nous avons vu, en effet, que les seuls biens qui font partie du domaine public de l'Etat sont ceux qui sont affectés à un usage public et que la circonstance que cet usage vient à cesser ne suffit pas pour faire passer le bien du domaine public dans le domaine privé de l'Etat. — V. *suprà*, n. 4425 *bis*.

**4536.** — Pour préciser toutes ces règles théoriques, voici d'ailleurs les dépenses et les recettes qui, aux termes des art. 1 et 2 des règlements de 1863, doivent figurer au compte du premier établissement.

Aux termes des règlements de 1863, doivent figurer parmi les dépenses : 1° « Toutes les sommes que la compagnie justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour le rachat, la construction et la mise en vigueur de chaque ligne et de ses dépendances jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de la ligne;

2° Les dépenses d'entretien et d'exploitation jusqu'à la même époque des parties du chemin successivement mises en service;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année à dater de la même époque pour les parties du chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente;

4° Les sommes employées au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis pour le rachat ou la construction des lignes du nouveau réseau, jusqu'à l'époque où commence pour ces lignes l'application de la garantie d'intérêt, et seulement pour la portion de cet intérêt et de cet amortissement qui ne serait pas couvert par les produits nets des lignes de sections successivement mises en exploitation.

Par voie de déduction :

Les produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service et réalisées jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne;

Le produit des propriétés immobilières à aliéner;

Les produits des capitaux affectés à l'établissement de chaque ligne jusqu'au moment de leur emploi en travaux.

**4537.** — Les règles contenues dans les conventions de 1883 sont trop diverses suivant les réseaux pour que nous jugions utile de les reproduire ici. On les trouvera indiquées dans Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 307 et 445).

**4538.** — Nous devons terminer sur ce point par une autre indication pratique. Le compte de premier établissement ou pour parler plus exactement le compte de construction a été arrêté déjà plusieurs fois pour les grandes compagnies. Il l'a été notamment par les conventions (Conv. de 1883). Il l'a été également par les commissions de vérification depuis cette époque. Les comptes à dresser désormais ne peuvent donc être que postérieurs à ceux qui ont déjà fait l'objet de règlements et dont on trouvera la date dans Picard (*op. cit.*, t. 2. p. 441). Mais il est clair que cette observation ne s'applique qu'aux comptes d'établissement et qu'on ne peut jamais négliger dans ces calculs de tenir compte depuis l'origine de l'état exact des charges d'emprunt.

**4539.** — Sur l'effet des règlements de compte opéré en 1883 on peut consulter un arrêt du Conseil d'Etat du 22 mai 1885, lequel a annulé une décision ministérielle du 6 déc. 1883, réglant le compte de premier établissement au 31 déc. 1867, alors que ce compte avait été réglé à forfait au 31 déc. 1882 par une convention du 26 mai 1883. — Cons. d'Et., 22 mai 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 558]

**4540.** — III. *Compte d'exploitation.* — Si nous passons du compte d'établissement au compte d'exploitation, nous voyons qu'il comprend :

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, à l'exclusion des dépenses à porter au compte de premier établissement;

2° Les contributions de toute nature payées par la compagnie;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières, jusqu'à ce qu'elles soient effectuées à l'usage auquel elles sont destinées.

4° Les prélèvements opérés pour la réserve, conformément aux statuts;

5° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés de la compagnie (Règl. de 1863-1868, art. 12).

**4541.** — Sans modifier sur ce point les règles énoncées, les conventions de 1875 et de 1883 les ont précisées en faisant figurer à ce compte, notamment les allocations des compagnies pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle, les indemnités pour accidents, pertes, avaries ou incendies, les résultats de tous traités de correspondance régulièrement autorisés avec des entrepreneurs de transport par terre, par eau ou par voie de fer, ainsi que les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant aux compagnies pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elles, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation des compagnies, le fonds fixe d'amortissement des actions, etc.

**4542.** — Si détaillés que soient ces règlements, ils sont encore bien insuffisants pour caractériser les dépenses d'exploitation, et il semble que la meilleure définition à en donner soit celle des règlements eux-mêmes; les dépenses d'exploitation sont toutes celles qui ne constituent pas des dépenses de premier établissement.

**4543.** — Encore faut-il qu'elles présentent une utilité réelle, et la règle, à cet égard, doit être la même que pour les dépenses d'établissement. En pratique, cependant, il semble qu'on se soit montré plus large, et tandis qu'on a toujours exclu de ces dernières les dépenses occasionnées par la création de cités ouvrières, on a admis, au contraire, au nombre des dépenses d'exploitation « les encouragements aux sociétés alimentaires, subventions aux écoles fréquentées par les enfants des agents, etc. ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 496.

**4544.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, que les sommes dépensées par une compagnie, soit pour suppléer à l'in-

suffisance de certaines pensions de retraites, soit pour récompenser des services ne donnant pas droit à pension, soit enfin pour la gestion de caisses de retraites, doivent être comprises dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation; sous la réserve du droit pour l'administration de vérifier l'utilité des dépenses. — Cons. d'Et., 26 janv. 1883, Cie des chemins de fer de l'Ouest, [D. 84.5.63, Leb. chr., p. 92]

**4545.** — Il semble qu'à cet égard la classification de l'administration n'échappe pas à toute critique, et qu'elle se soit laissée plutôt guider par des sentiments d'humanité que par le désir de suivre scrupuleusement les règles de la comptabilité.

**4546.** — Parmi les dépenses dont le compte d'exploitation peut être chargé, M. Picard consacre avec raison une section particulière à celles qui sont nécessitées par les accidents. Le Conseil d'Etat, avant les conventions de 1883, se trouvant placé dans l'alternative de rejeter du compte d'exploitation toutes les dépenses qui pouvaient en découler ou de les y comprendre toutes, s'était arrêté à un parti intermédiaire. Il avait admis l'inscription des dépenses qui avaient pour objet la remise en état de la voie. Il avait rejeté celles qui ne concernaient que la réparation du préjudice causé aux voyageurs ou représentaient seulement les frais judiciaires.

**4547.** — C'est ainsi qu'il avait été décidé par application du décret du 6 août 1863, déterminant les formes des justifications à fournir pour l'application de la garantie d'intérêts par la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, à laquelle la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a été substituée, que les dépenses pour réparation ou remplacement du matériel détruit ou avarié par l'accident de Châtillon, devaient être comprises dans le compte des frais annuels d'entretien et d'exploitation, mais que les dépenses faites pour le paiement des indemnités dûes aux victimes de l'accident et pour frais judiciaires devaient être rejetées de ce compte. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, Cie des chemins de fer de P.-L.-M., [D. 85.3.11, Leb. chr., p. 486]

**4548.** — M. Picard adresse une critique rétrospective à cette jurisprudence qui lui paraît manquer de logique. Il est assez singulier, en effet, qu'une cause unique produise des effets différents. En cette matière, cependant, nous avons eu l'occasion de voir que la logique était souvent laissée de côté.

**4549.** — Nous nous sommes déjà suffisamment expliqués sur les dépenses d'entretien pour n'avoir plus à y revenir. Nous pouvons signaler toutefois, un arrêt d'où il résulte que les dépenses faites pour l'allongement du souterrain du Mont-Cenis ayant eu pour objet la substitution d'un tracé à un autre, et la construction d'une partie considérable de ce souterrain ne pouvant être considérée comme une dépense de réparation même extraordinaire d'ouvrages existants, ces dépenses doivent figurer au compte de premier établissement. — Cons. d'Et., 24 mai 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr.]

**4550.** — Les frais de contrôle de l'exploitation, de même que les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur destination et les prélèvements pour la réserve, n'appellent aucune observation.

**4551.** — Nous avons réuni *infrà*, n. 4878, dans un chapitre spécial, tout ce qui concerne les impôts qui sont mis à la charge des compagnies. Signalons seulement à cet égard une décision d'où il résulte que lorsque l'Etat, usant de la faculté qu'il s'était réservée, convertit en annuités la subvention par lui promise à une compagnie de chemins de fer en vue de travaux à exécuter, et que la compagnie émet des obligations pour réaliser cette subvention, le droit de timbre payé par abonnement pour ces obligations, en vertu de la loi du 5 juin 1850, est au nombre des contributions à comprendre dans les comptes annuels d'exploitation dressés en vue du règlement de la garantie d'intérêt due par l'Etat. — Cons. d'Et., 4 mars 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 82.3.22, P. adm. chr. et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Marguerie, D. 82.3.87, Leb. chr., p. 255]

**4552.** — Pour tout ce qui concerne les prélèvements au profit des employés, allocations aux caisses de retraite, de secours, de prévoyance, etc., nous n'avons qu'à renvoyer à ce qui a été dit *suprà*, n. 2364 et s.

**4553.** — Il ne nous reste plus qu'à donner quelques indications relativement aux traités de correspondance ou autres contrats similaires passés par les compagnies. Les traités de correspondance, qui doivent être approuvés par le ministre s'il s'agit d'une correspondance par terre ou par eau, et par décret délibéré en Conseil d'Etat s'il s'agit d'un service de correspondance par rail (Conventions de 1875 et de 1883), ont toujours été imputés au compte d'exploitation. Il n'en a pas toujours été de même des traités d'exploitation de lignes secondaires soit pour le compte des départements, soit pour le compte d'autres concessionnaires. Primitivement même, l'acte qui autorisait cette exploitation exigeait qu'elle fît l'objet d'un compte spécial. Ce sont les conventions de 1883 qui ont permis de les faire figurer dans le compte général.

**4554.** — On retrouve pour le compte d'exploitation comme pour le compte d'établissement des dépenses communes : matériel roulant, frais généraux, gares communes, etc. Il faut les répartir également et, bien que la création d'un compte unique d'exploitation, par les conventions de 1883, ait simplifié la tâche, nous savons qu'il peut y avoir encore intérêt, dans certains cas, à faire la distinction.

**4555.** — Nous rappelons également que certaines lignes peuvent ou pouvaient se trouver dans une situation spéciale. Ainsi jugé qu'une compagnie de chemin de fer, exploitant une ligne en vertu d'une convention qui place cette ligne en dehors de l'ancien et du nouveau réseau et moyennant une garantie spéciale pour l'application de laquelle il est tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation, doit être considérée comme exploitant cette ligne en qualité de concessionnaire. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, précité.

**4556.** — ... Et que lorsque la convention ne contient aucune règle spéciale relative au mode d'établissement du compte, il y a lieu d'appliquer les règles posées dans un décret antérieur déterminant les formes de justifications à fournir par la compagnie à laquelle la compagnie actuellement concessionnaire se trouve substituée. — Même arrêt.

**4557.** — A l'occasion du matériel roulant, nous pouvons signaler un arrêt qui a décidé que pour déterminer les sommes dont l'Etat est comptable envers une compagnie de chemins de fer (dans l'espèce, la compagnie d'Orléans), à titre de garantie d'intérêt applicable au nouveau réseau, il y a lieu de faire figurer au compte d'exploitation, pour renouvellement du matériel roulant de l'ancien réseau, non l'évaluation de l'usure et de la dépréciation de ce matériel, mais seulement la valeur de ce qui a été effectivement réformé et remplacé pendant l'année. — Cons. d'Et., 12 juin 1874, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.2.121, P. adm. chr., D. 75.3.52, Leb. chr., p. 559]

**4558.** — ... Et que la compagnie prétendrait à tort que l'Etat doit mettre à sa disposition la somme dont l'emploi serait nécessaire si le renouvellement ultérieur du matériel nécessitait une dépense excédant celle portée au compte de l'année. — Même arrêt. — Rapprocher aussi les indications fournies par le rapport précité de M. Lax, [Bull. min. Trav. publ., 1882, févr., p. 143 et s.]

**4559.** — En ce qui concerne les gares communes, le partage des dépenses se fait proportionnellement au nombre des directions, des branches ou des voies aboutissant à la gare commune, aux recettes locales, aux recettes kilométriques des branches, au tarif, etc.

**4560.** — En ce qui concerne les frais d'exploitation, nous pouvons citer un arrêt d'où il résulte qu'on doit comprendre, dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation, les frais de gestion de la caisse des retraites, les pensions de retraite, le loyer des gares communes, le déficit d'exploitation d'une ligne d'intérêt local. — Cons. d'Et., 14 nov. 1884, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 85.5.62, Leb. chr., p. 795]

**4561.** — Un autre arrêt, bien que rendu seulement à l'occasion d'un départ à faire entre le compte construction et le compte exploitation par interprétation d'une convention spéciale, c'est-à-dire supposant une communauté non plus entre différentes lignes, mais entre différents comptes, peut être cependant consulté avec fruit. Cet arrêt décide que pour l'application d'une convention aux termes de laquelle, pendant la période de construction, les frais généraux de l'administration centrale doivent être répartis entre la construction et l'exploitation proportionnellement à la longueur en construction ou en exploitation, on doit admettre, parmi lesdits frais, l'achat du mobilier de service entier, mais non les frais de constitution de la société, notamment les frais de timbre des actions, ni ceux d'une consultation d'avocat sur un pourvoi dirigé contre l'Etat. — Cons. d'Et., 13 janv. 1888, Chemin de fer de Saint-Louis à Dakar, [D. 89.5.68, Leb. chr., p. 38]

**4562.** — A côté de ces dépenses, il faut mentionner aussi

les recettes, et, parmi ces recettes, des recettes spéciales et des recettes communes. Pourront ou devront figurer, suivant les cas, au nombre des dépenses communes, les taxes de transport et leurs accessoires, enregistrement, manutention, transmission, les recettes des gares communes, les recettes provenant des magasinages, consigne, buffet, affichage, locations, redevances, produits des capitaux disponibles, etc. Nous ne croyons pas avoir à insister sur la façon dont se font ces répartitions.

**4563.** — Il peut y avoir, enfin, pour le compte d'exploitation comme pour le compte d'établissement, des déductions à faire. Mais ces déductions sont plus rares et ne pourraient se référer qu'aux frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation des chemins de fer.

**4564.** — Nous n'avons cherché qu'à poser des règles générales : mais on comprend que la variété infinie des conventions puisse faire naître des difficultés d'espèces également infinies. Citons, à titre d'exemple, un arrêt qui a décidé que les frais de magasinage faits par l'administration dans la limite du cahier des charges doivent être rétablies au compte des recettes, encore bien que les compagnies en aient fait remise aux débiteurs à titre gracieux; que la perception de ces frais est obligatoire; mais que le produit de la revente des vieux matériaux ne constitue pas une recette susceptible d'entrer en compte pour le calcul de la garantie d'intérêt; qu'il doit venir seulement en atténuation des frais d'entretien; que les sommes payées à la compagnie par une compagnie voisine à titre d'échange de wagons ou de location de bâche ne doivent entrer en recette que pour le montant du solde des comptes entre les deux compagnies; mais qu'on doit supprimer des majorations pour frais d'administration du fonds de roulement dans l'évaluation du revenu garanti : que la convention ne renferme aucune stipulation de ce chef. — Cons. d'Et., 23 janv. 1891, Chemin de fer de l'Ouest-Algérien, [Leb. chr., 91, p. 38]

**4564 *bis*.** — On peut encore consulter, sur l'admission ou le rejet du compte d'exploitation de frais d'administration du fonds de roulement, sur l'inscription ou la non-inscription au même compte de capitaux employés aux approvisionnements des lignes exploitées, sur les intérêts des sommes dues à titre de reversements de trop perçus, etc., un arrêt du Conseil d'Etat du 1er juill. 1892, Chemin de fer Ouest-Algérien, [Leb. chr., p. 591] — Nous ne signalons d'ailleurs cet arrêt, ainsi que l'arrêt cité au numéro précédent, qu'à titre d'exemple. Rendus en matière de lignes algériennes, ils ne sauraient être généralisés.

**4565.** — Si l'on veut compléter ces indications en ce qui concerne au moins les six grandes compagnies, on doit se référer aux textes des conventions de 1863 et de 1883 qui donnent la nomenclature des charges à mettre en regard du produit net (V., notamment, en ce qui concerne les conventions de 1883, Convention avec l'Est, art. 9 et 10; avec l'Ouest, art. 12; avec l'Orléans, art. 14; avec le Midi, art. 13; avec le Nord et le P.-L.-M., art. 11).

**4566.** — IV. *Compte d'exploitation partielle.* — Nous avons parlé incidemment, à l'occasion du compte d'établissement, d'un compte *d'exploitation partielle* auquel se trouvent soumises certaines lignes pendant leur construction. Nous ne le mentionnons ici que pour mémoire et pour éclairer le système de comptabilité en cours aujourd'hui.

**4567.** — L'existence de ce compte ne s'impose pas comme celui du compte d'établissement ou du compte d'exploitation. Il ne dérive que de pratiques financières plus ou moins nécessaires, plus ou moins arbitraires.

**4568.** — Aussi bien, à vrai dire, le compte d'exploitation partielle ne constitue-t-il pas un compte distinct, puisque les dépenses qui en font l'objet n'ont d'autre particularité que de figurer pendant un certain temps au compte d'établissement pour passer ensuite au compte d'exploitation. Ce n'est, en somme, qu'un provisoire, et ce provisoire a été imaginé seulement pour permettre de ne faire entrer les lignes au compte d'exploitation que lorsqu'elles sont en possession de leur trafic.

**4569.** — Nous avons eu l'occasion de dire (*suprà*, n. 4525), que ce compte, qui repose sur une imputation temporaire des charges des capitaux et des déficits d'exploitation au compte de premier établissement, se rencontrait dans toutes les conventions antérieures à 1883.

**4570.** — Ces dernières conventions, en multipliant le nombre des lignes à créer, lui avaient donné une importance nouvelle.

**4571.** — On peut dire, en effet, qu'elles paraissaient avoir pour conséquence nécessaire de prolonger l'existence de ce compte jusqu'au jour où les lignes nouvellement concédées seraient terminées.

**4572.** — Mais il faut remarquer que certains articles de ces conventions paraissaient ne faire de cette inscription qu'une faculté laissée à certaines compagnies, la compagnie P.-L.-M., notamment (art. 16), celles d'Orléans et du Nord. A cet égard, on s'était demandé s'il était loisible à ces compagnies de répartir à leur gré les lignes dont il s'agit entre leurs deux comptes d'exploitation, ou bien si, jusqu'au terme fixé pour l'unification du régime, toutes ces lignes ne devaient pas appartenir obligatoirement au compte d'exploitation partielle, en sorte que ces compagnies ne pussent chaque année majorer leur compte de premier établissement que de la somme nécessaire pour balancer, s'il était négatif, le solde du compte d'exploitation partielle ainsi constitué. Le comité de contrôle a émis l'avis que cette faculté consistait exclusivement à pouvoir chaque année, à la volonté desdites compagnies, et si le solde du compte d'exploitation de l'ensemble des lignes définies dans l'article qui les visait était négatif, soit faire figurer ce solde à leur compte unique des recettes et des dépenses d'exploitation, soit le compenser par l'inscription de la somme convenable au compte de premier établissement desdites lignes.

**4573.** — A d'autres points de vue le compte d'exploitation partielle avait suscité certaines difficultés d'application. Ainsi, la nature des recettes et des dépenses qui devaient être inscrites au compte d'exploitation partielle se trouvait définie par les conventions de 1883 dans chacun des articles qui constituaient ce compte. Mais il n'y était pas dit si les compagnies étaient en droit d'inscrire au compte d'exploitation partielle les charges correspondant aux travaux complémentaires de premier établissement qu'elles pouvaient en tout temps avoir à exécuter à leurs frais dans les lignes qui figuraient à ce compte, ou bien si ces charges ne devaient pas être confondues dans le compte de l'exploitation complète avec celles de même nature afférentes à toutes les autres lignes du réseau.

**4574.** — A cet égard, le comité général du contrôle dont nous avons signalé déjà plusieurs fois les décisions, ayant constaté que les conventions de 1883, en même temps qu'elles n'autorisaient explicitement à porter au compte provisoire d'exploitation partielle que les charges résultant de *l'exécution* des lignes, comprenaient obligatoirement dans le compte permanent et unique d'exploitation complète celles relatives aux travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau, en avait conclu qu'il devait être ouvert par chaque compagnie un compte unique des travaux complémentaires dont les charges annuelles devaient incomber au compte d'exploitation complète.

**4574 *bis*.** — Toutes ces controverses ont perdu aujourd'hui une grande partie de leur intérêt. De nouvelles conventions intervenues en effet depuis 1883 avec l'Est, l'Ouest, le Midi, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée, et sanctionnées par autant de lois, ont fait passer, en effet, la plupart des lignes qui figuraient dans le compte d'exploitation partielle au compte d'exploitation complète. — V. not. Conv. 20 avr. 1889, et L. 7 janv. 1890 avec l'Est; Conv. 16 avr. 1890 et L. 27 mai 1891 avec le Midi; Conv. 20 janv. 1889 et L. 7 janv. 1890; Conv. 24 nov. 1891 et L. 29 juill. 1892 avec l'Ouest; Conv. 10 déc. 1891 et L. 29 juill. 1892 avec l'Orléans; Conv. 17 oct. 1892, L. 4 avr. 1893 avec le P.-L.-M.

**4575.** — Nous nous bornons à ces indications sommaires; pour plus de détails, on devra se reporter au texte même des conventions.

*2° Chemins de fer de l'Etat.*

**4576.** — Dans les chemins de fer de l'Etat, la distinction des dépenses de premier établissement et des dépenses d'exploitation a évidemment beaucoup moins d'importance que dans les grandes compagnies, puisqu'en définitive, c'est le Trésor public qui subvient aussi bien aux frais de construction qu'aux insuffisances d'exploitation.

**4577.** — Cependant la distinction conserve un intérêt pratique, en ce sens que tandis que les dépenses d'exploitation figurent au budget des Travaux publics et doivent être payées par le caissier central des chemins de fer de l'Etat, les frais de construction, au contraire, doivent être acquittés par les trésoriers-payeurs généraux.

**4578.** — Ce point posé en ce qui concerne la distinction des

frais de premier établissement et des frais d'exploitation, les mêmes règles qui gouvernent les comptes des compagnies gouvernent également ceux des chemins de fer de l'Etat, et nous n'avons qu'à nous y référer.

**4579.** — Il a pu paraître d'autant plus intéressant de les poser nettement au début de la constitution du réseau d'Etat, que l'administration ayant eu à racheter des lignes pour lesquelles il n'avait été fait souvent, en prévision même de cette opération, aucune dépense d'entretien pendant de longues années, la distinction des dépenses d'établissement et des dépenses d'exploitation était plus difficile à faire.

## § 3. *Contrôle financier de l'Etat.*

### 1° *Contrôle des compagnies.*

**4580.** — Il nous reste, pour terminer avec toute cette matière des rapports financiers de l'Etat avec les compagnies, à faire connaître les formes dans lesquelles doivent être présentés les différents comptes dont nous venons de parler, les dates auxquelles ils doivent être produits, les moyens de contrôle auxquels ils sont soumis.

**4581.** — Les justifications à produire par les concessionnaires vis-à-vis de l'Etat ont été indiquées pour la première fois pour les grandes compagnies par une série de règlements rendus en 1863 et 1868, en conformité d'une clause des conventions de 1859 (2 mai, 6 mai, 6 juin 1863, 12 août 1868), et pour la compagnie des chemins de fer départementaux par un décret du 5 juin 1890.

**4582.** — Depuis, un certain nombre d'actes ont modifié ces dispositions qui continuent néanmoins à demeurer la règle générale en matière de comptabilité des compagnies. Nous citerons notamment les conventions de 1875 et de 1883, et les lois relatives aux comptes d'exploitation partielle des réseaux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, intervenues en 1891, 1892 et 1893, une décision ministérielle du 3 févr. 1886, relative au réseau d'Etat, et un arrêté ministériel du 24 févr. 1888. Nous négligeons intentionnellement un certain nombre d'actes relatifs à des compagnies moins importantes et aux lignes algériennes, ainsi que les actes législatifs ou réglementaires qui ont modifié la composition du personnel du contrôle. Nous en avons déjà donné la substance dans le chapitre relatif au service du contrôle et de la surveillance de l'Etat.

**4583.** — Occupons-nous d'abord du compte de premier établissement. En principe, le compte de premier établissement doit être arrêté provisoirement, d'après les écritures de la compagnie, au 1er janvier qui suit la mise en exploitation de chaque ligne. C'est du moins ce que porte l'art. 3, Règl. 2 mai 1863, relatif au chemin de fer de l'Est, et que nous prenons pour modèle. Le même article portait qu'on devait y joindre l'état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pas pu être payées, et que ces dépenses ainsi que les frais extraordinaires d'entretien et de terrassement de la voie visés par l'art. 1, § 3, devaient faire l'objet d'un compte supplémentaire arrêté trois mois après la fin de l'année révolue qui suivrait elle-même la date fixée pour l'achèvement des travaux. Nous savons qu'ici des modifications ont été apportées à cette règle, relativement à la distinction des dépenses payées ou simplement dues.

**4584** — Aux termes de l'art. 4, le compte devenait définitif cinq ans après le 1er janvier qui suivait l'ouverture de chaque ligne. Les conventions de 1868 et de 1875 avaient reculé ce délai à dix années en lui donnant d'ailleurs différents points de départ fixes ou éventuels. Les conventions de 1883 ont respecté ce dernier délai pour les lignes concédées antérieurement et maintenu le délai de cinq ans des conventions de 1863 pour les lignes qu'elles concèdent. Mais il ne s'agit dans tout ceci que des dépenses qui sont directement à la charge des compagnies; or, on sait qu'aux termes des conventions de 1863, en dehors des dépenses qui leur incombent parce qu'elles construisent elles-mêmes toute la voie, ou au moins la superstructure, conformément au système de 1842, il y a des dépenses que les compagnies ne font que pour le compte de l'Etat. Pour ce dernier compte de construction, il est clair qu'il ne peut être clos et devenir définitif que le jour où l'Etat a rempli tous ses engagements et arrêté toutes les dépenses qui lui incombent. — Le même art. 4 des conventions de 1863 contenait une distinction relative aux travaux complémentaires que les conventions de 1883 ont fait disparaître dans une mesure que nous avons déjà indiquée.

**4585.** — L'art. 6 fixait un délai de deux ans après l'achèvement complet des travaux de la ligne pour l'aliénation des propriétés immobilières qui ne se trouveraient pas affectées au service du chemin de fer. Ce délai a également disparu aujourd'hui puisque les conventions ne fixent plus de délai pour la clôture des comptes (art. 6).

**4586.** — Les comptes généraux, tant provisoires que définitifs, doivent présenter pour chaque ligne le développement des dépenses conformément à des tableaux dont les modèles sont déterminés par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue (art. 7).

**4587.** — Ils doivent être produits avec pièces à l'appui (art. 8).

**4588.** — Ils doivent être soumis à l'examen d'une commission dont la composition a varié et que nous avons fait connaître en nous occupant du contrôle (art. 9). La compagnie est tenue de représenter à cette commission les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que celle-ci juge nécessaires à la vérification des comptes. Cette commission peut se transporter au besoin par elle-même ou par des délégués soit au siège de la compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux de toutes les lignes. Elle doit adresser son rapport avec les comptes et pièces justificatives au ministre des Travaux publics qui, après communication au ministre des Finances, arrête, sauf le recours au Conseil d'Etat, le montant des sommes dépensées reconnues devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intérêt (art. 9).

**4589.** — Voilà pour le compte d'établissement, qui se trouve ainsi réglé par le tit. 1 du règlement. Le tit. 2 est relatif à la justification annuelle des dépenses d'exploitation et de recettes.

**4590.** — Aux termes de l'art. 10 du règlement, la compagnie est tenue de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, au ministre des Travaux publics, le budget de ses dépenses et de ses recettes pour l'exercice commençant au 1er janvier suivant, et de lui communiquer dans le cours de l'exercice les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce budget.

**4591.** — Le compte des dépenses et le compte des recettes de chaque exercice sont établis d'après les registres de la compagnie dans les quatre premiers mois de l'exercice suivant (art. 11). Le même art. 11 contenait encore un certain nombre d'indications relatives à la division des réseaux. Mais ces indications ont perdu tout intérêt par suite de la réunion de toutes les dépenses en un compte général d'exploitation; du moins, elles ne peuvent être prises en considération que pour les lignes au compte de garantie ou de dividende et de garantie, par opposition aux lignes placées au compte d'établissement dans tous les réseaux — ce qui implique une première division des chapitres du budget, — ou pour certaines lignes du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée où des comptes spéciaux doivent être consacrés aux lignes algériennes et celle du mont Cenis, — pour les lignes du réseau du Nord désignées sous le nom de lignes du Nord-Est et qui se trouvent dans une situation analogue, — ou encore pour les lignes de l'Orléans visées dans l'art. 2 de la convention de 1883.

**4592.** — Le ministre des Travaux publics détermine, la compagnie entendue, les justifications à produire à l'appui des comptes dont les développements par articles sont présentés conformément aux modèles arrêtés.

**4593.** — Si l'on s'était conformé à l'observation des règles prescrites par ces dispositions, l'administration aurait dû pouvoir formuler en temps opportun toutes les observations que lui aurait suscitées l'examen du projet de budget, mais il paraît que dans l'application les choses laissaient beaucoup à désirer, « que tout se passait comme si la disposition de l'art. 10 du règlement de 1863-1868 n'avait d'autre but que d'obtenir chaque année des compagnies leur évaluation du chiffre à insérer dans la loi de finances de l'exercice suivant au titre de la garantie d'intérêt, que non seulement les prévisions budgétaires présentées par les compagnies à l'administration l'avaient toujours été sous une forme trop rudimentaire pour lui permettre de les contrôler sérieusement, mais qu'encore depuis les conventions de 1883, qui ont créé temporairement dans chaque réseau un groupe de lignes dont les insuffisances portées au compte de premier établissement ne paraissaient pas de nature à réagir de longtemps sur la garantie d'intérêt, ces prévisions ne s'appliquaient à aucune de ces lignes comme si l'Etat était désintéressé dans les résultats de leur exploitation » (Rapport du directeur des chemins de fer du 24 févr. 1888).

**4594.** — C'est pour remédier à ces inconvénients qu'un ar-

rêté du ministre des Travaux publics, du 24 févr. 1888, a ordonné la rédaction d'un certain nombre de formules destinées à servir à l'élaboration du budget des compagnies. Ces formules ne sont pas uniformes et elles ne pouvaient pas l'être à raison de la diversité de la situation financière de ces compagnies. Elles ne renferment pas moins un certain nombre de règles communes.

**4595.** — Les types en ont été dressés par les comités de réseau et élaborés définitivement par le comité général du contrôle.

**4596.** — Elles sont au nombre de dix-sept. On en trouvera l'énumération avec la raison explicative de chacune d'elles dans le *Bulletin du ministère des Travaux publics* de février 1888, p. 157. En principe, elles sont rédigées d'après la division normale des différents services des compagnies (administration centrale, exploitation, matériel et traction, entretien et surveillance de la voie, service spécial des contributions).

**4597.** — De plus, se basant sur ce qu'en général c'est vers le mois d'avril seulement que les compagnies peuvent arrêter leurs comptes de l'exercice écoulé, le même arrêté a ordonné, conformément à l'avis du comité, qu'il conviendrait d'autoriser les compagnies à ne fournir désormais leurs budgets que dans le troisième trimestre de chaque année et non plus dans le premier.

**4598.** — On trouve dans le rapport qui a précédé cet arrêté d'autres détails intéressants qui justifient les mesures prises et auxquels nous ne pouvons que renvoyer.

**4599.** — C'est au ministre des Travaux publics que les comptes des recettes et des dépenses de chaque exercice sont adressés (Même règl. de 1863, art. 17).

**4600.** — Lorsque ces comptes sont dressés, c'est encore le ministre des Travaux publics qui, après avoir communiqué au ministre des Finances les comptes portant liquidation soit d'avances à la charge du Trésor, soit de bénéfices à partager entre l'Etat et la compagnie, en arrête le règlement définitif sur le rapport de la commission.

**4601.** — C'est le ministre seul qui a pouvoir d'arrêter les comptes après les formalités qui viennent d'être indiquées. Un décret approbatif de travaux ne saurait y suppléer. Il a été jugé, en ce sens, qu'une compagnie de chemins de fer n'était pas recevable à attaquer devant le Conseil d'Etat un décret qui, en approuvant les projets de travaux et de dépenses présentés par elle, et en autorisant l'imputation du montant de la dépense sur celle des travaux complémentaires prévus par une convention intervenue entre la compagnie et l'Etat, aurait évalué ladite dépense à un chiffre trop faible; que l'évaluation faite par ce décret n'était qu'approximative; que c'était au ministre, sur l'avis de la commission de vérification, qu'il appartenait d'en arrêter le montant, sauf recours au Conseil d'Etat, et que la mention insérée dans le décret ne faisait pas obstacle à l'exercice de ce pouvoir du ministre. — Cons. d'Et., 8 déc. 1876, Cie du chemin de fer du Nord, [D. 77.3.19, Leb. chr., p. 871]

**4602.** — ... Qu'aux termes du décret du 6 juin 1863, c'est au ministre des Travaux publics, sur l'avis d'une commission de vérification, sauf recours au Conseil d'Etat, qu'il appartient d'arrêter le montant des dépenses devant figurer sur le compte de premier établissement; qu'en conséquence un décret ministériel qui autorise certains travaux complémentaires en proscrivant d'ores et déjà certaines imputations et certains prélèvements sur le compte, ne fait pas obstacle à ce que la compagnie ne puisse réclamer au moment des comptes au sujet de ces imputations, et que, par suite, le décret dont il s'agit n'est pas susceptible *hic et nunc* d'être déféré au Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 1er juill. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 88.3.108, Leb. chr., p. 544]

**4603.** — Mais le ministre lui-même ne peut statuer qu'après l'accomplissement des formalités requises. Jugé, en ce sens, que la lettre par laquelle le ministre des Travaux publics invite une compagnie à modifier la forme de la présentation de ses comptes (dans l'espèce à grouper plusieurs sections de lignes sous un même chapitre pour bénéficier de compensations de nature à s'établir entre elles et exonérer l'Etat d'une annuité de garantie), ne saurait constituer, sur ce point, un règlement définitif des comptes, qui ne peut intervenir qu'après avoir été soumis à l'examen de la commission de vérification instituée par le décret du 12 août 1868. — Cons. d'Et., 11 nov. 1887, Chemin de fer du Nord (ligne de Paris à Soissons), [D. 88.3.108, Leb. chr., p. 713

**4604.** — *A fortiori*, la lettre par laquelle le ministre des Travaux publics ordonne à la commission de vérification des comptes d'une compagnie de faire les opérations nécessaires pour qu'il soit statué définitivement sur le compte de partage des bénéfices entre l'Etat et une compagnie et lui détermine la façon d'y procéder, ne constitue-t-elle pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'Etat par la voie contentieuse, mais une simple prétention qui ne s'oppose, en aucune façon, à ce que la compagnie saisisse de ses droits l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 18 mai 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 472

**4605.** — Ainsi que le fait remarquer M. Picard, « les termes des règlements dont nous avons rappelé les traits généraux semblent faire de la vérification de la comptabilité des compagnies par l'inspecteur des finances une opération distincte de celles auxquelles doit se livrer la commission. En pratique, la dualité du contrôle n'existe pas : les inspecteurs des finances ont toujours été les agents actifs, les auxiliaires, les délégués de la commission vis-à-vis des compagnies » (Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 437). En effet, ce sont toujours les inspecteurs des finances qui procèdent, au siège de la compagnie ou dans les bureaux extérieurs, à l'examen et à la vérification détaillée des comptes qui leur sont soumis; ce sont eux également qui dressent le rapport annuel de vérification : il est d'abord soumis à l'inspecteur général des finances, et ce n'est qu'après coup qu'il est soumis aux délibérations de la commission.

**4606.** — La plupart des observations que nous avons présentées ne conviennent qu'aux lignes continentales. Pour les lignes algériennes, la garantie d'intérêt, nous l'avons vu, a été calculée sur des bases quelque peu différentes. Les règlements relatifs à la comptabilité, quoique calqués pour la plupart sur les règlements des grandes compagnies, présentent aussi des divergences assez notables.

**4607.** — Nous ne pouvons entrer sur ce point dans aucun détail. Nous nous bornerons à rappeler que pour certaines de ces lignes, les dépenses de premier établissement et les frais d'exploitation ont été l'objet d'estimations forfaitaires, et à donner la date de quelques-uns des règlements principaux (Bône à Guelma, 26 janv. 1880; Est-Algérien, 24 août 1882; Ouest-Algérien, 18 juin 1886; Cie franco-algérienne, 9 sept. 1887). Nous renvoyons, pour le surplus, aux détails fournis à cet égard par M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 347 et s.).

*2° Contrôle des chemins de fer de l'Etat.*

**4608.** — La comptabilité des chemins de fer de l'Etat est assez différente de celle des grandes compagnies. Nous en avons indiqué la raison principale *suprà*, n. 4576.

**4609.** — Cette comptabilité est organisée par un décret du 25 mai 1878, dont il est indispensable de reproduire les dispositions.

**4610.** — Mais nous devons d'abord présenter quelques observations préliminaires.

**4611.** — Le budget des chemins de fer de l'Etat, qui jusqu'en 1883 était soumis à des règles spéciales et annexé au budget des finances, a été rattaché depuis cette époque, et sur l'invitation de la commission du budget de 1882, au budget général. A partir du 1er janv. 1883, porte l'art. 2, L. fin. 29 déc. 1882, le budget annexe des chemins de fer de l'Etat sera rattaché pour ordre au budget général. Les crédits supplémentaires ou extraordinaires, nécessaires dans le cours d'un exercice pour assurer l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, pourront être ouverts par décrets contre-signés des ministres des Travaux publics et des Finances : toutefois, ces crédits devront être soumis à la sanction du pouvoir législatif dans le délai d'un mois, lorsque les Chambres seront assemblées ou, dans le cas contraire, dans la première quinzaine de leur plus prochaine réunion. — Picard, *loc. cit.*

**4612.** — Les recettes sont inscrites à la loi de finances sous trois chapitres : 1° grande vitesse; 2° petite vitesse; 3° recettes en dehors du trafic.

**4613.** — Les dépenses font l'objet de sept chapitres : 1° conseil d'administration; 2° secrétariat général et caisse générale; 3° direction; 4° exploitation, matériel et traction, voies et bâtiments, gratifications, secours et indemnités, gares communes et dépenses diverses; 5° impôts et assurances; 6° exercices clos; 7° excédent des recettes sur les dépenses à verser au Trésor.

**4614.** — Le projet de budget est dressé par le conseil d'administration conformément à la loi de finances, et soumis à l'ap-

probation du ministre des Travaux publics au moins un mois à l'avance (Décr. 25 mai 1878, art. 5). — Picard, t. 3, p. 26 et s.

**4615.** — Le même ministre (qui doit se mettre d'accord depuis 1882 avec son collègue des finances) ouvre sur la demande dudit conseil les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondants aux restes à payer ou à recouvrer des exercices clos (art. 7).

**4616.** — Il convient de déterminer les dépenses relatives à la construction même des lignes, ce qu'on appellerait pour les compagnies concessionnaires les dépenses de premier établissement, et les dépenses et les recettes relatives à l'exploitation.

**4617.** — Les premières sont déterminées ainsi qu'il suit : « Les dépenses relatives à la continuation ou à l'achèvement des lignes rachetées et toutes autres dépenses de premier établissement sont imputées sur le budget général de l'Etat ». Rien n'est plus général.

**4618.** — Les secondes sont fixées par les art. 3 et 4, Décr. 25 mai 1878, ainsi conçus : Les recettes se composent : 1° des produits de l'exploitation; 2° des produits du domaine et de la vente des objets mobiliers; 3° des produits des locations du matériel; 4° des recettes diverses et accidentelles; 5° des prélèvements opérés sur le crédit ouvert au ministre des Travaux publics pour parer, au besoin, aux insuffisances de l'exploitation (art. 3).

**4619.** — Les dépenses comprennent : 1° les traitements, indemnités, primes et gratifications; 2° les salaires d'ouvriers; 3° l'entretien et le renouvellement de la voie, du matériel fixe, du matériel roulant; 4° celui du mobilier des bureaux, gares et stations; 5° les frais de bureau et frais d'impression; 6° les frais de chauffage et d'éclairage des trains, gares, stations et bureaux; 7° les approvisionnements généraux du service; 8° les dépenses d'exploitation résultant des règlements de compte avec les compagnies de chemins de fer françaises et étrangères et les autres entreprises de transport par terre ou par eau; 9° le montant des condamnations et transactions, les frais judiciaires ou autres; 10° les restitutions pour taxes et droits indûment perçus; 11° les indemnités pour avaries, pertes, retards, ou toutes autres causes se rattachant à l'exploitation; 12° les impôts; 13° le versement au Trésor des perceptions opérées pour son compte; 14° les dépenses extraordinaires et imprévues et les assurances s'il y a lieu; 15° le versement au Trésor des excédents de recette (art. 4).

**4620.** — Nous avons mentionné les approvisionnements généraux du service. Il convient de rappeler, à cet égard, que tous ces approvisionnements ont été répartis par un décret du 29 janv. 1887 en trois sections distinctes.

**4621.** — Ce n'est à proprement parler que pour ces dernières dépenses et pour ces dernières recettes que la comptabilité spéciale des chemins de fer de l'Etat a été organisée. En ce qui concerne les travaux neufs, ceux qu'on désigne sous le nom de dépenses de premier établissement, voici comment s'exprime, en effet, l'art. 28, Décr. 25 mai 1878, 2e, 3e et 4e alinéas : « Les dépenses des travaux de l'infrastructure sont engagées, liquidées et ordonnancées suivant les règles applicables aux autres dépenses de l'administration générale des Travaux publics à laquelle elles appartiennent. — En ce qui concerne les travaux de la superstructure, dans lesquels est comprise l'acquisition du matériel roulant, et dont l'exécution est confiée à l'administration des chemins de fer de l'Etat, le conseil d'administration détermine par ses délibérations les sommes qu'il y a lieu de prélever pour ces dépenses sur le montant des ressources mises à sa disposition par le ministre des Travaux publics. Conformément à ces délibérations, le ministre délègue les crédits au directeur ordonnateur secondaire, qui peut les sous-déléguer en tout ou en partie à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, et à l'ingénieur en chef du matériel et de la traction. — Le conseil général des chemins de fer reste étranger aux dépenses de l'infrastructure et de la superstructure, dont le paiement est effectué comme pour les dépenses ordinaires de l'Etat par le caissier payeur central à Paris, et par les trésoriers-payeurs généraux dans les départements.

**4622.** — Ces réserves faites, voici comment est organisée d'une façon générale la comptabilité des chemins de fer de l'Etat.

**4623.** — Le conseil d'administration met à la disposition du directeur tout ou partie des crédits qui lui sont ouverts par le budget ou par des décisions spéciales du ministre des Travaux publics.

Le directeur délègue ces crédits, selon les besoins, aux chefs des trois services : de l'exploitation, du matériel et de la traction, de la voie et des bâtiments (art. 6).

**4624.** — Le service de trésorerie, comprenant toutes les opérations étrangères au budget, est réglé par des instructions ministérielles, après avis du conseil d'administration (art. 7).

**4625.** — Aucun service n'est fait, aucune dépense n'est engagée, aucune recette n'est effectuée qu'en vertu des autorisations du conseil d'administration (art. 8).

**4626.** — Aucune somme n'est portée en recette, à titre définitif, par le caissier général des chemins de fer de l'Etat, qu'en vertu d'un titre de perception délivré par le directeur ou, en vertu de sa délégation, par un chef de service.

Le directeur et les chefs de service tiennent écriture des titres de perception qu'ils ont délivrés, des recouvrements faits et des restes à recouvrer (art. 9).

**4627.** — Aucune dépense du budget spécial des chemins de fer de l'Etat ne peut être acquittée, si elle n'a été préalablement ordonnancée par le directeur ou mandatée, en vertu d'une ordonnance de délégation, par le chef du service compétent.

Le directeur et les chefs de service observent, pour la rédaction et l'émission de leurs ordonnances ou mandats et la tenue de leurs écritures, les règles tracées aux ordonnateurs par le règlement de comptabilité du ministère des Travaux publics. Les chefs de service rendent les comptes mensuels et annuels prescrits par les art. 303 à 305, Décr. 31 mai 1862 (art. 10).

**4628.** — Un fonctionnaire ayant le titre de caissier général des chemins de fer de l'Etat, placé sous la direction administrative et la surveillance du conseil d'administration, est chargé de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations, d'opérer lui-même les recettes dont le recouvrement lui est confié et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse. Il est justiciable de la Cour des comptes.

Cet agent, nommé par décret, sur la proposition des ministres des Travaux publics et des Finances, après avis du conseil d'administration, est tenu de fournir un cautionnement en rentes sur l'Etat, calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments (art. 11).

**4629.** — La perception des droits et produits et le paiement des dépenses sont effectués, dans les gares et stations, par les agents que désigne le conseil d'administration, sur la proposition du directeur, pour y remplir les fonctions de receveurs.

Ces agents fournissent un cautionnement dont la nature et la quotité sont déterminées par le ministre des Travaux publics.

Ils ne doivent acquitter aucune dépense sans un mandat d'un ordonnateur, visé par le caissier général des chemins de fer de l'Etat.

Toutefois, le directeur et les chefs de service peuvent les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au paiement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, s'il y a lieu, de pièces justificatives.

Ces agents adressent au caissier général des chemins de fer, à des époques périodiques, une situation de leurs recettes et de leurs dépenses, accompagnée des pièces qui justifient les sommes payées et les excédents disponibles.

Ils y joignent les espèces et valeurs composant ces excédents (art. 12).

**4630.** — Le caissier général des chemins de fer est responsable des sommes dont il doit opérer le recouvrement sur les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, d'après les titres de perception qui lui sont transmis par les chefs de service compétents.

Il est également responsable des dépenses acquittées sur son visa par ces mêmes agents, ainsi que des sommes payées suivant les règles indiquées au 4e alinéa de l'art. 12, qu'il aurait rattachées à sa gestion personnelle (art. 14).

**4631.** — Le caissier général des chemins de fer peut suspendre le paiement des ordonnances et mandats qui lui sont présentés :

1° Si ces ordonnances ou mandats n'ont pas été délivrés sur un crédit régulièrement ouvert, ou s'ils excèdent ce crédit;

2° S'il y a omission ou irrégularité matérielle dans les pièces justificatives qui doivent être produites par les parties prenantes.

Tout refus ou retard doit être motivé dans une déclaration immédiatement délivrée par le caissier général au porteur de l'ordonnance ou du mandat, lequel en réfère à l'ordonnateur.

Si celui-ci requiert par écrit et sous sa responsabilité qu'il soit passé outre au paiement, le caissier général y procède dans les formes et suivant les règles indiquées à l'art. 91, Décr. 31 mai 1862 (art. 15).

**4632.** — La comptabilité du caissier général des chemins de fer de l'Etat est tenue en partie double. Les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations emploient seulement des livres de détail ou de premières écritures, suivant les règles de la comptabilité en partie simple.

La forme des livres, registres et autres documents de comptabilité est déterminée : pour le caissier général, par les instructions du ministre des Finances, de concert avec le ministre des Travaux publics; pour les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, par les instructions du conseil d'administration (art. 16).

**4633.** — Le conseil d'administration délègue un ou plusieurs de ses membres pour arrêter, à l'expiration de chaque mois, et vérifier, en fin d'année, la situation de la caisse et du portefeuille du caissier général (art. 17).

**4634.** — Des contrôleurs de l'exploitation et de la comptabilité, dont le nombre ainsi que les attributions sont déterminés par le règlement organique du service, sont chargés de surveiller l'exacte perception des taxes, de vérifier, au moins une fois par mois, la comptabilité et les caisses des gares et stations, et de veiller à ce que les écritures y soient tenues convenablement et d'accord avec celles de l'administration centrale du service.

Ces agents sont nommés par le conseil d'administration, sur la proposition du directeur (art. 18).

**4635.** — Le caissier général et les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations sont soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances (art. 19).

**4636.** — Le caissier général est tenu d'adresser au ministère des Finances un bordereau mensuel de ses recettes et de ses dépenses, accompagné des pièces justificatives.

Il doit rendre compte chaque mois au directeur et à chacun des ordonnateurs secondaires du paiement des ordonnances et mandats par eux délivrés.

Il est également tenu de rendre compte au directeur et aux chefs de service des recouvrements effectués en vertu des titres de perception qu'ils lui ont transmis (art. 20).

**4637.** — La durée de la période pendant laquelle doivent être consommés tous les faits de recette et de dépense de chaque exercice, pour le budget spécial des chemins de fer de l'Etat, se prolonge :

1° Jusqu'au 31 mars de la deuxième année de l'exercice, pour compléter les opérations relatives à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses;

2° Jusqu'au 30 avril de la même année, pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au paiement des dépenses (art. 21).

**4638.** — Après le 30 avril de la deuxième année, l'exercice est clos; les crédits demeurés sans emploi sont annulés et les restes à recouvrer ou à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial au budget du service des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice courant (art. 22).

**4639.** — Le compte d'administration établi par ligne ou groupe de lignes, dans les conditions fixées par un arrêté ministériel, est présenté par le conseil au ministre des Travaux publics dans le mois qui suit l'expiration de chaque exercice.

Une copie certifiée de ce compte est jointe au compte de gestion du caissier général des chemins de fer.

L'approbation donnée par le ministre au compte d'administration n'est définitive qu'après rapprochement avec les arrêts rendus par la Cour des comptes sur la gestion correspondante du caissier général.

Les résultats généraux de l'exercice sont insérés dans le compte publié chaque année par le ministre des Travaux publics (art. 23).

**4640.** — Les comptes du caissier général des chemins de fer de l'Etat sont rendus par gestion annuelle, sauf les cas de mutation prévus en l'art. 24, Décr. 31 mai 1862.

Les art. 23, 26 et 27 du même décret sont applicables à ces comptes (art. 24).

**4641.** — Les comptes de gestion doivent être adressés au ministère des Finances dans le premier trimestre qui suit la période pour laquelle ils sont rendus; ils sont transmis à la Cour des comptes avant l'expiration des trois mois suivants.

Une instruction concertée entre les ministres des Travaux publics et des Finances devait déterminer la nature et la forme des pièces qui doivent être jointes à ces comptes et servir à justifier les recettes et les dépenses.

Jusqu'à la mise en vigueur de cette instruction, la justification devait être faite conformément aux règlements en usage dans l'administration des lignes rachetées (art. 25).

**4642.** — Les sommes nécessaires au service des chemins de fer de l'Etat, dans le cas d'insuffisance des produits, sont mises à la disposition du caissier général ou, pour son compte, à celle des agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit par le caissier central du Trésor, à Paris, soit par les trésoriers-payeurs généraux des départements, au moyen d'une demande de fonds visée par le directeur et appuyée de la quittance du caissier général.

**4643.** — Les sommes disponibles excédant les besoins du service sont versées par le caissier général et par les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit à la caisse centrale du Trésor, soit à celle des receveurs des finances, et il en est délivré récépissé au nom du caissier général (art. 26).

**4644.** — A cet effet, il est ouvert, dans les écritures du caissier du Trésor, un compte courant, qui est crédité des sommes versées et débité des sommes prélevées par le caissier général des chemins de fer, et qui retrace ainsi la situation finale de l'exploitation par exercice (art. 27).

**4645.** — Ce compte est soldé, s'il y a insuffisance de produits, par l'imputation de l'excédant de dépense sur le crédit ouvert pour cet objet au ministre des Travaux publics, ou, dans le cas contraire, par l'application du bénéfice aux produits divers du budget de l'Etat (art. 27).

**4646.** — Il n'est encore intervenu, croyons-nous, aucun règlement sur la nature des pièces relatives au compte de gestion visé par l'art. 24, Décr. 25 mai 1878. En fait, les receveurs des gares envoient au caissier général des bordereaux récapitulatifs des recettes et des dépenses à la fin de chaque décade. — Picard, t. 3, p. 31.

**4647.** — Les comptes-matières sont produits conformément au décret du 29 janv. 1887 auquel nous avons fait allusion plus haut.

**4648.** — Il importe de remarquer que certaines dépenses ayant le caractère mixte de dépenses d'exploitation ou de dépenses de premier établissement figurent tantôt au compte du receveur général, tantôt dans ceux des trésoriers-payeurs généraux, et que la répartition ne peut s'en faire qu'ultérieurement.

**4649.** — Mais, ainsi que le fait remarquer très-justement M. Picard, « cette dissémination des écritures est un fait inévitable. La difficulté réside beaucoup moins dans la vérification matérielle des imputations que dans l'appréciation de la part à imputer à chacun des comptes ». — Picard, t. 3, p. 32.

**4650.** — Comme toutes les grandes compagnies, les chemins de fer de l'Etat ont un fonds de roulement destiné à acheter les approvisionnements des magasins et sur le compte duquel doivent s'imputer les variations de valeur de ces approvisionnements depuis le jour de l'achat jusqu'au jour de l'emploi. Constitués successivement par les approvisionnements provenant des compagnies rachetées, par différents prélèvements de sommes fixes effectués à des époques diverses, il a été définitivement fixé, par une loi du 21 août 1882, à 3,000 fr. par kilomètre.

## SECTION II.

### Concours financier des localités et des intéressés.

**4651.** — De tout temps, les départements, les communes et parfois même les particuliers ont contribué à l'établissement des chemins de fer qui les intéressaient. Mais tandis que la contribution de ces derniers a toujours été facultative, celle des départements et des communes a revêtu parfois un caractère obligatoire.

**4652.** — Ce caractère s'est manifesté notamment dans la loi du 11 juin 1842, la première, nous l'avons dit, qui ait organisé sur des bases sérieuses l'établissement des chemins de fer. Les dispositions de cette loi qui se réfèrent au point qui nous occupe étaient ainsi conçues : « Les indemnités dûes pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances seront avancées par

l'Etat et remboursées à l'Etat jusqu'à concurrence des deux tiers par les départements et les communes. Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'Etat. — Le gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers soit en terrains, soit en argent. »

Art. 4. « Dans chaque département traversé, le conseil général délibérera : 1° sur la part qui sera mise à la charge du département dans les deux tiers des indemnités et sur les ressources extraordinaires au moyen desquelles elle sera remboursée, en cas d'insuffisance des centimes facultatifs ; 2° sur la désignation des communes intéressées et sur les frais à supporter par chacune d'elles en raison de son intérêt et de ses ressources financières. Cette délibération sera soumise à l'approbation du roi. »

**4653.** — Il est certain que ce système bien appliqué eût conduit à établir d'une façon plus économique le réseau des chemins de fer français. Ainsi que nous l'avons fait remarquer, en effet, les indemnités d'expropriation sont d'autant moins élevées qu'elles doivent être acquittées par les plus proches intéressés. Malheureusement, on ne sut garder aucune mesure dans la mise en pratique de ce régime. Des chemins de fer furent établis sans qu'il ait été fait appel aux subventions des localités dans les cantons les plus riches, et lorsqu'on voulut solliciter leur concours dans des régions moins fortunées, on se trouva en présence d'une résistance justifiée.

**4654.** — La loi du 19 juill. 1845 mit fin à cette obligation. Il fut encore question sans doute de l'imposer de nouveau à différentes époques, en 1860 notamment, en 1863 et 1875 ; mais, en fait, elle n'a plus été inscrite depuis dans aucune loi.

**4655.** — Depuis 1845, on peut donc dire que les subventions des localités intéressées ont toujours été facultatives. Le gouvernement d'ailleurs n'a jamais manqué d'accorder des avantages aux régions qui se montraient les plus empressées à subvenir à la création des chemins de fer appelés à les desservir, et c'est ainsi notamment que dans le programme Freycinet on tint compte, dans l'ordre des travaux à exécuter, de la priorité des offres des départements et des communes.

**4656.** — Le gouvernement s'est également toujours préoccupé de connaître exactement l'état des subventions promises (V. notammant Circ. 1er févr. 1884, *Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 2, p. 143).

**4657.** — La plupart des décisions de jurisprudence qui sont intervenues à l'occasion du concours financier des localités se réfèrent soit à des questions de capacité du disposant, soit au point de savoir si les conditions qu'il avait mises à sa libéralité se trouvaient réalisées.

**4658.** — Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les départements et les communes sont des incapables qui ne peuvent disposer de leurs biens qu'en remplissant un certain nombre de formalités protectrices. Ces formalités variant avec le caractère de l'acte qu'il s'agit de passer, il convient donc d'abord de déterminer dans quelle catégorie doit être rangée la promesse de l'allocation d'une subvention. Bien que cette promesse ou cette allocation ne correspondent presque jamais expressément à une charge en retour du Trésor, on ne peut pas dire qu'elles constituent une disposition à titre gratuit puisqu'elles ne sont faites qu'en considération de l'établissement du chemin. Elles ne sont donc que l'un des deux termes d'un contrat *do ut des*, c'est-à-dire d'un contrat commutatif et onéreux, et à ce titre, les formalités que le département ou la commune doivent remplir pour les passer régulièrement sont celles qui sont édictées pour ces sortes de contrats.

**4659.** — C'est dire que, s'il s'agit d'une subvention départementale, la promesse n'en sera valablement faite par le département qu'autant que la délibération du conseil général réunira les conditions prescrites par les art. 40 et 41, L. 10 août 1871.

**4660.** — Et c'est dire également que, s'il s'agit d'une subvention communale, la délibération du conseil municipal devra être approuvée par le préfet, par décret du Président de la République ou par une loi, suivant les distinctions contenues dans les art. 68, 142 et 143, L. 5 août 1884.

**4661.** — Nous nous plaçons uniquement dans l'hypothèse d'une subvention en argent, ce qui est le cas le plus fréquent. Mais la participation des départements et des communes peut se traduire d'une autre façon : ils peuvent mettre à la disposition de l'Etat tout ou partie des terrains nécessaires à l'établissement de la voie. En pareil cas, les formalités à observer sont celles requises pour le transport des biens immobiliers, c'est-à-dire pour les départements par l'art. 465, L. 10 août 1871, et pour les communes par l'art. 63, L. 5 avr. 1884.

**4662.** — Encore peut-il y avoir lieu de faire des distinctions. Il a été décidé à cet égard qu'une compagnie de chemins de fer, en achetant directement les terrains qu'une commune s'était engagée à fournir pour l'établissement d'une gare, ne devait pas être considérée comme mandataire de cette dernière, et qu'il n'y avait pas lieu par suite de faire l'application de l'art. 2001, C. civ. — Cons. d'Et., 11 juill. 1884, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 591] — V. encore sur ce point Cons. d'Et., 11 nov. 1892, Commune de L..., [Leb. chr., p. 753]

**4663.** — Il semble d'ailleurs qu'on soit disposé en fait à interpréter très-largement les règles édictées pour la régularité des actes accomplis par les départements ou les communes et à tenir l'engagement pour valable, dès lors qu'il est loyalement exécuté.

**4664.** — Jugé, en ce sens, que l'engagement pris par le maire, et par le conseil municipal d'une ville envers une compagnie de chemins de fer, de payer une certaine somme et d'opérer, aux frais de la ville, l'enlèvement d'un certain cube de terre, pour le cas où la compagnie établirait la gare des voyageurs dans l'enceinte de la ville, sur un emplacement déterminé, — est valable et obligatoire pour la ville, même en l'absence d'un acte spécial et exprès de l'autorité supérieure qui l'approuve, — s'il résulte de l'ensemble des circonstances dans lesquelles l'engagement a été pris et de l'exécution totale ou partielle qu'il a reçue que l'autorité administrative l'a sanctionné dans son principe et dans son exécution. — Cons. d'Et., 30 avr. 1863, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 399]

**4665.** — Jugé encore qu'une compagnie ayant exécuté toutes ses obligations, et qu'une commune lui ayant promis une subvention à l'occasion de laquelle on avait inscrit au budget des annuités dûes pendant deux années successives, alors que le préfet avait approuvé ces budgets, la commune était mal venue à refuser de payer sous prétexte d'absence d'approbation par le préfet des délibérations dans lesquelles le conseil municipal avait originairement voté la subvention. — Cons. d'Et., 5 déc. 1879, Chemin de fer des Charentes, [D. 80.3.34, Leb. chr., p. 791]

**4666.** — De même, on a déclaré régulière la délibération d'un conseil municipal prise sur une convocation faite à bref délai, en présence du sous-préfet, président d'honneur, mais signée par le maire seul en qualité de président. — Cons. d'Et., 13 févr. 1880, Commune de Warmeriville, [S. 81.3.57, P. adm. chr., Leb. chr., p. 161]

**4667.** — ... La délibération d'un conseil municipal relative à une subvention qui n'avait pas fait l'objet d'une approbation spéciale du préfet, mais avait été implicitement approuvée par suite de l'approbation donnée à une délibération ultérieure qui réglait le mode et l'époque de l'exécution des engagemeuts contractés par la commune, et aussi par suite de l'injonction faite à la commune par le préfet de se mettre en mesure d'accomplir ses obligations. — Cons. d'Et., 24 juin 1881, Commune de Mussy-sur-Seine, [D. 83.3.2, Leb. chr., p. 656 et la note]

**4668.** — ... L'engagement pris par une commune de fournir des terrains à une compagnie à titre gratuit, lorsqu'elle lui a fait cette offre à la condition d'une modification dans le tracé d'une gare, que la compagnie a exécuté ses engagements, et que l'administration supérieure a, de son côté, autorisé le changement projeté, et cela bien que, contrairement à l'art. 46, L. 18 juill. 1837, cette décision n'ait pas été prise par le préfet en conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 18 mars 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 88.3.68, Leb. chr., p. 250]

**4669.** — On peut consulter également à ce sujet un arrêt du Conseil d'Etat rendu à l'occasion d'une subvention promise par le département de la Meuse, d'où il semble résulter qu'il importe peu que la délibération du conseil général, confirmant l'offre préalablement faite par le département d'allouer une subvention à l'Etat, ne soit intervenue que postérieurement au vote de la loi qui a autorisé les travaux, s'il résulte des circonstances de la cause que l'offre était préalablement sérieuse et régulière. — Cons. préf. Seine, 29 déc. 1888, Département de la Meuse, [D. nov. 1891, p. 125]

**4670.** — On s'était demandé autrefois, sous l'empire de l'art. 42 de la loi de 1837, s'il ne fallait pas une condition de plus pour la validité de la délibération, et si elle ne devait pas être prise avec l'adjonction des plus imposés. Mais certains arrêts avaient posé en principe que cette formalité ne concernait pas, à propre-

ment parler, la délibération et qu'elle ne pouvait être requise que pour la validité des mesures d'exécution destinées à la valider.

**4671.** — C'est ainsi qu'il avait été jugé qu'une commune n'était pas fondée à constater la légalité d'une délibération prise par son conseil municipal au sujet d'une subvention demandée pour l'exécution d'un chemin de fer, par le motif que cette délibération aurait été prise sans le concours des plus imposés; alors que les emprunts ou les impositions extraordinaires nécessités pour effectuer le paiement de la subvention, avaient été votés par le conseil municipal assisté des plus imposés. — Cons. d'Et., 22 nov. 1878, Commune de Montreuil-Bellay, [Leb. chr., p. 933]

**4672.** — La participation en argent peut se mesurer elle-même à la valeur des terrains à acquérir, et c'est ainsi qu'en certaines occasions, des villes ou des départements ont été amenés soit à promettre de supporter toutes les indemnités, soit ainsi que le fait ressortir M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 386), à s'en charger à forfait pour une somme convenue, en prenant ainsi à leur compte l'aléa et les mécomptes éventuels des opérations. Il a été jugé, à cet égard, que lorsqu'une commune s'est engagée à payer à l'Etat, pour la construction d'une ligne de chemin de fer, une subvention fixe et le prix des terrains nécessaires à la construction de la voie ferrée sur son territoire, elle ne peut pas se soustraire à l'exécution de ses engagements par le seul motif que la construction de la ligne ne lui a pas assuré les avantages en vue desquels elle avait stipulé, et que le prix des terrains acquis à l'amiable est supérieur à celui qui aurait été payé en cas d'expropriation, alors surtout que les dispositions adoptées pour la construction de la voie et de la gare dans cette commune sont les mêmes que celles qui ont été admises pour les stations de la même importance, et que le prix des terrains acquis de gré à gré n'est pas exagéré étant donné la valeur du sol dans la région. — Cons. d'Et., 11 nov. 1892, Commune de L..., [Leb. chr., p. 753]

**4673.** — Enfin le même auteur signale des indemnités qui se sont traduites sous la forme d'une garantie d'intérêt. — Picard, *loc. cit.*

**4674.** — Nous avons dit *suprà*, n. 4657, que la plupart des difficultés relatives aux subventions des départements et des communes avaient trait à de prétendues inexécutions des conditions y apposées. On ne rencontre guère de ces subventions, en effet, qui ne soient conditionnelles. Quelques-unes des clauses qui tiennent en suspens l'exécution de la promesse sont relatives au tracé : la ligne passera par ou près..... tel endroit déterminé; il y aura une station ou une halte en tel point. D'autres sont relatives au commencement ou à l'achèvement des travaux : la subvention sera de tant si les travaux sont commencés ou terminés à telle époque. D'autres encore sont proportionnelles à l'avancement des travaux ou subordonnent à la justification d'une quotité de travaux effectués le versement d'une somme égale de subvention.

**4675.** — L'interprétation de ces conditions doit se faire conformément au droit commun, d'après la commune intention des parties, en principe *in forma specifica* et non *per æquipollens*.

**4676.** — Ainsi la promesse faite par un habitant de souscrire une certaine somme pour l'exécution d'un chemin de fer sous la condition de classement d'un chemin vicinal, doit être tenue pour valable et obligatoire, encore que le conseil général, en classant ce chemin, ait refusé de mettre les dépenses de sa construction à la charge de la commune, la condition visée par le contrat se trouvant accomplie.

**4676 *bis*.** — Ainsi encore, lorsque la seule condition mise par une commune à une promesse de subvention est que la ligne assurera ses communications avec une ville voisine, elle ne saurait, sous prétexte que l'heure des trains rend ces communications difficiles, se refuser à accomplir sa promesse.

**4677.** — On doit surtout examiner si la condition a été déterminante de la subvention. Jugé, en ce sens, qu'une offre de concours ayant été faite à la condition qu'un chemin de fer serait livré à l'exploitation dans un certain délai, bien qu'il y eût eu retard d'un an sur la date indiquée, la subvention n'était pas moins dûe, parce que la fixation de cette date n'avait pas été la condition déterminante de la convention. — Cons. d'Et., 16 mai 1884, Héritiers Rogerie, [D. 85.3.113, Leb. chr., p. 399, et la note]

**4678.** — Il faut tenir compte aussi du principe de l'indivisibilité de la condition. C'est ce qui a été décidé dans une espèce où, à la suite d'une augmentation de parcours résultant de ce fait que le point de raccordement d'une de ses lignes avec une grande ligne avait été changé, une compagnie prétendait pouvoir réclamer du conseil général une nouvelle subvention à raison de ce parcours supplémentaire, il a été décidé, que malgré l'exécution par la compagnie du nouveau tracé approuvé par le préfet, il n'y avait lieu pour elle à l'allocation d'une subvention complémentaire, la condition devant s'interpréter dans son indivisibilité. — Cons. d'Et., 5 déc. 1879, Chemin de fer d'Orbec à Lisieux, [Leb. chr., p. 790]

**4679.** — Il y a cependant dans la jurisprudence des exemples d'une interprétation différente, et certaines subventions paraissent avoir été réduites parce que certaines conditions n'avaient pas été accomplies intégralement, en dehors, d'ailleurs, de toute faute des contractants. — V. notamment Cons. préf. Meuse, 19 févr. 1876, Commune de Mauvages, [Dauv., 1877, p. 63] — Cons. d'Et., 17 mai 1878, Mêmes parties, [Leb. chr., p. 477]

**4680.** — Mais on ne saurait être autorisé, croyons-nous, à ranger dans cette catégorie l'arrêt qui a décidé que, bien qu'un conseil général n'eût voté expressément de subvention kilométrique que pour la construction d'une ligne déterminée, il devait nécessairement cette subvention même pour la partie relative à ses raccordements; cet arrêt constate, en effet, que la lettre par laquelle le ministre demandait d'indiquer le montant de la subvention offerte mentionnait explicitement la construction de la ligne et les raccordements. — Cons. d'Et., 12 juin 1891, Départ. de Maine-et-Loire, [Leb. chr., p. 440] — Il n'y a là que l'interprétation normale d'une convention ordinaire.

**4681.** — On conçoit qu'il nous soit impossible d'entrer dans l'examen de toutes les distinctions révélées par les questions d'espèces. Pour en faire apprécier l'esprit, il nous suffira d'un rapide examen des principales décisions de la jurisprudence rendues à l'occasion des conditions les plus usuelles.

**4682.** — *Conditions relatives au délai d'exécution de la ligne.* — La ville de Pau avait refusé de payer une subvention qu'elle avait promise à une compagnie de chemin de fer; elle soutenait qu'aux termes du traité passé à ce sujet avec la compagnie, la première annuité n'était dûe et exigible qu'un an après l'achèvement des travaux, qui devaient comprendre, suivant elle, non seulement le prolongement d'un embranchement jusqu'au port, mais aussi la construction d'une gare définitive installée conformément à un plan approuvé par l'administration supérieure. Il a été décidé, contre les prétentions de la commune, que la convention ne renfermait aucune disposition relative à l'installation de la gare dont l'emplacement seul était indiqué sur le plan; qu'en conséquence, la commune pouvait s'adresser au ministre des Travaux publics à l'effet d'exiger l'exécution des travaux nécessaires pour assurer la bonne organisation du service, et le remplacement de la gare provisoire par une gare définitive en rapport avec les besoins de la circulation et l'importance de la ville; mais qu'elle n'était pas fondée à se prévaloir de ce que cette modification n'aurait pas encore été opérée, pour se refuser au paiement des annuités qu'elle s'était obligée à payer après le prolongement de la voie ferrée jusqu'au port. — Cons. d'Et., 24 avr. 1874, Ville de Fécamp, [Leb. chr., p. 383]

**4683.** — Aux termes du cahier des charges des chemins de fer de l'Hérault, le département devait donner 75,000 fr. à titre de subvention par kilomètre de chemin de fer concédé, et cette subvention devait être payée en vingt termes trimestriels, le paiement de chaque terme étant subordonné à la seule condition de justifier d'une dépense excédant de 50 p. 0/0 le montant des versements déjà effectués; il a été jugé que cette condition ayant été remplie par la compagnie, le département devait effectuer le paiement avec intérêts à compter du jour où il l'avait promis. — Cons. d'Et., 1er juill. 1881, Cie des chemins de fer de l'Hérault, [D. 83.3.4, Leb. chr., p. 669]

**4684.** — Des particuliers s'étaient engagés à verser certaines sommes en vue de la construction d'un chemin de fer, mais à la condition que les travaux seraient commencés dans un certain délai. Il a été jugé qu'ils devaient être déchargés de leur obligation, par le motif que la compagnie du chemin n'avait été autorisée à construire la ligne que postérieurement à l'expiration du délai spécifié, et cela encore que quelques travaux, qui d'ailleurs n'avaient pas été continués, eussent été exécutés dans le délai; et qu'on ne devait pas considérer comme une renonciation de la part des souscripteurs à se prévaloir de l'inaccomplissement de cette condition, le fait par eux d'avoir signé, après l'expiration du délai, une pétition adressée au gouvernement et tendant

a ce que les travaux fussent exécutés promptement. — Cons. d'Et., 5 janv. 1883, Estancelin, Bignon et Rocque, D. 84.3.59, Leb. chr., p. 19

**4685.** — *Conditions relatives à l'exécution de certains travaux.* — Comme exemple de subvention restreinte à certains travaux, on peut citer, notamment, Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Tranoy, [Leb. chr., p. 665] — Il s'agissait, dans l'espèce, de travaux exécutés par un entrepreneur, pour le compte de la compagnie des Charentes, en vue de la conservation des conduites d'eau de la ville de Limoges. L'entrepreneur réclamait le paiement de ces travaux à la ville, qui ne s'y était pas engagée, et une décision judiciaire les mit à la charge de la compagnie.

**4686.** — *Conditions relatives au tracé et à l'emplacement des stations et ouvrages d'art.* — La ville d'Elbœuf avait promis à l'Etat une subvention de 200,000 fr. pour la construction du chemin de fer de Serquigny à Rouen, à la condition que la gare aurait un certain emplacement. Le conseil de préfecture et le Conseil d'Etat jugèrent successivement que cette condition n'étant pas accomplie la commune ne devait aucune subvention. — Cons. d'Et., 20 févr. 1874, Ville d'Elbœuf, [Leb. chr., p. 190]

**4687.** — En vertu d'une délibération régulièrement prise par son conseil municipal, la ville de Saumur avait promis de verser une somme de 100,000 fr. pour concourir à la construction d'un chemin de fer de Poitiers à Saumur, à la condition que la gare serait située dans un endroit déterminé. Il fut décidé que cette condition ayant été accomplie par la compagnie de chemins de fer, la ville n'était pas fondée à refuser le paiement de sa subvention sous prétexte que la gare aurait été construite en bois et non en pierre et n'aurait ainsi qu'un caractère provisoire. — Cons. d'Et., 28 déc. 1877, Ville de Saumur, [Leb. chr., p. 1069 et note]

**4688.** — A l'occasion des chemins de fer nantais, une souscription particulière avait été ouverte en vue d'un emplacement déterminé pour une gare spéciale dans la ville de Nantes. Il fut jugé que la condition particulière avait été remplie et que la souscription devait être versée. — Cons. d'Et., 25 janv. 1878, Coicaud, Avril et autres, [Leb. chr., p. 99]

**4689.** — Une souscription avait été consentie par des particuliers, au profit d'une commune, en vue de l'établissement d'une halte ou d'un garage. Ils prétendaient que la commune s'était engagée à construire une gare véritable. Leurs prétentions furent rejetées. — Cons. d'Et., 17 mai 1878, Héritiers Desprez, [Leb. chr., p. 480]

**4690.** — Une commune avait voté une subvention subordonnée à des conditions de tracé; au moment d'en effectuer le versement, elle s'y refusa, sous prétexte qu'on ne lui avait pas donné satisfaction au point de vue de l'emplacement de la gare; il fut décidé qu'en votant cette subvention, un conseil municipal s'était seulement proposé d'obtenir une modification du tracé qui permît de faire passer la ligne près de la ville et d'y établir une gare plus proportionnée à son importance, mais qu'il n'avait pas été question de l'emplacement de la gare. — Cons. d'Et., 22 nov. 1878, Commune de Montreuil-Bellay, [Leb. chr., p. 933]

**4691.** — Des particuliers avaient promis une subvention à raison de l'établissement d'une gare sur un côté déterminé d'un chemin; bien que la gare eût été construite sur la rive opposée, la compagnie prétendait pouvoir réclamer l'allocation de la souscription, en soutenant qu'elle n'en donnait pas moins satisfaction aux requérants. Sa prétention fut rejetée et on considéra que, par par suite des modifications introduites dans l'emplacement, la condition ne se trouvait pas remplie. — Cons. d'Et., 12 nov. 1880, Harmel frères, [Leb. chr., p. 878]

**4692.** — Une commune s'était engagée à livrer à une compagnie de chemins de fer les terrains nécessaires à l'établissement d'une gare; il fut décidé que la convention devait être entendue en ce sens que la commune ne devait fournir que les terrains nécessaires à la gare dans les conditions prévues à *l'époque du contrat* et non ceux qui pourraient être nécessaires ultérieurement par suite d'*agrandissement*. — Cons d'Et., 11 juill. 1884, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 591]

**4693.** — Une commune s'était engagée à payer une subvention de 5,000 fr. pour la construction d'un chemin de fer à la condition qu'une gare serait construite dans un rayon de 5 kilomètres; il fut décidé que, pour que la subvention pût être considérée comme acquise, il suffisait que la gare fût placée à la distance voulue à vol d'oiseau, et qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter à cette objection de la ville que la distance réelle de la gare en suivant les voies de communication était de 5,618 mètres. — Cons. d'Et., 27 nov. 1885, Commune de Saint-Laurent-sur-Gorre, [D. 87.5.460, Leb. chr., p. 899]

**4694.** — Un conseil général avait voté deux subventions, l'une d'une somme inférieure pour le cas où le tracé ne passerait pas par une ligne déterminée; l'autre d'une somme supérieure pour le cas contraire; il a été décidé que la première seule devait être versée si le tracé définitif n'était pas celui qui avait été prévu. — Cons. d'Et., 26 févr. 1886, Département de la Vendée, [Leb. chr., p. 179]

**4695.** — On peut consulter aussi dans le même ordre d'idées un arrêt rendu à propos du raccordement des gares de Saumur-Orléans et de Saumur-Etat. Une subvention kilométrique avait été promise par le département pour la construction de la portion de la ligne comprise sur son territoire. Il refusait de payer la somme afférente au raccordement des gares de Saumur. Sur une demande intentée par l'Etat pour obtenir le paiement de cette somme, le département fut condamné à verser le reliquat de la subvention. — Cons. préf. de Maine-et-Loire, 4 oct. 1886, L'Etat, [Dauv., 1891, p. 267]

**4696.** — L'offre de concours, en principe, ne peut jamais profiter qu'à celui à qui elle est faite. Il a été jugé, en ce sens, que lorsqu'une loi (dans l'espèce la loi du 18 juill. 1868) porte que les subventions offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés *doivent venir en déduction* de la somme allouée par l'*Etat* au concessionnaire, l'entrepreneur ou le concessionnaire de la ligne ne sont pas fondés à demander à leur commune le versement d'une subvention que celle-ci s'est engagée *envers l'Etat* à payer au cas où une gare serait établie à un endroit déterminé. On soutiendrait en vain que l'Etat pouvant aliéner ce droit a pu en faire l'abandon au concessionnaire. — Cons. d'Et., 5 mars 1886, Faillite Pasquin, [D. 87.3.82, Leb. chr., p. 215]

**4697.** — Jugé encore, dans un ordre d'idées voisin, que lorsqu'un département s'est engagé à fournir gratuitement à une compagnie concessionnaire un certain nombre d'hectares de terrain (dans l'espèce, 53), le surplus ne devant être mis à sa disposition que moyennant remboursement de leur valeur par celle-ci, et que des communes intéressées ont offert de leur côté d'autres terrains en stipulant qu'ils viendraient en déduction du terrain offert par le département, il importe peu que, par suite d'un classement de la ligne dans les lignes d'intérêt général, le tracé ayant dû être fait pour deux voies, on ait été obligé d'acquérir plus de terrain; la promesse des communes ne peut continuer à venir en déduction que des sommes promises gratuitement par le département et ne saurait profiter au concessionnaire. — Cons. d'Et., 12 mars 1887, Cie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, [D. 87.3.82, Leb. chr., p. 239]

**4698.** — Mais il a été jugé, d'autre part, que lorsqu'une loi autorisant le ministre à entreprendre la construction d'une voie ferrée porte que les subventions offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés, doivent venir en déduction de la somme allouée au concessionnaire, l'Etat a qualité pour poursuivre le recours de ces subventions. — Cons. d'Et., 25 juill. 1890, Commune de Beaumont-en-Argonne, [Leb. chr., p. 728]

**4698 *bis*.** — On décide aussi généralement que les subventions promises à un concessionnaire primitif doivent profiter à son cessionnaire dans le cas où la cession qu'il a faite de ses droits a été régulière.

**4699.** — C'est dire qu'il faut rechercher avec soin à qui l'offre a été faite. Il n'importe pas moins de préciser la personne qui l'a faite : ce qui n'est pas toujours plus facile. Décidé, à cet égard, que la clause d'un traité portant qu'un département fournira aux concessionnaires d'une ligne, indépendamment d'une subvention calculée à raison de 20 fr. par mètre courant, une somme totale approximative de 200 fr. à fournir par les communes intéressées, doit être interprétée en ce sens que le département s'étant porté intermédiaire, l'Etat ne peut poursuivre que lui et non les communes pour le paiement des sommes promises, alors surtout que dans d'autres parties des mêmes conventions, il a déclaré qu'il prélèverait le prix nécessaire pour l'achat des terrains destinés à l'établissement de la voie sur l'argent des premières subventions, quelle qu'en fût l'origine. — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [D. 87.5.460, Leb. chr., p. 370]

**4700.** — Dès que l'offre de concours est acceptée, le promettant est lié et ne peut plus se dédire. Il ne peut pas davantage

modifier les conditions de la subvention. — Cons. préf. Meuse, 19 févr. 1876, Commune de Mauvages, [Dauv., 1877, p. 63] — Cons. d'Et., 13 févr. 1880, Commune de Warmeriville, [Leb. chr., p. 161]

**4701.** — L'acceptation peut être expresse ou tacite : elle peut résulter de ce seul fait que la compagnie a obtenu le concours qu'elle sollicitait. — Cons. d'Et., 22 nov. 1878, Commune de Montreuil-Bellay, [Leb. chr., p. 933]

**4702.** — Jugé, en ce sens, qu'une commune ayant offert une subvention pour le cas où une gare non prévue serait établie, ne peut se refuser d'en payer le montant après la réalisation de la condition, et alors que le ministre l'a régulièrement acceptée. — Cons. d'Et., 25 juill. 1890, précité.

**4703.** — On a jugé encore, à cet égard, qu'il y avait lieu de considérer comme une acceptation valable, le fait par le ministre de répondre par une lettre à un département qui avait voté des fonds pour les études d'une ligne, et avait formulé une adresse au chef de l'Etat dans laquelle il témoignait de sa volonté de lui allouer une subvention, qu'il prenait acte de ce vote, alors surtout qu'une loi était intervenue postérieurement qui autorisait le ministre à s'engager au nom de l'Etat, et qu'un nouveau vote du conseil général était intervenu à la suite. — Cons. préf. Meuse, 29 déc. 1888, Département de la Meuse, [Dauv. 1891, p. 125]

**4704.** — Si la condition est accomplie, le promettant doit acquitter sa subvention. En cas de retard il peut être condamné à des dommages-intérêts. Mais il y a lieu encore d'appliquer à cet égard les principes de droit commun, sur les intérêts moratoires, la mise en demeure, la force majeure, etc.

**4705.** — On peut trouver une application de ces principes dans une espèce relative au chemin de fer du Tréport à Abancourt. Aux termes du cahier des charges, le département de la Seine-Inférieure devait acheter et livrer gratuitement à la compagnie de chemins de fer du Tréport à Abancourt tous les terrains nécessaires à l'exécution des travaux dans les six mois de la présentation des projets par les concessionnaires. Il fut décidé que ce département ne pouvait pas être déclaré responsable du retard dans l'exécution de cette clause par le motif que, d'une part, la compagnie avait demandé des modifications au projet immédiatement après l'avoir reçu, que, d'autre part, le département avait, malgré les événements de guerre, livré une quantité de parcelles assez considérable pour permettre de commencer les travaux et de les continuer sans interruption, et qu'enfin le département n'avait pas été constitué en demeure de livrer le terrain; mais que le département pouvait devoir une indemnité à la compagnie pour les faux frais que lui aurait causés le retard dans la livraison des terrains postérieurement à une mise en demeure, encore que ce retard n'ait eu aucune influence apparente sur la marche générale des travaux. — Cons. d'Et., 10 déc. 1875, Chemin de fer du Tréport à Abancourt, [Leb. chr., p. 1004]

**4706.** — On peut consulter dans le même ordre d'idées un arrêt qui a décidé qu'aux termes de son cahier des charges le département de l'Hérault devant remettre les terrains nécessaires à l'exécution de chemins de fer de l'Hérault, et des retards imputables à ce département ayant empêché l'exploitation entière du réseau et causé un préjudice à la compagnie, celle-ci avait droit à indemnité. — Cons. d'Et., 1er juill. 1881, Chemin de fer de l'Hérault, [D. 83.3.4, Leb. chr., p. 669]

**4707.** — ... Et un autre arrêt rendu à propos des mêmes chemins de fer qui, statuant dans des termes identiques, a exonéré cependant le département d'un retard partiel imputable à la compagnie qui, après une demande en résiliation, avait refusé de continuer les travaux. — Cons. d'Et., 21 déc. 1883, Chemin de fer de l'Hérault, [Leb. chr., p. 959]

**4708.** — Nous venons d'envisager les conséquences de l'inexécution ou du retard dans le paiement de la subvention. Qu'adviendra-t-il, en sens inverse, si c'est l'occupant qui vient à manquer aux conditions dans lesquelles elle a été faite? En principe, la seule sanction de l'inexécution des conditions insérées dans l'offre de concours et acceptées par l'Etat ou par la compagnie consiste à les priver du bénéfice de la subvention promise. Elle n'entraîne point de dommages-intérêts. Cependant les parties peuvent introduire dans leurs traités des conventions contraires.

**4709.** — Bien mieux, il peut arriver que l'inexécution de ces conditions soit une cause d'allocation de dommages-intérêts en faveur de tiers qui n'avaient pas été parties au contrat principal. C'est ce qui a été décidé dans l'espèce suivante : aux termes du cahier des charges régissant la concession des chemins de fer de l'Eure, le département était tenu d'acheter, de payer et de remettre gratuitement à la compagnie concessionnaire tous les terrains nécessaires pour l'exécution des travaux. En fait, il s'était borné à acheter la superficie d'un terrain par suite d'une convention passée entre lui et le propriétaire devant le jury d'expropriation, et il n'avait payé que cette superficie. Un propriétaire, qui se trouvait possesseur d'une cave sous le terrain exproprié, ayant eu à se plaindre d'infiltrations, on se demandait s'il devait s'adresser au département ou à la compagnie pour obtenir réparation du préjudice? Il fut décidé que le département était seul responsable de l'indemnité, dans ce cas, malgré la clause du cahier des charges qui imposait d'une manière générale à la compagnie le paiement de toutes indemnités pour occupations temporaires, détériorations, chômages et dommages quelconques résultant des travaux. — Cons. d'Et., 9 mai 1879, Département de l'Eure, [Leb. chr., p. 384]

**4710.** — Nous n'avons pas à nous occuper ici du point de savoir à qui incombent les dommages résultant de travaux publics. Cependant le fait, par une commune ou par un département, d'offrir une subvention pour la construction d'un chemin de fer peut exercer une certaine influence sur ce point. Jugé notamment que lorsqu'un département s'est engagé envers l'Etat à lui livrer gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée, l'indemnité dûe à un propriétaire à raison des dommages causés à la surface par la privation des eaux est à la charge du département, alors surtout que, dans l'acte d'acquisition du sous-sol, il a stipulé qu'une indemnité serait dûe pour la privation des eaux. — Cons. d'Et., 25 janv. 1889, Dép. Haute-Vienne, [D. 90.3.494, Leb. chr., p. 107]

**4711.** — Notons aussi en terminant que les subventions et fonds de concours promis par les communes n'ont pas pour effet nécessaire de transformer en travaux d'utilité publique les chemins de fer construits par les compagnies. — Poitiers, 9 mars 1859, Green et Cie, [S. 59.2.284, P. 59.880]

## CHAPITRE IX.

### RAPPORTS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER AVEC LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES.

#### Section I.

##### Notions générales.

**4712.** — On peut décomposer en deux catégories les avantages que l'Etat retire de l'existence des chemins de fer :

1° Recettes perçues;

2° Economies réalisées.

On peut faire rentrer dans la première catégorie : les impôts sur les voyageurs et sur les transports à grande vitesse; les contributions foncières; les produits des patentes, des licences, estampilles, plombs de douane; l'abonnement pour le timbre des actions et des obligations; le droit de transmission sur les titres soit nominatifs, soit au porteur; l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières; le produit du timbre des récépissés et des billets de voitures; les frais de timbres-poste pour lettres d'avis aux destinataires; les droits de douane perçus sur les houilles et cokes consommés par les compagnies et sur diverses matières employées pour le service (acier, fer, fonte, etc.); les frais de contrôle et de surveillance; les droits de timbre sur les quittances et acquits, et autres titres emportant libération, reçus ou décharges.

On peut faire rentrer dans la seconde : les profits réalisés par l'administration des postes et des télégraphes, par le ministère de la Guerre pour le transport des militaires et marins, et pour les transports de la guerre proprement dits; ceux réalisés par l'administration des finances pour les transports de tabac, de poudre, de papier timbré; de l'intérieur, pour le transport des prisonniers; des contributions indirectes et des douanes, pour le transport des agents. En 1880 on estimait ces profits à 225,557,159 fr., soit 147,978,659 fr. pour la premiere catégorie, et 77,578,500 fr. pour la seconde.

**4713.** — Nous commencerons par étudier les avantages consentis par les chemins de fer au profit des différentes administrations publiques. Nous ferons connaître ensuite dans une seconde section les impôts à la charge de ces compagnies.

**4713** *bis.* — Une règle générale paraît convenir à tous les rapports des compagnies de chemins de fer avec les différentes administrations publiques, c'est que ces administrations étant assujetties à certaines règles de comptabilité, les compagnies ne peuvent exiger d'elles aucun paiement au comptant, mais doivent leur assurer des délais de paiement.

## Section II.

### Ministère de la Guerre.

**4714.** — Les réductions de tarifs dont bénéficient les services du ministère de la Guerre dérivent de clauses contenues dans les cahiers des charges, ou de traités passés entre les compagnies et ce département.

**4715.** — Les clauses du cahier des charges relatives à ce service sont : 1° L'art. 54, ainsi conçu : « Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport. »

**4716.** — ... 2° L'art. 48, qui prévoit les traités dont il a été question au numéro précédent et qui se réduisent à un accord intervenu, et relatif au transport des matériaux, des denrées et approvisionnements de toute nature que le département de la Guerre peut avoir à expédier soit des magasins et établissements de l'Etat, soit des magasins et établissements des fournisseurs après réception par l'administration.

**4717.** — Il y a entre la réduction de tarif accordée aux voyageurs et celle qui est consentie en faveur du matériel cette différence principale que la première est consentie aussi bien en dehors de la réquisition adressée à la compagnie de mettre ses wagons à la disposition du département de la Guerre que dans cette hypothèse, tandis que la seconde n'est relative qu'à cette circonstance seulement.

**4718.** — On peut distinguer deux sortes de transport militaire : les transports ordinaires en temps de paix et les transports stratégiques. Nous ne nous occuperons dans cette section que des premiers, les seuls qui s'effectuent sans toucher à l'organisation des chemins de fer; les seconds, qui impliquent, au contraire, une modification profonde dans cette organisation, feront l'objet d'un chapitre à part.

#### § 1. *Transport des militaires isolés.*

**4719.** — L'interprétation de l'art. 54 du cahier des charges a donné naissance à d'assez nombreuses difficultés. On s'est demandé notamment ce qu'il fallait entendre par militaires ou marins; quelles étaient les personnes qui rentraient directement dans cette catégorie; quelles étaient celles qui pouvaient leur être assimilées; et si la réduction des trois quarts du tarif ordinaire stipulé en faveur des militaires et marins s'appliquait aux frais accessoires de chargement et de déchargement?

**4720.** — Un premier arrêté fut pris par le ministre des Travaux publics, à la date du 31 déc. 1859, pour préciser ces différents points. Mais à la suite de contestations assez nombreuses dans lesquelles le Conseil d'Etat donna tort à l'interprétation ministérielle, il dut être retiré. — Cons. d'Et., 26 août 1865, Chemins de fer de Paris à Lyon, d'Orléans, du Nord, de l'Ouest, de l'Est, du Midi, du Dauphiné, des Ardennes, de Lyon à Genève, [Leb. chr., p. 864]

**4721.** — Il fut alors remplacé par un arrêté du 15 juin 1866 auquel furent annexés trois états, A, B, C, donnant, avec la liste des officiers, sous-officiers, soldats ou assimilés appelés à jouir de la réduction, le nombre de chevaux attribués aux officiers et employés de tout grade, soit sur le pied de paix, soit sur le pied de guerre.

**4722.** — Ces états eux-mêmes furent renouvelés en vertu d'un arrêté du ministre des Travaux publics du 14 août 1884, et remaniés conformément aux modifications introduites dans notre organisation. — V. Féraud-Giraud, t. 3, p. 25 et s.

**4723.** — Enfin, certains arrêtés postérieurs leur ont encore fait subir certains remaniements. Nous nous bornerons à indiquer ces états sans les reproduire. On en trouvera le texte notamment dans Picard, t. 4, p. 74 et s.

**4724.** — Il semblerait résulter de ce qui précède qu'en présence de textes semblables, il ne pourrait y avoir aucune difficulté pour l'application du tarif de réduction édicté en faveur des militaires ou marins; et que toutes les personnes qui s'y trouvent comprises en profitent, tandis que toutes celles qui sont en dehors en sont exclues.

**4725.** — Mais aucune énumération ne peut jamais avoir un caractère rigoureusement limitatif; on conçoit qu'il puisse y avoir toujours place à interprétation pour des hypothèses particulières; d'autre part, de nouvelles créations d'emplois peuvent faire naître des difficultés qui n'étaient pas prévues.

**4726.** — C'est ce qui explique d'abord que d'assez nombreuses décisions de jurisprudence aient été rendues sur la question, et, en second lieu, qu'on ait cherché un critérium pour la résoudre en toute hypothèse.

**4727.** — Parmi les principales décisions de jurisprudence rendues à cet égard, nous citerons notamment : un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 8 mars 1864, aux termes duquel l'art. 54 du cahier des charges vise non seulement les militaires proprement dits, mais encore tous ceux qui, à raison de leurs fonctions et de la profession qu'ils exercent au service exclusif de l'armée, doivent être considérés comme faisant partie de l'organisation militaire, tel que aumôniers, chapelains, interprètes, cantinières, vivandières, blanchisseuses, commissaires, élèves des écoles polytechnique et navale, mais non les examinateurs de l'école navale, non plus que les commissaires et commissaires-adjoints des poudres et salpêtres, ouvriers des manufactures d'armes, poudrerie, raffinerie, etc., qui ne sont que des civils et pour lesquels (à l'égard de ces derniers, du moins), il ne peut être question d'autres liens les rattachant à l'Etat que ceux qui dérivent du contrat de louage.

**4728.** — ... 2° Un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 3 mars 1880, portant qu'il faut reconnaître la qualité de militaire ou de marin, non seulement à ceux qui appartiennent aux armées, mais encore à ceux qui sont porteurs d'un brevet ou d'une commission et qui ont été assimilés aux militaires ou marins par une loi ou un règlement d'administration publique; que sont de ce nombre les premiers ouvriers, maîtres selliers, maîtres ouvriers, officiers généraux de la deuxième section du cadre de l'Etat major général, intendants généraux inspecteurs, intendants, médecins inspecteurs, pharmaciens inspecteurs du service de santé, caserniers, officiers de l'armée active en disponibilité ou en non-activité, militaires de l'armée active en congé se rendant dans leurs foyers, rappelés, ou voyageant en vertu d'un ordre de service; les officiers, sous-officiers, soldats, fonctionnaires et employés militaires ou assimilés aux militaires par une loi ou un règlement d'administration publique, appartenant à la réserve de l'armée active, à l'armée territoriale ou à la réserve de ladite armée, en cas de mobilisation, de manœuvre ou revue; les agents de la trésorerie et des postes; les hommes de l'armée territoriale et des réserves convoqués par l'autorité militaire pour être examinés par les commissions spéciales de réforme; mais que n'ont pas droit, au contraire, au tarif réduit, les élèves du Prytanée militaire, les élèves de l'école de médecine et de pharmacie militaire, les commis et écrivains du commissariat de la marine, des directions et établissements hors des ports, les comptables des matières, les agents inférieurs des vivres, les musiciens gagistes de la marine. — V. cependant Féraud-Giraud, t. 3, n. 294; Picard, t. 4, n. 982.

**4729.** — ... 3° Un arrêt du Conseil d'Etat, du 19 janv. 1883, portant que la réduction de tarifs accordée aux marins sur les lignes de chemins de fer, par l'art. 54 du cahier des charges, s'applique, non seulement au personnel naviguant de la marine, mais à tous les agents de l'administration de la marine assimilés aux marins par les ordonnances et décrets d'organisation, et spécialement aux commis et écrivains du commissariat de la marine, des directions et établissements des ports, aux comptables des matières, aux agents inférieurs des vivres et aux musiciens gagistes. — Cons. d'Et., 19 janv. 1883, Ministre de la Marine, [D. 84.3.87, Leb. chr., p. 80]

**4730.** — Certains arrêtés ministériels ont jugé également nécessaire, à certaines époques, de s'expliquer sur la question : tel un arrêté du ministre des Travaux publics, du 9 juin 1882, qui

a rangé les gardes consignes au nombre des militaires appelés à voyager à prix réduit.

**4731.** — Telle encore une circulaire ministérielle du 8 mai 1883, aux termes de laquelle doivent être compris dans les prévisions de l'art. 54 du cahier des charges, comme assimilés aux marins les commis ou écrivains du commissariat de la marine et des directions et établissements hors du port, les comptables des matières, les inspecteurs gagistes et les agents inférieurs des vivres, mais ces derniers seulement lorsque, désignés pour aller en mer ou venant de débarquer, ils se rendent d'un port à un autre (Circ. min. Marine).

**4732.** — On avait proposé comme critérium de décider qu'il fallait réserver le bénéfice du tarif réduit à tous ceux auxquels pouvait s'appliquer le Code de justice militaire. Mais ce serait substituer une incertitude à une autre incertitude.

**4733.** — Il faut convenir, d'ailleurs, que la règle à laquelle la jurisprudence paraît s'attacher, et qui est de subordonner le bénéfice de la réduction du tarif à l'existence d'une disposition conforme d'un décret ou d'un acte réglementaire, n'est pas faite pour remédier aux inconvénients que nous avons signalés.

**4734.** — Il est bon de faire observer que parmi les militaires qui tombent directement sous le coup des dispositions d'un décret ou d'un acte réglementaire, il en est qui ne jouissent de cette faveur que dans certaines occasions seulement. Ainsi, les officiers de l'armée territoriale n'en bénéficient que lorsqu'ils sont régulièrement convoqués par les généraux commandant les corps d'armée (Circ. min. Guerre, 19 janv. 1875, et Circ. min. Trav. publ., 28 févr. 1885 . — V. aussi, à cet égard, deux circulaires des 4 avr. 1877, et 15 avr. 1883, interprétées par une autre circulaire du 10 mai 1886.

**4734** *bis*. — La faveur de la réduction paraît également limitée pour certains militaires au cas de « revues ». Mais il ne faut pas entendre cette expression trop limitativement; un arrêté du 25 nov. 1876 a décidé que le mot revue ne convenait pas seulement aux réunions de parade ou d'exercice, mais visait encore toute espèce d'opérations d'inspection donnant lieu à un examen déterminé d'hommes, de chevaux ou de matériel, et qu'en conséquence les hommes soit de la réserve, soit de l'armée territoriale qui étaient convoqués par l'autorité militaire pour être examinés par les commissions spéciales de réforme devaient être admis à voyager sur les chemins de fer au quart du tarif fixé par les cahiers des charges.

**4735.** — Enfin certaines réductions auxquelles les compagnies ne sont pas tenues de consentir sont cependant par elles bénévolement accordées à certaines catégories de personnes.

Parmi ces personnes nous mentionnerons :

1° Les anciens militaires convoqués devant les commissions de réforme appelés à statuer sur le renouvellement de leurs gratifications, et auxquels sont accordées des réductions de quart de place sur le réseau de l'Etat et de moitié place sur les autres réseaux (Circ. 23 nov. 1883);

2° Les anciens marins ou militaires des troupes de la marine convoqués devant les commissions de réforme dans le même cas (Circ. min. Marine, 2 août 1884);

3° Les professeurs des écoles d'enfants de troupe, demi-tarif;

4° Le personnel enseignant de diverses écoles de la marine, demi-tarif (Circ. 17 sept. 1884);

5° Les élèves de l'école de dessin du dépôt de la guerre, demi-tarif;

6° Les élèves du Prytanée militaire de la Flèche, demi-tarif;

7° Les anciens militaires et marins hospitalisés aux frais de l'Etat et se rendant à des eaux thermales.

**4735** *bis*. — En principe, les femmes et les enfants des militaires voyageant avec eux et portés sur leur feuille de route ne bénéficient d'aucune réduction. Il faut en dire autant des veuves d'anciens militaires qui reçoivent, dans certains cas, des indemnités de rapatriement Au contraire, les enfants de troupe bénéficient de la réduction du tarif, mais ils ne peuvent le cumuler avec la réduction à laquelle leur âge leur donne droit. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 245 et s

**4736.** — Le nombre des chevaux que les officiers, assimilés, et employés militaires peuvent faire voyager dans des conditions analogues est déterminé par deux états annexés à un arrêté du ministre des Travaux publics du 14 août 1884. A cet égard, les officiers de la réserve ou de l'armée territoriale qui se rendent à des réunions d'instruction sont assimilés à leurs collègues de l'armée active (Circ. min. Guerre, 31 mai 1878). — Féraud-Giraud, t. 3, p. 315.

**4737.** — On s'était demandé si les chevaux de remonte pouvaient profiter de la réduction. La négative avait d'abord été admise par le conseil de préfecture de la Seine, qui avait décidé que la réduction de l'art. 54 du cahier des charges ne pouvait profiter qu'au cheval voyageant avec son cavalier pour son service personnel, mais non aux chevaux de remonte qui ne sont pas affectés à un militaire, mais constituent un élément du matériel de guerre; qu'il n'en pourrait être autrement que si une décision ministérielle ayant déclaré qu'à l'avenir les chevaux de remonte conduits par un cavalier à raison de un homme pour trois chevaux jouiraient de cette réduction, la compagnie avait exécuté pendant plusieurs années cette modification. — Cons. préf. Seine, 13 juill. 1876, L'Etat, [Dauv. 1876, p. 207]

**4738.** — Mais l'affirmative a fini par triompher devant le Conseil d'Etat, qui a décidé, par interprétation de l'art. 54 du cahier des charges imposé aux compagnies de chemins de fer, que les chevaux de remonte doivent être transportés à prix réduit dans la proportion d'un cheval par cavalier de conduite, soit qu'ils appartiennent au corps spécial de la remonte, soit qu'ils fassent partie d'un détachement régimentaire. — Cons. d'Et., 5 mars 1880 (2 arrêts), Ministre de la Guerre, [S. 81.3.63, P. adm. chr., D. 80.3.110, Leb. chr., p. 259 et la note]

**4739.** — Mais la réduction ne profite qu'aux chevaux accompagnés de leur cavalier ou des ordonnances chargés de les conduire.

**4740.** — Ainsi jugé que l'officier qui charge son domestique civil de ramener son cheval par un autre train que celui qu'il a pris lui-même, ne peut bénéficier du tarif réduit spécial au transport des chevaux accompagnés de leurs cavaliers ou ordonnances. — Cass., 14 août 1877, Chemin de fer d'Orléans, [S. 79.1.379, P. 79.935, D. 79.1.26] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 533.

**4741.** — Il a été cependant décidé également, par interprétation du même cahier des charges, même article, que les officiers voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, envoyés en congé ou en permission, ont droit pour le transport de leurs chevaux à l'application du tarif réduit au quart sans qu'il soit nécessaire que ces chevaux soient accompagnés par eux personnellement et voyagent dans le même train. — Cons. d'Et., 2 mars 1888, Cie de P.-L.-M., [D. 89.3.62, Leb. chr., p. 232]

**4742.** — Les cavaliers qui n'ont qu'un seul cheval doivent donc l'accompagner. Mais pouvait-on exiger que chaque cheval de remonte fût accompagné d'un homme? D'autre part, lorsqu'un militaire a à sa disposition plusieurs chevaux, ne devait-on faire profiter de la réduction qu'un seul de ces chevaux?

**4743.** — Le conseil de préfecture de la Seine et le Conseil d'Etat ne l'ont pas pensé, et voici à cet égard les décisions qu'ils ont rendues.

**4744.** — L'art. 54 du cahier des charges emprunté à la Cie de Paris-Lyon-Méditerranée est interprété en ce sens que la réduction de taxe stipulée est applicable aux conducteurs de l'artillerie, du train de l'artillerie, du génie, des équipages militaires et des pontonniers, à raison des deux chevaux affectés spécialement à leur service, ainsi qu'aux officiers à raison de leurs chevaux quel qu'en soit le nombre. — Cons. préf. Seine, 9 janv. 1883, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1884, p. 36] — Cons. d'Et., 2 mars 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 89.3.62, [Leb. chr., p. 232]; — 28 févr. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 243]; — même date, Chemin de fer du Midi, [*Ibid.*]; — 26 déc. 1890, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 1012]

**4745.** — Toutefois, cette réduction n'est applicable qu'à la condition que ces chevaux voyagent avec le militaire, officier ou soldat, au service duquel ils sont affectés. — Même arrêt.

**4746.** — Pour les chevaux de remonte, il en est de même dans la proportion d'un cheval pour un cavalier de conduite, soit que ces cavaliers appartiennent au corps spécial de la remonte, soit qu'ils fassent partie d'un détachement régimentaire. — Cons. préf. Seine, 30 mai 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1884, p. 4]

**4747.** — On voit, par ces décisions, qu'il y avait une autre difficulté d'interprétation en jeu, celle de savoir si les chevaux des conducteurs de l'artillerie, du génie, etc., pouvaient être assimilés aux chevaux de troupe, et que la jurisprudence l'a également tranchée par l'affirmative.

**4748.** — Un autre arrêté de conseil de préfecture, du 23 juill.

1863, avait également rangé dans cette catégorie les chevaux des cantiniers commissionnés.

**4749.** — Un arrêté ministériel du 15 juin 1866 a décidé, d'autre part, que la réduction ne pouvait profiter aux chevaux accompagnant un militaire qu'autant qu'ils étaient transportés par la grande vitesse.

**4749** *bis*. — Quant aux voitures des officiers elles sont transportées d'après les tarifs ordinaires, à moins que leurs propriétaires ne remplissent les formalités nécessaires pour bénéficier des transports généraux de la guerre. — De Bellafonds, p. 112; Féraud-Giraud, t. 3, n. 34.

**4750.** — Indépendamment de ces avantages, les militaires en ont encore d'autres au point de vue du transport des bagages. Ainsi, ils ont droit d'user, comme tout voyageur, de la franchise pour leurs bagages, jusqu'à concurrence de 30 kilogr. — Cons. préf. Seine, 31 mai 1879 (5 arrêtés), [D. 79.3.86]

**4751.** — ... Et, s'il y a un excédant, de bénéficier du tarif réduit dans la mesure de cet excédent, la perception ne pouvant être moindre de 0,18 cent. — Mêmes arrêtés.

**4752.** — Il a été jugé, à cet égard, que le militaire porteur d'une feuille de route, qui voyage en chemin de fer avec sa femme et ses enfants, et présente au contrôle de l'administration du chemin de fer tous ses bagages en bloc comme lui appartenant, a le droit d'obtenir d'abord le dégrèvement du poids passé par les règlements pour chaque voyageur, ensuite la réduction de moitié sur l'excédant de ce poids, sans que l'administration puisse contrôler sa déclaration et diviser fictivement l'excédant en autant de parts qu'il y a de membres de sa famille l'accompagnant, pour restreindre le privilège de la réduction du prix à la part afférente au militaire personnellement. — Aix, 3 janv. 1855, Ministère public, [S. 55.2.198, P. 55.1.364, D. 55.2.235]

**4753.** — Si le militaire voyageant isolément éprouvait un retard pour la livraison de ses bagages, il aurait droit à la même indemnité que tout autre voyageur dans le même cas. Mais l'employé militaire qui, usant de la faculté ouverte en sa faveur par une convention conclue entre une compagnie de chemin de fer et le ministre de la Guerre, a compris ses bagages particuliers parmi ceux du corps auquel il appartient, ne peut, en cas de retard dans la livraison, obtenir une indemnité autre que celle spécialement déterminée par la convention à l'égard du retard dans la livraison des effets militaires. — Cass., 29 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.390, P. 72.1024, D. 72.1.267]

**4754.** — Il n'est fixé, d'ailleurs, aucune limite aux bagages des militaires bénéficiant de la réduction de tarif. Mais ces bagages ne peuvent comprendre que ce qui est relatif à l'armement personnel des militaires et marins et aux effets d'habillement ou autres menus objets à leur usage. — Cons. préf. Seine, 8 mars 1864, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1864, p. 15]

**4755.** — Jugé, à cet égard, que le bagage des militaires voyageant en corps comprend, outre les objets qui leur appartiennent à titre privé et ceux qui leur ont été distribués par l'Etat, les effets de rechange et outils transportés avec eux, bien qu'ils n'aient pas encore été distribués et immatriculés au nom de chacun d'eux, mais à la condition qu'ils appartiennent au magasin du corps et soient affectés aux militaires mêmes qu'ils suivent. — Cons. préf. Seine, 31 mai 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1885, p. 148]

**4756.** — Décidé plus spécialement que les art. 49 et 54 du cahier des charges annexé au décret du 11 juin 1859 doivent s'entendre en ce sens que le bagage du soldat qui doit être transporté gratuitement pour un certain poids et à quart du tarif pour le reste, comprend non seulement ce que le soldat aurait à porter lui-même, s'il voyageait par étapes, mais encore les effets destinés à remplacer au fur et à mesure ceux qui sont en service, et les outils de nature à être distribués à la troupe à son arrivée à destination; il suffit que ces effets et ces outils soient spécialement affectés au corps. — Cons. d'Et., 8 mai 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 508]

**4756** *bis*. — Mais ces bagages ne sauraient comprendre les voitures des cantiniers ou autres voitures particulières appartenant à des militaires. — V. *suprà*, n. 4749 *bis*.

**4757.** — Une autre question qui avait fait doute était celle de savoir si les taxes perçues pour les frais accessoires de transports de la guerre, et notamment pour les chargements et déchargements, devaient bénéficier de la réduction.

**4758.** — La négative a été résolue par plusieurs décisions du conseil de préfecture et du Conseil d'Etat.

**4759.** — Ces arrêts ont décidé que la réduction du tarif ordinaire stipulé dans l'art. 54 en faveur des militaires ou des marins, de leurs chevaux et de leurs bagages, ne s'appliquait point aux frais accessoires de chargement et de déchargement, et qu'aucune autre disposition du cahier des charges n'autorisait l'Etat, dans le cas où les militaires voyageant en corps effectuent eux-mêmes, sans être requis, le chargement ou le déchargement des chevaux, des voitures ou du matériel qui les accompagnent, à payer ces opérations un prix moindre que celui payé par le public. — Cons. d'Et., 8 août 1865, Chemin de fer de l'Est et du Nord, [Leb. chr., p. 772]; — 26 août 1865, Chemins de fer de Paris à Lyon, d'Orléans, du Nord, de l'Ouest, de l'Est, du Midi, du Dauphiné, des Ardennes, de Lyon à Genève, [Leb. chr., p. 864]; — 5 août 1868, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 874] — Cons. préf. Seine, 8 mars 1864, Chemin de fer de l'Est, [Dauv., 1864, p. 3]

**4760.** — On peut encore consulter à cet égard une décision rendue à l'occasion de chevaux à destination d'un réseau étranger, et dans laquelle s'est trouvé résolue la question de savoir dans quelle mesure il y avait lieu de se préoccuper des transbordements à chaque changement de réseau. — Cons. préf. Seine, 4 juin 1878, Chemins de fer de l'Est, [Dauv., 1878, p. 263]

**4761.** — Si certaines décisions d'espèces paraissent avoir fait prévaloir des doctrines contraires, cela tient uniquement à ce qu'en fait les compagnies, sollicitées par le ministre de la Guerre d'accorder ces réductions, les avaient consenties et n'avaient pu formuler de réclamation en temps utile. — Cons. d'Et., 5 août 1868, précité.

**4762.** — Nous connaissons les réductions dont sont appelés à profiter les militaires voyageant isolément. Hâtons-nous d'ajouter que ces avantages ne peuvent leur être attribués qu'autant qu'ils justifient de leur droit de voyager, c'est-à-dire qu'autant qu'ils ont été mis en route par les autorités compétentes et qu'ils en rapportent la preuve. — V. à cet égard l'arrêté ministériel du 15 juin 1866.

**4763.** — En principe, la preuve ne peut être faite que par la feuille de route qui contient tous les renseignements nécessaires sur l'individualité du titulaire et qui spécifie le parcours à effectuer.

**4764.** — Ainsi jugé que la réduction du prix de transport stipulée par l'art. 54, § 1, du cahier des charges imposé à diverses compagnies de chemins de fer par le décret du 11 juin 1859, en faveur des militaires ou marins en congé ou en permission qui voyagent sur les voies ferrées, s'applique seulement au parcours en vue duquel une feuille de route a été délivrée à ces militaires ou marins, et non aux nouveaux itinéraires indiqués après coup sur la feuille de route, à moins que ces itinéraires n'aient été fixés en exécution d'un ordre ou d'une permission de l'autorité militaire. — Cons. d'Et., 26 août 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 66.2.243, P. adm. chr., D. 66.3.89]

**4765.** — ... Que, d'ailleurs, la réduction de tarif accordée aux militaires qui voyagent en chemin de fer est applicable même lorsque, ayant le choix entre deux itinéraires, ils prennent le trajet le plus long en kilomètres, si l'itinéraire adopté leur permet d'arriver plus rapidement à destination. — Cass., 12 nov. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.33, P. 74.52, D. 74.1.205]

**4766.** — Cependant d'autres titres, tels que sauf-conduits, congés, permissions, ordres de service, ordres d'appel, ordres de routes, récépissés de livrets individuels, cartes personnelles délivrées à certains officiers dans le réseau de leur commandement peuvent tenir lieu de feuille de route (Circ. min. Trav. publ. 15 juin 1865, 31 déc. 1868, 15 août 1876, 10 mai 1884, 15 août 1886; min. Guerre 12 août et 23 sept. 1883). — Il y a aussi des règles spéciales pour les gendarmes voyageant pour le service. Des visas délivrés par les autorités compétentes sur une feuille de route ayant déjà servi pour l'aller et le retour peuvent également en tenir lieu.

**4767.** — On pouvait aussi autrefois se prévaloir à cet égard de feuilles de réquisition; elles ont été remplacées par des bons de chemins de fer (Règl. 29 oct. 1884) et jouent le même rôle.

**4768.** — Ces titres, d'ailleurs, ne valent qu'autant qu'ils ne sont pas périmés. — Cons. d'Et., 26 août 1865, précité.

**4769.** — Ils doivent être exhibés à toute réquisition lorsque le militaire n'est pas en uniforme (Arr. 15 juin 1866, art. 7).

**4770.** — Ils ne servent que pour le voyage auquel ils sont destinés, sauf à comprendre, au moins en ce qui concerne la feuille

de route, l'aller et le retour. — Cons. préf. Seine, 8 mars 1864, Chemin de fer de l'Est, Dauv., 1864, p. 3

**4771.** — Nous devons ajouter qu'une circulaire du ministre des Travaux publics, du 15 juin 1866, a déclaré que les arrêts en cours de route sont facultatifs et que le nouveau visa ne saurait être exigé des militaires ou marins quand ils reprennent les trains après ces arrêts.

**4771** *bis.* — Lorsqu'un militaire, par erreur et de bonne foi, s'est écarté de sa route, la compagnie, à qui il appartient d'apprécier l'erreur commise et la bonne foi, transporte gratuitement le militaire qui s'est ainsi trompé au point où il aurait dû arriver; s'il y a lieu, le commissaire inscrit une annotation sur la feuille de route pour expliquer l'erreur à qui de droit. Si le changement de direction provient du fait volontaire du militaire, si celui-ci n'a point d'argent pour vivre et voyager jusqu'à destination, s'il a perdu sa feuille de route, il est remis à la gendarmerie ou à l'autorité militaire locale; dans le dernier cas, un sauf-conduit peut être accordé au militaire par le commissaire de surveillance jusqu'à la résidence du sous-intendant le plus voisin dans la direction à suivre par le militaire. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 307. — Le militaire qui a perdu son billet est obligé de payer le prix de sa place, avec la réduction au quart du tarif depuis le dernier endroit où un contrôle général a été effectué, à moins qu'il n'établisse qu'il n'est monté dans le train depuis ce moment. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 312.

**4772.** — Autrefois les militaires et marins ne bénéficiaient de la réduction de tarif que dans les trains express et les trains omnibus, mais mais non dans les trains rapides. Une circulaire du 13 sept. 1884 avait excepté de cette prohibition les militaires isolés ou voyageant en détachements inférieurs à vingt et un hommes. Une circulaire du 20 juill. 1886 a supprimé toutes ces distinctions.

**4773.** — Tous les militaires, au surplus, ne sont pas admis indistinctement à occuper toutes les places et les réductions de la première classe ne profitent qu'aux officiers. Les sous-officiers et soldats n'y sont même admis à pleins tarifs qu'autant qu'ils sont en habits bourgeois (Arr. min. Trav. publ., 15 juin 1866, art. 8, 9, 10 et 20 déc. 1873).

**4774.** — Il n'y a aucune réduction de tarif pour les places de luxe. En d'autres termes, le militaire ne bénéficie du tarif réduit que sur le prix de la première classe et paie le supplément intégral.

**4774** *bis.* — Le titre 2, Arr. 15 juin 1866, contient, enfin, des règles spéciales pour les transports de détenus militaires ou marins, soit au moyen de voitures cellulaires, soit dans des wagons ordinaires.

**4775.** — La réduction n'a lieu que sur les prix de tarif maximum et non sur les tarifs généraux. Si les compagnies venaient à constituer des tarifs inférieurs au quart du maximum légal, M. Picard estime qu'elles devraient en faire bénéficier les militaires et qu'elles ne sauraient se retrancher derrière les clauses du cahier des charges pour se refuser à le faire. — Picard, t. 4, p. 989.

**4776.** — Mais les militaires et marins se trouvant dans les conditions de l'art. 54 du cahier des charges ne pourraient alors demander une nouvelle réduction de ce tarif déjà réduit. Par une raison analogue, ils ne peuvent cumuler la réduction à laquelle ils ont droit et celle que leur procurerait un voyage par train de plaisir.

**4776** *bis.* — Depuis le 1[er] avr. 1892, et en vertu de la loi du budget de 1892, les militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers, paient :

| | | |
|---|---|---|
| 1[re] classe...... | fr. 0,028 | par voyageur et par kilomètre. |
| 2[e] classe...... | 0,021 | |
| 3[e] classe...... | 0,0154 | |

Ainsi, pour aller à Melun, qui est à 45 kilomètres, ils paieront 1 fr. 25 en 1[re] classe, 0 fr. 95 en 2[e] classe et 0 fr. 70 en 3[e] classe; pour aller à Lyon (512 kilom.), ils paieront 14 fr. 35 en 1[re] classe, 10 fr. 75 en 2[e] classe et 7 fr. 90 en 3[e] classe; pour aller à Brest (610 kilom.), ils paieront 17 fr. 10 en 1[re] classe, 12 fr. 80 en 2[e] classe et 9 fr. 40 en 3[e] classe.

§ 2. *Transports de militaires voyageant en corps.*

**4777.** — Lorsque les militaires au lieu de voyager isolément voyagent en corps les règles sont identiques à certaines exceptions près.

Ces exceptions sont relatives :

1° Aux autorités qui ont capacité pour ordonner le transport par chemins de fer de ces détachements, et qui ne sont naturellement pas les mêmes que celles qui peuvent autoriser le déplacement d'un militaire isolé.

2° A la nécessité de prévenir la compagnie un certain temps d'avance pour organiser des convois spéciaux. Au besoin on réserve dans les trains ordinaires le nombre de places nécessaires pour le transport du détachement.

3° Aux mesures nécessaires pour faire circuler le détachement sans le scinder.

4° A la répartition des officiers, sous-officiers et soldats dans les différentes classes, etc., et à leur séjour dans les salles d'attente.

**4778.** — C'est dans les transports de troupe par corps que se présente surtout la question de l'application de la réduction des tarifs au matériel.

**4779.** — Les règles relatives à ce transport se trouvent dans les art. 33 et s. du règlement de 1874-1884. En principe, la nature et la qualité du matériel transporté doivent être précisés par l'ordre de transport, la déclaration ou la note de remise. Il est procédé contradictoirement avant le départ à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis; à l'arrivée, on procède également à la même opération.

**4780.** — Il a été décidé, à cet égard, que le mot « matériel » employé par l'art. 54 est un terme générique qui s'oppose à « personnel » et comprend tout ce qui constitue l'armement, les subsistances et les services de la flotte et de l'armée; qu'en conséquence les mots « matériel militaire et naval » comprennent les denrées de toute espèce et les approvisionnements de toutes natures expédiés par les départements de la Guerre et de la Marine, et même les bois en grume pour le service de la marine. — Cons. préf. Seine, 24 mars 1866, Chemin de fer de Ceinture à l'Etat,

**4781.** — Les voitures, caisses de prolonge, etc..., doivent être taxées comme matériel aux conditions stipulées dans le cahier des charges. — Cons. préf. Seine, 8 mars 1864, [Dauvert, 1866, p. 3.

**4782.** — Quand les détachements ne peuvent pas prendre place dans les trains ordinaires, l'autorité militaire doit requérir des trains spéciaux. Ces trains sont dits facultatifs militaires ou extraordinaires, suivant que la marche en a été prévue et réglée d'avance par les compagnies ou qu'elle doit être subordonnée aux besoins du moment.

**4783.** — La demande d'un train facultatif doit en être faite au moins six heures et celle d'un train extraordinaire au moins vingt-quatre heures à l'avance.

**4784.** — Le règlement des 1[er] juill. 1874, modifié par celui du 29 oct. 1884, prescrit toutes les mesures nécessaires à l'embarquement, au débarquement de troupes, au matériel à employer à cet effet, au nombre des hommes et des chevaux à placer dans les wagons, aux relations des agents de l'administration avec les autorités militaires, etc. Nous ne pouvons que renvoyer à ces dispositions.

§ 3. *Traités pour les transports de la Guerre.*

**4785.** — Ainsi que nous l'avons vu *suprà*, n. 4716, les grandes compagnies et l'administration des chemins de fer de l'Etat sont liées avec le ministre de la Guerre par un traité spécial qui les oblige à transporter dans toute l'étendue de la France continentale, sous certaines conditions déterminées, la totalité du matériel, des denrées de toute espèce, et des approvisionnements de toute nature que le département de la Guerre peut avoir à expédier soit des magasins et établissements de l'Etat, soit des magasins et établissements des fournisseurs, lorsque les objets expédiés par ces derniers ont été reçus au départ par l'administration de la guerre.

**4786.** — On trouvera dans le quatrième volume de M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 996), tous les renseignements indispensables à connaître à cet égard.

**4787.** — Sur le chemin de fer de Ceinture les transports du matériel et les transports de guerre ont lieu gratuitement.

**4788.** — On s'est demandé comment on pouvait accorder cette franchise avec la disposition suivante contenue dans le cahier des charges annexé au traité dont nous venons de parler : « Lorsqu'il y aura traversée dans Paris et trajet sur le chemin de fer de Ceinture, pour passer d'une gare à une autre, la dis-

tance sera comptée sur le pied de dix kilomètres, suivant la nature de l'expédition et la vitesse ordonnée. Tous les petits parcours d'un à neuf kilomètres sont comptés au minimum de dix kilomètres ». On s'est demandé, notamment, si l'Etat pouvait se refuser à l'exécution de cette dernière clause, en se fondant sur ce que le traité conclu entre le ministre et les compagnies n'avait pu déroger aux dispositions du décret portant concession du chemin de fer de Ceinture. Le Conseil d'Etat a répondu négativement à cette question. La clause dont il s'agit, consentie postérieurement à la concession du chemin de fer de Ceinture, fait partie d'un ensemble de stipulations générales applicables au service des transports, et qui engagent l'Etat aussi bien que les compagnies. Dans ces circonstances, il a pu être fait un abandon momentané des droits garantis à l'Etat par le cahier des charges du chemin de fer de Ceinture. — Cons. d'Et., 6 janv. 1865, Chemin de fer de Ceinture, [Leb. chr., p. 11]

**4789.** — Il a été jugé, d'ailleurs, que l'Etat pouvait renoncer temporairement aux droits que le cahier des charges lui garantissait sur le chemin de fer de Ceinture. — Même arrêt.

**4790.** — Comme application du traité dont il s'agit ou de conventions analogues intervenues à l'occasion de transports militaires et passés entre le ministre de la Guerre et les compagnies de chemins de fer ou des intermédiaires, nous citerons un certain nombre de décisions dans lesquelles on pourra trouver des analogies.

**4791.** — Il faut, en principe, que les marchandises expédiées par les fournisseurs aient été reçues préalablement par l'administration de la guerre pour bénéficier du traité. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 657]

**4792.** — Un arrêt du Conseil d'Etat, du 4 sept. 1856, contenant application d'une convention relative aux transports par chemins de fer à grande vitesse, conclue entre le ministre de la Guerre et des particuliers agissant en qualité d'agents généraux des compagnies de chemins de fer, a décidé qu'une réduction de prix consentie par les compagnies postérieurement à cette convention devait profiter à l'Etat et non aux particuliers qui avaient servi d'intermédiaires. — Cons. d'Et., 4 sept. 1856, Tesnières et consorts, [Leb. chr., p. 573]

**4793.** — Un autre arrêt du 8 févr. 1866 a jugé que lorsque des marchés ont été passés par l'administration de la Guerre pour plusieurs années (dans l'espèce, marchés passés tant avec des compagnies de chemins de fer qu'avec des particuliers, sous-traitants et mandataires de ces compagnies, pour l'entreprise du service des transports généraux de la guerre), que, pour chacun des assurés, les dépenses ont été en cours d'exercice arrêtées par le ministre de la Guerre sur des états de liquidation soumis à son approbation par les intendants militaires, ordonnancées et payées sans aucune réserve, le compte de ces dépenses est devenu définitif et qu'il ne peut être procédé à la révision si ce n'est pour cause d'erreur, d'omission, de faux, ou de double emploi. — Cons. d'Et., 8 févr. 1866, Tesnières et autres, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 84]

**4794.** — Mais il a été décidé, d'autre part, que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a interprété un article du cahier des charges d'une concession de chemins de fer, pour statuer sur le règlement de transports effectués, pendant une période déterminée (transports de chevaux de 1870 à 1873), pour le compte de l'Etat, n'a pas l'autorité de la chose jugée dans une nouvelle instance où le débat porte sur des transports accomplis pendant une période postérieure (après 1873). — Cons. d'Et., 7 déc. 1883, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.3.60, P. adm. chr., Leb. chr., p. 904, et les observations de M. le commissaire du gouvernement Marguerie, D. 85.3.65]; — 8 mai 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 87.3.7, Leb. chr., p. 508]

**4795.** — Il a été décidé en tous cas qu'un simple arrêté du ministre des Travaux publics ne pouvait pas aggraver au point de vue du transport les obligations qui résultaient pour les compagnies de chemins de fer de leur cahier des charges, et que l'exécution donnée à cet arrêté par les compagnies ne pouvait avoir pour effet de les rendre non-recevables à demander ultérieurement l'application pure et simple de leurs cahiers des charges; que c'est seulement pour la période pendant laquelle elles ont exécuté les dispositions dudit arrêté, que les compagnies sont non-recevables à contester son application; mais qu'elles conservent le droit de faire liquider, conformément à leurs cahiers des charges, les transports dont elles n'ont présenté facture que postérieurement à la date à laquelle elles ont adressé au ministre leur réclamation contre son arrêté. — Cons. d'Et., 5 mars 1880 (2 espèces), Ministre de la Guerre, [S. 81.3.63, P. adm. chr., D. 80.3.110, Leb. chr., p. 259] — V. aussi Cons. d'Et., 5 août 1868, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 874]

**4796.** — Lorsque le ministre de la Guerre ne s'est pas pourvu en temps utile contre la décision d'un conseil de préfecture qui, par interprétation du cahier des charges, a fixé le mode de liquidation des sommes dûes par l'Etat à une compagnie de chemins de fer pour le transport des chevaux de l'armée, il ne peut pas demander au Conseil d'Etat de déclarer que le recours qu'il a formé contre les arrêtés rendus au profit d'autres compagnies sera opposable à la première, et d'annuler l'arrêté rendu au profit de celle-ci. Cet arrêté a acquis l'autorité de la chose jugée et ses dispositions ne sauraient être modifiées par la décision à intervenir sur une instance pendante entre le ministre de la Guerre et d'autres compagnies. — Cons. d'Et., 5 mars 1880 (4ᵉ espèce), Ministre de la Guerre, [D. 80.3.110, Leb. chr., p. 259] — Cons. préf. Seine, 28 janv. 1879 (2 espèces), Chemin de fer de l'Est, [D. 79.3.22 et sur pourvoi]

**4796** *bis.* — Lorsque le ministre des Finances a décerné contre les compagnies de chemins de fer une contrainte pour l'exécution d'une décision du ministre de la Guerre qui les a constituées débitrices d'une somme déterminée pour trop perçu dans la liquidation des transports militaires cette contrainte n'a que le caractère d'une mesure conservatoire des droits de l'Etat, et dès lors, il convient, sans qu'il y ait lieu d'examiner si le recouvrement de la créance éventuelle de l'Etat pourrait être poursuivi par voie de contrainte administrative, de faire droit aux conclusions de sursis prises par les compagnies de chemins de fer. — Cons. d'Et., 28 avr. et 5 mai 1893, Chemin de fer de l'Ouest, [*Gaz. des trib.*, 6 mai 1893]

**4797.** — A l'occasion du transport de poudre de guerre on peut signaler encore un arrêt qui a décidé qu'une convention intervenue entre le ministre de la Guerre, au nom de l'Etat, et les compagnies de chemins de fer, au sujet des transports par voie accélérée des poudres, munitions et autres matières explosibles, convention qui avait eu pour objet de prescrire, en stipulant un prix plus élevé en faveur des compagnies, l'emploi de la vitesse accélérée (alors que ni le traité antérieurement intervenu entre l'Etat et les compagnies pour les mêmes transports, ni aucun règlement administratif ne rendaient ce mode de transport obligatoire pour les compagnies) n'avait pu être annulé par le ministre de la Guerre comme ayant créé à la charge de l'Etat une obligation sans cause. — Cons. d'Et., 31 mars 1864, Dufils, [Leb. chr., p. 307]

**4798.** — Un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 9 juill. 1890, qui interprétait l'art. 49 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, lequel prescrit à celles-ci le transport des denrées, marchandises et objets quelconques qui leur sont confiés, a déclaré qu'il fallait l'entendre en ce sens qu'il est applicable au transport de la dynamite, comme de toutes autres denrées sans qu'il soit loisible aux juges administratifs de réglementer le transport sur les voies ferrées. — Cons. préf. Seine, 9 juill. 1890, Les six grandes compagnies, [Dauvert, 1890, p. 260]

**4799.** — A cette occasion nous rappelons que les trains militaires ne peuvent être considérés comme des trains ordinaires au point de vue de ces sortes de transport, que ces transports ne sont pas assujettis aux prescriptions de l'ordonnance du 15 nov. 1846, et que le ministre peut prendre régulièrement des arrêtés pour fixer les conditions dans lesquelles ils doivent être effectués. — Cons. d'Et., 1ᵉʳ déc. 1882, Chemins de fer d'Orléans, de Lyon, de l'Ouest, du Midi, du Nord et de l'Est, [D. 84.3.58, Leb. chr., p. 978] — V. à ce sujet, *Revue générale d'administration*, 1883, t. 1, p. 34. — Au surplus, la compagnie de chemins de fer qui a fait transporter des munitions dans une localité non desservie par des trains réguliers de cette nature n'est pas fondée à demander la liquidation du transport d'après le tarif afférent au transport par la voie de terre par le seul motif que l'administration n'aurait pas requis de trains spéciaux si elle a préféré elle-même se servir de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 28 févr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., 1890, p. 245]

**4800.** — Lorsque des transports de cette nature s'effectuent, l'Etat et les compagnies doivent prendre respectivement toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents.

**4801.** — Dans une hypothèse où un accident de cette nature s'était produit, il a été décidé que l'Etat et la compagnie du che-

min de fer étaient responsables l'un et l'autre dans des mesures différentes de ses conséquences dommageables : — l'administration pour avoir fait charger d'une manière défectueuse par ses employés les poudres en question, les avoir mises dans des barils simples et mal conditionnés avec des vides de plusieurs centimètres et les avoir expédiées en grande vitesse contrairement au règlement du 15 févr. 1861 ; — la compagnie pour n'avoir pas pris toutes les mesures alors possibles de surveillance et de précautions prescrites par les règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer. — Cons. d'Et., 17 déc. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 1028]

**4802.** — Enfin on peut consulter sur la nature du droit exclusif qui peut être accordé à certaines compagnies d'effectuer certains transports par certains embranchements, et sur la faculté qui appartient au ministre de leur retirer ce droit lorsque ces embranchements viennent à être prolongés ou qu'il en est créé d'autres, Cons. d'Et., 6 août 1880, Ministre de la Guerre, Leb. chr., p. 741]

**4803.** — ... Et sur l'application de la clause que contiennent certains traités aux termes de laquelle le transport des marchandises sera réservé aux compagnies contractantes à partir de la place de guerre la plus voisine de la frontière, Cons. d'Et., 13 juill. 1870, Chemins de fer du Nord, de l'Est, de P.-L.-M., d'Orléans, de l'Ouest et du Midi, [Leb. chr., p. 889 et la note]

**4804.** — Avant d'abandonner cette matière nous rappellerons enfin un certain nombre de dispositions réglementaires, arrêtés, circulaires, etc., relatifs aux dispositions que doit présenter le matériel des compagnies pour les transports militaires.

**4805.** — On consultera particulièrement à cet égard une circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets du 12 juill. 1884 concernant les conditions d'établissement des wagons de marchandises à construire à l'avance pour les chemins de fer d'intérêt général à voie normale; une circulaire du 10 nov. 1887 aux administrateurs de compagnies fixant les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire à l'avenir pour les chemins de fer à voie de 1 mètre de largeur; et une circulaire du 30 déc. 1891 sur l'éclairage obligatoire des wagons servant au transport des chevaux de remonte.

**4805** *bis.* — Relativement au transport du matériel de la marine, on consultera particulièrement au point de vue des tarifs un arrêté du 27 oct. 1886 (*Revue générale d'administration*, t. 3, p. 481).

## Section III.

### Direction des postes et télégraphes.

#### § 1. *Obligations des compagnies envers l'Etat.*

**4806.** — Les rapports de l'administration des postes et télégraphes avec les compagnies de chemins de fer sont réglés par les art. 56 et 58 du cahier des charges, et dans certaines lois relatives au monopole du service des postes.

**4807.** — L'art. 56 est ainsi conçu : « Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit : à chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

**4808.** — Il a été décidé à cet égard, par interprétation du cahier des charges et de la commune intention des parties, et par application de l'usage constamment suivi en cette matière, qu'en stipulant qu'un compartiment spécial sera réservé gratuitement pour le service des postes dans l'un des trains journaliers de voyageurs et de marchandises, les postes avaient entendu parler d'un train circulant dans l'un et l'autre sens, et non pas de l'un des trains circulant chaque jour dans un seul sens. — Cons. d'Et., 8 févr. 1878, Chemins de fer des Dombes et du Sud-Est, [Leb. chr., p. 154]

**4809.** — Aux termes de certains actes anciens de concessions, les compagnies avaient des obligations plus lourdes et étaient tenues de consacrer au service des dépêches des voitures spéciales. Ainsi jugé que la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, représentée aujourd'hui par celle de Paris à Orléans, avec prolongements, était tenue, en vertu de l'art. 5, L. 6 août 1850, de mettre à la disposition du ministre des Finances, pour le transport gratuit des dépêches par le train régulier et journalier mentionné audit article, des voitures qui devaient être appropriées à ce service et dont la forme et les dimensions devaient être réglées par ledit ministre des Finances; qu'elle n'était pas fondée à prétendre n'affecter à ce service que ses voitures ordinaires de première, deuxième et troisième classe, destinées aux voyageurs. — Cons. d'Et., 16 juin 1853, Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 601]

**4810.** — Ce qui est transporté gratuitement, aux termes de l'art. 56 du cahier des charges, ce ne sont pas exclusivement les lettres et les dépêches proprement dites, mais tous les autres transports confiés à l'administration, et notamment ceux qui sont expédiés dans une même enveloppe de toile ou de papier, ficelés au bureau de départ, et qui ne doivent être ouverts qu'au bureau d'arrivée, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les objets sur lesquels la poste a un droit exclusif de transport et ceux dont elle n'opère le transport qu'en concurrence de l'industrie privée. — Cons. d'Et., 7 mars 1873, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 216]

**4811.** — Citons, à titre exceptionnel, un arrêt relatif au chemin de fer de l'Est et qui a décidé que la convention du 11 juin 1859 qui assure à l'Etat la gratuité du service des postes sur les lignes de l'Est, moyennant vingt et une annuités de 300,000 fr. constituait un forfait, et qu'en conséquence, l'Etat n'était pas fondé à soutenir qu'il ne devait pas les portions d'annuités correspondant à l'interruption du service par suite des événements de guerre. — Décidé que la convention du 21 juin 1873, intervenue à la suite du traité de Francfort, n'avait eu pour objet que d'indemniser la compagnie de la cession de lignes ou portions de lignes et de tous autres dommages résultant pour elle de ce traité, et non de modifier les obligations résultant de la convention de 1859. — Cons. d'Et., 18 févr. 1876, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 183]

**4812.** — Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit. Autant que possible, les compagnies sont invitées à placer les compartiments de ce wagon dans le milieu du convoi (Circ. min. Trav. publ., 14 févr. 1881). Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance (art. 56 du cahier des charges).

**4813.** — Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des Postes et Télégraphes pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne (art. 56 du cahier des charges).

**4814.** — L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des Travaux publics et le ministre des Postes et Télégraphes, la compagnie entendue (art. 56 du cahier des charges).

**4815.** — Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 cent. par kilomètre parcouru par la première voiture et 25 cent. par chaque voiture en sus de la première.

**4816.** — Il a été jugé, à cet égard, que l'art. 59 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juill. 1845, en fixant à 25 cent. par kilomètre la rétribution dûe à la compagnie par l'administration des postes, pour chaque voiture placée en sus de la première dans les convois spéciaux, a entendu restreindre l'application de ce tarif aux voitures ne contenant que les dépêches, le courrier et les agents nécessaires au service desdites dépêches; qu'en conséquence, si les dites voitures contiennent, en outre, soit des voyageurs, soit des marchandises, ledit tarif est inapplicable, et que la compagnie est fondée à exiger de l'administration les prix ordinaires du tarif pour la location des plates-formes. — Cons. d'Et., 27 févr. 1849, C[ie] du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, [D. 49.3.35, Leb. chr., p. 120]

**4817.** — La compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises (art. 56 du cahier des charges).

**4818.** — La compagnie ne pourra être tenue d'établir des

convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance (art. 56 du cahier des charges).

**4819.** — Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie (art. 56 du cahier des charges).

**4820.** — Il a été décidé, à cet égard, que l'art. 45 du cahier des charges, qui régit la concession du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, en disposant que le prix des convois spéciaux requis par l'administration des postes, sera réglé de gré à gré ou à dire d'experts, n'a pas voulu enlever à l'administration le droit de contester les résultats de l'expertise, et au conseil de préfecture de la Somme le pouvoir de statuer sur les contestations soulevées; que cette stipulation a eu seulement pour but et pour effet de rendre obligatoire le mode d'instruction qu'elle prévoit; et que le prix alloué à la compagnie, dans l'espèce, pour les convois spéciaux fournis par elle, n'avait rien d'exagéré, eu égard aux circonstances et aux frais que lesdits convois lui avaient occasionnés. — Cons. d'Et., 22 nov. 1851, Cie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [Leb. chr., p. 682]

**4821.** — Une circulaire du ministre des Travaux publics, du 11 août 1864, a fixé le prix de ces trains à 5 fr. par kilomètre.

**4822.** — L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie (art. 56 du cahier des charges).

**4823.** — Le poids de huit tonnes comprend la caisse, le chargement, les châssis et les roues. — Cons. préf. Seine, 7 mars 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1878, p. 15] — S'il vient à être dépassé, la compagnie peut se refuser au transport : mais si elle n'use pas de son droit, elle n'est pas fondée à demander par la suite une rétribution pour l'excédent. — Même décision.

**4824.** — En l'absence de tout litige engagé entre elle et une compagnie de chemins de fer, l'administration n'est pas recevable d'ailleurs à demander au conseil de préfecture l'interprétation ou l'application d'une disposition du cahier des charges de cette compagnie. — Cons. préf. Seine, 7 mars 1878, Cie du chemin de fer de P.-L.-M.

**4825.** — La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation (art. 56 du cahier des charges).

**4826.** — Avant que cette clause figurât dans tous les cahiers des charges, il avait été décidé à l'occasion du chemin de fer de Paris à la frontière belge, que l'administration des postes, obligée, en vertu de l'art. 50 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juill. 1845 relative à cette concession, de faire construire et entretenir à ses frais, pour ses convois spéciaux sur ledit chemin, des voitures appropriées à ce service, n'était pas tenue de faire construire et entretenir à ses frais les *trucks* destinés à supporter et à transporter lesdites voitures; que la construction et l'entretien de ces trucks sont, au contraire, à la charge de la compagnie adjudicataire dudit chemin de fer. — Cons. d'Et., 27 févr. 1849, Chemin de fer de Paris à la frontière belge, [Leb. chr., p. 120, D. 49.3.35]; — Même date, Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, [D. 49.3.35, Leb. chr., p. 117]

**4827.** — La même interprétation avait été donnée également à l'occasion du chemin de fer d'Amiens à Boulogne. — Cons. d'Et., 6 juill. 1850, Cie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [Leb. chr., p. 651]

**4828.** — La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure (art. 56 du cahier des charges).

**4829.** — La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par l'administration des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de 2e classe, ou de 1re classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de 2e classe (art. 56 du cahier des charges).

**4830.** — La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris (art. 56 du cahier des charges). En pratique, fait remarquer à ce propos M. Picard, les bâtiments sont construits par les compagnies pour le compte du service des postes : souvent même il n'y a pas de construction spéciale; le service est installé dans un local dépendant des bâtiments de la compagnie, sauf paiement d'un loyer par le ministre des Postes.

**4831.** — La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts (art. 56 du cahier des charges).

**4832.** — La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie (art. 56 du cahier des charges).

**4833.** — L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils, nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations (art. 56 du cahier des charges). On peut consulter à l'égard des appareils pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains une circulaire du 3 mai 1884.

**4834.** — Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leurs services, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie (art. 56 du cahier des charges).

**4835.** — En temps de guerre le service des postes, malgré le droit de réquisition, doit demeurer autant que possible assuré, et c'est ce qui avait déjà été décidé pendant la guerre de 1870-1871. — V. not. Décr. 8 janv. 1871.

### § 2. *Monopole de transport des postes.*

**4836.** — Le monopole du service des postes a été consacré par l'arrêté des consuls du 27 prair. an IX.

**4837.** — Il résultait de cet arrêté qu'aucune personne étrangère au service des postes ne pouvait transporter des lettres, journaux, feuilles à la main et ouvrages périodiques, paquets et papiers du poids d'un kilogramme et au-dessous, à l'exception des sacs de procédure et papiers uniquement relatifs au service personnel des entrepreneurs de voitures publiques.

**4838.** — Mais certaines lois ont restreint ce monopole et autorisé le transport, par d'autres que par l'administration, des journaux, recueils, annales, mémoires, bulletins périodiques et imprimés quel que soit leur poids, pourvu qu'ils soient expédiés soit sous bandes mobiles, soit sous enveloppes ouvertes, soit en paquets non cachetés et faciles à vérifier.

**4839.** — Par papiers intéressant les entrepreneurs personnellement il faut entendre les lettres de voitures ou factures accompagnant les marchandises transportées et ne contenant aucune énonciation étrangère à ces marchandises, ainsi que les papiers concernant uniquement le service de l'entreprise et circulant, par son propre matériel, sur la ligne qu'elle exploite.

**4840.** — Quelles sont les correspondances qui satisfont à cette définition? Quelles sont celles qui doivent être considérées comme y échappant? C'est un point qui sera plus utilement traité *infra*, v° *Postes et télégraphes*.

**4841.** — Nous signalerons cependant dès maintenant une

[illegible] ou spéciale à la matière. Il a été jugé qu'il y a immixtion dans le transport des lettres de la part d'une compagnie de chemins de fer qui transporte une lettre cachetée n'accompagnant aucune marchandise et relative aux intérêts d'une maison de commerce, spécialement d'une maison de commissionnaire avec laquelle la compagnie a fait un traité approuvé par l'autorité supérieure. — Cass., 24 nov. 1854, Chemin de fer Lyon à la Méditerranée, [S. 54.1.742, P. 56.2.111, D. 55.1.188]

**4842.** — Faisons observer d'ailleurs qu'en cas de transport commun, chaque voiturier peut recevoir, sous la même immunité, les pièces concernant les voituriers précédents. — Cass., 8 févr. 1845, Michau, [P. 46.1.12, D. 46.4.405]

**4843.** — Toute infraction aux règles relatives au monopole de l'administration des postes constitue une contravention. On en a conclu qu'il ne pouvait être tenu compte de la bonne foi pour l'excuser, et qu'il ne pouvait y avoir, en pareil cas, de complicité.

**4844.** — Ainsi jugé qu'on ne saurait poursuivre comme complice d'une contravention constituant immixtion dans le service des postes, le conducteur d'un convoi de chemin de fer qui aurait connu le fait incriminé ou qui aurait même été chargé par son administration d'accompagner le voyageur qui en aurait été l'auteur. — Cass., 11 sept. 1846, de Lapanouze, [S. 46.1.841, P. 47.2.144, D. 46.1.361]

**4845.** — Un chef de gare de chemin de fer est personnellement responsable de toute immixtion illicite dans le transport des lettres, dans la partie du service dont il est le chef, sauf son recours par les voies civiles contre les expéditeurs. — Cass., 5 mai 1855, Fournier, [S. 55.1.556, P. 56.1.57, D. 55.1.222]; — 28 févr. 1856 (Ch. réun.), Même partie, [S. 56.1.277, P. 56.1.595, D. 56.1.160]

**4846.** — Il en est ainsi spécialement en cas de découverte de lettres dans des colis admis et chargés dans la gare dont il a la direction, encore que le contenu de ces colis n'ait pas été connu de lui. — Mêmes arrêts. — Cass., 10 nov. 1864, Ricaud, [S. 66.1.452, P. 66.1211, D. 64.1.456]; — 4 janv. 1866 (Ch. réun.), Même partie, [S. et P. *ibid.*, D. 67.1.84]

**4847.** — *A fortiori*, faut-il en dire autant lorsque le chargement a été fait en sa présence. — Mêmes arrêts.

**4848.** — Tous les arrêts, cependant, ne paraissent pas avoir admis une doctrine aussi large, et il semblerait résulter d'une autre décision de la Cour de cassation qu'il faudrait peut-être limiter cette responsabilité au chef de gare du départ seul chargé de recevoir et de vérifier les objets à transporter. — Cass., 24 déc. 1864, Collache et Chem. de fer de Lyon, [S. 66.1.454, P. 66.1215, D. 65.1.46]

**4849.** — ... Sinon à l'employé spécial qui, dans la gare de départ, remplit sous sa responsabilité personnelle les fonctions d'expéditeur. — Même arrêt.

**4850.** — On a considéré comme n'ayant ni qualité ni mission pour vérifier le contenu des colis, et, par suite, comme n'ayant commis aucune contravention, un facteur qui s'était borné à prendre une caisse à la gare d'arrivée pour la présenter aux bureaux de l'octroi. — Cass., 16 févr. 1855, Postes, [P. 57.217]

**4851.** — ... Un chef facteur dans le bureau duquel on avait trouvé un colis contenant de la correspondance, mais qui pouvait justifier que ce colis avait été placé là par d'autres employés. — Cass., 4 juin 1864, Moutonnier, [S. 66.1.454, P. 66.1215, D. 64.1.456]

**4852.** — Les rapports des compagnies de chemins de fer avec le service télégraphique sont réglés par l'art. 58 du cahier des charges.

**4853.** — Aux termes de cet article, le ministre se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

**4854.** — Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer. — En pratique, le ministre des Postes et Télégraphes s'est assuré de plus grandes franchises pour ses employés en subordonnant son autorisation pour l'établissement des communications télégraphiques à l'octroi de privilèges spéciaux pour ses employés. — Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 1033.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

**4855.** — La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des Travaux publics, agissant de concert avec le ministre des Postes et Télégraphes, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'Intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

**4856.** — Le cahier des charges, ainsi que le fait remarquer M. Picard (t. 4, p. 1034), ne prévoit que la transmission des signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation. Mais les arrêtés d'autorisation délivrés par le ministre des Postes et des Télégraphes permettent :

1° La transmission gratuite des dépêches relatives à la marche et à la composition des trains, au service de la voie et du personnel, au mouvement du matériel et des marchandises, aux réclamations concernant les marchandises et les bagages.

2° La transmission des autres dépêches se rapportant au service de la compagnie, moyennant une taxe réduite à titre d'abonnement et par application de la loi du 5 avr. 1878, au prix perçu pour les dépêches privées. Il y a là une renonciation partielle par l'Etat à l'exercice du monopole qui lui a été conféré par la loi du 2 mai 1837.

**4857.** — Cette renonciation s'explique par ce fait que l'Etat la subordonne dans la plupart des cas à cette condition que son personnel et son matériel de télégraphie bénéficieront sur les lignes au profit desquelles elle est consentie, sinon d'une immunité complète au moins d'une exemption de taxe.

**4858.** — Certaines décisions ont précisé la portée de ces clauses du cahier des charges ou de ces conventions spéciales.

**4859.** — C'est ainsi qu'il a été jugé que la compagnie des chemins de fer du Midi, qui a obtenu, en vertu de divers arrêtés ministériels rendus sur sa demande, l'autorisation d'établir le long de ses chemins des télégraphes spéciaux destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité du service ou même dans l'intérêt de son exploitation au point de vue commercial, mais à la condition qu'elle transporterait gratuitement les matériaux nécessaires à la construction et à l'entretien de la ligne télégraphique du gouvernement, n'était pas fondée à se prévaloir de la disposition du cahier des charges du 1er août 1857, aux termes de laquelle elle peut être autorisée et au besoin requise d'établir à ses frais les fils et appareils spéciaux sus-énoncés, pour soutenir qu'elle se trouvait soustraite à l'application des clauses contenues dans les arrêtés ministériels antérieurs ou postérieurs, et que l'établissement de ces télégraphes spéciaux ne pouvait plus être soumis à des conditions autres que celles qui appartiennent au gouvernement en vertu de ses pouvoirs de police. — Cons. d'Et., 17 mars 1882, Chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, [D. 83.3.76, Leb. chr., p. 264] — Cons. préf. Seine, 12 juill. 1879, [Dauv., 1879, p. 289]

**4860.** — ... Que cette stipulation n'a eu pour but que de confier à l'Etat un droit de réquisition non prévu par les précédents cahiers des charges : qu'elle ne déroge en rien aux dispo-

sitions antérieures en ce qui touche les autorisations données à la compagnie et les conditions qui ont pu ou qui pourront lui être assignées dans l'avenir; que l'obligation du transport gratuit subsiste donc. — Même arrêt.

**4861.** — Mais que : 1° la gratuité stipulée par l'Etat pour les dépôts de matériaux le long des voies s'applique seulement au matériel destiné à l'établissement et à l'entretien des lignes télégraphiques installées le long desdites voies, et non au matériel destiné à d'autres lignes; 2° malgré le silence du cahier des charges sur ce point, les dépôts effectués sur les terrains attenant aux gares doivent être considérés comme une opération inséparable du transport et comme échappant, en conséquence, à l'application des tarifs de la compagnie, lorsqu'ils sont faits en vue d'un transport immédiat ou d'un déchargement, pourvu que, dans ce dernier cas, le matériel soit enlevé dans les délais réglementaires. — Même arrêt.

**4862.** — Certaines gares sont ouvertes à la télégraphie privée (Arr. min. 2 févr. 1857). Les dépêches qui sont envoyées par les particuliers sont soumises à la taxe ordinaire, mais la compagnie de chemins de fer bénéficie d'une certaine remise.

**4863.** — La télégraphie privée est d'ailleurs toujours subordonnée aux besoins du service de l'exploitation commerciale. Rappelons à cet égard que les compagnies de chemins de fer, tenues à employer le télégraphe pour la transmission des signaux nécessaires à la sûreté et à la régularité de leur exploitation, ne sont pas obligées de transmettre par voie télégraphique les dépêches concernant l'intérêt privé des voyageurs ou expéditeurs. — V. *suprà*, n. 4328 et s.

**4864.** — Les employés préposés au service des dépêches doivent contrôler avec le plus grand soin les dépêches transmises par les compagnies de chemins de fer et faire un relevé exact des correspondances qui doivent être soumises à la taxe.

**4865.** — En ce qui concerne les colis postaux, V. *suprà*, n. 2776. — V. aussi *infrà*, v° *Postes*, et Picard, t. 4, p. 1027 et s.

### Section IV.

#### Ministère de l'Intérieur.

**4866.** — Aux termes de l'art. 57 du cahier des charges, les compagnies sont tenues, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes et dimensions sont déterminées de concert par le ministre de l'Intérieur et par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

**4867.** — Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de 3ᵉ classe, telle qu'elle est fixée par le cahier des charges.

**4868.** — Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paient que le quart de la même taxe.

**4869.** — Le transport des wagons et des voitures est gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures des compagnies, celles-ci sont tenues de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de 2ᵉ classe à deux banquettes. Le prix de location en est fixé à raison de 20 cent. par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent sont applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

**4870.** — Des circulaires assez nombreuses sont intervenues à cet égard. On consultera, notamment : 1° une circulaire du 6 août 1857, portant interdiction de placer les détenus et leurs gardiens dans les mêmes compartiments que les voyageurs ordinaires; 2° une circulaire du 29 oct. 1857, prescrivant de prévenir les compagnies deux heures au moins avant le passage des trains; 3° une circulaire du 25 juin 1862, aux termes de laquelle le ministre fait savoir qu'il a pris le parti de ne pas exiger l'isolement des jeunes délinquants et d'admettre leur transport en 3ᵉ classe ainsi que le transport de leurs gardiens au prix du tarif ordinaire; 4° une circulaire du 16 déc. 1880, portant invitation aux compagnies de réserver un local dans les gares pour permettre aux gendarmes et aux prévenus d'attendre le passage du train; 5° une circulaire du 30 nov. 1863, sur le paiement des sommes dûes aux compagnies; 6° une circulaire du 28 nov. 1884, sur la réquisition relative au transport des prévenus ou accusés ainsi que de leur escorte à l'aller et au retour. — V. encore Circ. 15 oct. 1880; Arrêté min. Guerre, 15 juin 1866; Circ. min. Justice, 30 juin 1855.

**4871.** — Aux termes d'une circulaire du 15 juill. 1858, les aliénés accompagnés d'infirmiers ou de gendarmes doivent être assimilés aux détenus.

**4872.** — Aux termes de l'art. 48 du cahier des charges, les compagnies peuvent accorder des remises aux indigents.

**4873.** — A cet égard, on consultera deux circulaires du ministre de l'Intérieur aux préfets, en date des 8 déc. 1865 et 22 mars 1866, relatives aux réquisitions à adresser aux compagnies par les préfets et au remboursement des frais de transport. — Une circulaire du ministre de l'Intérieur aux administrateurs des compagnies, du 5 nov. 1880, concernant le modèle du titre d'admission à la clinique ophthalmique des Quinze-Vingts. — Une circulaire du 30 juill. 1885, invitant les préfets à soumettre à l'appréciation des conseils généraux certains moyens pour désintéresser rapidement les compagnies de chemins de fer. — Une circulaire du 30 sept. 1886 relative au transport des malades indigents se rendant à l'Institut Pasteur. — Une circulaire du 28 janv. 1891, relative aux enfants assistés connus sous le nom de pupilles, et au rapatriement des enfants indigents.

**4874.** — Les préfets, dans leur département, ont droit au transport gratuit s'ils sont ou se déclarent en tournée de service sur le chemin de fer. Les secrétaires généraux ont droit à la même gratuité, lorsqu'ils remplissent les fonctions de préfet et dans les mêmes conditions (Circ. 6 oct. 1847).

**4875.** — La gratuité est encore accordée aux sous-préfets, dans leur arrondissement, et jusqu'au chef-lieu du département; mais c'est plutôt là une tolérance, car ils n'ont ni les mêmes droits de surveillance que le préfet, ni un pouvoir de réglementation. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 278.

**4876.** — Le procureur de la République ou son substitut, le juge d'instruction et son greffier, se transportant pour procéder à une information intéressant une compagnie de chemins de fer, bénéficient de la gratuité, mais doivent remettre une réquisition écrite au chef de gare. — Palaa, t. 2, p. 163; Féraud-Giraud, t. 3, n. 282.

### Section V.

#### Ministère des Finances.

**4877.** — « Le cahier des charges, dit à cet égard M. Picard, ne contient aucune stipulation relative aux transports pour le compte du ministre des Finances. Mais il est intervenu entre le ministre et les compagnies des traités dont le dernier est en date du 27 nov. 1885. Par ce traité, les six grandes compagnies et l'administration des chemins de fer de l'Etat se sont engagées à transporter dans l'étendue de la France continentale la totalité des tabacs, poudres à feu, dynamite, machines et appareils, papiers timbrés ou filigranés, registres et impressions et autres objets du matériel des différents services ressortissant du département des Finances. De son côté, le ministre des Finances s'est obligé à remettre la totalité desdits transports aux compagnies. Sont exceptés, outre les transports par mer, ceux qui sont effectués par la voie de la poste ou sous le régime des colis postaux, ceux de l'administration des contributions indirectes, ceux des tabacs, poudres et dynamites offerts à titre d'échantillon par le commerce, ainsi que de parts de tabac n'appartenant à la régie qu'après son agrément; ceux des tabacs, poudres et dynamites soumis à la réexportation, enfin le matériel et les objets transportés dans l'intérieur des villes et dans un rayon de 10 kilomètres par les moyens propres à chaque service. Pour établir l'unité de direction et d'action, les compagnies sont représentées par un agent général. Les compagnies ont, en outre, des préposés dans les lieux d'expédition et de destination non pourvus de gares leur appartenant. Le traité règle les formalités au départ, les délais et itinéraires, les formalités à l'arrivée, les dispositions spéciales aux poudres, dynamites, tabacs, les prix, les conditions de décompte, d'ordonnancement et de paiement, les pénalités en cas de retard, les déchéances ». — Picard, *op. cit.*, t. 4, p. 1043.

**4877** *bis*. — Conformément à l'art. 55, § 2, du cahier des

charges, les agents des contributions indirectes sont transportés gratuitement lorsqu'ils sont chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. Les douaniers convoyeurs, munis d'un ordre de marche et en uniforme, sont également transportés gratuitement soit dans les voitures de deuxième classe, soit pour les trains de marchandises dans les fourgons. Mais le conseil de préfecture de la Seine a interprété l'art. 55 du cahier des charges des compagnies, en ce sens que les agents du service actif des manufactures de tabac ne rentrent pas dans la catégorie des agents visés audit article pour avoir droit au transport gratuit sur le réseau de la compagnie. — Cons. préf. Seine, 27 févr. 1889, Etat, [Dauv., 1889, p. 66]

## CHAPITRE X.

### DES IMPÔTS AUXQUELS SONT ASSUJETTIS OU QUE PERÇOIVENT LES CHEMINS DE FER.

### SECTION I.

#### Des impôts auxquels sont assujetties les compagnies.

#### § 1. *Notions générales.*

**4878.** — 1° Les compagnies sont assujetties au paiement de certains impôts ou taxes annuelles ou circonstancielles :

1° L'impôt foncier;
2° La patente;
3° L'impôt des portes et fenêtres;
4° Dans une certaine opinion la taxe des biens de mainmorte;
5° Des droits de douane;
6° Des droits d'octroi;
7° L'impôt sur les voitures;
8° Des taxes de balayage;
9° Des taxes de pavage;
10° Des droits d'enregistrement;
11° Des droits de timbre;
12° Des taxes de curage, ou d'associations syndicales.

**4879.** — 2° Elles perçoivent par contre ou percevaient pour le compte de l'État d'autres impôts :

1° Droit de transmission sur les actions et obligations;
2° Impôt sur le revenu des actions et obligations;
3° Droits sur le prix des transports en grande vitesse;
4° Droits sur le prix des transports en petite vitesse;
5° Droits de timbre sur les lettres de voiture et sur les récépissés;
6° Droits de timbre sur les quittances, reçus et décharges.

**4880.** — Il convient de parcourir successivement les différentes règles applicables à la perception de ces différents impôts.

**4881.** — Nous commencerons par poser un principe général, c'est qu'aux termes de l'art. 9, L. fin. 22 déc. 1878, il n'y a aucune différence à faire entre les chemins de fer exploités par l'Etat et les chemins de fer exploités par les compagnies au point de vue des droits, taxes et contributions de toute nature.

**4882.** — Il ne pourra donc se présenter de difficultés que dans certains cas particuliers, relatifs à des hypothèses où le chemin de fer, étant l'œuvre tout à la fois de l'Etat et de la compagnie, ou se trouvant racheté par l'un après avoir été construit par l'autre, il y aurait lieu de faire entre l'administration et la compagnie le partage des contributions auxquelles l'un et l'autre peuvent être assujettis. Mais ces hypothèses sont trop peu nombreuses pour mériter une mention spéciale dans un chapitre distinct. Il nous suffira de les relater chemin faisant.

#### § 2. *Impôt foncier.*

**4883.** — Le principe de l'acquittement de l'impôt foncier par les compagnies de chemins de fer est posé en ces termes par l'art. 63 du cahier des charges :

**4884.** — La contribution foncière sera établie à raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avr. 1803. Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie. — V. [illegible], *[illegible] des contributions directes*, p. 111.

**4885.** — Il convient de rappeler la disposition de l'art. 1, L. 25 avr. 1803, à laquelle se réfère cet article, ainsi que les art. 82 et 83, L. 3 frim. an VII, relative à la fixation du droit qui doit être perçu sur les bâtiments et magasins.

**4886.** — Tous les canaux de navigation qui seront faits à l'avenir, soit aux frais du domaine public, soit aux dépens des particuliers, ne seront taxés à la contribution foncière qu'à raison du terrain qu'ils occupent comme terres de première qualité (L. 25 avr. 1803, art. 1).

**4887.** — Le revenu net imposable des maisons d'habitation, en quelque lieu qu'elles soient situées, soit que le propriétaire les occupe ou les fasse occuper par d'autres à titre gratuit ou à titre onéreux, sera déterminé par leur valeur locative, calculée sur dix années sous la déduction d'un quart de cette valeur locative, en considération du dépérissement et des frais d'entretien et de réparation (art. 82, L. 3 frim. an VII).

**4888.** — « Le revenu net imposable des fabriques, manufactures, forges, moulins et autres usines, sera déterminé d'après leur valeur locative, calculée sur dix années sous la déduction d'un tiers de cette valeur, en considération du dépérissement et des frais d'entretien et de réparation » (art. 83, même loi).

**4889.** — Ces principes ont été confirmés par une circulaire du directeur des contributions directes du 6 mars 1847, [S. 47.3.105] — Mais la base de l'impôt foncier sur les propriétés bâties a été modifiée depuis cette époque par la loi du 8 août 1890 qui a fait de cet impôt, autrefois de répartition, un impôt de quotité assis sur la valeur locative déterminée par une évaluation administrative n'ayant plus aucun rapport avec le cadastre. « La contribution foncière, lit-on, en effet, dans l'art. 5 de cette loi, sera, à partir du 1er janv. 1891, réglée à raison de la valeur locative de ces propriétés, telle qu'elle a été établie, conformément à l'art. 34, L. 8 août 1885, sous la déduction d'un quart ». Si nous ajoutons que le taux de l'impôt pour les exercices 1892-1893 a été fixé à 3,20 p. 0/0 de la valeur locative, nous aurons suffisamment fait connaître les modifications apportées à la législation antérieure, en ce qui concerne les propriétés bâties, par la loi du 8 août 1890, modification dont il faudra tenir compte en consultant les décisions que nous rapportons dans les nos suivants.

**4890.** — Les chemins de fer pouvant se trouver assujettis à payer différentes sortes de contributions à raison des terrains par eux occupés, notre tâche consistera surtout à faire connaître dans quelle catégorie doit être rangé au point de vue de cette contribution chacun des biens faisant partie d'une compagnie de chemin de fer. Mais nous devons d'abord présenter trois observations : 1° La contribution foncière n'est assise que sur les biens immobiliers. Il faudra donc bien se garder d'y assujettir certains biens qui n'ont des immeubles que l'apparence, et qui au fond ne sont que des meubles, comme les guérites des aiguilleurs, — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 13], — et les ponts mobiles situés dans la grande remise des locomotives et qui font évidemment partie de l'outillage mobile de l'établissement industriel. — Cons. d'Et., 6 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 501] — V. aussi Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 104]

**4891.** — 2° Dans l'hypothèse où l'Etat se ferait constructeur de lignes, conformément aux principes posés par la loi de 1842, on s'est demandé dans quelle proportion la contribution foncière devrait être payée par les compagnies et à partir de quel moment elles devraient y être assujetties. En principe, les cahiers des charges ont toujours stipulé dans cette hypothèse que la contribution foncière serait due par la compagnie au fur et à mesure de la réception des lignes. Cela ne veut pas dire toutefois que jusque-là les terrains dont il s'agit ne dussent être assujettis à aucune contribution. Comme ils sont, en effet, destinés à produire des revenus, on devrait les mettre à bon droit à la charge de l'Etat. — Cons. d'Et., 29 juill. 1881, Chemin de fer de Mont-de-Marsan à Roquefort, [S. 83.3.20, P. adm. chr., D. 83.3.5, Leb. chr., p. 747]

**4892.** — Mais le transfert de l'impôt de l'Etat à la compagnie ne se ferait pas nécessairement d'un seul bloc, et autrefois dans cette hypothèse les cahiers des charges ont presque toujours sti-

pulé qu'il s'opérerait au fur et à mesure de la remise des sections comprises entre deux stations principales.

**4893.** — C'est ainsi qu'il a été jugé qu'aux termes de la loi du 19 juill. 1845, constitutive de la concession des chemins de fer de Tours à Nantes, et du cahier des charges y annexé, la contribution foncière assise sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ne devait être supportée par la compagnie adjudicataire de ce chemin, pour chacune des sections comprises entre deux stations principales, qu'à partir de l'année qui suivrait la reconnaissance successive et définitive desdites sections, opérée conformément au § 2 de l'art. 3 du cahier des charges; que, jusque-là, ladite contribution devait être supportée par l'Etat, représenté par l'administration des ponts et chaussées. — Cons. d'Et., 7 mars 1849, Cie anonyme du chemin de fer de Tours à Nantes, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 139]; — 26 janv. 1850, Mêmes parties, [Leb. chr., p. 96]; — 3 juin 1852, Mêmes parties, [Leb. chr., p. 203]; — 7 août 1852, Mêmes parties, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 362]

**4894.** — ... Que la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg ne pouvait être admise à dire qu'elle ne devrait la contribution foncière, à raison des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, qu'après la livraison par l'Etat de toute la ligne, mais qu'elle la devait au contraire pour chacune des sections comprises entre deux stations principales, à partir de l'année qui suivrait la reconnaissance successive et définitive desdites sections. — Cons. d'Et., 13 mars 1852, Chemin de fer de Paris à Strasbourg, [Leb. chr., p. 32]; — 15 déc. 1852, Mêmes parties, [Leb. chr., p. 597]

**4894** *bis.* — 3° Les chemins de fer exploités par l'Etat sont soumis au même régime que les chemins de fer concédés (L. 22 déc. 1878, art. 9). — Block, *Dict. de l'administration française*, v° *Contributions directes*, n. 94, p. 740.

**4895.** — Ceci posé, nous devons nous demander quels sont les biens pour lesquels les compagnies ne sont ou n'étaient assujetties à payer l'impôt qu'à raison de la surface par elles occupée et cotée parmi les meilleures terres de la commune, quels sont ceux à raison desquels elles doivent l'être d'après le revenu net imposable ou cadastral sous déduction d'un tiers ou d'un quart conformément aux distinctions contenues dans la loi du 3 frim. an VII, et modifiées par la loi du 8 août 1890.

**4896.** — Il a été jugé, à cet égard, qu'on devait comprendre dans l'évaluation du revenu cadrastral d'une gare de chemin de fer (la gare pouvant être considérée comme le point d'assujettissement à l'impôt), ou, suivant des expressions qui paraissent avoir été employées comme synonymes par le Conseil d'Etat, comme bâtiments servant à l'exploitation, ou comme terrains industriels (dans le cas où le terrain n'est surmonté d'aucun ouvrage extérieur et apparent), ou comme biens faisant partie de l'établissement industriel (dans le cas où l'ouvrage qui surmonte le sol n'est pas, à proprement parler, un bâtiment), c'est-à-dire, d'une façon plus générale, comme soumis à l'impôt tant à raison du sol comme terre de première qualité de la commune qu'à raison de l'augmentation de valeur locative que contribuent à donner à l'établissement industriel les constructions qui s'y trouvent : les bâtiments proprement dits du chemin de fer, gare des voyageurs et embarcadère, comprenant la surface occupée par la voie ferrée, les quais établis de chaque côté de la voie, la toiture qui abrite ces quais et cette voie. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 415] — Cons. préf. Seine, 25 janv 1864, [Dauv., 1865]

**4897.** — ... Les ateliers et rotondes destinées à abriter les machines. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 13]

**4898.** — ... Et plus spécialement l'atelier de réparation des voitures. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr , p. 341]

**4899.** — ... Un beffroi et sa pompe. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité; — 25 avr. 1890, précité.

**4899** *bis.* — ... L'outillage fixe des ateliers. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4900.** — ... Le bâtiment abri de la machine fixe. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4900** *bis.* — ... Les voies qui conduisent aux ateliers et remises de locomotives ou desservent ces locaux intérieurement. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 2 mai 1891, précité; — 10 déc. 1875, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 989]

**4901.** — ... Les rails, par suite, qui sont fixés sur ces voies. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 2 mai 1891, précité. — Cons. préf. Seine, 25 janv. 1864, précité.

**4902.** — ... Ainsi que les plaques tournantes qui s'y rencontrent — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907]; — 6 juin 1873, précité.

**4903.** —... Les fossés à chariots dans les mêmes conditions. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4904.** — ... Les fosses à piquer le feu. — Même arrêt.

**4905.**—... D'une façon générale, les réservoirs. —Même arrêt.

**4906.** — ... Les conduites d'eau souterraines. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité. — Cons. préf. Seine, 25 janv. 1864, précité.

**4907.** — ... Ou de gaz autres que celles qui desservent la voie publique. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**4908.** — ... Les chantiers, cours, terrains, parcs qui ont une destination industrielle. — Même arrêt.

**4909.** — ... Les quais découverts des halles aux marchandises et bureaux de transports qui en font partie. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, précité; —2 mai 1891, précité.

**4910.** — ... Les gabarits de chargement. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4911.** — ... Les voies servant à amener les wagons auxdites halles ou à un pont à bascule ou reliant entre elles d'autres voies imposables. — Même arrêt. — Cons. d'Et., 12 févr. 1892, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 133]

**4912.** — ... Les plaques tournantes servant au même usage. — Même arrêt. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4913.** — ... Les terrains dits *parcs de la voie* employés comme dépôts permanents pour les rails et matériaux de réparation de la voie. — Même arrêt.

**4914.** — ... Les quais découverts servant de dépôt et de magasinage pour les marchandises, ou terrains servant de dépôt de charbon ou de vieux matériaux. — Même arrêt. — Cons. d'Et., 10 déc. 1875, précité; — 25 avr. 1890, précité; — 12 févr. 1892, précité.

**4915.** — ... Les locaux des quais destinés à recevoir les fûts. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4916.** — ... Les bureaux des sauchères. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4916** *bis.* — ... La marquise de l'embarcadère des voyageurs. — Même arrêt.

**4917.** — ... Les ponts à bascule servant à peser les marchandises. — Même arrêt.

**4917** *bis.* — ... Les grues à pivot servant au chargement et déchargement des marchandises. — Même arrêt.

**4918.** — ... Les halles internationales d'un chemin de fer qui, bien qu'employées aux vérifications de douanes, servent au déchargement et rechargement des marchandises (rendus nécessaires par la différence de largeur des voies des deux pays), au pesage, à l'emmagasinage des colis et à la rédaction des feuilles d'expédition; la partie servant à la douane demeurant seule exempte de la contribution foncière. — Cons. d'Et., 26 juill. 1878, Ministre des Finances, [D. 79.3.28, Leb. chr., p. 745]

**4918** *bis.* — ... La lampisterie. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, précité.

**4919.** — ... Les maisons des garde-barrières des chemins de fer étant affectées à un service d'utilité générale, c'est-à-dire ayant pour mission d'assurer la sécurité et la circulation. Ces maisons ne pouvant être considérées comme improductives de revenus, et constituant bien plutôt des dépendances de l'exploitation de la compagnie que des dépendances de la voie ferrée, une compagnie de chemins de fer ne serait pas recevable à soutenir que lesdites maisons ne doivent être soumises à la contribution foncière qu'à raison de la superficie des terrains qu'elles occupent. — Cons. d'Et., 21 avr. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [D. 83.5.136, Leb. chr., p. 364]

**4920.** — Il est vrai que la loi du 5 flor. an XI exempte de la contribution foncière les maisons des gardes-éclusiers des canaux de navigation; mais il est remarquable que les cahiers des charges, en soumettant à la contribution les chemins de fer et leurs dépendances, ne reproduisent pas cette exception. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, précité. — Cons. préf. Seine, 19 oct. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1883, p. 173]

**4920** *bis.* — ... Les cabinets d'aisance. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890.

**4921.** — Il a été jugé, au contraire, qu'il n'y a pas lieu de

considérer comme imposables en dehors de la superficie qu'ils occupent, les objets suivants : les quais découverts établis le long d'une voie ferrée pour le service des voyageurs ou des marchandises. — Cons. d'Et., 17 août 1864, Chemin de fer Paris-Lyon, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 780]

**4922.** — ... La construction renfermant l'appareil *Saxby* destiné à mettre en mouvement le système des changements de voie et des signaux d'une gare. — Cons. d'Et., 17 févr. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 89.5.134, Leb. chr., p. 157]

**4923.** — ... Les quais à bestiaux attenant à la voie ferrée. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 104]; — 12 août 1868; — 25 avr. 1890, précités.

**4924.** — ... Les quais à coke. — Cons. d'Et., 12 août 1868.

**4925.** — ... Les guérites d'aiguilleurs et de surveillants, qui font partie de la voie. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité.

**4926.** — ... Sans qu'on ait à se préoccuper, par conséquent, du revenu dont elles sont susceptibles. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 27 janv. 1865, précité.

**4927.** — ... Et alors, du moins, qu'elles ne sont fixées au sol par aucune fondation. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.M., [Leb. chr., p. 13]

**4928.** — ... Ou qu'elles sont à bascule. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**4928** *bis*. — ... Non plus que les grues à pivot situées sur ces voies. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865; — 12 août 1868, précités.

**4929.** — ... Les remises de sciage, les bâtiments loués à des marchands de bois, qui n'appartiennent pas à la compagnie, et les bâtiments affectés au service public des dépêches. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité.

**4930.** — ... Les rails de la voie ferrée proprement dite et les terrains qui leur servent d'assiette, ainsi qu'aux voies de triage et de garage. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4931.** — ... Les plaques tournantes qui s'y trouvent. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 25 avr. 1890, précité; — 2 mai 1891, précité.

**4932.** — ... Les trottoirs établis le long de la voie principale. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4933.** — ... Ou le long des voies de garage. — Même arrêt.

**4934.** — ... Ce sont autant de moyens d'exploitation desdites voies, dont elles forment dès lors une dépendance. — Même arrêt.

**4935.** — ... Les murs de soutènement. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité. — V. cep. Cons. préf. Seine, 25 janv. 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1864, p. 94]

**4936.** — ... Les fondations extraordinaires. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**4937.** — ... Les aqueducs qui s'y trouvent. — Même arrêt.

**4938.** — ... Les égouts. — Même arrêt.

**4939.** — ... Les machines élévatoires servant à charger les wagons placés sur les voies principales. — Cons. d'Et., 6 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 501]

**4939** *bis*. — ... Un quai de chargement et de déchargement des marchandises, alors qu'il n'est pas établi qu'il serve de dépôt permanent de marchandises. — Cons. d'Et., 2 mai 1891, précité.

**4940.** — ... Les terrains des voies où ne sont jamais entreposés des wagons de marchandises. — Cons. d'Et., 12 févr. 1892, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 133]

**4940** *bis*. — ... Le sol d'une cour ne servant que tout à fait accidentellement de lieu de dépôt pour les marchandises et n'ayant pas été aménagé pour recevoir le matériel. — Même arrêt.

**4941.** — ... Les chariots circulant sur les voies principales ou de garage. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4942.** — ... Et, d'une façon plus générale, l'outillage fixe qui s'y rencontre. — Même arrêt.

**4943.** — Ont été considérés, comme maisons d'habitation, au point de vue de la déduction à faire sur la valeur locative, pour déterminer le revenu net imposable, les salles d'attente, bureaux, magasins de bagages, halles aux marchandises, remises, buffets. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 27 janv. 1865, précité; — 25 août 1865, précité; — 11 janv. 1866, précité; — 6 sept. 1869, précité; — 10 déc. 1875, précité; — 26 juill. 1878, Ministre des Finances et Cie du Midi, [Leb. chr., p. 745]

**4944.** — ... Les logements des employés. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 29 janv. 1865; — 25 août 1865; — 11 janv. 1866, précités; — 2 déc. 1887, Lanjoug, [Leb. chr., p. 766]

**4945.** — ... Les maisons des gardes-barrières. — Cons. préf. Seine, 19 oct. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1883, p. 173]

**4945** *bis*. — ... Les remises à voitures. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 27 janv. 1865; — 25 août 1865; — 11 janv. 1866, précités; — 8 juill. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [D. 88.5.130, Leb. chr., p. 550]

**4945** *ter*. — ... Les rails et plaques tournantes qui y conduisent, car elles en sont les dépendances. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4946.** — ... Les marquises et toitures abritant les quais de la gare. — Cons. d'Et., 6 sept. 1869, précité.

**4946** *bis*. — ... Les cabinets d'aisance, à charge de déduire du revenu brut des bâtiments la somme représentant les frais de vidange. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**4947.** — ... Les pontons d'une gare maritime dépendant du chemin de fer. — Cons. d'Et., 8 juill. 1887, précité.

**4947** *bis*. — Ont été considérées au contraire comme usines au même point de vue de la déduction à opérer, les ateliers, châteaux d'eau, rotonde des locomotives, locaux renfermant les machines à vapeur ou hydrauliques, et les constructions qui en dépendent. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 27 janv. 1865; — 11 janv. 1866; — 12 août 1868, précités.

**4948.** — ... Les bâtiments de prises d'eau et les réservoirs. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865; — 11 janv. 1866; — 12 août 1868, précités.

**4949.** — ... Les fours à coke et leurs dépendances. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**4949** *bis*. — ... Les terrains et parcs dépendant des ateliers ou des rotondes. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**4950.** — ... Les chantiers servant de dépôt de matériel. — Même arrêt.

**4950** *bis*. — ... Les conduites de gaz et d'eau. — Même arrêt.

**4951.** — ... Les ateliers; leur outillage fixe; les rails que les ateliers renferment ou qui y conduisent. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 27 janv. 1865; — 11 janv. 1866; — 12 août 1868, précités.

**4952.** — ... Un pont à bascule. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890; — 12 févr. 1892, précités.

**4952** *bis*. — ... Le beffroi et sa pompe. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, précité.

**4953.** — Nous connaissons les biens à raison desquels une compagnie de chemin de fer peut être imposée à la contribution foncière. Sans prétendre étudier en détail les règles qui président à l'acquit de cette contribution et qui n'offrent rien de spécial à la matière qui nous occupe, nous relèverons un certain nombre de décisions d'espèces dans lesquelles on pourra puiser des arguments d'analogie, bien que quelques-unes aient perdu une partie de leur intérêt depuis la loi du 8 août 1890.

**4954.** — Il a été décidé que les mutations de cote pour la contribution foncière se règlent annuellement, comme la contribution elle-même; qu'en conséquence, lorsqu'il résulte des actes de concession d'un chemin de fer que l'impôt foncier doit être à la charge de la compagnie, seulement à partir du mois de juillet ou d'août, c'est néanmoins à partir du 1er janvier précédent que la compagnie a dû être imposée. — Cons. d'Et., 23 nov. 1854, Cie du chemin de fer de Strasbourg, [Leb. chr., p. 881]

**4955.** — Il a été jugé d'ailleurs que la mutation de cote ne doit être opérée qu'à la charge de la compagnie réellement investie de la concession; spécialement, que la contribution foncière, assise sur une parcelle cédée à la compagnie du Grand-Central pour l'exécution du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, doit être mise par voie de mutation de cote à la charge, non de l'Etat représenté par l'administration des ponts et chaussées, mais de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, en tant que substituée en vertu du décret du 19 juin 1857 à la compagnie du Grand-Central. — Cons. d'Et., 21 sept. 1859, Dép. de l'Aveyron, [Leb. chr., p. 631]

**4956.** — On sait que l'art. 9, Ord. 3 oct. 1821, d'après laquelle les propriétaires ne sont recevables à se pourvoir en détaxe passé les six mois qui suivent la mise en recouvrement du premier rôle cadastral qu'autant que les réclamations portent sur des causes imprévues, postérieures et étrangères au classement et indépendantes de la volonté des propriétaires, n'est pas applicable aux propriétés bâties. Il a été jugé, en conséquence, que lorsque des terrains qui avaient une destination industrielle, lors de la révision cadastrale des propriétés bâties, et qui (conformément à une décision ministérielle du 24 mars 1831) avaient été évaluées en deux parties, par application de l'art. 37, L. 16

sept. 1807, savoir : d'une part, pour la superficie sur le pied des meilleures terres labourables; d'autre part, par assimilation à des terrains portant des constructions, à raison de leur valeur locative, avaient cessé postérieurement d'avoir cette destination, le propriétaire de ces terrains était fondé à demander (sans qu'on pût lui opposer la déchéance de l'art. 9, Ord. 3 oct. 1821) le dégrèvement de la partie de la contribution foncière qui n'était pas établie sur la superficie; qu'il en devait être ainsi lorsque des terrains, cotés comme chantiers, lors de la révision du cadastre des propriétés bâties, avaient été acquis par une compagnie de chemins de fer et réunis à la voie ferrée (dans l'espèce, terrains réunis à la cour de la gare). — Cons. d'Et., 20 janv. 1863, Chemins de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 73]

**4957.** — Jugé, également, que lorsqu'aux termes du cahier des charges d'une compagnie de chemins de fer, la contribution foncière dûe par elle, en raison de la superficie de tous les terrains occupés par ce chemin et par ses dépendances, doit être calculée comme pour les canaux navigables, conformément à la loi du 5 flor. an XI, c'est-à-dire sur le pied des terrains de première qualité, il peut être procédé, en dehors du délai prescrit par l'art. 9, Ord. 3 oct. 1821, à la révision du classement cadastral des parcelles incorporées audit chemin. — Cons. d'Et., 3 févr. 1853, Ministre des Finances, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 181]

**4958.** — ... Mais que cette révision doit être une opération d'ensemble pour toute la ligne. — Même arrêt.

**4959.** — ... Qu'en conséquence, la compagnie est non-recevable à la demander pour quelques parcelles particulièrement et dans les seules circonstances où elle pourrait lui être avantageuse. — Même arrêt.

**4960.** — ... Qu'il y a lieu, par suite, de maintenir les évaluations résultant de l'expertise cadastrale jusqu'à ce qu'il ait été procédé au classement général des terrains occupés par le chemin de fer. — Même arrêt.

**4961.** — En ce qui concerne l'influence que peut exercer sur la fixation de la valeur cadastrale la destruction de certains objets et notamment d'une rotonde à locomotives, V. Cons. d'Et., 10 déc. 1875, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 989]

§ 3. *Patentes.*

**4962.** — La contribution des patentes se compose de deux droits : un *droit fixe* et un droit proportionnel. Aux termes du tableau C annexé à la loi du 15 juill. 1880, sur les patentes, et relatif aux professions imposées sans avoir égard à la population, « toute compagnie de chemins de fer doit payer à titre de droit fixe, 10 fr. par kilomètre pour toutes les lignes ou portions de lignes à double voie, et 5 fr. par kilomètre pour toutes les lignes ou portions de lignes à simple voie. »

**4963.** — Quant au *droit proportionnel* il est de 1/20 de la valeur locative pour les maisons d'habitation et de 1/50 pour les établissements industriels (tableau D).

**4964.** — Il appartient de rappeler à cet égard : 1° que le patentable ayant plusieurs établissements, boutiques ou magasins de même espèce ou d'espèces différentes est, quel que soit le tableau auquel il appartient comme patentable, passible d'un droit fixe, en raison du commerce, de l'industrie ou de la profession exercée dans chacun de ces établissements, boutiques ou magasins (L. 15 juill. 1880, art. 8; Conf. art. 9, L. 4 juin 1858).

**4965.** — 2° Que le droit proportionnel est établi sur la valeur locative tant de la maison d'habitation que des magasins, boutiques, usines, ateliers, hangars, remises, chantiers et autres locaux servant à l'exercice des professions imposables; qu'il est dû lors même que le logement et les locaux sont concédés à titre gratuit...; que le droit proportionnel pour les usines et les établissements industriels est calculé sur la valeur locative de ces établissements pris dans leur ensemble et munis de tous leurs moyens matériels de production (L. 15 juill. 1880, art. 12).

**4966.** — 3° ... Que les sociétés ou compagnies anonymes ayant pour but une entreprise industrielle ou commerciale sont imposées pour chacun de leurs établissements à un seul droit fixe sous la désignation de l'objet de l'entreprise sans préjudice du droit proportionnel (L. 15 juill. 1880, art. 22).

**4967.** — 4° ... Que les compagnies de chemins de fer, les services de transport, etc., sont tenus de laisser prendre connaissance des *registres de réception* et d'*expédition* des marchandises aux agents des contributions directes chargés de l'assiette des droits de patente (art. 37).

**4968.** — L'application de ces règles a donné naissance à de nombreuses solutions de jurisprudence que nous avons à rappeler.

**4969.** — Un premier point qu'il importe de dégager, c'est qu'il ne peut être fait application à un patentable des dispositions spéciales aux compagnies de chemins de fer qu'autant que, par la nature de ses opérations, il exerce bien la profession de transporteur par voie ferrée avec péage et qu'il l'exerce pour son compte.

**4970.** — Déjà très-anciennement on avait fait application de cette idée en décidant qu'une compagnie de chemins de fer était assujettie à la patente alors même que le transport des marchandises et des voyageurs n'était pour elle qu'une faculté. — Cons. d'Et., 26 juill. 1844, Chemin de fer de Mulhouse à Thann, [S. 44.2.601, Leb. chr., p. 445]

**4971.** — Plus récemment, on a décidé qu'une compagnie de chemins de fer n'est pas fondée à demander décharge de la contribution des patentes à laquelle elle a été imposée en sa qualité de concessionnaire de chemin de fer avec péage, par le motif qu'elle aurait cédé l'exploitation dudit chemin de fer à une autre compagnie, lorsqu'en vertu même de son traité elle reste directement intéressée dans l'exploitation de la ligne, qui a lieu pour son compte personnel. — Cons. d'Et., 5 avr. 1878, Chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier, [D. 78.3.96, Leb. chr., p. 367] — V. aussi Cons. d'Et., 8 juin 1883, Département des Ardennes, [Leb. chr., p. 539] — Il s'agissait, dans l'espèce, d'un département qui avait cédé l'exploitation d'un chemin de fer dont il était concessionnaire, mais pour le compte et aux risques duquel était faite l'exploitation.

**4972.** — Il semblerait résulter de ce principe que la cession complète de l'exploitation faite par une compagnie à une autre devrait avoir pour effet de faire exempter la première de la patente. Et c'est, en effet, ce que le conseil de préfecture avait décidé à deux reprises pour les chemins de fer du Nord-Est. — Cons. préf. Seine, 4 mars 1885, [Dauv., 1886, p. 119, 1887, p. 97]

**4973.** — Le Conseil d'Etat a apprécié cependant d'une façon différente les traités d'exploitation et il a décidé qu'une compagnie concessionnaire de chemin de fer doit être imposée à la patente afférente à cette profession, alors même qu'elle a conclu avec une autre compagnie un traité aux termes duquel cette dernière se charge de l'exploitation moyennant une redevance d'une somme déterminée par kilomètre à payer à la première. — Cons. d'Et., 18 mars 1887, Chemin de fer du Nord-Est, [D. 88. 3.78, Leb. chr., p. 239]

**4974.** — Les mêmes principes ont été appliqués lorsqu'il s'est agi non plus d'examiner si une compagnie devait être assujettie au droit, mais le lieu où elle devait acquitter ce droit. Ainsi le conseil de préfecture de la Seine a décidé que, dans une hypothèse où une compagnie avait été substituée à un département dans l'exploitation d'une ligne, c'est à bon droit que cette compagnie avait été assujettie au paiement du droit fixe, au lieu de l'exploitation bien qu'elle en acquittât déjà un à Paris et que l'administration de la ligne se trouvât centralisée au siège social. — Cons. préf. Seine, 23 janv. 1883, Chemin de fer de l'Est, [Dauv., 1885, p. 176] — Cette solution toutefois n'est pas aussi déterminante que les précédentes et peut s'expliquer par des raisons tirées de la nature du droit fixe.

**4975.** — Il importe peu d'ailleurs que la profession dont il s'agit soit exercée par une compagnie française ou par une compagnie étrangère. Encore faut-il, pour que la compagnie étrangère soit soumise à la patente en cette qualité, qu'elle exerce l'industrie de concessionnaire avec péage ou de transporteur par voie ferrée pour son propre compte. Ainsi une compagnie étrangère qui, par suite de conventions faites avec un compagnie française concessionnaire, exploite pour son propre compte un tronçon de chemin de fer français, doit être assujettie, à raison de cette exploitation, à la patente de concessionnaire de chemin de fer. — Cons. d'Et., 14 avr. 1859, Chemin de fer prussien de Saarbruck, [D. 59.3.86, Leb. chr., p. 284]

**4976.** — De même, une compagnie étrangère de chemins de fer qui exploite en France pour le compte d'une compagnie française une partie du réseau de cette dernière, avec un personnel, des machines et un matériel lui appartenant, et en se conformant, sous sa responsabilité, aux règlements sur l'exploitation des chemins de fer doit être assimilée à un concessionnaire de chemins de fer avec péage et non à un concessionnaire de transport. — Cons. d'Et., 27 févr. 1880, Chemin de fer de la Suisse occidentale, [D. 81.5.279, Leb. chr., p. 227]

**4977.** — Mais, une compagnie étrangère de chemins de fer qui exploite en France pour le compte de la compagnie française une partie de son réseau, ne peut être imposée en qualité de concessionnaire de chemins de fer, ce qui n'empêche pas, d'ailleurs, si elle a traité à forfait du service du transport et des travaux d'entretien, qu'elle soit imposée à la patente par voie d'assimilation, bien que la compagnie française concessionnaire soit déjà imposée à la patente de concessionnaire de chemins de fer. — Cons. d'Et., 22 juin 1877, Chemin de fer de la Suisse occidentale, [Leb. chr., p. 606, D. 77.3.87]

**4978.** — Sans exploiter, à proprement parler, un chemin de fer, une compagnie étrangère peut, d'ailleurs, être assujettie en France à une patente équivalente, si elle y effectue des opérations financières qui ont pour objet de procurer les fonds nécessaires à une entreprise de ce genre. — Cons. préf. Seine, 5 avr. 1883, Chemins de fer orientaux, [Dauv., 1886, p. 68]

**4979.** — Il importe peu, à cet égard, qu'elle ait son siège social à l'étranger. — Même décision.

**4980.** — La communauté de réseau ou de gare entre deux compagnies a donné naissance à des solutions d'espèce intéressantes.

**4981.** — Il a été décidé, d'une part, que lorsque deux compagnies se servent d'une même gare elles doivent être toutes deux imposées au droit proportionnel de patente, alors, d'ailleurs, que leur imposition ne constitue pas un double emploi, et cela encore bien qu'aux termes d'une convention passée entre elles l'une d'elle dût payer la totalité de l'imposition. — Cons. d'Et., 8 mars 1878, Chemin de fer de Saint-Quentin, [Leb. chr., p. 271]

**4982.** — Il a été jugé, d'autre part, que la longueur d'une voie ferrée servant à l'exploitation de deux chemins de fer différents doit entrer tout entière dans le calcul des droits fixes imposés à chacune des compagnies qui en fait partie; que ces compagnies ayant chacune une existence propre et séparée, il n'y a pas double emploi; que, d'ailleurs, la loi n'a pas fait de distinction pour les voies ferrées qui servent dans ces conditions. — Cons. préf. Seine, 19 avr. 1883, Chemin de fer de grande Ceinture, [Dauv., 1885, p. 31]

**4983.** — Il peut aussi y avoir intérêt à distinguer les industries annexes des chemins de fer, ou qui se confondent avec elles, des industries différentes. Sans vouloir entrer dans aucun détail à cet égard, nous signalerons un certain nombre de décisions.

**4984.** — Il a été jugé qu'un contribuable dont l'industrie consiste, en vertu d'un traité passé avec une compagnie de chemins de fer, à transporter sous sa propre responsabilité les marchandises de la gare chez les particuliers, et réciproquement, — qui reçoit des particuliers une indemnité calculée d'après le poids des marchandises, — et qui occupe, dans la gare, un bureau où il reçoit des ordres d'enlèvement, — doit être considéré comme commissionnaire de transport (tableau B); qu'il prétendrait en vain faire seulement le camionnage pour la compagnie du chemin de fer. — Cons. d'Et., 30 avr. 1862, Villaume, [Leb. chr., p. 356] — V. aussi Cons. d'Et., 3 avr. 1861, Hadot, [Leb. chr., p. 225]

**4985.** — ... Qu'un concessionnaire de chemins de fer ayant dans une ville, indépendamment de la gare, un établissement spécial où il centralise le service du transport des marchandises du domicile des expéditeurs à la gare, doit être imposé, à raison dudit établissement, au demi-droit fixe de patente afférent à la profession d'entrepreneur de roulage. — Cons. d'Et., 28 mai 1866, Chemin de fer d'Orléans, [D. 66.1.300, Leb. chr., p. 523]

**4986.** — ... Que ce transport donne lieu à la perception d'un prix spécial, indépendant de celui qui est perçu pour le parcours sur la voie ferrée; que, par suite, il constitue une industrie secondaire, distincte de l'industrie principale. — Même arrêt.

**4987.** — ... Qu'un service d'omnibus établi par une compagnie de chemins de fer pour transporter les voyageurs de l'intérieur d'une ville à sa gare, moyennant un prix spécial indépendant de celui des places sur le chemin de fer, constitue une entreprise distincte de l'exploitation de la voie ferrée, et donne lieu au droit proportionnel de patente du vingtième auquel sont assujettis les entrepreneurs d'omnibus, et non pas seulement à celui du quarantième (antérieurement à la loi de 1880) auquel sont soumises les compagnies concessionnaires de chemins de fer avec péage. — Cons. d'Et., 20 déc. 1855, Chemin de fer d'Orléans, [S. 56.2.447, P. adm. chr., Leb. chr., p. 763]

**4988.** — ... Que les entrepreneurs de camionnage ou de réexpédition exercent une industrie qui ne saurait être confondue avec celle des chemins de fer, et que cette industrie doit, par suite, être taxée séparément. C'est ce qui résulte au moins *implicitement* des arrêts suivants. — Cons. d'Et., 11 juill. 1871, Bouvet, [Leb. chr., p. 82]; — 29 août 1871, Rousse, [Leb. chr., p. 135]; — 7 août 1872, Rousse, [Leb. chr., p. 493]; — 4 avr. 1873, Lucas, [D. 75.3.14, Leb. chr., p. 303]; — 19 juin 1874, Assié, [D. 75. 3.14, Leb. chr., p. 577]; — 7 mai 1875, Dalmagne, [Leb. chr., p. 434]; — 23 mars 1877, Vézin, [Leb. chr., p. 310]; — 23 mars 1880, Serret, [Leb. chr., p. 347]

**4989.** — ... Qu'une compagnie de mines, concessionnaire d'un chemin de fer, qu'elle emploie à un service public de transport des voyageurs et de marchandises avec péage, en même temps qu'au service de son exploitation, n'est pas fondée à se baser, pour repousser la patente de concessionnaire de chemin de fer avec péage, sur la circonstance qu'elle aurait été soumise par le décret de concession dudit chemin de fer à l'obligation d'établir ce service public. — Cons. d'Et., 9 avr. 1867, Cie des mines de Carvin, [S. 68.2.64, P. adm. chr., Leb. chr., p. 366]

**4990.** — ... Qu'une gare d'eau servant au dépôt des marchandises transportées par un chemin de fer et destinées à prendre la voie fluviale ou amenées par cette voie pour prendre le chemin de fer, doit être considérée comme formant une dépendance de l'établissement industriel que la compagnie du chemin de fer possède dans la même localité. — Cons. d'Et., 2 avr. 1852, Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 69]; — 17 juill. 1867, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 653]

**4991.** — ... Qu'elle doit, par conséquent, être comprise dans l'évaluation du droit proportionnel au quarantième (avant la loi de 1880) auquel donne lieu cet établissement industriel; et qu'on ne peut la considérer comme formant un établissement distinct d'entreprise de gare, donnant lieu au droit proportionnel sur la maison d'habitation seulement. — Mêmes arrêts.

**4992.** — ... Qu'une compagnie de chemin de fer qui afferme une gare d'eau et la fait servir principalement, sinon exclusivement, à l'exploitation de son industrie, ne doit pas être considérée comme entrepreneur de gare et être imposée, en cette qualité, au droit proportionnel de patente calculé au quinzième sur la valeur locative de la maison d'habitation seulement. — Cons. d'Et., 2 avr. 1852, précité.

**4993.** — ... Mais qu'il peut en être différemment lorsque la gare d'eau constitue un établissement distinct de la gare du chemin de fer dans la même localité comme cela s'est rencontré à l'occasion de la gare d'eau de Givors. — Cons. d'Et., 10 mars 1869, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 228]

**4994.** — Mais que doit-on comprendre dans l'évaluation de la valeur locative sur laquelle est basé le droit proportionnel? Que doit-on en exclure? C'est pour la solution de cette question principalement que les décisions de la jurisprudence se sont multipliées.

**4995.** — Nous donnerons les principales : on devra les rapprocher des indications contenues dans une instruction du directeur général des contributions directes du 6 avr. 1881, qu'on trouvera rapportée *in extenso* dans Picard, t. 2, p. 531.

**4996.** — Nous commencerons par rappeler : 1° qu'il ne peut être question d'assujettir une compagnie à aucun droit à raison d'un bien qu'on prétend lui appartenir avant de s'être assuré que ce bien forme réellement une dépendance de ladite compagnie.

**4997.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir acquis les actions d'une société exploitant une gare d'eau, afin d'éteindre d'anciennes contestations, et sans que l'Etat ait autorisé l'adjonction de cette gare à la concession de la compagnie, n'est pas de nature à faire considérer ladite gare comme une dépendance de l'établissement industriel que ladite compagnie possède dans la même localité, pour l'exploitation de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 10 mars 1869, précité.

**4998.** — Nous rappellerons en second lieu que le droit proportionnel pour les chemins de fer étant fixé suivant le tableau C annexé à la loi de 1880 au

1/20e sur la maison d'habitation;

1/50e sur l'établissement industriel,

le problème consiste avant tout à définir ce qu'il faut entendre par *maison d'habitation* et par *établissement industriel*.

**4999.** — Ceci posé, voici quels sont les objets qui ont été

considérés par la jurisprudence comme faisant partie de l'exploitation industrielle, quels sont ceux qui ont été considérés comme n'en faisant pas partie et échappant, par suite, au droit proportionnel.

**5000.** — Ont été rangés dans la première catégorie : les bâtiments à l'usage des chemins de fer. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1864, p. 94]

**5001.** — ... Sans exclure les locaux servant à l'habitation du concessionnaire. — Même arrêt.

**5002.** — ... Les locaux occupés par l'administration. — Cons. d'Et., 26 juill. 1844, Chemin de fer de Mulhouse à Thann, S. 44.2.601, Leb. chr., p. 445]

**5003.** — ... Les ateliers. — Cons. d'Et., 26 juill. 1844, précité ; — 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907]; — 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 13]; — 15 févr. 1866, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 92] — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5004.** — ... Ainsi que leurs murs d'enceinte. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 729]; — 8 juill. 1887, Ministre des Finances, [D. 88.5.351]

**5005.** — ... Les bureaux de recettes. — Cons. d'Et., 26 juill. 1844, précité.

**5006.** — ... Les salles d'attente. — Même arrêt.

**5007.** — ... Les logements d'employés. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5008.** — ... Et, plus spécialement, les logements des chefs et sous-chefs de gare. — Cons. d'Et., 7 janv. 1857, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 24]; — 18 mars 1857, Même partie, [Leb. chr., p. 229]; — 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 784]; — 27 janv. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 104]

**5009.** — ... Surtout lorsque les sous-chefs sont chargés de remplacer le chef, ou qu'ils sont attachés au service de la grande ou de la petite vitesse. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 318]; — 15 févr. 1866, précité.

**5009** *bis*. — ... Et que les logements dont il s'agit ne sont pas en dehors des bâtiments de la compagnie et inutiles à son exploitation. — Cons. d'Et., 18 déc. 1869, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 985]

**5010.** — ... Le logement du chef du bureau des messageries. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité ; — 27 janv. 1865, précité.

**5011.** — ... Au moins lorsqu'il est situé dans les locaux de la compagnie et en communication directe avec ces locaux. — Cons. d'Et., 8 juill. 1887, précité.

**5012.** — ... Celui du mécanicien. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité.

**5013.** — ... Du chef de dépôt, et notamment du chef du dépôt des machines. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité ; — 27 janv. 1865, précité ; — 6 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 501]

**5014.** — ... Celui des gardes-magasins. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, précité ; — 29 juin 1889, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 820]

**5015.** — ... Du chef lampiste. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, précité.

**5016.** — ... Des concierges. — Même arrêt.

**5017.** — ... Des contrôleurs-surveillants. — Même arrêt.

**5018.** — ... De l'homme d'équipe chargé d'amarrer les trains. — Même arrêt.

**5019.** — ... Du surveillant pompier. — Même arrêt.

**5020.** — ... Du receveur. — Cons. d'Et., 7 juin 1865, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 614]

**5021.** — ... De l'employé à la petite ou à la grande vitesse chargé de remplacer le chef de gare. — Cons. d'Et., 22 janv. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66]

**5022.** — ... Des piqueurs de la voie. — Cons. d'Et., 8 juill. 1887, précité ; — 27 déc. 1890, [Leb. chr., p. 1026]

**5023.** — ... Ou des facteurs de la gare. — Cons. d'Et., 27 déc. 1890, précité.

**5024.** — ... Les maisons de garde-barrières et passages à niveau. — Cons. d'Et. 6 déc. 1860, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 733]; — 26 déc. 1860, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 813]; — 17 août 1864, précité ; — 20 avr. 1882, [Leb. chr., p. 364]; — 7 août 1886, précité ; — 29 juin 1889, précité ; — 13 janv. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 447]

**5025.** — ... Les cabinets d'aisances ou latrines. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité ; — 27 janv. 1865, précité ; — 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 13] — 26 juill. 1878, Ministre des Finances, précité ; — 25 févr. 1881, Chemin de fer du Midi, [D. 82.5.304, Leb. chr., p. 227] — V. cep. Cons. d'Et., 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907]

**5026.** — ... Les remises, hangars, magasins et terrains contigus. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, précité ; — 26 juill. 1878, précité.

**5027.** — ... Un local affecté à la distribution des billets, bien qu'il serve également au télégraphe. — Cons. d'Et., 1er juin 1869, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 547]

**5028.** — ... Les forges. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865 précité.

**5029.** — ... Une gare d'eau. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 92]; — 17 juill. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 653]

**5029** *bis*. — ... Les clôtures, les estacades, les passerelles et pontons d'une gare maritime constituant des dépendances des locaux affectés au service des marchandises. — Cons. d'Et., 8 juill. 1887, précité.

**5030.** — ... L'emplacement servant uniquement au remisage des wagons qui, bien que situé au prolongement de la voie ferrée sous la toiture de l'embarcadère, ne peut être considéré comme faisant partie de la voie. — Cons. préf. Seine, 28 avr. 1866, Chemin de fer du Nord et Orléans, [Dauv., 1866, p. 414]

**5031.** — ... La halle couverte qui sert comme embarcadère du chemin de fer, ainsi que les quais et trottoirs qu'elle recouvre, car si ces ouvrages peuvent, dans une certaine mesure, servir pour monter et descendre de wagon et participer à ce point de vue du caractère de la voie, on ne peut contester que, dans leur ensemble, ils ne soient affectés concurremment à l'exploitation et ne constituent ainsi une partie intégrante de l'exploitation industrielle. — Cons. préf. Seine, 28 avr. 1866, précité.

**5031** *bis*. — ... Une halle qui, bien qu'affectée à la douane, l'est aussi a un dépôt de marchandises payant un droit de magasinage. — Cons. d'Et., 7 août 1886 ; — 5 nov. 1886, précités.

**5032.** — ... Des magasins effectés au factage et au camionnage des marchandises et munis d'un matériel spécial ; si le factage et le camionnage s'y font d'ailleurs moyennant une indemnité distincte du prix perçu pour le transport sur la voie ferrée, ils constituent un établissement secondaire passible, comme entreprise de roulage, d'un demi-droit fixe de patente, tableau D. — Cons. préf. Seine, 2 août 1864, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., t. 1, p. 98]; — 13 mai 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [Dauv., t. 1, n. 243]

**5033.** — ... Les emplacements couverts par des charpentes à toitures et les trottoirs attenant au bâtiment. — Cons. d'Et., 26 déc. 1860, précité.

**5034.** — ... Les halles internationales servant au déchargement des marchandises. — Cons. d'Et., 26 juill. 1878, précité.

**5035.** — ... Les conduites de gaz et appareils de chauffage faisant partie intégrante des bâtiments et ne desservant pas la voie publique. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**5036.** — ... Plus spécialement les aqueducs, égouts et conduites d'eau pratiqués sous le sol des gares. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, précité ; — 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 13]; — 12 févr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 171]; — 25 févr. 1881, Chemin de fer du Midi [D. 82.5.304] — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5037.** — ... Les parties de terrain, pavage compris qui constituent de véritables cours autour des bâtiments de service dont elles sont les accessoires nécessaires, à l'exception des cours de départ et d'arrivée. — Cons. d'Et., 12 août 1868 ; — 7 août 1886 ; — 1er juin 1889, précités. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5038.** — ... Les quais servant de dépôt aux marchandises. — Cons. d'Et., 6 déc. 1860 ; — 17 août 1864 ; — 25 févr. 1881, précités ; — 13 juin 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 447]

**5039.** — ... Surtout lorsqu'ils sont couverts. — Cons. d'Et., 12 févr. 1867, précité.

**5040.** — ... Ou attenant aux gares de marchandises. — Cons d'Et., 6 déc. 1860, précité.

**5041.** — ... Les cours et terrains couverts de rails situés autour des ateliers et affectés à leur service exclusif pour la réparation du matériel, particulièrement autour de la rotonde aux machines. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866 ; — 15 févr. 1866, pré-

cités; — 16 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, Leb. chr., p. 1050; — 13 juin 1891, précité.

**5042.** — ... Une voie ferrée traversant la halle aux marchandises, voie affectée à la circulation des voitures dans l'intérieur de la halle aux marchandises pour le chargement et le déchargement des colis. — Cons. d'Ét., 21 mars 1866, Chemin de fer du Nord, Leb. chr., p. 265.

**5042** *bis.* — ... Des terrains laissés libres dans le dépôt des charbons. — Cons. d'Ét., 25 févr. 1880, précité.

**5043.** — ... Des chantiers servant de dépôts d'approvisionnements de toutes sortes pour les besoins de l'exploitation. — Cons. d'Ét., 17 août 1864; — 11 janv. 1866; — 12 févr. 1867; — 12 août 1868, précités; — 7 févr. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 99] — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5044.** — ... Les rails et plaques tournantes des ateliers ou gares et dépôts de marchandises. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 13]; — 19 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 669]; — 16 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 1050]; — 10 déc. 1875, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 989]; — 26 juill. 1878, précité; — 7 août 1886, précité; — 29 juin 1889, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 819]; — 7 févr. 1891, précité. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5045.** — ... Et d'une façon plus générale, les rails et plaques tournantes qui ne sont pas établis pour faire suite aux voies de circulation. — Cons. d'Ét., 19 juill. 1867; — 2 août 1868, précité; — 6 janv. 1873, précité; — 29 juin 1889, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 820]

**5046.** — ... Placés soit sous les remises, soit dehors pour y amener de la voie ferrée les wagons et locomotives. — Cons. d'Ét., 15 févr. 1866; — 5 nov. 1886, Lassau, [Leb. chr., p. 761]; — 7 août 1889, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 951]

**5047.** — ... Alors même qu'ils desservent en même temps les locaux des douanes. — Cons. d'Ét., 11 juin 1886, Lemmens, [Leb. chr., p. 513]; — 7 août 1886, [Leb. chr., p. 729]; — 8 juill. 1887, précité.

**5047** *bis.* — ... Principalement les voies servant à amener les wagons des voies de garage aux halles aux marchandises ainsi que celles conduisant aux rotondes des machines, aux ponts à bascule, aux voies de remisage des voitures et les changements de voies desservant des voies imposables. — Cons. d'Ét., 7 août 1886, précité; — 29 janv. 1889, précité; — 1er juin 1889, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 695]; — 2 mai 1891; — 13 juin 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 447]; — 26 déc. 1891, précité.

**5048.** — ... L'outillage tant fixe que mobile des ateliers de réparation (L. 25 avr. 1844, art. 9). — Cons. d'Ét., 23 juin 1849, Chemin de fer de Montpellier à Nîmes, [Leb. chr., p. 357]; — 17 août 1864, précité; — 11 janv., 15 févr. 1866, précités; — 12 nov. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 781] — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5049.** — ... Les réservoirs ou châteaux d'eau. — Cons. d'Ét., 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 784]; — 27 janv. 1865; — 11 janv. 1866; — 1er juin 1889, précités.

**5049** *bis.* — ... Une gare d'eau exploitée par la compagnie. — Cons. d'Ét., 15 févr. 1866 et 17 juill. 1867, précités.

**5050.** — ... Les gares et voies dites de *triage* qui servent au classement des wagons placés en provenance de divers établissements industriels, — Cons. d'Ét., 7 août 1886, précité; — 14 mars 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 277], — et où les marchandises paient un droit de manutention. — Cons. d'Ét., 22 nov. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 867]

**5051.** — ... Les appareils pour le gaz et les bouillottes. — Cons. d'Ét., 17 août 1864; — 11 janv. 1866, précités.

**5052.** — ... Les gabarits de chargement. — Cons. d'Ét., 8 juill. 1887, précité; — 27 déc. 1890, [Leb. chr., p. 1024]; — 7 févr. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 99]; — 13 juin 1891, [Leb. chr., p. 447]

**5053.** — ... Les machines de prise d'eau et accessoires. — Cons. d'Ét., 17 août 1864; — 11 janv. 1866, précités.

**5054.** — ... Spécialement, une citerne servant à alimenter les machines, à moins qu'elle ne serve également à l'alimentation des employés, auquel cas l'évaluation doit en être restreinte. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité; — 26 mai 1876, Ministre de l'Intérieur, [D. 77.5.321, Leb. chr., p. 477]

**5055.** — ... Les grues, et notamment les grues Nepveu et grues hydrauliques. — Cons. d'Ét., 17 août 1864; — 27 janv. 1865, précités; — 25 févr. 1881, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 227] — Cons. préf. Seine, 10 déc. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1886, p. 7]; — 1er juin, 13 déc. 1889, 14 mars, 27 déc. 1890, 26 déc. 1891, précités.

**5056.** — ... Alors même qu'elles desservent en même temps la douane. — Cons. d'Ét., 11 juin 1886, précité.

**5057.** — ... Les ponts à bascule. — Cons. d'Ét., 17 août 1864; — 26 juill. 1878, précité. — Cons. préf. Seine, 10 déc. 1884, précité. — Cons. d'Ét., 7 août, 11 juin 1886, précités.

**5058.** — ... Les conduites d'eau souterraines. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866; — 25 févr. 1881, précités.

**5059.** — ... Les terrains qui entourent les rotondes de locomotives. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité.

**5060.** — ... Les parcs aux wagons et aux voies, chaudière et parcs de la voie. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité; — 27 déc. 1890, précité; — 13 janv. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 447]

**5061.** — ... Les fosses à chariots et à piquer des voies conduisant aux ateliers de réparation. — Cons. d'Ét., 11 janv., 15 févr. 1866; — 19 juill. 1867; — 16 déc. 1868, précités.

**5062.** — ... Les chariots. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité.

**5063.** — Il a été jugé par contre qu'on devait ranger au nombre des biens dont la valeur locative n'était pas à considérer pour l'établissement du droit proportionnel, la voie ferrée principale elle-même. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5064.** — ... Ses dépendances immédiates et nécessaires, telles que travaux d'art. — Même arrêté.

**5065.** — ... Rampes. — Même arrêté.

**5066.** — ... Voies d'accès. — Même arrêté.

**5066** *bis.* — ... Plaques tournantes. — Cons. d'Ét., 25 févr. 1881; — 5 nov. 1886.

**5067.** — ... Voies de garage et entrevoies. — Cons. d'Ét., 27 janv. 1865, précité; — 25 août 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 893]; — 15 févr. 1866; — 12 août 1868, précités. — Cons. d'Ét., 25 févr. 1881; — 11 janv. 1886, précités; — 2 août 1886, [Leb. chr., p. 729]; — 7 août 1886; — 8 juill. 1887, précités; — 11 juin 1892, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 550] — Cons. préf. Nord, 25 août 1882, 29 nov. 1881, 3 janv. 1881, 8 juill. 1881, 12 oct. 1882, 13 nov. 1882, 14 avr. 1883, 19 juin 1883, 22 et 23 juin 1883, [Dauv., 1884, p. 106, 108, 111, 112, 114]

**5068.** — ... Fosses à piquer qui s'y trouvent. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité.

**5068** *bis.* — ... Ainsi que les habitations qui ne servent pas à l'exploitation, telles que les locaux occupés par les commissaires de surveillance ou de police. — Cons. d'Ét., 17 août 1864, précité; — 27 janv. 1865, précité; — 25 août 1865, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 843]; — 12 août 1868, précité. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5069.** — ... Par l'octroi. — Cons d'Ét., 17 févr. 1865; — 12 août 1868, précités. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5070.** — ... Ou par la douane. — Cons. d'Ét., 12 août 1868; — 7 août 1886, précités. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864; — 25 août 1865, précités. — Cons. préf. Nord, 1er janv. 1881, précité.

**5071.** — ... Alors du moins qu'ils ne servent qu'à cet usage. — Cons. préf. Seine, 10 déc. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1886, p. 7] — Tels que salle d'attente pour la visite de la douane, ou halle servant à ses vérifications. — Même décision. — Cons. d'Ét., 11 juin 1886, Lemmens, [Leb. chr., p. 513]; — 1er juin 1889, précité.

**5072.** — ... Ou les locaux occupés par des employés (dans l'espèce un piqueur), dont la présence dans la gare n'est pas nécessitée par ses fonctions. — Cons. d'Ét., 27 janv. 1865, précité; — 29 août 1867, précité.

**5073.** — ... Le logement du secrétaire général. — Cons. d'Ét., 16 févr. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 11]

**5074.** — ... Les buffets loués par des personnes étrangères à l'administration. — Cons. d'Ét., 27 janv. 1865, précité; — 11 janv. 1866, précité; — 12 août 1868, précité.

**5075.** — ... Le bureau du télégraphe. — Cons. d'Ét., 17 août 1864, 17 janv. 1865, 27 janv. 1865, précités; — 11 janv. 1866, 12 août 1868, précités.

**5076.** — ... Le logement de l'employé affecté au service de ce télégraphe. — Cons. d'Ét., 11 janv. 1866, précité.

**5077.** — ... Le bureau des objets perdus. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité.

**5078.** — ... Le logement du facteur. — Cons. d'Et., 31 janv. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66]

**5079.** — ... Un hangar servant de remise et une écurie loués à des tiers qui sont personnellement imposables. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**5080.** — ... Le logement d'un agent de la salubrité. — Cons. d'Et., 25 févr. 1881, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 227]

**5081.** — ... D'un conducteur de la voie. — Même arrêt.

**5082.** — ... D'un cantonnier. — Cons. d'Et., 25 févr. 1881, précité. — Cons. préf. Seine, 10 déc. 1884, précité.

**5083.** — ... Celui d'un garde-sémaphore. — Cons. préf. Seine, 6 août 1885, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 253] — Sur la distinction des logements des employés de sémaphore et des postes sémaphoriques proprement dits, V. Cons. d'Et., 4 juill. 1890, Ministre des Finances, [Leb. chr., p. 634]

**5084.** — ... Le logement d'un chef de section. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, précité.

**5085.** — .. Celui d'un ingénieur. — Même arrêt.

**5086.** — ... De l'inspecteur de la traction. — Même arrêt.

**5087.** — ... Du receveur principal. — Même arrêt.

**5088.** — ... Du conducteur des travaux. — Même arrêt.

**5089.** — ... Du chef du bureau de la grande vitesse. — Même arrêt.

**5090.** — ... Du contrôleur ambulant. — Même arrêt.

**5091.** — ... Un local occupé temporairement par des ouvriers ou des surveillants occupés à des travaux de construction. — Cons. d'Et., 8 août 1865, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 755] — Point indiqué plutôt que décidé par l'arrêt.

**5092.** — ... Le logement du receveur distributeur de billets. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 13]; — 29 août 1867, précité.

**5093.** — ... Les quais établis pour le service des voyageurs. — Cons. d'Et., 21 mai 1866, 8 mai 1867, Chemin de fer d'Orléans, [D. 67.5.304] — 12 août 1868, précité. — Cons. préf. Seine, 20 mai 1865, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1865, p. 40]

**5094.** — ... Qui font corps avec la voie ferrée, couverts ou non. — Cons. d'Et., 17 août 1864, 5 août 1864, précités; — 21 mars 1866, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 265]; — 9 avr. 1867, précité.

**5095.** — ... Ou pour le service des bestiaux. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 11 janv. 1866, 15 févr. 1866, précités; — 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907] — Cons. préf. Seine, 23 mai 1865, précité.

**5096.** — ... Alors du moins qu'ils n'y séjournent pas. — Cons. préf. Seine, 19 mai 1866, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1866, p. 407]

**5097.** — ... Ou même pour le service des marchandises, encore qu'il s'en rencontrât, à titre provisoire, quelques-unes en dépôt dans ce lieu. — Cons. d'Et., 13 juin 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 447]

**5098.** — ... Les candélabres placés sur ces quais ou éclairant les buffets. — Cons. préf. Seine, 23 mai 1865, précité. — Cons. d'Et., 26 déc. 1891.

**5099.** — ... Le chronomètre indiquant l'heure. — Cons. d'Et., 5 nov. 1886, Lassaut, [Leb. chr., p. 761]

**5100.** — ... Les appareils télégraphiques. — Même arrêt.

**5100** *bis*. — ... La remise de la pompe à incendie. — Même arrêt.

**5101.** — ... Les cours des voyageurs ou des marchandises n'ayant pas de destination industrielle, et plus spécialement les cours de départ et d'arrivée. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 12 août 1868, précité.

**5102.** — ... Les jardins, quais et entrevoies intérieures. — Cons. d'Et., 17 août 1864, 27 janv. 1865, 25 août 1865, 11 janv. 1866, précités; — 3 janv. 1881, Cie du Nord, [Dauv., 1884, p. 106 et s.]

**5103.** — ... Fussent-ils accessoirement occupés, faute de place, à placer des marchandises encombrantes. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 669]

**5104.** — ... Les quais et trottoirs attenant à la voie publique. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 27 janv. 1865, 25 août, 9 avr. 1867, précités; — et notamment les trottoirs de la cour des voyageurs. — Cons. d'Et., 6 juin 1873.

**5105.** — ... Ou servant au déchargement des sapins ou au placement du bois. — Même arrêt. — 11 janv. 1866, précité.

**5106.** — ... Ou du coke. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 27 janv. 1865; — 11 janv. 1866, précités; — 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907]

**5107.** — ... Les emplacements de voies ferrées reliant une gare de terre à une gare d'eau. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, précité.

**5107** *bis*. — ... Les quais servant au déchargement des bateaux. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865.

**5108.** — ... Les quais aux chaises de poste. — Cons. d'Et., 17 août 1864, précité; — 15 févr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 92]

**5109.** — ... Les cours de service donnant accès à la voie. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 15 févr. 1866, précité.

**5110.** — ... Les estacades où le public vient prendre livraison du charbon. — Même arrêt. — 17 févr. 1865, précité.

**5111.** — ... Les cours non closes ainsi que les quais découverts servant au déchargement des marchandises. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867; — 17 juin 1892, précités. — Cons. préf. Nord, 25 août 1882, Cie du Nord, [Dauv., 1884, p. 114]

**5112.** — ... Les voies de raccordement avec les entrepôts de la ville. — Cons. préf. Seine, 10 déc. 1884, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1886, p. 7]

**5112** *bis*. — ... Les voies de triage servant à la formation des trains de marchandises et à leur stationnement jusqu'au moment de leur expédition. — Cons. d'Et., 1er juin 1889; — 14 mars 1890.

**5113.** — ... Les plaques tournantes des voies de circulation et changements de ces voies en général. — Cons. d'Et., 25 juin 1849, Chemin de fer de Montpellier à Nîmes, [Leb. chr., p. 357]; — 7 août 1886; — 8 juill. 1887; — 29 juin 1889, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 820] — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité. — Cons. préf. Nord, 21 nov. 1881, 25 août 1882, 11 oct. 1882, etc., précités.

**5114.** — ... Les aqueducs et conduites d'eau pour l'assainissement d'une gare. — Cons. d'Et., 12 août 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 907]

**5115.** — ... Le matériel roulant. — Cons. préf. Seine, 25 juin 1864, précité.

**5116.** — ... Les guérites d'aiguilleur. — Cons. d'Et., 17 août 1864; — 27 janv. 1865, précités.

**5117.** — ... Le mur de clôture d'une gare ne servant pas à l'exploitation. — Cons. d'Et., 23 juin 1849, précité.

**5118.** — ... Les grilles servant de clôture aux cours attenant à la gare. — Cons. d'Et., 22 janv. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66]

**5119.** — ... Les murs de soutènement et de clôture et fondations extraordinaires qui ne font pas partie de l'établissement industriel. — Cons. d'Et., 12 août 1868, précité.

**5120.** — ... Les chaussées pavées donnant accès aux quais des marchandises. — Cons. d'Et., 7 août 1863, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 64.3.11]

**5121.** — ... Les terrains situés derrière les remises et couverts de voies de garage rejoignant la voie principale. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 92]

**5122.** — ... La toiture qui recouvre l'embarcadère des voyageurs. — Cons. d'Et., 9 avr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 367]; — 26 juin 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p 607]; — 19 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 669]; — 12 août 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 748]; — 22 janv. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66]; — 6 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 501]; — 12 août 1888, précité.

**5123.** — ... Des terrains vagues inoccupés par une compagnie. — Cons. d'Et., 25 août 1865; — 26 juin 1867, précités.

**5124.** — ... Un emplacement faisant suite à une gare de voyageurs faisant corps avec l'embarcadère et servant au garage des wagons à l'arrivée et au départ des trains, mais ne pouvant pas être confondu avec une remise de wagons. — Même arrêt.

**5125.** — ... Des terrains servant accidentellement à un dépôt de rails, traverses et autres matériaux d'entretien de la voie, mais formant en réalité une dépendance de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 29 août 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 827]; — 16 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 1050]

**5126.** — Il résulte de ce que nous avons dit *suprà*, n. 5072, que parmi les locaux qui sont réservés à l'usage du personnel de la compagnie, les uns n'entrent pour aucune part dans l'évaluation de la somme imposable à la charge de celle-ci; que d'au-

tres, au contraire, contribuent à l'augmenter dans une proportion donnée. Il nous reste désormais à faire connaître cette proportion. D'une façon générale, on peut dire que les locaux occupés par des employés dont la présence dans la gare s'explique par des nécessités de service ne sont imposés qu'au 1/50e, autrefois 1/40e, de la valeur locative; que ceux, au contraire, qui n'ont d'autre raison que d'abriter des représentants de la compagnie sont imposables au 1/20e de cette même valeur.

**5127.** — Conformément à cette distinction, il a été jugé qu'on doit imposer au 1/20e les locaux occupés dans la gare par le chef et le sous-chef de gare comme représentants la compagnie. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 318]; — 12 févr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 171]

**5128.** — ... Plus spécialement, les locaux consacrés à l'habitation de celui de plusieurs sous-chefs qui est chargé de remplacer le chef de gare. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 13]; — 31 janv. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66] — Cons. préf. Seine, 30 mai 1866, Chemin de fer de l'Ouest, [Dauv., 1866, p. 406]

**5129.** — ... Qu'il faut en dire autant du logement du chef de bureau de la grande vitesse et du contrôleur ambulant. — Cons. d'Et., 14 mars 1865, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 318]

**5130.** — ... Que ces agents dont les fonctions ne nécessitent pas l'habitation dans la gare ne font pas partie de l'établissement industriel.

**5131.** — ... Et que la même règle s'applique à tous les employés qui n'ont aucun poste dans un atelier ou un magasin de la compagnie. — Cons. préf. Seine, 30 mai 1866, précité.

**5132.** — Mais il a été jugé, par contre, qu'on doit imposer au 1/40e, aujourd'hui 1/50e, les logements du chef de dépôt des machines, du chauffeur de la machine fixe hydraulique et des charbonniers, lesquels ne représentent pas la compagnie, mais sont logés dans la gare pour les besoins du service. — Cons. d'Et., 11 janv. 1866, précité; — 31 janv. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66] — Cons. préf. Seine, 30 mai 1866, précité.

**5133.** — ... Du chef de dépôt, dont l'habitation dans la gare est nécessaire pour l'exercice de l'industrie de la compagnie et fait partie de l'établissement industriel. — Cons. d'Et., 12 févr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 171]

**5134.** — ... Du receveur. — Même arrêt.

**5135.** — ... De l'agent de la compagnie chargé de surveiller les livraisons de charbons. — Même arrêt.

**5136.** — ... De sous-chefs, sans attributions spéciales, qui se bornent à suppléer alternativement, pour la direction et la surveillance, le chef de gare sous la responsabilité duquel ils agissent. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 92]

**5137.** — ... Des sous-chefs attachés au service de la petite et de la grande vitesse, du chef de dépôt, du garde-magasin, du chef lampiste, des concierges, des contrôleurs surveillants, de l'homme d'équipe chargé d'amarrer les trains, du surveillant pompier. — Cons. d'Et., 24 mars 1865, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 318]

**5138.** — ... Que ces agents, en effet, ne peuvent se dire à aucun titre, dans la gare, les représentants de la compagnie, que c'est dans l'intérêt de l'industrie exercée par la compagnie qu'ils sont logés dans les bâtiments de la gare. — Cons. d'Et., 7 juin 1865, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 614] — V. cependant, pour le chef de dépôt: Cons. d'Et., 6 déc. 1860, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 783]; — 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 784]; — 27 janv. 1865, Chemin de fer P.-L.M., [Leb. chr., p. 604]

**5139.** — ... Et qu'ainsi, les logements qu'ils y occupent font partie de l'établissement industriel. — Mêmes arrêts.

**5140.** — ... *A fortiori* a-t-on pu évaluer au quarantième, comme faisant partie de l'établissement industriel : l'outillage de réparation de la gare, une plaque tournante établie sous une remise, les maisons des gardes-barrières. — Cons. d'Et., 6 déc. 1860, précité; — 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 784]; — 27 janv. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 104]

**5141.** — ... Et les gares d'eau.

**5142.** — L'instruction de la direction des contributions directes à laquelle nous avons fait allusion plus haut rappelle que les différentes fractions de lignes d'une même compagnie en ce qui touche le droit fixe ne forment qu'un même établissement.

**5143.** — Quant au droit proportionnel, comme les bâtiments et emplacements qui servent à l'exploitation ne sont pas en général affermés et ne peuvent pas toujours être utilement comparés à d'autres bâtiments affermés, elle recommande en général de déterminer leur valeur par voie d'appréciation.

**5144.** — La loi ayant dit d'ailleurs que le droit proportionnel devait être évalué sur la valeur locative des gares, prises dans leur ensemble et munies de tous leurs moyens de production, il faut en conclure qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les parties de gare où se font des opérations industrielles, et celles où se font des opérations plutôt commerciales. — Cons. d'Et., 14 mars 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 278]

**5145.** — Une instruction générale sur les patentes, du 30 août 1858, dans ses art. 45 et 48, portait que la valeur locative des divers éléments qui doivent entrer dans l'évaluation du droit proportionnel de patentes à la charge des compagnies devait être tirée de la valeur en capital de chacun d'entre eux, c'est-à-dire cinq pour cent de cette valeur pour les bâtiments et leurs dépendances, et dix pour cent pour l'outillage industriel.

**5146.** — Mais il a été jugé que ce n'était pas se conformer à la loi, pour l'établissement du droit proportionnel de patente (dans l'espèce, sur une gare de chemin de fer) au lieu de déterminer la valeur locative des bâtiments d'après leur destination et par comparaison à d'autres locaux servant au même usage, que de prendre pour base unique d'évaluation le prix de construction, en calculant le loyer à cinq pour cent du montant dudit prix. — Cons. d'Et., 17 août 1864, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 785]; — 27 janv. 1865, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb chr., p. 104]; — 12 févr. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 171]; — 22 janv. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 66]

**5147.** — Jugé, également, que la valeur locative servant de base à l'établissement du droit proportionnel de patente est déterminée régulièrement, lorsque, à défaut de points de comparaison, on a évalué directement la valeur des locaux imposables, et que c'est à ces estimations directes et non au prix de construction ou d'achat d'outillage qu'on a appliqué les taux de cinq et dix pour cent. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 669]

**5148.** — En tous cas, il n'y a aucune irrégularité à appliquer au matériel fixe des gares (générateurs affectés aux bouillottes, machines, outils et machines à vapeur fixes, voies, plaques tournantes, ponts à bascule, etc.) le même taux de capitalisation qu'aux bâtiments. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Chemin de fer du Nord, [D. 87.5.351, Leb. chr., p. 729]; — 5 nov. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 761]; — 12 nov. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 781]; — 3 déc. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 87.5.352, Leb. chr., p. 856]; — 8 juill. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [D. 87.5.350, Leb. chr., p. 550] — La raison en est que l'outillage fixe n'est pas soumis à des causes de détériorations plus promptes et plus nombreuses que les bâtiments dont il dépend. — Cons. d'Et., 29 août 1867, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 827]; — 12 nov. 1886, précité.

**5149.** — On devrait au contraire élever ce taux pour l'outillage mobile.

**5150.** — Jugé, en vertu du même principe, qu'on doit assimiler l'usure des plaques tournantes à la détérioration des bâtiments. — Cons. préf. Tarn, 18 déc. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1887, p. 194]

**5151.** — On doit écarter de l'évaluation de la valeur locative les dépenses extraordinaires qui n'ajoutent rien à la valeur des bâtiments. — Cons. préf. Seine, 23 mai 1865, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1865, p. 44]

**5152.** — Par contre, lorsque la compagnie a exécuté dans l'immeuble non seulement des travaux d'installation, mais de grosses réparations de nature à augmenter la valeur locative, cet accroissement de valeur locative doit entrer en compte dans le calcul du droit proportionnel. — Cons. d'Et., 12 nov. 1886, Crédit général français, [Leb. chr., p. 781]

**5153.** — Sur le lieu où doit être acquitté l'impôt, nous citerons un certain nombre de décisions rendues antérieurement à la loi de 1880 et dont on ne peut s'inspirer par conséquent qu'en tenant compte des modifications introduites par cette loi. Il a été

jugé notamment que les compagnies de chemins de fer doivent être assujetties au droit proportionnel, dans les communes où sont établies les stations intermédiaires, à raison des bureaux, salles d'attente et autres bureaux servant à leur exploitation dans lesdites communes. — Cons. d'Et., 8 mars 1851, Chemin de fer de Tours à Nantes, [S. 51.2.460, P. adm. chr., Leb. chr., p. 166]

**5154.** — ... Et que lorsqu'une compagnie de chemins de fer paie au siège de son principal établissement un droit fixe supérieur à 8 fr. et dans plusieurs autres communes divers droits proportionnels inférieurs chacun à cette somme, elle est imposable dans toutes ces communes aux 43 centimes additionnels établis par la loi du 24 juill. 1873 et ne peut pas se prévaloir de l'exemption que cette même loi accorde aux patentables autres que ceux du tableau A et dont les taux en principal n'excèdent pas 8 fr.; la taxe proportionnelle imposée dans chaque commune n'étant que le complément du droit fixe acquitté au lieu du principal établissement, et dans l'espèce ces deux droits réunis excédant 8 fr. — Cons. d'Et., 12 mars 1875, Chemin de fer de l'Est, D. 76.3.10, Leb. chr., p. 245]; — 9 avr. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 309]

§ 4. *Portes et fenêtres.*

**5155.** — On sait qu'à l'exception des portes et fenêtres proprement dites qui sont assujetties à l'impôt « les ouvertures servant à éclairer ou aérer les locaux non destinés à l'habitation des hommes » ou celles « des bâtiments employés à un service public » sont exemptées de la contribution en vertu de l'art. 5, L. 4 frim. an VII.

**5156.** — On sait également qu'une loi postérieure du 3 germ. an XI a décidé que « les propriétaires de manufactures ne seraient taxés que pour les fenêtres de leurs habitations personnelles et celles de leurs concierges et commis. »

**5157.** — D'autre part, des instructions ministérielles des 30 mai 1831, 30 sept. 1831 et 12 nov. 1841, ainsi qu'une ordonnance du 17 mai 1833 ont exempté de l'impôt les ouvertures non-closes.

**5158.** — Enfin, il a été décidé de concert entre le ministre des Finances et celui des Travaux publics que, pendant la période d'établissement, les chemins de fer construits par l'Etat devront être imposés à la contribution foncière, mais qu'ils ne sauraient être soumis à la contribution des portes et fenêtres ni à la taxe de mainmorte (Déc. 28 juin 1881).

**5159.** — Conformément à ces principes, il a été décidé qu'il y avait lieu d'imposer à la taxe des portes et fenêtres les *halles internationales* servant au déchargement des marchandises. — Cons. d'Et., 26 juill. 1878, Ministre des Finances, [Leb. chr., p. 745, D. 79.3.28]

**5160.** — ... Des bâtiments même non-clos servant au dépôt du matériel d'exploitation. — Cons. préf. Seine, 7 nov. 1863, [Dauv., 1864, p. 23]

**5161.** — ... Tous ces bâtiments pouvant être assimilés en effet aux *ateliers* ou *halles aux marchandises*. — Même arrêt.

**5162.** — ... Qu'en vain on prétendrait leur appliquer le bénéfice des ordonnances ou instructions précitées des 30 mars 1831, 30 sept. 1831, 17 mai 1833 et 12 nov. 1841; que des dispositions prises pour des ouvertures non-closes ne s'appliquent pas en effet à des ouvertures closes de bâtiments non-clos. — Même arrêt.

**5163.** — ... Les *hangars* aux marchandises pour le roulage, comme étant assimilables à des magasins. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 115]

**5164.** — ... Les ouvertures d'une halle aux marchandises et du hangar des messageries de grande vitesse servant de magasins. — Cons. d'Et., 8 août 1890, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 773]

**5165.** — ... Les vitrages fixes ou mobiles d'un atelier de réparation ou des bâtiments annexes à l'atelier de réparation des machines. — Même arrêt.

**5166.** — ... Des portes cochères établies dans les clôtures qui ferment la cour des voyageurs et la cour des marchandises d'une gare de chemin de fer, pour procurer l'accès des rues sur lesquelles elles sont situées aux bâtiments de la gare. — Cons. d'Et., 10 juill. 1869, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 677]

**5167.** — ... Les ouvertures en forme d'impostes situées au-dessus des portes-fenêtres de la gare des voyageurs : ouvertures séparées des ouvertures inférieures par un espace en maçonnerie de quatre-vingt-cinq centimètres de hauteur. — Cons. d'Et., 6 juin 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 501]

**5168.** — ... Les ouvertures d'un quai couvert comme servant de magasin. — Cons. d'Et., 8 juill. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 550] — 7 août 1889, Chemin de fer Paris à Orléans, [Leb. chr., p. 948]

**5169.** — ... Les maisons des gardes-barrières, car on ne saurait soutenir qu'elles sont une dépendance de la voie ferrée. — Cons d'Et., 21 avr. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 365, D. 83.5.136]

**5170.** — ... D'une façon plus générale, une gare de chemin de fer, parce qu'il est impossible de prétendre qu'un bâtiment qui renferme des salles d'attente, des buffets, des bureaux, des logements d'employés n'est pas destinée à l'habitation. — Cons. d'Et., 17 août 1864, Chemin de fer de Paris à Lyon, [S. 65.2.120, P. adm. chr., Leb. chr., p. 781] — Cons. préf. Seine, 7 nov. 1863, Chemin de fer de l'Ouest, [Dauv., 1863, p. 29]

**5171.** — ... Surtout à Paris, où une délibération du conseil municipal prise en exécution du décret du 27 mars 1852 ayant établi pour la contribution des portes et fenêtres une taxe fixe et une taxe proportionnelle, réparties au marc le franc du revenu net des maisons, et où la taxe pour les usines étant réduite à la partie invariable de la contribution, la solution contraire aurait eu pour effet d'assimiler l'ensemble des bâtiments d'une gare à une usine, alors qu'il semble rationnel de ne considérer comme usines que les ateliers de réparation de la gare.

**5172.** — Il a été décidé, par contre, qu'il n'y a pas lieu d'imposer à raison de leurs ouvertures des remises servant à abriter des wagons et une pompe à incendie, ainsi que les greniers situés au-dessus. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer de l'Ouest.

**5173.** — ... Non plus que les bureaux affectés au service de la poste et de l'octroi. — Même arrêt.

**5173** *bis*. — ... Des guérites en planches, non fixées au sol à perpétuelle demeure. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 659]

**5174.** — ... Les châssis vitrés établis dans la toiture de divers bâtiments d'une gare de chemin de fer, ne donnant pas sur des rues, cours ou jardins, et n'éclairant pas des appartements habitables (châssis pratiqués dans la toiture de la gare, au-dessus du buffet et du bureau particulier du télégraphe, dans la toiture de la halle aux expéditions et dans celle de la halle des arrivages). — Cons. d'Et., 21 mars 1866, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., 1866, p. 260]

**5175.** — ... Les vitrages formant toiture au-dessus des halles, ateliers, magasins d'une gare de chemin de fer, la loi du 4 frim. an VII n'assujettissant à la taxe des portes et fenêtres que les ouvertures donnant sur les rues, cours et jardins. — Cons. d'Et., 17 août 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.2.120, P. adm. chr., Leb. chr., 1864, p. 781]; — 26 juin 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 601]

**5175** *bis*. — ... Les parties supérieures de baies vitrées, formées par des meneaux verticaux ne constituant pas des séparations solides et par des traverses horizontales comme n'étant que des impostes. — Cons. d'Et., 26 juin 1867. — A l'inverse des parties inférieures des mêmes vitrages, qui percées de portes, doivent être considérées comme comprenant autant d'ouvertures distinctes et imposables qu'il y a de portes et d'intervalles vitrés placés entre les portes ou entre celles-ci et les bords des grandes baies. — Même arrêt.

**5176.** — ... Des cabinets d'aisances ne dépendant pas d'une habitation. — Cons. d'Et., 26 nov. 1886, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 828]; — 8 août 1890, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., 1890, p. 773]

**5177.** — ... Les ouvertures d'un bâtiment servant de réserve et d'étuve pour sécher le sable. — Cons. d'Et., 8 août 1890, précité.

**5178.** — ... Une construction renfermant l'appareil destiné à mettre en mouvement le système des changements de voie et les signaux d'une gare comme étant une dépendance de la voie ferrée et ne pouvant être considérée, par suite, comme une propriété bâtie imposable en cette qualité. — Cons. d'Et., 17 févr. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 89.5.134, Leb. chr., p. 157]

**5179.** — ... Un bâtiment comprenant un atelier avec réservoirs à eau. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867, précité.

**5180.** — ... Une remise aux locomotives, située dans une gare de chemin de fer, et ne servant pas d'atelier, alors même

que la présence d'ouvriers y serait nécessaire pour mettre les machines en état de fonctionner, ou pour faire à celles-ci, accidentellement et sans déplacement, des réparations de peu d'importance, ces circonstances n'étant pas de nature à faire considérer ce local comme destiné à l'habitation des hommes. — Même arrêt. — Cons. d'Et., 26 juin 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 601]

**5181.** — ... Les locaux employés à remiser les locomotives et wagons, encore que ce matériel y reçoive les réparations les moins importantes, une pareille circonstance n'étant pas de nature à donner à ces locaux le caractère d'atelier, et, par suite, à les faire considérer comme destinés à l'habitation des hommes. — Cons. d'Et., 21 mars 1866, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 260]

**5182.** — Les ouvertures qui doivent donner matière à la contribution des portes et fenêtres étant déterminées, il pourrait être intéressant de faire connaître à quel taux elles doivent être cotées suivant leur grandeur, leur position, etc.; on sait, en effet, que ce sont là des éléments dont il faut tenir compte dans la perception de la taxe. Mais cette recherche trouvera plus naturellement sa place *infra*, v° *Contributions directes*.

**5183.** — Nous nous contenterons de signaler ces quelques arrêts d'espèces qui ont un rapport plus direct avec la matière qui nous occupe.

**5184.** — Il a été jugé qu'une ouverture donnant accès dans une gare de chemin de fer, divisée par un large poteau en bois et munie de deux barrières de 4 mètres de largeur chacune, dont l'une est destinée à l'entrée, l'autre à la sortie des voitures, doit être considérée comme constituant deux portes charretières. — Cons. d'Et., 19 juill. 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 659]

**5185.** — ... Qu'à raison de leur dimension et de l'usage auquel elles sont destinées, les portes d'une halle pour le transbordement des colis, et celles du bureau des expéditions et du bureau des arrivages, devaient être imposées comme portes cochères, bien que la compagnie soutînt que ces locaux ne pouvaient être considérés comme des magasins. — Cons. d'Et., 21 mars 1866, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 260]

**5186.** — ... Que des meneaux en bois qui divisaient des ouvertures (dans l'espèce, ouvertures éclairant les bureaux de la voie, la forge et le hangar aux locomotives d'une gare de chemin de fer), ne pouvaient avoir pour effet de faire considérer chacune des baies pratiquées dans les façades d'un bâtiment comme constituant plusieurs fenêtres distinctes. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 115] — V. cependant *suprà*, n. 5175 *bis*.

**5187.** — ... Que les grandes portes d'une remise aux machines d'une gare de chemin de fer, devaient, à raison de leur dimension et de l'usage auquel elles étaient destinées, être considérées comme des portes cochères. — Même arrêt.

**5188.** — ... Que les halles aux marchandises et aux expéditions dans une gare de chemin de fer devaient être considérées comme des magasins, et que, par suite, la compagnie à laquelle ils appartenaient était mal fondée à demander que les grandes portes de ces bâtiments fussent imposées comme ouvertures ordinaires. — Cons., d'Et. 19 juill. 1867, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 659] —

**5188** *bis*. — Depuis quelques années, un mouvement législatif répondant aux préoccupations de l'opinion publique, s'est dessiné nettement dans le sens d'une réforme des bases de l'impôt et d'une répartition plus équitable des charges publiques. Le Parlement a déjà achevé la réforme de l'impôt foncier et il s'occupe activement de celle de l'impôt des portes et fenêtres et des patentes. D'après les derniers projets cet impôt serait remplacé par une taxe représentative frappant la propriété foncière bâtie et, par suite, incorporée à l'impôt foncier.

### § 5. *Mainmorte.*

**5189.** — L'art. 1, L. 20 févr. 1849, a grevé d'une taxe annuelle, représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, les biens immeubles passibles de la contribution foncière appartenant à des sociétés anonymes. On s'est demandé si les compagnies de chemins de fer ne devaient pas y être assujetties.

**5190.** — C'était la prétention du domaine, qui soutenait qu'aux termes de l'art. 103, L. 3 frim. an VII, il ne pouvait y avoir d'immunité qu'en faveur des portions improductives du domaine public et qu'aussi longtemps que la concession durait, les lignes exploitées pouvaient être considérées comme la propriété de la compagnie.

**5191.** — Mais cette prétention fut repoussée par de nombreuses décisions de la jurisprudence, qui n'a jamais hésité à reconnaître aux chemins de fer le caractère de biens du domaine public. — V. sur ce point, *suprà*, n. 850 et s.

**5192.** — Encore faut-il, pour que l'immeuble soit exempté de la taxe de mainmorte, qu'il fasse réellement partie du chemin de fer, et qu'il en constitue une dépendance — Cons. d'Et., 6 juill. 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 89.5.139, Leb. chr., p. 614]

**5193.** — Jugé spécialement, en ce sens, qu'une société anonyme concessionnaire d'un chemin de fer n'est pas imposable à la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs ou par décès à raison de voûtes en maçonnerie servant de support à la voie ferrée et dont elle a tiré profit au moyen de location, alors que ces voûtes sont une dépendance du chemin de fer et doivent comme la voie ferrée elle-même faire retour à l'Etat à la fin de la concession. — Même arrêt.

**5194.** — ... Que des immeubles acquis par une compagnie de chemins de fer en exécution d'un décret d'utilité publique en vue de l'agrandissement d'une gare ne constituent pas des propriétés imposables à la taxe des biens de mainmorte avant même qu'ils aient été affectés à leur destination; ces immeubles appartenant à l'Etat et devant lui faire retour à la fin de la concession. — Cons. d'Et., 22 août 1853, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 54.2.280, P. adm. chr., D. 54.3.76, Leb. chr., p. 841]; — 11 janv. 1866, Chemin de fer de Lyon, [D. 66.3.73, Leb. chr., p. 19]; — 28 juin 1889, Chemin de fer de l'Est et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu, [S. 91.3.82, P. adm. chr., Leb. chr., p. 782]; — 9 mai 1891, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 387]; — 17 juin 1892, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 551] — Nous nous bornons à ces indications qui complètent celles que nous avons données *suprà*, n. 850. On pourra en rapprocher également, en ce qui concerne le point de départ de la domanialité, ce que nous avons dit *suprà*, n. 874 et s.

### § 6. *Douanes.*

**5195.** — « Les compagnies, dit M. Picard, sont actuellement soumises au régime de droit commun pour l'introduction des objets étrangers destinés à leur consommation. A diverses reprises, aussi bien à l'origine des chemins de fer que durant ces dernières années, on a demandé qu'il leur fût interdit de s'approvisionner ailleurs que sur le territoire français : mais ces tendances protectionnistes n'ont généralement pas prévalu. Dans un sens inverse, le gouvernement leur a parfois accordé des immunités pour hâter l'exécution de leurs travaux. Nous citerons notamment les décrets des 5 août 1855 et 27 févr. 1856.

**5196.** — Nous avons fait connaître *suprà*, n. 3132 et s., les droits et les obligations des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les déclarations à faire en douane des marchandises expédiées de l'étranger. Nous n'avons qu'à nous y référer.

**5197.** — Pour compléter sur ce point, nous indiquerons quelques arrêts d'espèce relatifs à la responsabilité encourue par les compagnies à l'occasion d'introduction en fraude d'objets soumis aux droits.

**5198.** — Il a été jugé que l'administration d'un chemin de fer n'est pas responsable du délit consistant dans l'introduction de marchandises prohibées qui sont saisies dans les wagons, si elle fait connaître le voyageur qui a opéré le chargement, bien qu'il ait disparu, lorsque, d'ailleurs, rien ne pouvait faire soupçonner, au moment du chargement, qu'il y eût fraude. — Paris, 9 mars 1850, Douanes, [S. 50.2.407]

**5199.** — Mais il a été jugé que les chefs de trains sont pénalement responsables, au même titre que les conducteurs de voitures publiques ordinaires, de l'importation frauduleuse d'objets soumis aux droits. — Cass., 3 mars 1877, Douanes, [D. 78.1.190]

**5200.** — ... Et qu'ils ne peuvent être exonérés de cette responsabilité à raison de leur bonne foi, mais seulement à la condition de mettre l'administration en mesure de poursuivre le véritable auteur de la fraude. — Même arrêt.

### § 7. *Octrois.*

**5201.** — Quelles sont, au point de vue des octrois perçus par les villes, les obligations des compagnies de chemins de fer?

Sont-elles assujetties au paiement de la taxe à raison de toutes les matières imposées qu'elles introduisent dans l'enceinte d'un lieu sujet? Ne sont-elles tenues de l'acquitter, conformément au principe posé par les art. 11, Décr. 9 déc. 1814, et 148, L. 28 avr. 1816, qu'à raison des objets mêmes qu'elles y consomment?

**5202.** — Au début, on paraissait porté à admettre sans distinction qu'à défaut d'une disposition expresse insérée dans le règlement de l'octroi, les concessionnaires étaient tenus d'acquitter les droits à raison de tous les objets imposables introduits dans les gare, atelier, chantier, etc. — Picard, t. 2, p. 536.

**5203.** — C'est ainsi qu'il avait été décidé, spécialement, que l'exemption de droit prononcée par un règlement d'octroi en faveur du charbon de terre employé dans les établissements industriels à la préparation des produits destinés au commerce général ne pouvait être étendu sous prétexte d'analogie aux charbons consommés dans l'intérieur de la station d'un chemin de fer, tant pour les locomotives chargées des mouvements de la gare, que pour les locomotives de secours. — Cass., 7 janv. 1852, Chemin de fer du Nord, [S. 52.1.136, P. 52.1.396, D. 52.1.39]

**5204.** — ... Non plus qu'au charbon et au coke employés dans le rayon d'octroi par une compagnie de chemins de fer, soit à la réparation de son matériel roulant, soit à la confection et à l'entretien de l'outillage nécessaire à son atelier de réparation. — Cass., 28 avr. 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 62.1.728, P. 63.179, D. 62.1.213]

**5205.** — Encore, toutefois, n'interprétait-on pas au pied de la lettre tous les règlements d'octroi, et distinguait-on, notamment, des matériaux proprement dits destinés à la construction, ceux qui ne devaient être employés qu'à un usage voisin.

**5206.** — C'est ainsi, notamment, qu'on avait décidé que les matières taxées à l'entrée d'une ville comme matériaux de construction n'étaient pas assujetties au paiement de la taxe, lorsquelles étaient introduites avec d'autres objets non taxés pour servir à former un remblai nécessité par les travaux d'un chemin de fer, et quand il était impossible de les employer dans des constructions. — Cass., 3 oct. 1845, Mackensie, [S. 46.1.191, P. 46.1.716, D. 46.1.126] — Caen, 19 déc. 1845, Mackensie, [P. 46.1.716]

**5207.** — ... D'une façon plus générale, qu'on ne devait pas soumettre au droit d'octroi auquel étaient soumis les moellons, des débris uniquement employés au remblai du chemin de fer. — Cass., 2 janv. 1847; — 19 nov. 1847, Chemin de fer d'Amiens, [S. 47.1.861, P. 47.2.658, D. 47.1.373] — Amiens, 11 juin 1846, et sur pourvoi à Douai, 22 mars 1847, [Chambres réunies]

**5208.** — Peu à peu une distinction s'introduisit entre les objets consommés sur place et ceux qui, à raison même de l'exploitation du chemin de fer, ne devaient l'être qu'en dehors du périmètre de l'octroi.

**5209.** — Aux termes des art. 8 et 9, L. 24 juill. 1867, un règlement d'administration publique devait déterminer, après avis des conseils généraux un tarif général, et il ne devait plus pouvoir être dérogé à ce tarif par aucune augmentation ou création de taxes nouvelles qu'en vertu d'un décret rendu en Conseil d'Etat.

**5210.** — Ce règlement intervint le 12 févr. 1870 et contient entre autres dispositions les prescriptions suivantes : Les combustibles et matières destinées au service de l'exploitation des chemins de fer, aux travaux des ateliers et à la construction de la voie seront affranchis de tout droit d'octroi. En conséquence, les dispositions relatives à l'entrepôt à domicile des combustibles et matières employés dans les établissements industriels à la préparation et à la fabrication des objets destinés au commerce général, sont applicables aux fers, bois, charbon, coke, graisses, houille, et en général à tous les matériaux employés dans les conditions ci-dessus indiquées. En dehors de ces conditions, tous les objets portés au tarif qui seront consommés dans les gares, salles d'attente et bureaux seront soumis aux taxes locales (art. 13).

**5211.** — L'abonnement annuel pourra être demandé pour les combustibles et matières admises à l'entrepôt aux termes de l'art. 13. Les conditions de l'abonnement seront réglées de gré à gré entre le maire et le redevable (art. 14).

**5212.** — Le présent décret n'est pas applicable à l'octroi de Paris (art. 16).

**5213.** — Le 8 déc. 1882, un autre décret intervint qui compléta ainsi l'art. 13 précité : Les dispositions qui précèdent sont applicables à la construction et à l'exploitation des lignes télégraphiques.

**5214.** — Enfin, un décret du 19 juin 1888 réglementa de la façon suivante l'entrepôt à domicile : « Les combustibles et les matières premières à employer dans les établissements industriels et dans les manufactures de l'Etat sont admis à l'entrepôt à domicile. Toutefois, l'entrepôt ne sera pas accordé pour les matières premières dans le cas où la somme à percevoir à raison des quantités pour lesquelles elles entrent dans un produit industriel n'atteindrait pas un quart pour cent de la valeur de ce produit, etc. »

**5215.** — Conformément à ces dispositions, il a été décidé qu'on devait tenir pour exemptes des taxes d'octroi les matières telles que houille, cokes, huiles, suif qui, chargées sur des locomotives, devaient être consommées en route. — Cass., 27 avr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 70.1.297, P. 70.764, D. 70.1.221]

**5216.** — ... Décidé que l'immunité édictée pour les matériaux de construction doit profiter non seulement à la voie proprement dite, mais encore à tout ce qui en forme une annexe et une dépendance, notamment aux clôtures, aux barrières de passages à niveau, aux matériaux destinés à la construction des maisons des garde-barrières, aux disques, aux signaux, aux lignes télégraphiques, aux plaques tournantes, aux voies de garage affectées au service général de la ligne. — Cass., 21 juin 1880, Octroi de Roubaix, [S. 80.1.312, P. 80.744, D. 80.1.311]

**5216** *bis*. — ... Qu'elle s'applique, indépendamment des matériaux employés aux terrassements, ballast, rails et traverses, aux matériaux employés aux ponts, ponceaux, viaducs, voûtes et aqueducs. — Même arrêt.

**5217.** — ... Spécialement aux matériaux employés à la construction d'une rotonde ou d'ateliers pour la réparation des machines. — Cass., 29 juin 1886, Octroi d'Avignon, [S. 87.1.134, P. 87.1.305, D. 86.1.464]; — 10 août 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. *ibid.*, D. 86.5.304]; — 4 déc. 1888, Ville de Béziers, [S. 90.1.111, P. 90.1.265, D. 90.1.14]

**5218.** — ... Que les voies ferrées établies par les compagnies de chemins de fer sur les quais des ports maritimes, pour relier leurs gares aux lieux d'embarquement des navires, constitue, en réalité, le prolongement de la ligne principale; qu'en conséquence, les matériaux qui ont servi à les construire, ne pouvant pas être considérés comme destinés à la consommation locale, sont exempts des taxes d'octroi en vertu de l'art. 2, D. 12 févr. 1870. — Cass., 12 déc. 1882, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.439, P. 85.1.1060, D. 84.1.273]

**5219.** — ... Que la disposition d'un tarif d'octroi, reproduisant l'art. 13, Décr. 12 févr. 1870, aux termes duquel les matériaux destinés à l'exploitation d'un chemin de fer sont affranchis de taxe, doit s'appliquer aux matériaux qui, n'étant pas exclusivement affectés aux besoins d'une gare dans ses rapports spéciaux avec la consommation locale, seront employés à ceux de la voie ferrée considérée comme formant dans son ensemble un tout indivisible. — Cass., 30 déc. 1890, Ville de Calais, [S. 91.1.244, P. 91.1.599, D. 91.5.367]

**5220.** — ... Qu'il en est ainsi des matériaux employés à la construction, dans une ville port de mer, d'une gare maritime, c'est-à-dire de salles d'attente ou autres dépendances affectées au service des voyageurs qui descendent soit des paquebots pour continuer leur voyage en chemin de fer, soit du wagon pour passer à l'étranger sur les paquebots. — Même arrêt.

**5221.** — ... Que l'exemption des taxes d'octroi accordée par l'art. 13, Décr. 12 févr. 1870, aux matières employées à la construction et à la réparation de la voie et aux travaux des ateliers de chemin de fer, s'étend aux matières destinées à l'édification d'atelier de construction et de réparation du matériel roulant. — Trib. Seine, 6 avr. 1891, Chemin de fer de l'Ouest, [J. *Le Droit*, 13-14 avr. 1891] — Que cette exemption, en effet, s'applique à tout ce qui dans les chemins de fer touche à l'intérêt général et n'étant pas affecté à un usage essentiellement local est destiné à faire face aux nécessités de l'exploitation du chemin de fer considéré dans son ensemble. — Même jugement.

**5222.** — ... Que la construction d'une voie ferrée comprend tout à la fois les matériaux employés aux terrassements, ballast, rails et traverses et les matériaux nécessaires à la construction des ouvrages de superstructure et d'infrastructure qui font partie d'une ligne ferrée; que la voûte établie dans le but de conserver la liberté de la voie forme un accessoire indispensable et

une partie intégrante de la voie ferrée, et constitue avec elle un tout indivisible; qu'en conséquence, les matériaux employés pour l'établissement de cette voûte doivent être exempts de toute taxe d'octroi, lorsque le règlement d'octroi exempte des droits les combustibles et matières destinés au service de l'exploitation des chemins de fer, aux travaux des ateliers et à la construction de la voie. — Trib. Verdun, 30 juin 1891, Thomas, [J. *La Loi*, 9-10 août 1891]

**5223.** — Mais il a été jugé, par contre, que l'exemption des droits d'octroi accordés dans un intérêt national par l'art. 13, Décr. 12 févr. 1870, aux combustibles et matières destinés au service et à l'exploitation des chemins de fer, aux travaux d'atelier, à la construction de la voie, ne saurait être étendue aux matériaux employés à des constructions qui, bien qu'édifiées sur des terrains dépendant de la gare, ne forment point l'accessoire indispensable de la voie. — Trib. Caen, 26 janv. 1892, [*Gaz. des trib.*, 4 mai 1892]

**5224.** — ... Tels que les matériaux employés exclusivement à la construction d'une gare. — Cass., 21 janv. 1884, Nicot, [S. 86.1.257, P. 86.1.620, D. 84.1.473]

**5225.** — ... Des couvertures vitrées établies au-dessus des voies ferrées. — Cass., 15 janv. 1878, Ville et Octroi de Lyon, [S. 78.1.304, P. 78.762, D. 78.1.157]

**5226.** — ... De dortoirs, salles de bains et bureaux; d'ateliers dans lesquels les compagnies confectionnent elles-mêmes leur matériel; de trottoirs bordant les voies ferrées; d'une cave pour les huiles et d'un pont tournant pour la conduite des machines dans la rotonde. — Cass., 17 févr. 1886, Fouquerau, [S. 86.1.257, P. 86.1.620, D. 86.1.324]

**5227.** — Jugé, d'une façon plus générale, qu'il ne faut considérer comme « matières destinées à la construction de la voie », aux termes du décret de 1870, que celles qui doivent faire partie intégrante de cette voie, ou en constituent l'accessoire indispensable, et comme « matières destinées au service de l'exploitation », que celles qui s'appliquent aux besoins de la voie ferrée formant dans l'ensemble de son parcours un tout indivisible, et notamment à la marche des trains, à la sécurité des personnes et à la conservation du matériel. — Cass., 17 févr. 1886, précité.

**5228.** — ... Mais que les exemptions de taxe contenues dans les tarifs d'octroi doivent être strictement limitées aux cas qu'elles prévoient; qu'ainsi, lorsque le règlement d'octroi en vigueur n'affranchit des taxes que les matières destinées au *service d'exploitation* d'une gare de chemin de fer, l'exemption ne saurait être étendue aux matières servant à la construction et à la réparation de la voie, alors même que postérieurement un règlement supplémentaire aurait compris ces matériaux dans l'exemption. — Cass., 13 déc. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.103, P. 71.2.50, D. 72.1.8]

**5229.** — ... De même, que la disposition d'un règlement d'octroi qui dispense une compagnie de chemins de fer du paiement des droits sur « les matières destinées à l'exploitation du chemin de fer telles que le coke, les huiles, les graisses, les bois et tous les matériaux nécessaires pour la construction et la réparation des machines et autres ustensiles », doit être strictement limitée au cas qu'elle a prévu, et ne peut être étendue aux rails, coussinets et traverses employés à la construction de la voie ferrée. — Cass., 27 nov. 1871, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.1.127, P. 71.393, D. 72.1.126

**5230.** — Les matériaux employés à la construction des voies ferrées ne jouissent de l'exemption des droits d'octroi auxquels ils sont assujettis par leur nature qu'à la condition que les formalités de l'entrepôt fictif aient été préalablement remplies à leur égard : par suite, la compagnie de chemins de fer qui a introduit des objets de cette espèce dans le périmètre d'un octroi sans avoir rempli ces formalités est passible de l'amende édictée par l'art. 46, L. 28 avr. 1816, et le juge est tenu de prononcer en même temps que l'amende la confiscation des matériaux introduits à la suite de la saisie réelle ou fictive dont ils ont été l'objet, quel que soit l'emploi qu'ils aient reçu ensuite : cet emploi autorise seulement le juge à ne pas prononcer la confiscation en nature et à y substituer le paiement de la valeur des objets saisis. — Cass., 29 avr. 1881, l'Orléans, [D. 83.5.333]; — 11 juill. 1881, [D. 81.1.482]

**5230** *bis*. — Les formalités de la déclaration et de l'acquittement des droits ou de l'admission à l'entrepôt fictif ne sont obligatoires, d'ailleurs, qu'en ce qui concerne les objets expressément assujettis aux taxes par le règlement de l'octroi dans le périmètre duquel ils sont introduits. Spécialement, la compagnie de chemins de fer qui fait pénétrer dans le périmètre d'un octroi des objets tels que traverses, rails, disques, etc., appropriés pour servir à la construction et à l'agencement de la voie ferrée, n'est pas tenue de demander l'admission de ces objets à l'entrepôt, alors que le règlement ne soumet à la taxe que les bois ou les fers et autres métaux destinés à la construction des bateaux. — Cass., 28 mars 1885 (2 arrêts), Octroi de Clichy et Octroi de Maisons-Alfort, [S. 87.1.493, P. 87.1.1197]

**5231.** — Les compagnies peuvent, d'ailleurs, passer avec les villes des abonnements pour le paiement des droits. Lorsqu'une compagnie s'est ainsi engagée à payer à une ville une somme fixe pour droits d'octroi sur les combustibles qu'elle emploie dans le rayon d'octroi de cette ville, le traité fait la loi des parties contractantes et doit être exécuté tant qu'il n'a pas été dénoncé conformément à la réserve qui y est contenue. — Cass., 26 févr. 1877, Octroi de X..., [D. 78.1.406]

**5232.** — Nous n'avons envisagé les rapports des compagnies avec l'octroi qu'en ce qui concerne l'introduction par elles faite, dans les périmètres assujettis, d'objets à leur usage.

**5233.** — En ce qui concerne, au contraire, l'introduction qu'elles font, à raison même de leur exploitation, d'objets à l'usage d'autrui, il nous suffira de dire que les concessionnaires de chemins de fer ne sont pas tenus, en l'absence de toute disposition expresse insérée au cahier des charges, de supporter les frais de services spéciaux d'octroi que nécessite l'entrée de ces chemins dans les villes. — Cons. d'Et., 17 juill. 1843, Chemins de fer de Paris à Saint-Germain et chemins de fer de Paris à Orléans, [S. 44.2.41, P. adm. chr., D. 43.2.81, Leb. chr., p. 369]

§ 8. *Taxes de pavage.*

**5234.** — Les chemins de fer ne peuvent pas être assujettis à contribuer aux frais du pavage établi dans les rues qu'ils longent dans l'intérieur des villes. D'une part, aux termes de l'art. 1, L. 15 juill. 1845, les chemins de fer faisant partie de la grande voirie ne peuvent être assimilés aux propriétés particulières qui sont susceptibles de contribuer aux frais de pavage; d'autre part, ils n'ont aucune communication avec les rues qu'ils longent dans l'intérieur des villes. — Cons. d'Et., 24 mai 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.2.349, P. adm. chr., D. 60.3.45, Leb. chr., p. 417]; — 12 déc. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 880]

**5234** *bis*. — Mais cette exonération ne s'appliquerait pas au pavage effectué au-devant des gares, magasins et bâtiments d'exploitation, alors que le cahier des charges assimile ces édifices pour les impositions aux propriétés bâties de la localité. On objecterait en vain que les dépendances des chemins de fer font partie de la grande voirie comme la voie ferrée elle-même. — Cons. d'Et., 28 juill. 1864, Chemin de fer de l'Est, [D. 65.3.57, Leb. chr., p. 694]

§ 9. *Taxes de balayage.*

**5235.** — Les compagnies de chemins de fer sont soumises comme les autres propriétaires à l'obligation du balayage des rues sur lesquelles les gares et autres dépendances faisant partie de l'établissement industriel ont accès. — Cons. préf. Seine, 9 nov. 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1889, p. 285]

**5236.** — Mais elles ne sont pas astreintes à cette charge à l'égard des rues avec lesquelles la voie et ses dépendances fermées au public n'ont et ne peuvent avoir aucune communication; il en est particulièrement ainsi des chemins de fer établis en contre-bas ou au-dessous de ponts et d'esplanades sans qu'il y ait aucune communication avec ces ponts et ces esplanades. — Cass., 13 nov. 1884, Lebargy, [S. 85.1.279, P. 85.1.674, D. 86.1.42]

§ 10. *Taxes de curage.*

**5237.** — Les compagnies de chemins de fer peuvent être astreintes aux taxes de curage comme tout particulier à raison des terrains qu'elles possèdent en bordure des rivières où ces taxes sont en usage.

**5238.** — Mais encore faut-il qu'il s'agisse bien de terrains à elles appartenant. Jugé à cet égard qu'une compagnie de chemins de fer ayant dérivé une rivière et substitué à son ancien

lit un canal enfermé entre deux talus, qu'elle a rétrocédé à l'administration et qui se trouve réunie au service hydraulique, ne peut être imposée à des taxes de curage, en qualité de riveraine, à raison de ce que lesdits talus seraient restés sa propriété. La bande de terrain ménagée afin de donner à la berge une consistance suffisante, constitue une dépendance du nouveau lit, et ne peut plus être regardée comme étant la propriété de la compagnie. — Cons. d'Et., 8 déc. 1882, Chemin de fer de l'Ouest, [D. 84.3.62, Leb. chr., p. 986]

§ 11. *Taxes d'associations syndicales.*

**5239.** — Lorsque les compagnies ont des terrains situés dans le périmètre d'une association syndicale et que ces terrains profitent des travaux effectués par l'association, elles doivent être assujetties au paiement des taxes.

**5240.** — Il a été décidé notamment à cet égard que l'avantage résultant pour un concessionnaire de chemins de fer de la consolidation du sol sur lequel est établie la voie ferrée par suite de l'établissement de canaux d'assainissement est de nature à justifier son imposition dans la même proportion que des propriétaires de terrains dont ces canaux facilitent le drainage. — Cons. d'Et., 29 juin 1883, Syndicat supérieur de la rive gauche de l'Isère, [S. 85.3.35, P. adm. chr., D. 85.3.13, Leb. chr., p. 613]

**5241.** — ... Que doivent être considérés comme faisant partie de terrains imposables la portion d'une voie ferrée traversée par des ruisseaux, des fossés et des chemins sur rails, le danger de l'effondrement du remblai de la voie ferrée étant suffisant pour motiver le classement de la voie dans la même catégorie que les terrains voisins. — Cons. d'Et., 19 juin 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 596]

**5242.** — Mais les compagnies ne peuvent être évidemment assujetties à la taxe qu'en raison des terrains qui font partie du domaine des voies ferrées, ce qui explique qu'une décharge ait pu être accordée à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, de taxes auxquelles elle avait été imposée sur les rôles d'un syndicat, à raison de rampes d'accès conduisant à des passages à niveau qu'elle avait remises aux communes, et qui avaient été reçues par celles-ci. — Cons. d'Et., 2 mai 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 366]; — 12 mars 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 249]

§ 12. *Impôt sur les voitures.*

**5243.** — Indépendamment de l'impôt sur les transports auquel les compagnies sont assujetties, elles ont également à payer, comme tous les entrepreneurs de voitures publiques à service régulier, les frais de l'estampille (2 fr.) et un droit de licence de 5 fr. par voiture en principal (L. 25 mars 1817, art. 115). — V. *infrà*, v° *Voitures publiques.*

§ 13. *Enregistrement et timbre.*

1° *Concessions.*

**5244.** — Antérieurement à la loi du 11 juin 1880, toutes les concessions de chemins de fer étaient assujetties aux règles générales édictées par la loi du 22 frim. an VII pour l'enregistrement des actes ou contrats. L'administration considérait l'acte de concession comme un contrat synallagmatique à titre onéreux par lequel le concessionnaire s'engageait à exécuter la voie ferrée en échange du droit d'exploitation pendant un nombre d'années déterminées.

**5245.** — Au début des chemins de fer, cette question ne souleva d'ailleurs aucune difficulté pratique parce que le taux du droit d'enregistrement fut déterminé pour chaque concession dans la loi même qui accordait ou approuvait la concession. Ce droit, qui était toujours un droit fixe de 1 fr. ou de 3 fr., tenait lieu des droits proportionnels ou gradués dont la convention aurait été passible si elle n'avait pas été soumise à une législation exceptionnelle.

**5246.** — Mais lorsqu'on commença la construction du réseau d'intérêt local et que les concessions furent accordées par simple décret, l'administration réclama le droit de marché (1 p. 0/0) lors de l'enregistrement de l'acte, malgré la résistance du ministère des Travaux publics, qui prétendait que l'on pouvait insérer dans le décret de concession un article admettant la concession au bénéfice du droit fixe.

**5247.** — C'est ainsi qu'une solution du 11 févr. 1874 a prescrit aux receveurs d'exiger le droit de 1 p. 0/0 calculé d'après l'évaluation des bénéfices que le concessionnaire pouvait retirer de l'exploitation, non compris les subventions accordées par l'Etat, les départements ou les communes.

**5248.** — Le principe de l'exigibilité du droit de 1 p. 0/0 fut maintenu par la jurisprudence, mais la base qui servait à asseoir l'impôt fut modifiée; le bénéfice à retirer de l'entreprise ne constituait pas à proprement parler le prix exprimé; il a été jugé que le droit était dû sur la valeur des travaux et constructions à exécuter d'après la déclaration estimative des parties, sauf à l'administration, en cas de refus ou d'absence de cette déclaration, à liquider l'impôt par une évaluation faite d'office. — Trib. Grenoble, 16 juill. 1880, [J. enreg., n. 21958, Garnier, *Rép. pér.*, n. 5548] — Trib. Valence, 26 juill. 1886, [Garnier, *Rep. pér.*, n. 6740] — Trib. Bourg, 7 juin 1887, [J. enreg., n. 23169, Garnier, *Rép. pér.*, n. 6925] — Trib. Chaumont, 30 nov. 1887, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 6980]

**5249.** — La loi du 11 juin 1880 établit une distinction entre le réseau d'intérêt général et le réseau d'intérêt local. Il ne fut pas innové en ce qui concerne le premier; les concessions ou traités d'exploitation des chemins de fer d'intérêt général restèrent assujettis au droit gradué établi pour les marchés dont le prix est payé par l'Etat, à moins qu'une disposition législative spéciale n'eût autorisé l'enregistrement au droit fixe.

**5250.** — C'est ce qui a été décidé en matière de traités d'exploitation de lignes construites par l'Etat; une loi du 27 juill. 1880, qui a autorisé le ministre à confier provisoirement l'exploitation de ces lignes à une compagnie concessionnaire, était muette sur la question du droit d'enregistrement du traité. Il a été jugé que le droit gradué était exigible et qu'un décret était insuffisant pour dispenser du droit proportionnel un acte qui y est assujetti par les lois en vigueur. — Déc. min. fin., 12 août 1880 (Rev. prat., n. 424-5°).

**5251.** — L'art. 24, L. 11 juin 1880, porte au contraire (et c'est un point sur lequel nous aurons à revenir lorsque nous nous occuperons des chemins de fer d'intérêt local) que toutes les conventions concernant les concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés ne sont passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 fr.

**5252.** — Ces dispositions ont été rendues applicables aux conventions de même nature relatives aux tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques (L. 11 juin 1880, art. 39).

**5253.** — L'administration a fait observer qu'en réduisant au droit fixe de 1 fr. l'enregistrement des concessions et des cahiers des charges annexés, les art. 24 et 39 ont dérogé aux règles générales de la perception; que leur disposition a, dès lors, un caractère essentiellement limitatif et que les agents devront, en conséquence, n'en appliquer le bénéfice qu'aux actes rentrant directement dans les prévisions de ces articles.

2° *Cession et rétrocession de concession.*

**5254.** — Quelle que soit la nature du chemin de fer concédé, il fait partie, ainsi que nous l'avons vu, dans l'opinion dominante, du domaine public, et les compagnies n'ont aucun droit de propriété sur le chemin ni même aucun droit de jouissance immobilière.

**5255.** — La cession d'une concession ne transfert donc aucun droit de propriété ou de jouissance, mais simplement les charges et les bénéfices résultant de l'exploitation. C'est, par conséquent, une cession purement mobilière.

**5256.** — Il n'y a pas lieu de distinguer si la cession a lieu avant ou après la construction de la ligne concédée; dans les deux hypothèses, la nature du contrat ne change pas, c'est toujours une cession de marché consistant soit dans l'obligation de construire et d'exploiter, soit dans l'obligation d'exploiter seulement, et dont le prix est représenté par les bénéfices résultant de la perception des droits de transport et par tous autres avantages stipulés dans la cession.

**5257.** — Nous verrons *infrà*, v° *Marché administratif*, que les cessions de marché consenties moyennant un prix sont passibles

du droit de 2 p. 0/0 comme cessions d'objets mobiliers, tarifées par l'art. 69, § 5, n. 1, L. 22 frim. an VII.

**5258.** — Par application de cette doctrine, il a été jugé que l'acte par lequel une compagnie concessionnaire cède son droit d'exploitation à un tiers renferme une cession de droits purement mobiliers tarifée à 2 p. 0/0. — Cass., 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911, D. 61.1.225, J. enreg., n. 17307, Garnier, *Rép. pér.*, n. 1490]

**5259.** — L'obligation prise par une *société* dans l'acte par lequel il lui est fait cession de la concession d'un chemin de fer et du solde non encore employé d'un emprunt contracté pour la confection du chemin de payer les dépenses faites et de rembourser le montant de cet emprunt constitue une disposition dérivant nécessairement de la cession, et n'est pas, par suite, passible d'un droit distinct de délégation sur le solde non employé de l'emprunt.

**5260.** — La cession pure et simple de la concession d'un chemin de fer faite à une société sous forme d'apport social donne ouverture, lors de l'enregistrement de l'acte de société, au droit d'enregistrement dont elle est passible, alors même que la société n'aurait pas encore été autorisée par le gouvernement. — Cass., 15 mai 1861, précité.

**5261.** — Lorsque nous nous occuperons des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, nous verrons surgir une nouvelle question relative à l'interprétation du mot « rétrocession » employé par l'art. 24, L. 11 juin 1880. La question ne paraît pas pouvoir se poser pour les chemins de fer d'intérêt général.

**5262.** — Sur le caractère mobilier ou immobilier des contrats de cession ou de concession, V. *suprà*, n. 848 et s.

*3° Marchés et autres actes.*

**5263.** — Il n'est pas dérogé aux règles générales en matière d'enregistrement pour tous les autres actes, acquisitions, marchés, baux, etc., passés par les concessionnaires pour la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local et pour les tramways. Que le chemin de fer soit construit par le concessionnaire ou par l'Etat, les acquisitions de terrain bénéficient de l'exemption des droits d'enregistrement et de timbre édictée en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique par les lois du 7 juil. 1833 et du 3 mai 1841. — V. *infrà*, v° *Expropriation pour cause d'utilité publique.*

**5265.** — Sous la loi du 7 juill. 1833, la dispense du timbre et de l'enregistrement pour les acquisitions d'immeubles faites à l'amiable par une compagnie de chemins de fer dans un but d'application aux travaux d'utilité publique du chemin, ne pouvait être invoquée qu'autant que cette application résultait d'un arrêté préfectoral. — Cass., 13 nov. 1848, Chemin de fer de Versailles, [S. 49.1.60, P. 48.2.532, D. 49.1.264] — Inst. gén., n. 1837-10°, [J. enreg., n. 14610]

**5266.** — Mais fallait-il en dire autant des contrats d'acquisition amiable relatifs à des immeubles quant à présent en dehors du tracé et des dépendances indiquées dans l'arrêté du préfet comme soumises à l'expropriation, et appelés seulement ultérieurement à l'établissement de travaux se rattachant au chemin de fer? Il a été jugé, à cet égard, que lorsque les droits de timbre et d'enregistrement sont réclamés à propos de contrats d'acquisition de cette nature, les tribunaux ne peuvent, sans excès de pouvoir, surseoir à en prononcer la condamnation jusqu'au moment où le bornage définitif opéré contradictoirement entre l'Etat et les compagnies viendra établir si les immeubles acquis doivent être compris dans le périmètre du chemin de fer; que cette condamnation doit être actuelle, sauf toutefois l'action de la compagnie en restitution de droit, s'il y a lieu. — Cass., 16 août 1843, Chemin de fer de Versailles, [S. 43.1.822, P. 44.1.179]

**5267.** — ... Que les acquisitions faites amiablement par une compagnie de chemins de fer d'immeubles non désignés dans l'arrêté du préfet comme soumis à l'expropriation, sont assujetties au droit proportionnel. — Cass., 18 juill. 1849, Chemin de fer de Versailles, [S. 49.1.654, D. 49.1.245, J. enreg., n. 14772]

**5268.** — ... Que les acquisitions faites par une compagnie de chemin de fer de terrains non compris dans le tracé, et par conséquent non sujets à l'expropriation, sont passibles du droit proportionnel, alors même qu'un arrêté préfectoral aurait autorisé l'occupation temporaire du terrain. — Trib. Rouen, 1er déc. 1846, [J. enreg., n. 14133]

**5269.** — Toutefois, si la compagnie, au lieu d'acquérir les terrains dont l'occupation temporaire est nécessaire pour l'exécution des travaux d'utilité publique, se borne à les occuper temporairement pendant l'exécution des travaux, les actes destinés à régler cette occupation temporaire bénéficient de l'exemption de droits résultant de l'art. 58, L. 3 mai 1841, lorsque, d'ailleurs, les concessionnaires ont été investis par le cahier des charges du droit d'occupation temporaire que les lois des 28 pluv. an VIII et 16 sept. 1807 confèrent à l'Etat. — Déc. min. fin., 11 sept. 1847, [Inst. gén., n. 1796-12°, J. notar., n. 13346]

**5270.** — L'exemption des droits est encore applicable aux actes administratifs par lesquels une compagnie de chemins de fer s'engage à payer à l'Etat une redevance annuelle pour occupation d'une portion du domaine public. L'administration considère que c'est là une véritable expropriation définitive, et que la redevance annuelle substituée au prix stipulé dans les expropriations n'en a pas moins le caractère de l'indemnité due à l'Etat, et comme telle doit bénéficier de l'immunité résultant de l'art. 58 de la loi précitée. — Sol. 13 juill. 1889, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Expropriation*, n. 163]

**5271.** — Nous verrons *infrà*, v° *Expropriation pour l'utilité publique*, que l'immunité des droits de timbre et d'enregistrement ne s'applique qu'aux acquisitions autorisées pour l'exécution des travaux, mais qu'une fois ces travaux achevés, l'effet de la déclaration d'utilité publique cesse, et que les actes nécessités par les améliorations et modifications successives sont assujettis aux droits ordinaires, à moins de nouvelle déclaration d'utilité publique.

**5272.** — Jugé, en conséquence, que l'acquisition par une compagnie de chemins de fer des terrains nécessaires à l'agrandissement d'une gare est passible du droit proportionnel si elle n'a été précédée d'une déclaration d'utilité publique. — Trib. Châtellerault, 26 déc. 1882, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 6504] — Trib. Figeac, 31 déc. 1887, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 7099]

**5273.** — Toutefois, après avoir fait consacrer le principe par les tribunaux, l'administration a fait fléchir la rigueur de cette règle et elle a autorisé l'enregistrement gratis d'un grand nombre d'acquisitions effectuées dans les mêmes conditions, pourvu qu'elles fussent précédées d'un arrêté de cessibilité visant la loi qui a déclaré l'expropriation du terrain de la ligne d'utilité publique. — V. Garnier, *Rép. gén.*, v° *Expropriation*, n. 89.

**5274.** — L'art. 58, § 2, L. 3 mai 1841, qui dispense des droits de transcription les acquisitions d'immeubles faites en vue de travaux d'utilité publique, ne les dispense pas du paiement du droit perçu par le conservateur à titre de salaire.

**5275.** — Mais ce salaire se trouvant partagé entre le conservateur et l'Etat en vertu de l'ordonnance royale du 1er mai 1816, la perception doit être réduite à la moitié affectée au conservateur. — Cass., 25 févr. 1846, Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 46.1.238, P. 46.1.260, D. 46.1.119]

**5276.** — Il n'y a même lieu à percevoir aucun salaire si l'indemnité de dépossession est payée par l'Etat. — Instr. du direct. gén. de l'enreg., 8 mai 1846, [D. 47.3.20]

**5277.** — La présentation volontaire à la transcription au bureau des hypothèques des divers actes constatant l'un la vente d'une concession de chemin de fer et des immeubles en dépendant moyennant un prix unique, l'autre la ventilation de ce prix, donne lieu au droit de transcription à 1 fr. 50 p. 0/0 sur la totalité du prix stipulé, lorsque la partie n'a pas manifesté par une déclaration écrite l'intention de ne remplir la formalité que pour la vente des immeubles. — Trib. Béthune, 3 juill. 1884, Me Lozé, [D. 85.3.112] — Cassé par Cass., 20 juill. 1886, Société d'Estrée-Blanche, [S. 87.1.332, P. 87.1.794, D. 87.1.302]

**5278.** — Les marchés ayant trait à l'exécution des travaux sont passibles du droit de 1 p. 0/0 lorsque la convention intervient entre le concessionnaire et un entrepreneur.

**5279.** — Si l'Etat faisait exécuter directement les travaux, le prix de ces marchés étant payé par le Trésor ne donnerait lieu qu'au droit gradué établi par la loi du 28 févr. 1872. — Déc. min. fin., 26 avr. 1879, [S. 79.2.305, P. 79.1168, D. 80.3.47; J. enreg., n. 21518, Garnier, *Rép. pér.*, n. 5223] — V. *infrà*, n. 5290 et 5291.

**5280.** — Jugé encore que la convention par laquelle une compagnie s'engage à assurer le service des trains d'une autre compagnie dans une gare commune, constitue un louage d'industrie passible du droit de 1 p. 0/0. — Trib. Gien, 4 févr. 1879, [J. enreg., n. 21114, Garnier, *Rép. gén.*, n. 5541]

**5281.** — Le droit de 1 p. 0/0 applicable aux marchés qui ne contiennent ni vente, ni promesse de livrer des marchandises ou autres objets mobiliers, et non le droit de 20 cent. p. 0/0 exigible sur les baux de choses mobilières, doit être perçu sur les actes portant louage d'ouvrage ou d'industrie, et notamment sur la convention par laquelle une compagnie de chemins de fer s'oblige à transporter jusqu'à une époque déterminée, et pour un certain prix, les voitures d'un entrepreneur de transport. — Cass., 15 juill. 1854, Messageries nationales, [S. 54.1.559, P. 54.2.338, D. 54.1.312]

**5282.** — Toutes ces conventions ont un caractère commercial, et rentrent, lorsqu'elles sont constatées par un acte sous signature privée, dans la catégorie des actes assujettis au droit fixe de 3 fr. par l'art. 22, L. 11 juin 1859. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*.

**5283.** — Conformément aux dispositions de cette loi, il a été reconnu que le jugement qui rejette la demande formée par un entrepreneur en résiliation d'un marché passé avec une compagnie de chemins de fer pour l'exécution d'une ligne, contient reconnaissance de titre dans le sens de l'art. 22, L. 11 juin 1859, et donne lieu par conséquent à la perception du droit proportionnel de 1 p. 0/0. — Cass., 12 janv. 1869, Chotard, [S. 69.1.183, P. 69.434, D. 69.1.430, Inst. gén., n. 2384-7°, J. enreg., n. 18748, Garnier, *Rép. pér.*, n. 2852] — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 1425, 1470 et s.

**5284.** — Lorsque l'entrepreneur de travaux d'un chemin de fer a négligé d'opposer, devant le tribunal de première instance à la réclamation du droit proportionnel sur la totalité du prix du marché que la convention ayant été exécutée en partie, le droit n'était dû que sur le prix de la portion restant à exécuter, il ne saurait être recevable à présenter ce moyen pour la première fois devant la Cour de cassation. — Même arrêt.

**5285.** — L'acte par lequel une compagnie de chemins de fer cède et transporte des subventions à échoir à son profit à une société en paiement de travaux de construction exécutés par celle-ci, qui s'y était engagée par traité portant que le prix serait acquitté en espèces, ne peut être considéré comme un simple acte de complément et d'exécution de ce traité et comme ne donnant ouverture, à ce titre, qu'au droit fixe d'enregistrement: c'est un véritable transport de créances. — Cass., 25 févr. 1874, Cie de Fives-Lille, [S. 75.1.40, P. 75.64, D. 74.1.376]

**5286.** — Jugé encore que l'acte par lequel une compagnie assure à une autre compagnie, jusqu'à l'expiration de la durée de sa concession, la jouissance d'un terrain, a tous les caractères du bail à durée limitée et qu'il doit être enregistré dans les trois mois de sa date au droit de 20 cent. p. 0/0. — Trib. Lyon, 7 mai 1878, [J. enreg., n. 20814, Garnier, *Rép. gén.*, n. 4954] — V. *suprà*, v° *Bail* (en général), n. 2822.

**5287.** — La concession par une compagnie de chemins de fer à un employé d'un logement dans les bâtiments d'une gare, alors que cet employé doit demeurer dans cette gare pour les besoins du service et bien que la compagnie fasse subir à l'employé une retenue de traitement proportionnelle à la valeur du logement ne doit pas être considérée comme un bail et par suite les dispositions de la loi fiscale concernant les mutations verbales de jouissance d'immeubles sont alors inapplicables. — Trib. Toulon, 8 déc. 1875, Chemin de fer de Lyon, [S. 76.2.183, P. 76.718, D. 78.5.229, J. enreg., n. 19998, Garnier, *Rép. pér.*, n. 4282] — V. *suprà*, v° *Bail* (en général), n. 2688.

**5288.** — Les baux des buffets des gares faits pour une durée indéterminée, mais résiliables tous les trois mois à la faculté du bailleur et du preneur, doivent être considérés comme des baux de trois mois passibles d'un droit de 20 cent. p. 0/0, qui est exigible dans les vingt premiers jours de l'échéance de chaque trimestre. — Sol. 29 mars 1872 [D. 72.5.200, Garnier, *Rép. pér.*, n. 3704-3°] — V. *suprà*, v° *Bail* (en général), n. 2666 et 2846.

**5289.** — L'acte constatant le paiement, par une compagnie de chemins de fer, à la veuve d'un de ses employés, tué à son service, d'une somme d'argent à titre de secours purement gracieux, et par lequel la veuve reconnaît que l'accident, ayant été occasionné par la seule imprudence de la victime, ne pouvait entraîner aucune responsabilité pour la compagnie, et déclare, d'autre part, renoncer formellement en tant que de besoin, à exercer aucune action contre celle-ci, donne lieu à la perception du droit d'indemnité de 50 p. 0/0 sur la somme payée, et non du droit de donation entre étrangers à 9 p. 0/0. — Sol. 22 févr. 1869, [D. 71.3.6]

*4° Chemin de fer de l'Etat.*

**5290.** — Depuis que l'Etat exploite directement un réseau de voies ferrées, la question s'était posée de savoir si l'on devait appliquer aux marchés et actes nécessités par cette exploitation les règles spéciales aux conventions faites avec l'Etat. Cette question a été tranchée législativement, nous l'avons vu, par l'art. 9, L. 22 déc. 1878, d'après lequel les chemins de fer exploités par l'Etat sont soumis, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature au même régime que les chemins de fer concédés.

**5291.** — Cette disposition a pour objet d'établir, au point de vue fiscal, une assimilation complète entre l'administration des chemins de fer exploités par l'Etat et les compagnies de chemins de fer concédés. Il en résulte que tous les tarifs comme toutes les exemptions applicables à ces compagnies doivent être étendues de plein droit à l'administration des chemins de fer de l'Etat. On considère, par conséquent, les marchés dont le prix est à la charge de cette administration comme des marchés concernant les particuliers, passibles du droit de 1 p. 0/0 et non du droit gradué (Inst. gén., n. 2611).

*5° Formalité de l'enregistrement.*

**5292.** — Il n'a pas été édicté de règles spéciales pour la formalité de l'enregistrement des actes relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Il faut donc considérer la nature des conventions et la forme de l'acte, — acte notarié, acte administratif ou acte sous signature privée, — pour leur appliquer les dispositions prescrites pour la formalité de ces différents actes, en ce qui concerne le bureau où les actes doivent être enregistrés, les délais, le paiement des droits, etc. — V. *suprà*, vis *Acte administratif, Acte notarié, Acte sous signature privée*, et *infrà*, v° *Enregistrement*.

**5293.** — Toute concession, rétrocession ou cession de concession est soumise à l'approbation ministérielle (L. 11 juin 1880); ces conventions ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat. L'acte doit être enregistré dans les vingt jours de cette approbation.

**5294.** — Néanmoins, si la convention était présentée à la formalité de l'enregistrement avant d'être approuvée, les droits qui seraient perçus ne pourraient être restitués attendu que le receveur n'a pas à apprécier la validité de l'acte et que la nécessité de l'approbation constitue, tant qu'elle n'est pas accomplie, une condition résolutoire plutôt qu'une condition suspensive. — Cass., 15 mai 1861, Mancel, [S. 61.1.888, P. 61.911, D. 61.1.225] — V. *suprà*, v° *Acte administratif*.

**5295.** — Les droits sont supportés par les parties auxquelles les actes profitent (L. 22 frim. an VII, art. 31); dans toutes les conventions passées avec l'Etat, c'est le particulier qui traite avec l'Etat, qui supporte les droits de timbre et d'enregistrement.

**5296.** — Toutefois, s'il avait été inséré par erreur dans le cahier des charges que l'enregistrement aurait lieu au droit fixe, le concessionnaire pourrait demander à l'Etat le remboursement des droits proportionnels payés. — Cons. d'Et., 13 juill. 1870, [*Bull. chron.*, 1871, n. 23]

*6° Timbre.*

**5297.** — Il n'a été édicté aucune exception en matière de timbre pour les actes relatifs aux concessions et à l'exploitation des chemins de fer. Tous ces actes sont assujettis, sauf les exemptions dont jouissent certains actes administratifs, au timbre de dimension en exécution de l'art. 12, L. 13 brum. an VII.

**5298.** — A la différence des actes d'acquisition pour les travaux publics ordinaires, qui doivent être rédigés sur du papier *préalablement visé* pour timbre et enregistrés après leur rédaction, le ministre des Finances consent à ce que le visa pour timbre des acquisitions de terrains nécessaires à la construction des grandes compagnies soit donné en même temps que la formalité de l'enregistrement. Cette mesure a paru d'autant plus facile à accorder qu'aux termes de l'art. 58, L. 3 mai 1841, les actes de toute nature faits en exécution de cette loi doivent être visés pour timbre gratis (Circ. min. Trav. publ., 19 mai 1843).

*7° Actions et obligations.*

**5299.** — Pour les divers droits établis sur les actions et obligations, V. *infra*, n. 5609 et 5610.

*8° Commissions des agents des chemins de fer.*

**5300.** — Les commissions délivrées par les compagnies des chemins de fer à leurs agents et préposés, même alors que ces agents et préposés seraient admis, après prestation de serment, à constater des faits délictueux et à dresser des procès-verbaux faisant foi en justice, sont soumises à la formalité de l'enregistrement; on ne saurait les assimiler à des *actes d'administration publique*, exemptés de cette formalité par l'art. 70, § 3, n. 2, L. 22 frim. an VII — Cass., 28 déc. 1859, Chemin de fer d'Orléans, S. 60.1.140, P. 60.632, D. 60.1.93 — Inst. gén., n. 2174-4°, J. enreg., n. 17068; Garnier, *Rép. pér.*, n. 1287

**5301.** — Les agents des compagnies commissionnés et ayant pouvoir de dresser procès-verbaux sont assimilés pour la prestation de serment aux gardes particuliers, et les actes qui la constatent sont assujettis au droit de 4 fr. 50 ou de 22 fr. 50, suivant que le traitement de ces agents est inférieur à 1,500 fr. ou excède cette somme. — V. *infrà*, v° *Serment*.

**5302.** — Quant aux commissaires de surveillance, bien qu'ils soient des agents salariés par l'Etat, leurs prestations de serment sont passibles, dans les mêmes conditions, du droit de 4 fr. 50 ou de 22 fr. 50 (L. 28 févr. 1872, art. 4).

**5303.** — Les procès-verbaux de délits et contraventions prévus par la loi sur la police des chemins de fer sont visés pour timbre et enregistrés en débet, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les procès-verbaux dressés par les agents nommés par l'État et ceux commissionnés par les compagnies (L. 15 juill. 1845, art. 23 et 24).

**5304.** — Toutes les règles concernant la formalité de l'enregistrement, les délais, les peines, etc., édictées par les tit. 3 à 6, L. 22 frim. an VII, sont applicables à ces procès-verbaux.

**5305.** — Décidé spécialement que le procès-verbal dressé par le commissaire de surveillance pour constater de fausses déclarations de valeurs ou de marchandises est un acte de police des chemins de fer et doit être enregistré et visé pour timbre en débet. — Déc. min. fin., 17 mars 1873, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Procès-verbal*, n. 72

*9° Transport des voyageurs.*

**5306.** — Le transport des voyageurs par chemin de fer donne lieu, en général, à la délivrance d'un simple billet de place qui ne constitue pas un acte susceptible d'être enregistré.

**5307.** — Le billet est destiné à prouver le paiement du prix de la place et il constitue un titre libératoire lequel, depuis la loi du 23 août 1871, est assujetti, s'il excède 10 fr., au timbre de 10 cent. établi par l'art. 18 de cette loi. La perception de cette taxe a été prévue formellement par les auteurs de la loi qui s'exprimaient ainsi : « Les termes généraux de l'art. 18 comprennent, dans leur définition, les billets de chemins de fer, car ces billets emportent libération et décharge; par conséquent, lorsqu'un billet donnera lieu à une perception supérieure à 10 fr., il sera sujet au droit de timbre de 10 cent. »

**5308.** — Il convient toutefois de faire observer que si, contrairement à l'usage, le billet était signé par le représentant de la compagnie et par le voyageur, et s'il faisait mention des conditions du transport ou s'il se référait à des clauses ou conditions imprimées sur ce billet, on devrait le considérer comme un véritable contrat de transport synallagmatique passible du timbre de dimension par application de l'art. 12, L. 13 brum. an VII — Sol. 1er mai 1886, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Quittance* (timbre), n. 31

**5309.** — Cette solution a été confirmée pour certaines cartes d'abonnement lesquelles, signées du titulaire et du directeur de la compagnie, renfermaient de véritables conventions réglant les conditions de l'usage de ces cartes. — Sol. 25 sept. 1889, [Garnier, *cod. loc.*, n. 697]

**5310.** — Mais, sauf ces exceptions assez restreintes dans la pratique, tous les billets de place quelle que soit leur forme, tickets, coupons, cahiers, etc., sont assujettis au timbre de 10 cent. dès que la somme payée à la compagnie est supérieure à 10 fr., sans qu'il y ait lieu de distinguer si cette somme renferme, outre le prix de transport, d'autres impôts perçus pour le compte de l'Etat.

**5311.** — Décidé, par application de cette règle, que les billets d'aller et retour doivent acquitter le droit de 10 cent., si le prix total du billet est supérieur à 10 fr., alors même que le billet serait destiné à être divisé et que le prix du parcours à l'aller ou au retour serait inférieur à 10 fr. Il s'agit d'une seule créance et d'un seul acquit. — Sol. 8 mars 1873, [D. 73.5.449

**5312.** — Pour les mêmes motifs, on perçoit le droit de 10 cent. sur les billets collectifs et les cartes d'abonnement dont le prix total est supérieur à 10 fr. — Sol. 25 juill. 1873, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Quittance* (timbre), n. 687

**5313.** — Toutefois, s'il était délivré avec le billet collectif des tickets pour chaque voyageur, et que le prix de chacun de ces billets fût supérieur à 10 fr., il serait dû, outre le droit de timbre de 10 cent. du billet collectif, un droit semblable pour chaque ticket. Cette solution a été rendue à l'occasion de billets de pèlerinage. — Même sol.

**5314.** — Les compagnies avaient mis en vente des séries de billets réunis en cahier qui pouvaient être utilisés au gré du voyageur pendant un délai déterminé. Bien que le prix de chacun de ces billets fût inférieur à 10 fr., comme le prix du cahier dépassait cette somme, l'administration avait émis la prétention de les soumettre à l'impôt. Cette prétention a été repoussée parce que ces billets, bien que réunis en un seul cahier, étaient complètement indépendants les uns des autres et que le fait matériel de la réunion de ces différents billets ne modifiait pas le caractère de l'écrit libératoire qui constituait un titre séparé devant être utilisé isolément même par des voyageurs différents. — Trib. Seine, 9 mai 1879, [J. enreg., n. 21133, Garnier, *Rép pér.*, n. 5252] — Sol. 28 août 1879, [Garnier, *Rép. gen.*, v° *Quittance* (timbre), n. 689]

**5315.** — Néanmoins l'administration, tout en se conformant à la décision précitée, a maintenu la réclamation du droit de 10 cent. sur les cahiers de billets à prix réduit lorsque ceux-ci doivent être utilisés par la même personne et que la réduction de tarif est accordée sous la condition de prendre en une seule fois et d'utiliser dans un délai restreint les billets contenus dans le cahier. — Sol. 27 oct. et 6 déc. 1879, [Garnier, *eod. loc.*, n. 890 et 891]

**5316.** — Les billets circulaires dont le prix dépasse 10 fr. sont passibles d'un seul timbre de 10 cent. alors même qu'ils sont divisés en plusieurs coupons destinés à être détachés à chaque arrêt du voyage. Ces billets constituent, en effet, un titre unique qui doit être utilisé par la même personne, et chaque coupon constitue plutôt un mode de contrôle qu'un titre libératoire d'une fraction du prix.

**5317.** — L'exigibilité du droit de timbre s'applique aux billets militaires dont le prix excède 10 fr. comme aux autres billets; il n'existe, en effet, aucune disposition législative qui exempte les militaires de cet impôt. — Sol. 19 mars 1872, [D. 73.5.449

**5318.** — La loi du 23 août 1871 assujettit au timbre de 10 cent. les à-compte et les quittances finales inférieurs à 10 fr. lorsque la créance est d'une plus forte somme. Par application de cette disposition, le droit de 10 cent. a été reconnu exigible sur les billets supplémentaires ou les bulletins de supplément délivrés en cours de route toutes les fois que le prix du parcours total excède 10 fr. — Sol. 25 sept. 1889, [Garnier, *eod. loc.*, n. 693

**5319.** — Il n'y a pas lieu de distinguer si le prix du billet primitif était supérieur à 10 fr. et si un premier droit de 10 cent. a été perçu, le droit de timbre est exigible sur le supplément parce que c'est la quittance pour solde d'une créance supérieure à 10 fr. — Même sol.

**5320.** — Le droit est encore dû sur ces billets supplémentaires ou bulletins de supplément, soit qu'ils représentent la différence entre la classe du billet primitif et la classe de la place occupée par le voyageur.

**5321.** — ... Soit qu'ils aient été délivrés en paiement du droit d'occuper une place de luxe.

**5322.** — ... Soit qu'ils représentent le prix d'une prolongation de parcours dans un même voyage.

**5323.** — Les cartes de parcours remises gratuitement à certains agents ne donnent lieu à aucun impôt de timbre alors même que le prix de ces places serait payé ultérieurement aux compagnies par les administrations dont dépendent les agents.

Il n'est dû qu'un droit de 10 cent. pour l'acquit apposé au pied du mémoire ou du bordereau constatant le règlement des billets délivrés à ces agents. — Sol. 25 sept. 1889, précité.

**5324.** — L'art. 18, L. 23 août 1871, n'a prévu que deux modes de paiement du droit de timbre de 10 cent. : l'apposition d'un timbre mobile ; l'application de l'empreinte du timbre à l'extraordinaire.

**5325.** — L'art. 24 de la même loi laisse à un règlement d'administration publique le soin de déterminer la forme et les conditions d'emploi du timbre mobile créé par l'art. 18.

**5326.** — Néanmoins, le décret du 27 nov. 1871 a autorisé les compagnies et entrepreneurs à ne revêtir d'aucun timbre les billets de place qu'ils délivrent, pourvu que ces compagnies et entrepreneurs se conforment au mode de justification et aux époques de paiement déterminés par l'administration.

**5327.** — On peut élever quelques doutes sur la légalité de l'art. 6, Décr. 27 nov. 1871, car il institue un troisième mode de perception du droit de timbre non prévu par la loi du 23 août 1871, et cette même loi, dans son art. 24, a limité les dispositions réglementaires du décret d'exécution à la forme et aux conditions d'emploi du *timbre mobile* créé par l'art. 18. Cette réserve faite, il faut reconnaître que ce nouveau mode de paiement facilite singulièrement la rentrée de l'impôt.

**5328.** — Il est d'ailleurs facultatif, c'est-à-dire que les compagnies de chemins de fer peuvent, si elles le préfèrent, acquitter l'impôt soit par l'apposition de timbres mobiles, soit en faisant timbrer leurs billets à l'extraordinaire. La dispense du timbre ne leur est accordée que sur leur demande; cette autorisation est toujours révocable.

**5329.** — La plupart des compagnies de chemins de fer ayant demandé à être dispensées de l'apposition du timbre sur leurs billets de place, l'administration leur a accordé cette autorisation sous les conditions suivantes : le montant des droits exigibles sera versé pour toutes les gares du réseau, à l'expiration de chaque mois et dans les cinq derniers jours du mois suivant au bureau de l'enregistrement qui sera désigné à cet effet; à l'appui du versement il sera fourni par le directeur de la compagnie un état indiquant distinctement, par chaque gare de départ, le nombre de billets assujettis au timbre et délivrés. Cet état sera certifié conforme aux écritures de la compagnie, il sera totalisé et le montant des droits de timbre sera provisoirement liquidé et payé en conséquence; si, par suite de vérifications faites par les compagnies, il était reconnu des erreurs ou omissions, les droits se rapportant à ces erreurs ou omissions feraient l'objet d'un état spécial et détaillé indiquant les différences en plus ou en moins. Cet état serait fourni avec celui du mois pendant lequel ces erreurs ou omissions auraient été constatées. — Arr. dir. gén. enreg., 29 déc. 1871, [Inst. gén., n. 2431]

**5330.** — L'administration peut faire vérifier, tant au siège social que dans les gares du réseau, si elle le juge convenable, l'exactitude des résultats portés sur les états. A cet effet, tous les documents de comptabilité et autres nécessaires pour la vérification, sont conservés par les compagnies pendant trois mois au moins à partir du jour du versement des droits pour être communiqués aux agents de l'enregistrement. Si, de cette vérification, il résulte un complément de droit au profit du Trésor, il est acquitté immédiatement. Dans le cas où la vérification fait ressortir un excédent dans les versements effectués par les compagnies, cet excédent est imputé sur le montant du plus prochain versement. — Même arrêt.

**5331.** — A défaut de versement des droits dans les délais et suivant les formes prescrites par l'administration, le recouvrement en est poursuivi contre les compagnies comme en matière de timbre. — Même arrêt.

**5332.** — Ces dispositions ont été modifiées en ce qui concerne les compagnies des chemins de fer de ceinture, de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans. Le délai pour effectuer le versement des droits de timbre a été prolongé et reporté aux cinq derniers jours du deuxième mois qui suit celui pendant lequel la perception a été effectuée par la compagnie. — Arr. dir. gén. enreg., 10 mars 1890, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Quittance* (timbre), n. 487]

**5333.** — Ces mêmes compagnies sont tenues de garder pendant un an après le jour du versement tous les documents de comptabilité et autres nécessaires pour la vérification des états remis par elles à l'appui des versements. — Même arrêt.

**5334.** — Bien que les agents de l'enregistrement aient le droit, en vertu de l'art. 22, L. 23 août 1871, de se faire représenter les livres, registres, titres, pièces de recette, de dépense et de comptabilité des compagnies de chemins de fer, l'administration a imposé à ces compagnies, comme condition de l'autorisation de payer le droit de timbre sur états, l'obligation de représenter, à toute réquisition de ses préposés, tous les documents de comptabilité et autres nécessaires pour les vérifications.

**5335.** — Ces documents doivent être conservés pendant un délai déterminé.

**5336.** — L'administration a prescrit de vérifier l'exactitude des états de versement avant l'expiration de ces délais; après son expiration, les agents de l'enregistrement peuvent encore user de leur droit de contrôle, mais ils doivent se contenter des documents que les compagnies ont jugé convenable de conserver dans l'intérêt de leur responsabilité et de leur service.

**5337.** — La vérification se fait au siège social ou administratif. Elle n'a lieu, dans les gares du réseau, qu'en cas d'insuffisance des documents trouvés au siège social ou administratif ou d'erreurs présumées dans ces documents. — Inst. gén., n. 2431.

10° *Transport de marchandises.*

**5338.** — I *Bagages et chiens.* — La commission qui a préparé le projet de loi du 23 août 1871 n'a pas considéré le bulletin de bagages comme un reçu d'objets, mais comme un reçu de sommes. Par suite, ce bulletin ne donne ouverture au droit de 10 cent. que lorsque le prix de l'excédent de bagages s'élève au-dessus de 10 fr.

**5339.** — Le transport des chiens dans les trains de voyageurs donne lieu à la délivrance de billets qui sont assujettis au timbre de 10 cent., comme les billets de voyageurs, toutes les fois que le prix de ces billets excède 10 fr. — Inst. gén., n. 2431.

**5340.** — Les compagnies sont autorisées à délivrer des bulletins de bagage et des billets de chiens non revêtus du timbre, à condition d'acquitter le droit de la même manière et dans les mêmes délais que le droit de timbre des billets de voyageurs. L'arrêté du 29 déc. 1871 les comprend dans la nomenclature des billets auxquels s'applique l'art. 6, Décr. 27 nov. 1871. — Inst. gén., n. 2431.

**5341.** — Les colis non réclamés par les voyageurs, ainsi que les objets trouvés dans les voitures des chemins de fer, dans les bâtiments ou sur la voie, doivent être remis aux chefs de gares, lesquels, si ces objets n'ont pas été réclamés dans un délai déterminé, les remettent à leur tour à l'administration du domaine qui procède à la vente. Ces transmissions successives donnent lieu à la délivrance de reçus ou décharges auxquels l'art. 18, L. 23 août 1871, est applicable dans certains cas.

**5342.** — Le récépissé délivré par le chef de gare à l'agent de la compagnie qui a trouvé l'objet n'est pas assujetti au timbre, attendu que c'est là une pièce d'ordre intérieur. — Sol. 5 mars et 7 août 1879, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Quittance* (timbre), n. 1456]

**5343.** — Mais lorsque l'objet trouvé est rendu au propriétaire, le reçu donné par celui-ci sous forme d'émargement sur un registre spécial est assujetti au timbre, quelle que soit la valeur de l'objet, par application de l'art. 18, L. 23 août 1871.

**5344.** — Enfin, la décharge donnée par l'agent du domaine qui prend livraison pour être vendus des colis et marchandises abandonnés ou des objets trouvés, est dispensée du timbre en exécution de l'art. 16, L. 13 brum. an VII.

**5345.** — II. *Marchandises transportées en grande ou en petite vitesse.* — Les transports de marchandises par chemin de fer sont assujettis aux prescriptions générales du Code de commerce en matière de transport, et l'emploi des lettres de voitures a été, pendant plusieurs années, complètement facultatif. Les expéditeurs se contentaient, en général, d'un simple récépissé prévu par l'art. 50, Ord. régl. 15 nov. 1846; les marchandises étaient accompagnées simplement de feuilles d'expédition rédigées par les agents des compagnies.

**5346.** — L'administration de l'enregistrement prétendit que ces feuilles d'expédition constituaient des actes destinés à équivaloir à des lettres de voiture ou à en tenir lieu, et qu'elles étaient assujetties au timbre de dimension en exécution des art. 56, L. 9 vend. an VI, 5, L. 6 prair. an VII, 1, Décr. 3 janv. 1809, et 6, L. 11 juin 1842. Cette doctrine fut confirmée tout d'abord par la jurisprudence. — Cass., 5 mai 1846, Chemin de fer de

Paris à Rouen, S. 46.1.560, P. 46.2.60, D. 46.1.142; Inst. gén., n. 1767-15°, n. 3; J. enreg., n. 14008; — 17 juin 1846, Levesque, [S. 46.1.870, P. 46.2.508, D. 46.1.318]; — 24 juin 1846, Chemin de fer d'Orléans, [S. 46.1.870, P. 46.2.508, D. 46.1.319; Inst. gén., n. 176-15°, n. 3; J. enreg., n. 14125-4°]; — 3 janv. 1853, Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 53.1.99, P. 53.1.11, D. 53.1.26; Inst. gén., n. 1967-2°; J. enreg., n. 15537-2° et 15603] — Trib. Seine, 24 mars 1848, Chemin de fer d'Orléans, [D. 48.5.344]

**5347.** — Mais la Cour suprême ne tarda pas à revenir à une appréciation plus juridique du caractère de ces feuilles d'expédition et un arrêt solennel décida que la lettre de voiture ne saurait exister sans une convention intervenue entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier, et qu'il est de l'essence de ce contrat que ladite lettre soit adressée au destinataire à qui le voiturier doit la représenter. Or, les feuilles d'expédition ne sont que des pièces de comptabilité intérieure pour les compagnies de chemins de fer; elles ne sont pas dressées sur la demande des expéditeurs, lesquels y restent entièrement étrangers; elles ne sont pas destinées à sortir des mains des agents des compagnies pour être produites aux tiers et aux destinataires; par conséquent, elles sont tout autres que la lettre de voiture et elles n'en renferment ni par équivalent, ni autrement les éléments constitutifs. — Cass. (chambres réunies), 28 mars 1860, Chemin de fer de Rouen, [S. 60.1.814, P. 60.712, D. 60.1.215; Inst. gén., n. 2185-8°; J. enreg., n. 17117; Garnier, *Rép. pér.*, n. 1305]

**5348.** — A la suite de cet arrêt, les expéditions par chemins de fer pouvaient donc donner lieu aux trois systèmes suivants : 1° l'expédition était accompagnée d'une lettre de voiture timbrée à l'extraordinaire d'après sa dimension, et l'expéditeur avait retiré un récépissé également assujetti au timbre de dimension; 2° il n'avait pas été établi de lettre de voiture mais il avait été retiré un récépissé timbré; 3° enfin, il n'avait été ni établi de lettre de voiture, ni retiré de récépissé et, par conséquent, l'expédition n'avait donné lieu à aucun droit de timbre.

**5349.** — L'art. 10, L. 13 mai 1863, rendit obligatoire pour les compagnies de chemins de fer la délivrance d'un récépissé timbré toutes les fois que les expéditeurs ne demandaient pas de lettre de voiture. Le prix du timbre, qui était précédemment celui du timbre de dimension, était réduit à 20 cent.

**5350.** — Ce droit fut porté à 25 cent. par l'art. 2, L. 23 août 1871, puis à 35 cent., droit de décharge compris, par l'art. 11, L. 28 févr. 1872.

**5351.** — Enfin, la loi du 30 mars 1872 établit une distinction entre les expéditions faites par chemin de fer en grande vitesse ou en petite vitesse. Les expéditeurs ont toujours conservé la faculté de demander la délivrance d'une lettre de voiture, mais s'ils ne la demandent pas, la compagnie est tenue de leur délivrer pour chaque expédition un récépissé dont le droit de timbre a été maintenu à 35 cent., droit de décharge compris, en matière de grande vitesse et à 70 cent., sans décimes, mais droit de décharge compris, pour chacun des transports effectués autrement qu'en grande vitesse. C'est cette loi qui est encore en vigueur sauf quelques modifications relatives aux expéditions contre remboursement, aux colis postaux, au groupage que nous étudierons *infrà*, n. 5397 et s., 5441 et s.

**5352.** — Sous l'empire de la législation actuelle, l'expéditeur peut donc toujours employer la lettre de voiture, et, bien qu'en fait, l'usage en ait été presque totalement abandonné, il est nécessaire de rappeler sommairement quelles sont les dispositions fiscales qui sont applicables à cet écrit. Aux termes des articles de loi que nous avons rappelés *suprà*, n. 5346, les lettres de voiture sont assujetties au droit de timbre de dimension et le paiement de ce droit ne peut avoir lieu que par l'emploi du papier timbré débité par la régie ou par l'apposition du timbre à l'extraordinaire (L. 11 juin 1842, art. 6). On ne pourrait donc employer pour leur rédaction des formules imprimées revêtues d'un timbre mobile. — V. toutefois *infrà*, n. 5401.

**5353.** — Toute contravention aux dispositions de l'art. 6, L. 11 juin 1842, était punie par l'art. 7 de la même loi d'une amende de 30 fr.; cette amende est actuellement de 50 fr. par suite de la disposition générale de l'art. 22, L. 2 juill. 1862, portant que chaque acte ou écrit sous signature privée sujet au timbre de dimension et fait sur papier timbré est passible d'une amende de 50 fr.

**5354.** — Si la lettre de voiture est délivrée par la compagnie, elle est tarifée d'une manière uniforme, quelle que soit la dimension du papier employé à 70 cent. comprenant : 60 cent. pour le prix du timbre et 10 cent. pour le droit de timbre de la décharge donnée par le destinataire. Elle doit être revêtue du timbre à l'extraordinaire (L. 28 févr. 1872, art. 11).

**5355.** — Si la lettre de voiture est remise par l'expéditeur, le droit de timbre est fixé d'après la dimension du papier employé. — Déc. min. fin., 17 mai 1883, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Transports* (contrat de), n. 128-2°]

**5356.** — Les lettres doivent être rédigées sur du papier de la débite ou timbrées à l'extraordinaire, et les compagnies de chemins de fer exigent qu'elles soient revêtues en outre soit d'un timbre mobile de 10 cent. oblitéré au moment de la remise à la compagnie, soit du timbre à l'extraordinaire de 10 cent. pour acquitter le droit dû sur la décharge qui sera donnée par le destinataire. — Sol. 30 mars et 24 déc. 1872, [D. 73.5.466]

**5357.** — Il n'est pas douteux que si les lettres de voiture étaient rédigées en double et si un double était remis à l'expéditeur par la compagnie, ce double devrait être soumis au droit de timbre de dimension. — Sol. 29 mars 1873, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. loc.*, n. 128-1°]

**5358.** — Lorsque le double de la lettre de voiture est remplacé par un reçu donné par la compagnie au moyen d'un bulletin ou d'un émargement sur le livre de l'expéditeur, ce reçu tombe sous l'application de l'art. 18, L. 23 août 1871, et donne lieu à la perception d'un droit de timbre de 10 cent.

**5359.** — Toutefois, les mentions inscrites par les agents des compagnies de chemins de fer sur les registres ou carnets de négociants ou banquiers, pour constater immédiatement le dépôt de certains colis par ces négociants ou banquiers, et leur permettre ainsi de ne pas attendre la délivrance du récépissé prescrit par la loi du 13 mai 1863, art. 10, sont exemptés du timbre, pourvu, toutefois, que chaque mention expéditrice, et que chaque expédition portée sur le carnet donne réellement lieu à la délivrance du récépissé obligatoire. — Sol. 27 nov. 1875, [D. 76.5.443]

**5360.** — L'art. 9, L. 22 déc. 1878, ayant assujetti au même régime que les chemins de fer concédés les chemins de fer exploités par l'Etat en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, tous les tarifs communs, toutes les exemptions applicables aux compagnies sont étendues de plein droit aux chemins de fer de l'Etat.

**5361.** — Il y a lieu notamment d'appliquer à ces chemins les dispositions de la loi du 13 mai 1863, et des lois subséquentes sur le timbre des récépissés, le groupage, les envois contre remboursement, ainsi que sur le timbre des quittances, acquits et décharges. (Inst. gén., n. 2611).

**5362.** — Les lettres de voiture ne sont pas assujetties à l'enregistrement dans un délai déterminé, mais comme pour les autres actes sous signature privée non mentionnés dans l'art. 22, L. du 22 frim. an VII, il ne peut en être fait aucun usage soit par acte public, soit en justice, ou devant toute autre autorité constituée qu'elles n'aient été préalablement enregistrées (L. 22 frim. an VII, art. 23).

**5363.** — Le droit d'enregistrement des lettres de voiture, qui avait été fixé à 1 fr. par l'art. 68, § 1, n. 20, L. 22 frim. an VII, a été porté à 2 fr. par l'art. 8, L. 18 mai 1850; il est maintenant de 3 fr. (L. 28 févr. 1872, art. 4).

**5364.** — Il est dû un droit par chaque personne à qui les envois sont faits (L. 22 frim. an VII, art. 68, § 1, n. 20).

**5365.** — Lorsque l'enregistrement des récépissés est requis, ils sont assujettis au droit de 3 fr. comme actes innommés. — Sol. 31 juill. 1873, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 130]

**5366.** — Les acquits à caution, qui tiennent lieu dans les opérations faites pour le compte de l'Etat des récépissés ou lettres de voiture, servent, en outre, de titres libératoires lorsqu'ils sont remis, dans des conditions déterminées aux agents du Trésor à l'appui du paiement des frais de transport.

**5367.** — Ils deviennent alors passibles, quand le montant de ces frais est supérieur à 10 fr., du droit de timbre de 10 cent. créé par l'art. 18, L. 23 août 1871, et qui est absolument distinct du droit applicable au contrat de transport. — Déc. min. fin., 14 août 1885 et 8 mars 1886, [Inst. gén., n. 2745-4; J. enreg., n. 22974; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6971]

**5368.** — Les certificats de garantie constatent une convention qui est un des éléments du contrat de transport. Ils peuvent donc, sans contravention, être écrits sur le récépissé lui-même.

**5369.** — Rédigés sur une formule séparée, ils constituent un acte distinct assujetti au timbre de dimension par application de l'art. 12, L. 13 brum. an VII. — Sol. 30 mars 1885, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 229-2°]

**5370.** — A. *Grande vitesse.* — Toute expédition effectuée par grande vitesse qui ne donne pas lieu à une lettre de voiture oblige la compagnie de chemins de fer à créer un récépissé timbré au droit de 35 cent., droit de décharge compris. — V. *suprà*, n. 5350 et 5351.

**5371.** — D'après l'art. 10, L. 13 mai 1863, la compagnie doit délivrer ce récépissé à l'expéditeur. Un double du récépissé accompagne l'expédition et est remis au destinataire; enfin, le récépissé et le double sont extraits d'un registre à souche. Le récépissé se compose donc de trois parties distinctes : la souche, le talon et le double du talon. Ces trois pièces doivent être revêtues toutes les trois du timbre à l'extraordinaire; mais ces trois empreintes ne donnent lieu qu'à la perception d'un seul droit de 35 cent. attendu que le droit est dû pour chaque expédition et non pour chacune des pièces établies pour une même expédition.

**5372.** — C'est la compagnie, sauf en cas de groupage, qui doit délivrer les récépissés et qui est tenue de les établir.

**5373.** — Toutefois, l'administration se borne à s'assurer qu'un récépissé a été réellement créé, sans avoir à surveiller par qui il a été établi, ni si le talon et le double ont été régulièrement remis à l'expéditeur et au destinataire.

**5374.** — L'envoi pur et simple d'argent par chemin de fer donne lieu à la création d'un récépissé ou d'une lettre de voiture; la délivrance en est obligatoire, et s'il est créé un récépissé, il profite du tarif réduit à 35 cent. dans lequel se trouve compris le droit de timbre de la décharge. — Sol. 13 juill. 1876, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 4599] — V. *infrà*, n. 5397 et s.

**5375.** — Les récépissés délivrés pour les expéditions en grande vitesse ne remplissent le rôle de lettre de voiture que jusqu'au lieu desservi soit par les voies ferrées, soit par le factage et le camionnage dont les compagnies sont déclarées responsables par le cahier des charges de leur concession (Inst. gén., n. 2268).

**5376.** — En dehors de ces limites, le récépissé ne produit plus aucun effet, et si les parties veulent créer un titre régulier pour le transport, elles doivent rédiger une lettre de voiture sur un timbre de dimension; cette lettre de voiture n'est pas obligatoire.

**5377.** — Dans tous les cas, il n'y a aucune contravention de la part du voiturier qui est trouvé porteur du double du récépissé, à moins qu'il n'ait été ajouté sur ce récépissé des indications relatives aux conditions du transport par voiture, indications qui auraient pour effet de le transformer en une véritable lettre de voiture. — Sol. 12 juill. 1877, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. loc.*, n. 125-2°]

**5378.** — Il n'est créé qu'un seul récépissé par la gare expéditrice pour chaque expédition faite en grande vitesse, alors même que le parcours s'effectuerait sur le réseau de plusieurs compagnies, pourvu qu'il s'agisse d'un transport direct sans aucun arrêt ni intermédiaire.

**5379.** — Il a été décidé que l'expédition des vins en fûts faite en grande vitesse d'une gare des chemins de fer algériens à Paris-Bercy ne donnait lieu qu'à la création d'un seul récépissé qui servait pour le parcours sur le réseau algérien et ensuite sur le réseau français; le transport par mer d'Algérie en France devant être accompagné d'un connaissement. Cette solution est motivée sur ce que le transport est effectué directement et sans l'emploi d'aucun intermédiaire par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qui remet les fûts elle-même à la compagnie transatlantique et les reçoit d'elle après la traversée. — Sol. 28 mars 1883, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. loc.*, n. 117]; — 15 juill. 1875, [J. enreg., n. 20090-2°]

**5380.** — Les expéditions de monnaies ou de valeurs sont régies par une législation spéciale que nous étudierons *infrà*, n. 5397 et s.

**5381.** — Sont dispensées du récépissé les réexpéditions en franchise des emballages vides parce que cette expédition a lieu sans écritures d'aucune espèce, sans frais de transport ni garantie. — Sol. 30 janv. 1865 et 13 juin 1881, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 126]

**5382.** — Mais la réexpédition à la compagnie propriétaire des coussins, oreillers ou couvertures loués aux voyageurs donne lieu à la délivrance d'un récépissé au droit de 35 cent. — Déc. min. fin., 24 janv. 1889, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 126]

**5383.** — Les lettres de voiture délivrées ou visées par les agents des ministères de la Guerre et de la Marine, à l'occasion des transports opérés dans l'intérêt de l'Etat, ont été déclarées exemptes du timbre par des décisions antérieures à la loi du 13 mai 1863. Cette exemption est maintenant applicable aux récépissés créés par cette loi. — V. Déc. min. fin., 18 fruct. an VIII, [Circ. reg., n. 2042]; — 3 sept. 1850 et 3 févr. 1855, [Inst. gén., n. 2025-6°] — V. aussi Déc. min. fin., 10 oct. 1877, pour les traités relatifs au transport des marins réservistes.

**5384.** — Cette exemption avait été étendue aux lettres de voiture qui émanent des agents des autres départements ministériels toutes les fois qu'il s'agit de transports effectués pour le compte de l'Etat; elle s'applique maintenant aux récépissés qui tiennent lieu de ces lettres de voiture. — Déc. min. fin., 1er juill. 1856, [Inst. gén., n. 2088-6°; J. enreg., n. 16488-2°; Garnier, *Rép. pér.*, n. 792]

**5385.** — La dispense du timbre s'applique, dit une décision récente, non-seulement aux lettres de voiture rédigées par les représentants du gouvernement, mais encore aux récépissés délivrés par les entrepreneurs de transport sans le concours des agents de l'Etat, pourvu, toujours, que le transport soit effectué pour le compte direct de l'Etat. — Déc. min. fin., 16 août 1873, [Inst. gén., n. 2687-9°; J. enreg., n. 22321; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6155]

**5386.** — Décidé spécialement que les récépissés délivrés pour les transports concernant l'administration des contributions indirectes, poudres, tabacs et autres objets, sont exempts du timbre. — Même solution.

**5387.** — Il en est de même pour les envois faits par les administrations de l'enregistrement ou des contributions indirectes à leurs préposés. — Déc. min. fin., 14 août 1885, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 17-9°]

**5388.** — Même solution en ce qui concerne les transports effectués pour les télégraphes; l'expédition donne lieu à la création, par le chef du service des télégraphes, d'un bulletin-récépissé dispensé du timbre. — Déc. min. int. et fin., 11 juin, 3 août 1863, [Inst. gén., n. 2271-2°; Garnier, *Rép. pér.*, n. 1885]

**5389.** — L'exemption s'applique encore aux acquits à caution; ces écrits, dans les opérations faites pour le compte de l'Etat, constituent l'instrument du contrat de transport et équivalent à un récépissé ou à une lettre de voiture et, à ce point de vue, ils sont affranchis du droit de timbre de 35 cent. — Déc. min. fin., 8 mars 1886, [Inst. gén., n. 2745-4°; J. enreg., n. 22974; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6971]

**5390.** — La compagnie qui transporte son propre mobilier n'est pas tenue de se délivrer des récépissés timbrés.

**5391.** — Mais l'exemption du timbre ne s'applique pas aux transports qu'elle effectue, même gratuitement, du mobilier de ses employés. — Sol. 31 déc. 1866 et 9 févr. 1867, [J. enreg., n. 18322, Garnier, *Rép. pér.*, n. 2510]

**5392.** — B. *Petite vitesse.* — L'art. 1, L. 30 mars 1872, a élevé à 70 cent., droit de décharge compris, le droit de timbre des récépissés pour tous les transports effectués par chemins de fer, autrement qu'en grande vitesse. La délivrance de ces récépissés est obligatoire pour toutes les expéditions pour lesquelles il n'aura pas été créé de lettre de voiture. Ce droit de 70 cent. n'est pas assujetti aux décimes.

**5393.** — Les conditions de délivrance de ces récépissés (V. *suprà*, n. 5371) sont les mêmes qu'en matière de grande vitesse; mais comme compensation de l'élévation de taxe, les récépissés au timbre de 70 cent. peuvent servir de lettres de voiture pour les transports qui, indépendamment des voies ferrées, empruntent les routes, canaux et rivières (L. 30 mars 1872, art. 1).

**5394.** — La conséquence de ce système est que les modifications qui peuvent survenir en cours de route, tant dans la destination que dans le prix et les conditions du transport, peuvent être écrites sur les récépissés (Même art.).

**5395.** — Toutefois, le récépissé au droit de 70 cent. ne peut servir pour le parcours effectué sur mer; la création d'un connaissement est obligatoire.

**5396.** — Toutes les autres règles que nous avons énumérées (V. *suprà*, n. 5351 et s.) s'appliquent aux récépissés timbrés à 70 cent., spécialement celles relatives aux exemptions autorisées pour les transports effectués pour le compte de l'Etat.

**5397.** — III. *Envois contre remboursement.* — L'administra-

tion avait pensé que, dans une expédition faite contre remboursement, la transmission réelle ou fictive des fonds recouvrés à l'expéditeur, transmission pour laquelle les compagnies de chemins de fer perçoivent le même prix que pour un transport de finance, constituait une seconde opération de transport assujettie à la délivrance d'un second récépissé timbré.

**5398.** — Cette doctrine a été repoussée par la jurisprudence et il a été jugé que la clause de la remise de la marchandise contre remboursement de son prix n'a pas pour effet de créer un contrat de transport distinct qui rende obligatoire la rédaction d'un second récépissé; que les avis échangés entre les agents de la compagnie de chemins de fer ne sont que des pièces d'administration intérieure qui ne peuvent être assujetties au timbre. — Cass., 6 mai 1873, Chemin de fer de l'Est, [S. 73.1.416, P. 73.1002, D. 74.1.165] — *Sic*, Garnier, *Rép. pér.*, n. 3684.

**5399.** — C'est à la suite de cet arrêt qu'est intervenue la loi du 19 févr. 1874 dont l'art. 10 porte que les recouvrements effectués par les entrepreneurs de transport, à titre de remboursement des objets transportés, quel que soit d'ailleurs le mode employé pour la remise des fonds au créancier, ainsi que tous autres transports fictifs ou réels de monnaies ou de valeurs, sont assujettis à la délivrance d'un récépissé ou d'une lettre de voiture dûment timbré.

**5400.** — A la différence de la loi du 13 mai 1863 dont les dispositions sont spéciales aux compagnies de chemins de fer, l'art. 10, L. 19 févr. 1874, s'applique à tous les entrepreneurs de transport indistinctement, parmi lesquels sont comprises évidemment toutes les compagnies de chemins de fer, les chemins de fer de l'Etat et les tramways (Inst. gén., n. 2480, § 5).

**5401.** — En outre, les recouvrements et les transports fictifs ou réels de monnaies ou de valeurs ne donnent lieu qu'à la perception d'un droit de timbre de 35 cent., y compris le droit de décharge, alors même qu'il serait rédigé une lettre de voiture ou que l'expédition aurait lieu autrement qu'en grande vitesse.

**5402.** — Les lettres de voiture qui accompagnent ces transports ne sont donc passibles que d'un droit de 35 cent. par dérogation à la règle générale que nous avons rapportée *suprà*, n. 5352.

**5403.** — Avant que l'arrêté du 9 juin 1892 ait créé un nouveau mode de recouvrement, des difficultés assez sérieuses s'étaient élevées sur la question de savoir à quel moment devait être créé le récépissé relatif à l'envoi de valeurs ou celui du remboursement. Pour les expéditions faites contre remboursement, il avait été décidé que la taxe de 35 cent. spéciale au remboursement devait être acquittée par l'expéditeur au moment de l'envoi des marchandises; le remboursement est, en effet, un des éléments du contrat de transport, et c'est au moment où se forme ce contrat que les différentes taxes dont il est susceptible doivent être perçues. — Sol. 30 juill. 1889, [Garnier, *Rép. gén.*, *cod. v°*, n. 172]

**5404.** — Pour les transports de valeurs réelles, il était évident que la taxe était due par l'expéditeur au moment de la remise de ces valeurs à la gare expéditrice.

**5405.** — Quant à la forme du récépissé, elle est la même que celle des récépissés créés par la loi de 1863; il ne s'agit pas, en effet, d'un impôt nouveau, mais de l'extension d'un impôt existant à une opération de transport qui avait été déclarée exempte de droits par la jurisprudence.

**5406.** — En ce qui concerne les transports fictifs, spécialement ceux venant de l'étranger, il a été admis que le Trésor serait désintéressé si l'expéditeur français acquittait le droit de timbre dès qu'il recevait l'avis de l'encaissement des fonds opérés à l'étranger par l'entrepreneur de transport. — Sol. 13 janv. 1881, précitée.

**5407.** — Toutefois, le récépissé timbré créé par la loi de 1874 n'est obligatoire que s'il existe une convention de transport entre le déposant et la compagnie; cette convention ne se forme pas dans le cas où le propriétaire des titres émis par la compagnie les dépose à l'une des gares de son réseau pour en opérer le renouvellement, ou la conversion. Alors même que la compagnie exigerait une rémunération pour transmettre ces titres au siège social, ce n'est pas là un contrat de transport puisque la remise est faite par le déposant au destinataire lui-même ou à ses représentants. — Sol. 2 août 1877, [J. enreg., n. 20494, Garnier, *Rép. pér.*, n. 4847] — V. Déc. min. fin., 19 juin 1879, [J. enreg., n. 21414, Garnier, *Rép. pér.*, n. 5319]

**5408.** — Il en est de même de la remise à une gare du réseau de titres ou coupons en vue du remboursement du titre ou du paiement des coupons. La transmission qui en est faite au siège social est une opération d'ordre intérieur de la compagnie qui ne donne pas lieu à l'impôt. — Déc. min. fin., 21 mai 1878, [J. enreg., n. 20722, Garnier, *Rép. pér.*, n. 5319]

**5409.** — Toute autre doit être la solution lorsque les titres ou coupons n'émanent pas de la compagnie de laquelle dépend la gare expéditrice. Celle-ci est un intermédiaire entre le déposant et la compagnie qui a émis les titres, et il se forme un véritable contrat de transport donnant lieu à la perception d'un droit de timbre tant à l'aller qu'au retour des fonds. — Sol. 2 août 1877, précité. — Mais le droit de 35 cent. n'est dû que pour chaque envoi, et non pour chaque titre.

**5410.** — IV. *Paiement du droit de timbre.* — Jusqu'au 1er sept. 1892, le paiement du droit de timbre des récépissés par les compagnies de chemins de fer était réglementé par la loi du 13 mai 1863. Mais depuis cette époque, une certaine option a été laissée par un arrêté du ministre des Finances entre le mode de perception ancien et un mode de libération nouveau. Examinons d'abord les règles tracées par la loi de 1863. Les compagnies aux termes de cette législation doivent faire usage de formules frappées du timbre à l'extraordinaire sur la souche, le talon et le double du récépissé.

**5411.** — Toute expédition, porte l'art. 10, L. 13 mai 1863, non accompagnée d'une lettre de voiture, doit être constatée sur le registre à souche, à peine d'une amende de 50 fr.

**5412.** — En conséquence, la création d'un récépissé timbré est obligatoire pour toute expédition qui ne donne pas lieu à une lettre de voiture, sauf les exceptions que nous avons fait connaître (V. *suprà*, n. 5383 et s.), et chaque omission est punie d'une amende de 50 fr. en principal (L. 13 mai 1863, art. 10).

**5413.** — L'absence de toute indication sur la souche constitue également une contravention passible de l'amende de 50 fr., car elle rend tout contrôle absolument impossible. La mention de l'expédition sur la souche est d'ailleurs formellement prescrite par la loi de 1863.

**5414.** — Mais il n'y a pas de contravention si le récépissé et le double ne renferment pas les différentes indications que l'art. 10, L. 13 mai 1863, prescrit d'inscrire sur le récépissé. L'amende s'applique au défaut de création du récépissé mais non aux mentions irrégulières ou incomplètes.

**5415.** — Il en est de même de la remise du récépissé à l'expéditeur ou du double au destinataire; l'infraction à ces règles n'est punie d'aucune amende; elles ont été édictées dans l'intérêt des particuliers et non dans un but fiscal; dès lors, l'administration de l'enregistrement doit rester étrangère à la répression de ces infractions. — Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 110.

**5416.** — Pour assurer l'exécution des prescriptions de la loi du 10 mai 1863, l'art. 10 porte que les préposés de l'enregistrement sont autorisés à prendre communication du registre à souche des récépissés, ainsi que de ceux mentionnés par l'art. 50, Ord. 15 nov. 1846, et des pièces relatives aux transports qui y sont énoncées.

**5417.** — C'est évidemment par la comparaison entre les registres à souche des récépissés et les registres tenus en exécution de l'ordonnance de 1846 que le contrôle peut s'effectuer.

**5418.** — Aussi bien les compagnies doivent-elles avoir soin de mentionner sur ces derniers registres s'il a été délivré une lettre de voiture ou les causes qui motivent l'exemption du droit de timbre, et, par conséquent, la délivrance d'un récépissé timbré (Inst. gén., n. 2268).

**5419.** — Les préposés de l'enregistrement peuvent également, à l'arrivée des trains, demander communication des *feuilles de route* remises aux conducteurs pour justifier de leur chargement.

**5420.** — Ces documents d'ordre intérieur indiquent le nombre d'expéditions pour lesquelles il doit exister entre les mains du conducteur un nombre égal de lettres de voitures ou de récépissés (Inst. gén., n. 2268).

**5421.** — Afin de faciliter leur service, nous rappelons que le ministre des Travaux publics a décidé que les agents de l'enregistrement pourraient pénétrer et circuler dans les gares, stations ou bâtiments affectés aux transports (Cir. min. Trav. publ., 31 juill. 1863).

**5422.** — Enfin les *agents des contributions indirectes*, les préposés des *douanes* et ceux des *octrois* ont également le droit

de constater les *contraventions* en vertu de l'art. 23, L. 2 juill. 1862 (Inst. gén., n. 2268).

**5423.** — Toutes ces dispositions n'ont pas cessé d'être en vigueur, mais, par un arrêté du 9 juin 1892, le ministre des Finances a décidé que l'on pouvait autoriser les compagnies qui en feraient la demande à percevoir sous leur responsabilité et à leurs risques et périls, et à verser au Trésor dans des conditions déterminées les droits de timbre des récépissés qui seraient, dans ce cas, dispensés de l'apposition matérielle du timbre (Inst. gén., n. 2822).

**5424.** — Comme pour le timbre des billets de place (V. *suprà*, n. 5327), on peut émettre quelques doutes sur la légalité de cet arrêté autorisant un mode de paiement du droit de timbre qui n'a été prévu ni par une disposition législative, ni même par un décret réglementaire rendu en conformité d'une loi. Il convient toutefois de faire observer que ce mode de perception n'est pas obligatoire pour les compagnies qui sont libres de l'adopter ou de maintenir le système que nous venons d'exposer (*suprà*, n. 5410 et s.).

**5425.** — L'Etat lui-même n'est pas tenu d'accorder aux compagnies de chemins de fer la faveur du paiement sur états, et il est toujours libre de révoquer les autorisations accordées en prévenant six mois à l'avance (Inst. gén., n. 2822).

**5426.** — Il n'est pas innové en ce qui concerne la réglementation à laquelle sont assujettis les transports par voie ferrée et, notamment, l'obligation d'employer pour toute expédition une formule composée de trois parties, savoir : un talon à conserver dans les bureaux de la compagnie; un récépissé à délivrer à l'expéditeur; un double de ce récépissé à remettre au destinataire.

**5427.** — Seulement l'apposition matérielle du timbre sera remplacée par une mention imprimée en caractères très-apparents ainsi conçue : *Droits de timbre perçus en compte avec le Trésor*. — Arr. min. fin., 9 juin 1892 (Inst. gén., n. 2822).

**5428.** — Restent néanmoins soumis, dans tous les cas, à l'apposition matérielle du timbre, les récépissés spéciaux créés pour les groupages. — Arr. min. fin., 9 juin 1892, art. 9 (Inst. gén., n. 2822).

**5429.** — ... Et les bulletins d'expédition des colis postaux (Même art.).

**5430.** — D'après l'art. 2, les droits sont payés, en cas de trafic entre deux ou plusieurs compagnies françaises, par la compagnie qui a reçu de l'expéditeur les objets à transporter.

**5431.** — L'art. 3 de cet arrêté dispose qu'il sera ouvert dans tous les registres et documents de comptabilité des expéditions ou arrivages employés par les compagnies, soit dans les gares soit au siège social, une colonne exclusivement destinée à faire ressortir, tant pour chaque expédition ou arrivage que pour l'ensemble des expéditions ou arrivages, pendant chaque période d'un mois, les droits de timbre des récépissés pour les transports en grande ou en petite vitesse distinctement.

**5432.** — Si l'expédition n'était pas par sa nature assujettie à l'impôt, les registres et feuilles d'expéditions et d'arrivages énonceraient sommairement la cause de la non perception du droit.

**5433.** — L'art. 4 règle le mode et les délais de paiement. Il porte que le paiement provisionnel des droits représentant le timbre des récépissés à délivrer sera effectué par anticipation le 1er de chaque mois au bureau désigné par l'administration. Ce paiement comprendra le produit de l'impôt pour le mois à courir et il sera calculé à raison de 85 p. 0/0 de la recette totale et définitive du mois correspondant de l'année précédente, mais sous déduction des excédents de versements qui auraient été reconnus sur les mois antérieurs.

**5434.** — A l'appui du règlement définitif, il est fourni par les compagnies un état indiquant par chaque gare expéditrice, et distinctement pour les transports effectués soit en grande, soit en petite vitesse, le nombre des récépissés ainsi que le montant des droits perçus. L'état est signé par le directeur de la compagnie ou son délégué; il est totalisé et certifié conforme aux résultats de la comptabilité mensuelle. Le règlement définitif a lieu au plus tard dans les soixante-quinze jours qui suivent l'expiration du mois auquel a été appliqué le versement provisionnel (Même arr., art. 5).

**5435.** — Les erreurs ou omissions ultérieurement reconnues par la compagnie donnent lieu à des états spéciaux et détaillés indiquant les différences en plus ou en moins (Même arr., art. 6).

**5436.** — L'administration peut faire vérifier tant au siège social que dans les gares ou stations du réseau l'exactitude des résultats présentés par les états de la compagnie. A cet effet, tous les documents de comptabilité ou autres, notamment les feuilles d'expéditions, sont conservés pendant deux ans à compter du jour du versement des droits, pour être communiqués aux agents de l'enregistrement (Même arr., art. 7).

**5437.** — Si de cette vérification il résulte un complément de droits au profit du Trésor, il doit être acquitté immédiatement; s'il en résulte au contraire un excédent dans les versements effectués par la compagnie, il s'impute sur le montant du plus prochain versement (Même arr., art. 7).

**5438.** — A défaut de versement des sommes dues par les compagnies dans les délais ci-dessus, ou en cas de violation des engagements par elles contractés, les droits de timbre sur les récépissés deviendraient exigibles et seraient recouvrés conformément à la législation générale sur le timbre (Même arr., art. 8).

**5439.** — L'arrêté du 9 juin 1892 est entré en vigueur le 1er septembre suivant, et les compagnies qui ont été autorisées à bénéficier de ce nouveau mode de paiement du droit de timbre sont jusqu'à présent : celles du Nord, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, Ouest, Est et Midi et l'administration des chemins de fer de l'Etat.

**5440.** — V. *Colis postaux*. — Les dispositions fiscales relatives aux colis postaux sont traitées *infrà*, v^is *Postes et Télégraphes*.

**5441.** — VI. *Groupage*. — Les entrepreneurs de messagerie et autres intermédiaires de transport, qui réunissent en une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets envoyés à des destinataires différents sont tenus d'acquitter, outre le droit de timbre du récépissé de l'envoi collectif, un droit de timbre spécial par chaque destinataire (L. 30 mars 1872, art. 2).

**5442.** — Les dispositions de la loi du 30 mars 1872 régissant exclusivement les transports par chemin de fer, les prescriptions relatives au groupage ne sont pas applicables aux transports effectués par toute autre voie.

**5443.** — Mais ces dispositions s'appliquent tant aux transports effectués en grande vitesse, pour lesquels le groupage se pratique le plus communément, qu'aux envois par la petite vitesse (Inst. gén., n. 2441).

**5444.** — Décidé que l'entrepreneur de transports qui loue un wagon et le charge de colis adressés à son correspondant pour être remis à des destinataires différents doit se conformer aux dispositions de la loi du 30 mars 1872 sur le groupage. — Déc. min. fin. 10 août 1885, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Transport* (contrats de), n. 151-1]

**5445.** — Mais le fait, par un entrepreneur de transports, d'expédier les colis destinés à plusieurs personnes, à titre de bagages comme colis accompagnant un voyageur ne constitue pas une opération de groupage prévue par l'art. 2, L. 30 mars 1872, qui ne vise que les expéditions directes à l'égard desquelles il existe un expéditeur et un destinataire. — Trib. Vienne (Isère), 25 déc. 1874, [J. enreg., n. 20204-1°] — Sol. 25 déc. 1874, [J. enreg., n. 20204-1°] — *Contrà*, Trib. Roanne, 10 déc. 1873, [J. enreg., n. 19597]

**5446.** — Les dispositions relatives au groupage ne sont applicables, d'après les termes mêmes de la loi, que si l'expédition est faite par un entrepreneur de messageries ou autres intermédiaires de transports; il en résulte que les négociants ou propriétaires qui font des envois collectifs pour être remis à des destinataires différents ne sont pas astreints à créer des récépissés spéciaux et à payer un droit de timbre pour chaque destinataire.

**5447.** — Toutefois, les documents qui accompagnent les colis depuis leur remise au commissionnaire jusqu'à leur destination définitive pourraient être assimilés à des lettres de voitures et, dans tous les cas, l'émargement donné par chaque destinataire sur le registre de factage donne lieu au timbre de 10 cent. — Sol. 1er et 17 janv. 1873, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 3476]; — 15 juin 1881, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 5758]

**5448.** — Jugé que lorsqu'un expéditeur remet un colis ou paquet portant l'adresse de son propre correspondant à un commissionnaire ou entrepreneur de transports, ce dernier n'a pas à rechercher si ce correspondant, qui est, à ses yeux, le destinataire réel, ne serait pas lui-même chargé de faire la distribution des objets contenus dans le colis à des tiers convenus entre l'expéditeur et lui. Par conséquent, il n'a pas à établir de récépissés spéciaux et à payer un droit de timbre pour chacun de ces des-

tinataires qui lui sont inconnus. — Trib. Seine, 15 nov. 1889, [J. enreg., n. 23413; Garnier, *Rép. pér.*, n. 7361]

**5449.** — Mais décidé que l'expéditeur deviendrait un véritable entrepreneur de transports et devrait se conformer aux prescriptions de la loi du 30 mars 1872 s'il groupait avec ses propres colis des colis appartenant à d'autres expéditeurs. — Déc. min. fin., 19 juill. 1887, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 149-2°]

**5450.** — Il n'est pas nécessaire, en effet, pour que la loi du 30 mars 1872 devienne applicable, que l'expéditeur se livre habituellement à des entreprises de transports; le fait isolé d'avoir réuni des colis appartenant à des personnes autres que l'expéditeur et de les avoir adressés à un correspondant chargé de les distribuer à des tiers constitue une opération de groupage donnant lieu à la perception d'un droit de timbre pour l'envoi collectif et de droits particuliers par chaque destinataire. — V. Sol. 13 mai 1872.

**5451.** — Lorsque des colis réunis dans un même envoi sont revêtus d'étiquettes ne mentionnant pas le nom du destinataire mais portant des marques différentes, l'administration est fondée à prétendre que ces colis sont adressés à des destinataires différents et à exiger l'application de la loi sur le groupage. — Déc. min. fin., 28 mars 1878 et 7 août 1882, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 150-1°]

**5452.** — Le commissionnaire de roulage qui remet à une compagnie de chemins de fer plusieurs colis adressés à un commissionnaire qui doit les faire parvenir à des destinataires différents n'est pas admis à faire signer une seule lettre de voiture par le négociant expéditeur, et à prétendre que l'envoi est fait directement par ce négociant. Son intervention n'a pas d'autre but que de prêter son concours au négociant pour faire parvenir les colis au commissionnaire et d'opérer par conséquent une opération de groupage prévue par la loi du 30 mars 1872. — Sol. 26 mars 1874, [J. enreg., n. 20204-4°]

**5453.** — Il a été décidé que le fait, par un commissionnaire, de réunir en un seul envoi des marchandises appartenant à plusieurs fabricants et de les adresser à un correspondant chargé de les distribuer entre les ouvriers, est tenu d'acquitter les droits de timbre spéciaux en matière de groupage; qu'en pareil cas, il est dû encore autant de droits qu'il y a de fabricants pour le retour des marchandises fabriquées qui s'opère dans les mêmes conditions. Le fait que la chose transportée tant à l'aller qu'au retour ne cesse pas d'être la propriété de l'expéditeur primitif ne saurait mettre obstacle à la perception de ces différents droits. — Déc. min. fin., 27 janv. 1879, [J. enreg., n. 21496; Garnier, *Rép. pér.*, n. 5218]

**5454.** — L'envoi en une expédition unique de marchandises provenant de plusieurs personnes mais adressées à un destinataire unique ne constitue pas une opération de groupage dans le sens de la loi du 30 mars 1872, puisque l'un des éléments prévus par les dispositions de cette loi est l'existence de destinataires différents. — Sol. 9 mars 1875, [J. enreg., n. 20204-5°]

**5455.** — Les récépissés spéciaux créés par les entrepreneurs de transport sont assimilés aux récépissés émanant des compagnies quant à leurs effets; il sont donc valables jusqu'à destination des colis, alors même que le transport s'effectuerait sur plusieurs réseaux pourvu que l'expédition ne soit pas interrompue. — Sol. 29 mai 1872, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 153]

**5456.** — Il est essentiel, en effet, pour que le récépissé soit valable jusqu'à la remise au destinataire définitif du colis indiqué dès l'origine sur le récépissé, qu'il n'y ait pas rupture de charge; c'est-à-dire que le colis, après la rupture du groupe, soit expédié immédiatement au destinataire. — Sol. 12 juill. 1877, [J. enreg., n. 20493]

**5457.** — Si le commissionnaire qui a reçu un groupe déclasse les colis et les réexpédie dans des directions différentes à de nouveaux commissionnaires chargés de les remettre aux destinataires définitifs, les récépissés spéciaux s'ils ont été créés lors du premier envoi au nom de ce destinataire sont valables pour le parcours, mais il doit être établi autant de récépissés collectifs qu'il y a de réexpédition de colis groupés.

**5458.** — Le commissionnaire qui expédie un groupe de colis à son correspondant dans un port de mer pour être remis à une compagnie maritime qui les transportera à l'étranger et les distribuera à différents destinataires, doit créer au départ des récépissés spéciaux en nombre égal aux destinataires définitifs. — Déc. min. fin., 15 mars 1882, [J. enreg., n. 21882]

**5459.** — Par tolérance, l'administration a admis l'expédition avec un seul récépissé mais seulement lorsque l'expéditeur avait créé autant de connaissements pour le transport sur mer qu'il y avait de colis. — Sol. 25 juill. 1877, [J. enreg., n. 21882]

**5460.** — Les prescriptions édictées pour le paiement du droit de timbre en matière de groupage sont les suivantes : L'expéditeur est tenu de remettre à la gare expéditrice un bordereau détaillé et certifié, écrit sur papier non timbré et faisant connaître le nom et l'adresse de chacun des destinataires réels. Il est délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un récépissé spécial à chaque destinataire.

**5461.** — Ces récépissés spéciaux sont établis par les entrepreneurs de transports eux-mêmes sur des formules timbrées que les compagnies de chemins de fer tiennent à leur disposition moyennant remboursement des droits et frais.

**5462.** — Les numéros de ces récépissés sont mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage que lesdits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire signer pour décharge par les destinataires (L. 30 mars 1872, art. 2).

**5463.** — Il résulte de l'ensemble de ces dispositions que le bordereau doit être remis à la gare expéditrice aux agents chargés de faire l'envoi des colis et non à toute autre personne. — Sol. 20 févr. 1873.

**5464.** — ... Que l'obligation de rédiger le bordereau est imposée à l'expéditeur et non à la compagnie, laquelle n'encourt aucune amende dans le cas où il n'a pas été dressé de bordereau. — Sol. 27 août 1874, [J. enreg., n. 20204-3°]; — 26 juill. 1884, [J. enreg., n. 22449]

**5465.** — ... Qu'il n'y a aucune formule réglementaire pour les bordereaux, qu'ils doivent seulement renfermer toutes les indications contenues dans l'art. 2, L. 30 mars 1872, être certifiés et signés. — Sol. 26 juill. 1884, précitée; — 26 janv. 1876, [J. enreg., n. 20089]; — 7 janv. 1876.

**5466.** — Il n'en est pas de même pour les récépissés spéciaux lesquels sont soumis, quant à la forme, aux dispositions de la loi de 1863 (V. *suprà*, n. 5410 et s.). Pour assurer l'uniformité des modèles de formule, la loi du 30 mars 1872 impose aux entrepreneurs ou commissionnaires l'obligation de s'approvisionner aux gares expéditrices. Cette mesure est de rigueur et l'administration serait fondée à interdire l'usage de formules établies par les entrepreneurs. — Sol. 16 déc. 1874, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 142]

**5467.** — La seule mention qui soit obligatoire sur les récépissés spéciaux est celle du numéro d'ordre parce qu'elle doit être reproduite sur le registre de factage à l'arrivée. — Sol. 26 juill. 1884, précité.

**5468.** — Quant au récépissé collectif, il est créé par la compagnie dans la même forme que pour les envois de colis non groupés (Inst. gén., n. 2441)

**5469.** — Dans tous les cas où le groupage a lieu à couvert, l'obligation de créer les récépissés spéciaux incombe à l'entrepreneur de transport.

**5470.** — Mais dans le groupage à découvert, les règlements dérivant du cahier des charges des compagnies leur prescrivant de dégrouper les colis dont le poids ne dépasse pas 40 kilog., ce sont les compagnies qui doivent créer des récépissés ordinaires distincts pour chaque colis de groupe, l'emploi des récépissés spéciaux n'étant plus obligatoire que pour les colis d'un poids supérieur à 40 kilog. qui demeurent compris dans le groupe à découvert. — Sol. 21 juill. 1877, [J. enreg., n. 20475]

**5471.** — Les récépissés spéciaux doivent être remis avec les bordereaux à la gare expéditrice ; ils doivent accompagner l'envoi collectif et ils ne pourraient être adressés directement par la poste à l'intermédiaire.

**5472.** — Un entrepreneur ne pourrait pas non plus substituer des lettres de voiture aux récépissés spéciaux ; l'existence de lettres de voiture ne dispense pas de créer les récépissés spéciaux. — Sol. 14 août 1874 et 17 août 1885, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 147]

**5473.** — Les prescriptions de l'art. 2, L. 30 mars 1872, à l'égard du registre de factage ou de camionnage portent d'une manière impérative l'obligation d'inscrire sur ce registre les numéros d'ordre des récépissés spéciaux.

**5474.** — En cas d'omission ou de fausse mention, l'amende serait encourue.

**5475.** — Mais l'absence de signature du destinataire ne peut donner lieu à l'amende, l'entrepreneur ne pouvant contraindre le destinataire à signer s'il s'y refuse ou s'il ne sait pas le faire.

**5476.** — Dans le cas où les documents qui accompagnent l'expédition collective ne permettent pas de connaître le nombre des destinataires, le consignataire, à l'arrivée, est tenu d'en faire la déclaration. — Sol. 29 juin 1887, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 160]

**5477.** — L'art. 2, L. 30 mars 1872, punit d'une amende de 50 fr. toute contravention aux dispositions que nous venons d'énumérer; en cas de récidive dans le délai d'un an, l'amende est de 100 fr.

**5478.** — Lorsque l'entrepreneur qui a expédié un groupage n'a pas créé autant de récépissés spéciaux, il est dû une amende par destinataire réel. — Sol. 17 août 1875, [J. enreg., n. 20204-2°]

**5479.** — L'intermédiaire qui a reçu un groupe dont les colis sont accompagnés de récépissés ne portant pas l'indication des destinataires réels, ne peut utiliser ces récépissés en modifiant leur contenu par des surcharges; le fait constituerait l'emploi de récépissés ayant déjà servi et donnerait lieu à un nouveau droit de timbre et à l'amende de 50 fr. — Sol. 26 et 30 janv. 1876, [J. enreg., n. 20089]

**5480.** — Il n'y a récidive que si la première contravention a donné lieu au paiement de l'amende ou à un jugement de condamnation. — Sol. 18 oct. 1883, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 167-1°]

**5481.** — Les contraventions peuvent être constatées par tous les agents ayant pouvoir de verbaliser en matière de timbre. Un procès-verbal doit être dressé et les pièces saisies, à moins que le contrevenant ne reconnaisse la contravention et n'offre le paiement des droits de timbre et des amendes.

**5482.** — Les amendes en matière de groupage ne donnent lieu à aucune attribution aux agents verbalisateurs.

**5483.** — Les contraventions qui ne résultent pas d'un fait matériel peuvent être établies par tous les genres de preuve admis en matière de timbre, notamment par des rapprochements entre les bordereaux, les récépissés et les livres des entrepreneurs.

**5484.** — A cet effet, les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transports sont tenus de représenter les livres ou registres de factage ou de camionnage à toute réquisition aux agents de l'enregistrement, à peine de l'amende (L. 30 mars 1872, art. 2).

**5485.** — VII. *Reçus et décharges.* — Les transports opérés par chemins de fer donnent lieu soit au moment du dépôt des colis, soit en cours de route, soit à l'arrivée, à la délivrance de reçus ou décharges qui sont assujettis, en principe, au timbre de 10 cent., en exécution de l'art. 18, L. 23 août 1871. Toutefois, l'application de ce principe comporte certaines exceptions qui vont être examinées.

**5486.** — A. *Reçus donnés lors du dépôt des marchandises.* Lorsque l'expéditeur exige, en outre du récépissé qui lui est remis par la compagnie, un reçu du colis à expédier, ce reçu est passible du droit de timbre de 10 cent., quelle que soit la forme sous laquelle il est libellé.

**5487.** — Toutefois, l'administration admet qu'une mention portée sur le carnet de l'expéditeur par les agents des chemins de fer, mention accompagnée de l'empreinte du timbre humide de la gare expéditrice, est une sorte de reçu pour ordre qui se confond avec la délivrance du récépissé et qui n'est pas assujettie au timbre de 10 cent. — Déc. min. fin., 22 juill. 1878, [D. 81.5.365, Garnier, *Rép. pér.*, n. 5350]; — 30 avr. 1879, [J. enreg., n. 21049] — Sol. 27 nov. 1875, [J. enreg., n. 20029; Garnier, *Rép. pér.*, n. 1345]

**5488.** — Mais cette exception, plus facile à justifier en équité qu'en droit, est strictement limitée aux reçus donnés dans les gares, et le droit de timbre est exigible pour les mentions apposées sur les carnets d'expédition par les bureaux de ville des compagnies. — Déc. min. fin., 20 nov. 1880, [D. 81.5.365, J. enreg., n. 21561; Garnier, *Rép. pér*, n. 5631]; — 5 févr. 1881, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 5734]

**5489.** — ... Ou par un camionneur. — Sol. 11 août 1877.

**5490.** — ... Ou par un entrepreneur de transport. — Trib. Rouen, 20 mars 1873, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 3683] — Trib. Seine, 25 mars 1881, Cie parisienne des voitures et messageries, [S. 81.2.270, P. 81.1.262, D. 82.3.63; J. enreg., n. 21615; Garnier, *Rép. pér.*, n. 5734] — Rouen, 13 avr. 1881, Cie des messageries nationales de Rouen, [S. et P. *ibid.*; Garnier, *Rép. pér.*, n. 5734] — Déc. min. fin., 22 juill. 1878 et 30 avr. 1879, précités.

**5491.** — Il est dû un droit par mention, alors même qu'une seule mention constate la réception de plusieurs colis.

**5492.** — B. *Décharges données en cours de transport.* — Les décharges données dans le cours du transport par les différentes compagnies ou intermédiaires sont couvertes par le droit de timbre de 10 cent. ajouté aux récépissés et aux lettres de voiture. Par conséquent, elles ne donnent lieu à la perception d'aucune taxe. — V. L. 28 févr. 1872 et 30 mars 1872.

**5493.** — C. *Décharges données par le destinataire.* — Le droit de 10 cent. créé par la loi du 23 août 1871, art. 18, est à la charge du débiteur; par conséquent, la compagnie de chemins de fer qui remet un colis au destinataire et qui en retire un reçu doit supporter le droit de timbre. Les compagnies ayant voulu exiger le remboursement de ce droit par les destinataires, leur prétention fut repoussée par la jurisprudence. — Paris, 10 janv. 1873, sous Cass., 6 mai 1873, Chemin de fer de l'Est, [S. 73.1.416, P. 73.1002, D. 74.1.165] — Trib. Seine, 3 févr. 1872, Chemin de fer de Lyon, [D. 72.3.15]

**5494.** — Les contestations élevées sur cette question ont été tranchées définitivement par les lois des 28 févr. 1872, art. 11, et 30 mars 1872, art. 1 et 2, qui réunissent le droit de décharge de 10 cent. à la taxe dûe pour les récépissés et lettres de voiture.

**5495.** — Les mêmes prescriptions ont été ordonnées pour les remboursements ou les transports fictifs de valeurs; le droit de 10 cent. ajouté à la taxe du second récépissé couvre la décharge donnée par celui qui reçoit les fonds (L. 19 févr. 1874, art. 10).

**5496.** — Par suite de ces dispositions législatives, non seulement les décharges données en cours de route ne donnent lieu à aucun droit de timbre, mais la décharge définitive souscrite par le destinataire est exemptée de toute perception.

**5497.** — Le camionneur de la compagnie est un intermédiaire qui ne rompt pas l'opération du transport et qui bénéficie, par conséquent, de l'exemption du droit.

**5498.** — Mais tout camionneur particulier donne à la compagnie décharge définitive du colis pour lequel un récépissé a été délivré; l'effet de ce récépissé cesse au moment de cette remise; de sorte que si ce camionneur exige une décharge du destinataire, un nouveau droit de timbre de 10 cent. est exigible.

**5499.** — En ce qui concerne les groupages, la création de récépissés spéciaux dispense de tout droit de décharge chaque expédition jusqu'à la remise des colis aux destinataires définitifs; mais, en l'absence de ces récépissés, l'intermédiaire qui exige une décharge doit acquitter le droit de timbre de 10 cent. pour chaque émargement.

**5500.** — D. *Frais de transport et débours.* — Le droit de 10 centimes ajouté à la taxe dûe pour les récépissés ne couvre que les décharges des colis transportés, mais les reçus donnés à raison des frais de transport sont soumis au timbre de 10 cent. — Trib. Seine, 27 janv. 1873, [J. enreg., n. 19217-5°, Garnier, *Rép. pér.*, n. 3643]

**5501.** — Toutefois, les mentions portées sur les récépissés ou sur les carnets des expéditeurs sont des éléments du contrat de transport et ne donnent pas lieu à l'exigibilité du droit de 10 centimes.

**5502.** — Si c'est le destinataire qui paie les frais de transport, le droit de timbre n'est exigible que si le double qui lui est délivré porte une mention ou un signe conventionnel de la libération. La simple remise du récépissé ne donne pas lieu au droit de 10 cent., alors même que le montant des frais en port dû serait supérieur à 10 fr.

**5502** *bis*. — Lorsque le destinataire donne quittance des frais de transport, il ne saurait s'exonérer du paiement du timbre en refusant de recevoir le récépissé qui lui est remis par la compagnie. — Rennes, 27 janv. 1873.

**5503.** — Il a été décidé que, dans les transports faits pour le compte direct de l'Etat, le droit de timbre de la quittance des frais de transport dépassant 10 fr. est exigible alors même que le récépissé lui-même serait dispensé de l'impôt; l'exigibilité de ce droit a été reconnue spécialement pour les transports de papiers timbrés. — Sol. 7 févr. 1872 et 16 janv. 1873, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 226-1°] — V. aussi à cet égard une circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets du 18 nov. 1857.

**5504.** — ... Pour les acquits à caution. — Déc. min. fin., 8 mars 1886, [Inst. gén., n. 2745-4°]

**5505.** — Les émargements donnés par les expéditeurs sur

les livres de débours des compagnies de chemins de fer pour acquit des déboursés qui leur sont payés par la gare de départ sont passibles du droit de 10 cent. si le montant total des différents débours qui leur sont payés dépassent 10 fr. — Sol. 26 avr. 1882, Garnier, *Rép. pér.*, n. 6010

**5506.** — E. *Autorisations de retirer les colis.* — L'autorisation adressée au chef de gare et donnée au pied de la lettre d'avis d'arrivée du colis, même sur une feuille séparée, pour retirer un colis déterminé n'est pas assujettie au droit de timbre. — Déc. min. fin., 25 sept. 1890, Garnier, *Rép. pér.*, n. 7519

**5507.** — Mais cette autorisation doit être écrite sur papier timbré si elle est donnée d'une manière générale et permanente (Même déc.).

**5508.** — ... Ou si, au lieu d'être adressée au chef de gare, elle est donnée à une personne déterminée pour retirer un ou plusieurs colis (Même déc.).

### Section II.

#### Impôts perçus par les compagnies au profit de l'État.

**5509.** — Nous avons parlé incidemment, à propos de l'enregistrement et du timbre et pour éviter de scinder la matière, des droits perçus par les compagnies au profit du Trésor. D'autres droits sont également l'objet de perceptions directes que nous devons mentionner.

##### § 1. *Droit de transmission sur les actions et obligations.*

**5509** *bis.* — Le droit de transmission sur les actions et les obligations que les compagnies perçoivent pour le compte de l'Etat n'ayant rien de spécial aux compagnies de chemins de fer, il nous suffira de le mentionner et de renvoyer aux lois spéciales qui l'ont successivement édicté, puis augmenté (L. 23 juin 1857, L. 30 mars 1872).

##### § 2. *Impôt sur le revenu des actions et obligations.*

**5510.** — Comme le premier, cet impôt n'a rien de spécial à la matière des chemins de fer. Nous nous bornerons donc encore à renvoyer aux textes qui l'ont créé (L. 29 juin 1872; L. 21 juin 1875; Règl. d'admin. publ., 15 déc. 1875).

##### § 3. *Impôt sur le prix des transports en grande vitesse.*

**5511.** — L'impôt sur le prix des transports en grande vitesse a son origine dans la loi du 25 mars 1817, art. 112. Aux termes de cette disposition, les voitures de terre à service régulier étaient autorisées à percevoir, à titre d'impôt, le dixième du prix total.

**5512.** — Convenait-il à cet égard d'assimiler les transports par chemins de fer aux transports par voitures? L'administration des contributions indirectes ne se fit pas faute, dès le principe, de le soutenir et ses prétentions furent reconnues fondées par la jurisprudence de la Cour de cassation. — Cass., 1er août 1833, Chemin de fer de Saint-Etienne, [S. 33.1.531, P. chr.] — Lyon, 15 févr. 1833, Chemin de fer de Saint-Etienne, [S. 33.2.150, P. chr.]

**5513.** — La loi du 2 juill. 1838 vint réglementer cette situation en décidant que l'impôt ne serait pas calculé sur le prix total de la place, mais seulement sur la part correspondant au prix de transport abstraction faite du péage.

**5514.** — Mais cette règle n'était pas générale, et comme tous les cahiers des charges ne fixaient pas la répartition du tarif entre les deux éléments, il avait fallu, dans le cas où cette proportion n'était pas établie, autoriser la perception sur une partie du prix total : on avait pris ainsi le tiers. — V. sur l'établissement de l'impôt du dixième sur les chemins de fer, et sur les motifs de la distinction faite en cette matière entre la partie des recettes regardée comme représentative du prix de transport et la partie représentative du péage pour construction et entretien du chemin, le *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer* de M. Nogent-Saint-Laurent, ch. 2, p. 159.

**5515.** — Conformément à ces principes, il avait été décidé que l'art. 3, L. 2 juill. 1838, — lequel disposait que, pour les chemins de fer dont les cahiers des charges ne fixaient pas le tarif, ou dont le tarif n'était pas divisé en deux parties correspondant, l'une au transport, l'autre au péage, l'impôt du dixième devait être perçu sur le tiers du prix total des places, — devait être entendu en ce sens que l'entreprise du chemin de fer ne devait que le dixième exact du tiers de ce prix total, soit, décime compris, 11 fr. par 300 fr. — Cass., 17 août 1841, Administration des contributions indirectes, [S. 42.1.41, P. 42.1.42]

**5516.** — Le principe est, d'ailleurs, *à moins d'exemption formulée dans une loi déterminée*, d'appliquer sans distinction l'impôt à toutes les catégories.

**5517.** — C'est ainsi qu'on avait pu décider notamment que le transport des voyageurs par un chemin de fer était soumis à l'impôt du dixième du prix des places, bien que la distance parcourue par le chemin de fer n'excédât pas un rayon de 15 kilomètres, et malgré l'exemption contenue dans la loi du 28 juin 1833, art. 8, si la loi qui autorisait l'établissement du chemin lui imposait cette obligation, et qu'on n'était pas fondé à soutenir que cette obligation n'était qu'hypothétique, et pour le cas où le chemin de fer, par suite d'un prolongement ou d'un embranchement postérieur, viendrait à s'étendre au delà de 15 kilomètres (L. 25 mars 1817, art. 116; L. 28 juin 1833, art. 8). — Cass., 29 nov. 1843, Cie du chemin de fer de Paris à Versailles, [S. 44.1.245, P. 44.1.343]

**5518.** — On avait pu considérer que cette obligation résultait de l'art. 3, L. 9 juill. 1836, portant que l'adjudication se ferait sur un maximum de 1 fr. 80 par titre, non compris l'impôt sur le prix des places pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles et décider que le rayon des distances dans cette hypothèse devait être calculé non d'après le développement de la ligne parcourue par les voitures, mais à vol d'oiseau, c'est-à-dire en ligne droite de leur point de départ à leur point d'arrivée.

**5519.** — La Cour de cassation avait repoussé d'ailleurs la prétention du fisc de calculer l'impôt pour les chemins de fer comme pour les voitures de service non pas sur le prix appartenant au transporteur, mais sur le prix total acquitté par le public. — Cass., 23 juill. 1845, [cité par Picard, t. 2, p. 545]

**5520.** — Depuis, une loi du 14 juill. 1855 avait modifié les principes posés par celle du 2 juill. 1838, et portait qu'à l'avenir la taxe reposerait sur le prix total, et serait applicable non seulement au transport des voyageurs en grande vitesse, mais encore à ceux des marchandises et objets de toute nature dans les mêmes conditions.

**5521.** — La même loi ne s'était pas bornée à augmenter la matière imposable, elle avait augmenté en même temps la quotité de l'impôt d'un décime en sus.

**5522.** — Puis une loi du 16 sept. 1871, intervenue à la suite de nos désastres, avait encore élevé cette taxe de 10 p. 0/0 (art. 12).

**5523.** — Ainsi que le fait remarquer M. Picard (t. 2, p. 545), il résultait de l'exposé des motifs et du rapport de M. Casimir Périer à l'Assemblée nationale que cette taxe additionnelle devait peser tout à la fois sur le prix revenant à la compagnie et sur les impôts antérieurs. « Par suite, le prix total d'un transport, impôts compris, qui sans impôts eût coûté 1 fr., était le suivant : somme due à la compagnie, 1,00, dixième et double décime, 0,12, total, 1,12. Taxe additionnelle du dixième, 0,112, total, 1,232. »

**5524.** — La loi du 16 sept. 1871 disposait d'ailleurs que dans l'application de la taxe additionnelle il ne serait pas tenu compte du prix ou des fractions de prix pour lesquels cette taxe serait inférieure à 0,05.

**5525.** — Mais on conçoit combien l'application rigoureuse de cette disposition aurait entraîné de complications dans la tenue des écritures des compagnies. Aussi un règlement d'administration publique intervenu le 21 mai 1881, à la suite d'une loi du 11 juill. 1879 qui avait délégué à cet effet tous pouvoirs au gouvernement, avait-il simplifié la situation en autorisant les compagnies à opter entre deux modes de perception : 1° un mode dit *à l'effectif* aux termes duquel les compagnies devaient faire ressortir dans leurs écritures la partie des recettes soumises à l'impôt du dixième, plus deux décimes résultant de la loi du 14 juill. 1855 et la partie qui supportait en outre l'impôt additionnel de 1871; 2° le mode dit *à l'abonnement* d'après lequel les compagnies se trouvant soustraites à toutes démonstrations de cette nature, n'étaient assujetties qu'à payer 29 154 des recettes totales, sous la réserve d'une déduction de 0,02 par article de perception.

**5526.** — Aux termes de cette dernière loi, les compagnies qui n'avaient fait aucune déclaration en temps utile étaient censées avoir opté pour l'abonnement.

**5527.** — Le taux de la réduction de 0,02 devait être révisé tous les cinq ans.

**5528.** — Enfin une loi du 11 juill. 1879, creusant le fossé qui séparait le service régulier du service d'occasion ou à volonté, avait décidé que les voitures qui, dans leur service habituel d'un point à un autre, ne sortaient pas d'une même ville, ou d'un rayon de 40 kilomètres de ses limites, seraient considérées comme partant *d'occasion* ou *à volonté* pourvu qu'il n'y eût point continuité immédiate de service pour un point plus éloigné, même après changement de voiture, et avait statué que le droit du dixième serait alors remplacé, conformément à l'art. 113, L. 25 mars 1817, par un droit fixe en principal de cent dix francs par voiture à dix places, plus 10 francs par place supplémentaire jusqu'à cinquante.

**5529.** — Il résultait de la même loi que ces dispositions pouvaient être invoquées par les compagnies de chemins de fer, concessionnaires de lignes peu étendues, en ce qui concernait leur service des voyageurs.

**5530.** — On décidait d'ailleurs que l'impôt du dixième sur le prix des places des voyageurs devait être calculé sur l'entier prix de ces places sans qu'il y eût à en déduire les remises faites par les compagnies de chemins de fer aux voituriers, leurs correspondants, à titre de subvention. — Cass., 24 mai 1875, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.1.426, P. 75.1064, D. 76.1.422]

**5531.** — . . Que les deux dixièmes, dûs au Trésor sur le prix des places des voyageurs transportés par chemin de fer, devaient être calculés sur le prix total de la place, c'est-à-dire y compris les 10 cent. payés pour enregistrement des bagages. — Cass., 31 mai 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.378, P. 76.902, D. 76.1.480]

**5532.** — ... Que les compagnies de chemins de fer devaient, en leur qualité de simples redevables comme tous les entrepreneurs de voitures publiques, et non en qualité d'agents collecteurs du Trésor, le droit du dixième sur le prix des places des voyageurs et sur le prix de transport des marchandises; que, par suite, elles pouvaient se prévaloir de la prescription édictée au profit des *redevables* contre la régie des contributions indirectes pour les droits que les employés de cette administration n'auraient pas réclamés dans l'espace d'un an à compter de l'époque où ils étaient exigibles, alors d'ailleurs qu'aucune fraude ne pouvait être relevée contre elles pour en rendre la perception impossible. — Cass., 4 mai 1881, Contributions indirectes, [S. 82.1.124, P. 82.1.271, D. 82.1.205]

**5533.** — Telles étaient en dernier lieu la législation et la jurisprudence sur la matière lorsque la loi du budget du 26 janv. 1892 vint supprimer la surtaxe ajoutée par la loi du 16 sept. 1871 (art. 12) aux impôts de la grande vitesse, tant sur le prix des places des voyageurs transportés par chemins de fer, voitures publiques, etc., que sur le prix des transports de bagages y compris les 10 centimes d'enregistrement, et des messageries en grande vitesse par la même voie (art. 26).

**5534.** — L'art. 27 de la même loi porte : « Sont supprimées en totalité les taxes proportionnelles qui sont actuellement perçues sur les prix nets de transport en grande vitesse des messageries diverses et bestiaux. Les excédents de bagages, finance et chiens restent passibles de la taxe de 12 p. 0/0. »

**5535.** — Enfin l'art. 28 est ainsi conçu (1er alinéa) : « A partir du 1er avr. 1892, les dispositions du dernier paragraphe de l'art. 8, L. 28 juin 1833, et de l'art. 2, L. 11 juill. 1879, cesseront d'être applicables aux entrepreneurs de chemins de fer et de tramways autres que les tramways à traction de chevaux. »

**5536.** — Au Sénat, M. Guyot avait proposé d'ajouter au 1er alinéa de l'art. 26 une disposition ainsi conçue : « La disposition ci-dessus ne s'applique pas aux voyageurs transportés par trains express ou rapides ». Mais on fit remarquer avec raison que cette disposition frapperait dans le vide, puisqu'il suffirait aux compagnies d'ajouter un plus grand nombre de voitures de 2e et de 3e classe dans ces trains.

**5537.** — La réforme dont nous parlons a eu son contre-coup sur les tarifs. On sait, en effet, qu'aux termes des conventions de 1883 chaque traité contenait les conditions suivantes : « Dans le cas où l'Etat supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 sept. 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 p. 0/0 pour la 2e classe, et de 20 p. 0/0 pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. »

**5538.** — A la suite d'une entente entre le gouvernement et les compagnies, celles-ci ont consenti à diminuer leurs tarifs pour une somme totale de 19 millions supérieure aux réductions auxquelles elles étaient astreintes en vertu des conventions de 1883.

### § 4. *Droit sur le prix des transports en petite vitesse.*

**5539.** — Aux termes de la loi du 21 mars 1874, les transports en petite vitesse avaient été frappés d'un droit de 5 p. 0/0, y compris les frais de chargement, déchargement, gare et transmission.

**5540.** — Cet impôt fut supprimé par la loi du 26 mars 1878.

## CHAPITRE XI.

### DES DIVERS MODES PAR LESQUELS LA CONCESSION PREND FIN.

**5541.** — Les concessions de chemins de fer peuvent prendre fin par différents modes :

1° Par l'arrivée normale du délai assigné à la concession;
2° Par le rachat;
3° Par la déchéance;
4° Par la résiliation du contrat;
5° Par la faillite;
6° Par des événements de force majeure, tels que faits de guerre, etc.

Accessoirement, nous parlerons aussi du séquestre et de la fusion de deux compagnies en une seule.

### Section I.

#### Expiration de la concession.

**5542.** — L'expiration de la concession est réglée par les art. 35 et 36 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général dans les termes suivants.

**5543.** — La durée de la concession pour la............... mentionnée à l'art. 1 du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la date.............. qui approuve la présente concession. Elle prendra fin le......

**5544.** — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

**5545.** — La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

**5546.** — Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession le gouvernement aura droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

**5547.** — En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts et, réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

**5548.** — Ces différents textes n'appellent aucune explication. Nous nous bornerons à faire remarquer avec M. Picard que les dépenses d'acquisition du matériel roulant et des autres objets mobiliers étant imputées « au compte de premier établissement à payer au moyen de capitaux dont l'amortissement doit être accompli avant le terme de la concession, le rembour-

sement de ces dépenses, sauf déduction de la dépréciation, constitue une sorte d'éviction au profit des actionnaires ». — Picard, t. 2, p. 558.

**5549.** — Le conseil de préfecture du Nord a décidé que la concession d'un chemin de fer ne peut prendre fin avant terme que du consentement de l'État et à partir du jour où le retrait de la concession a été approuvé par une loi. — Cons. préf. Nord, 19 mai 1883, Wartelle, [Dauv., 1884, p. 166] — Cette doctrine nous paraît incontestable lorsqu'il ne s'agit que d'une modification aux conventions primitives, sollicitée par la compagnie.

**5550.** — Nous verrons que c'est aux conseils de préfecture, en principe, qu'il appartient d'interpréter les conventions relatives à la durée des concessions. — Cons. d'Et., 29 mars 1889, Chemin de fer du Nord-Est.

### Section II.

#### Du rachat.

**5551.** — La faculté de rachat par l'Etat a été insérée dans la plupart des concessions pour permettre à l'administration de vaincre les résistances qu'il plairait à une compagnie d'apporter, par exemple, dans l'adoption de procédés nouveaux, dans l'abaissement des taxes, etc.

**5552.** — Mais les conditions en ont singulièrement varié avec les époques et avec les compagnies concessionnaires. On trouvera dans Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 563 et s.) l'historique de cette question. Nous insisterons particulièrement, en ce qui nous concerne, sur les dispositions actuellement en vigueur. Au point de vue de la forme, nous n'avons que peu de chose à dire. Le rachat est, en général, l'objet d'une convention consentie entre l'Etat et la compagnie cédante, homologuée par une loi. Les statuts des compagnies de chemins de fer soumettent la validité des délibérations des assemblées appelées à statuer sur la question à des conditions de publicité et de vote que leur variété même nous interdit d'aborder.

**5553.** — Au fond, les dispositions relatives au rachat sont régies par un article du cahier des charges des compagnies qui est ainsi conçu : A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'art. 36 ci-dessus. Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemin de fer, si le gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement (art. 37).

**5554.** — Cette dernière clause a été introduite en 1883 dans les conventions avec les grandes compagnies. Cependant, on la trouvait déjà formulée antérieurement dans une convention spéciale passée avec la compagnie de l'Est en 1873. On relèvera encore dans ces conventions le passage suivant : En vertu de l'annuité prévue par l'art. 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires autres que celles du matériel roulant exécutées par elle avec l'approbation du ministre des Travaux publics sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'art. 36, sauf déduction de 1/15 pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

**5555.** — En Belgique, on ne paraît pas se placer au même point de vue pour apprécier la chose. Ainsi jugé que l'Etat qui concède un chemin de fer n'aliénant que le droit de percevoir des péages, ce droit est aussi le seul qu'il ait pu vouloir retraire ou racheter, moyennant indemnité, pendant la durée de la concession; qu'en conséquence, le prix de rachat, stipulé par le cahier des charges, ne comprend pas l'outillage, le mobilier des stations et le matériel roulant. — Bruxelles, 10 juill. 1882, sous Cass., 28 juin 1883, Chemin de fer de Lierre à Turnhout, [S. 83.4.33, P. 83.2.52]

**5556.** — On s'était demandé si toute concession de ligne nouvelle, étant donnée la façon dont y est fixée l'époque de l'ouverture du rachat, n'aurait pas pour effet de reculer l'ouverture de ce droit. Ainsi que le fait remarquer M. Picard, cette conclusion eût abouti à rendre nulles et inopérantes les dispositions de l'art. 37 puisqu'en fait, il n'est pas de réseau où les concessions des lignes nouvelles n'aient été échelonnées à des intervalles de moins de quinze années. Aussi, a-t-on formellement fait prévaloir, à partir des conventions de 1883, l'interprétation contraire, qui découle du dernier alinéa de l'art. 37 précité du cahier des charges.

**5557.** — Qu'arriverait-il si le droit de rachat n'avait pas été stipulé dans une concession ? Pourrait-on néanmoins l'exiger? La question peut paraître douteuse. M. Picard estime que cette omission ne saurait enlever à l'Etat un droit qu'il paraît considérer comme de l'essence de toute concession. Il semblerait résulter de cette doctrine, par voie de conséquence, que l'Etat ne pourrait pas renoncer au droit de rachat. Ce droit est-il véritablement aussi régalien? Nous aurions quelque peine à admettre cette opinion. Tout au moins, il nous paraîtrait équitable de distinguer suivant la durée des concessions. Si la concession était très-courte, on comprend qu'il serait plus simple à l'Etat d'en attendre l'expiration que de s'exposer au paiement d'une indemnité plus ou moins lourde.

**5558.** — En tous cas, l'indemnité ne pourrait être fixée que par les tribunaux ou par voie d'arbitrage. On ne conçoit pas, en effet, l'intervention d'un jury en pareille hypothèse.

**5559.** — « La commission arbitrale, dit à cet égard M. Picard, serait composée soit, conformément à la loi du 31 juill. 1880 sur les ponts à péage, de trois membres, dont un désigné par le préfet, un autre par le concessionnaire et le troisième par les deux premiers, ou, à défaut d'entente, par le président du tribunal civil, soit plutôt conformément aux autres lois (sur le rachat de divers canaux ou de divers ponts à péages) de neuf membres, dont trois désignés par l'administration supérieure, trois par la compagnie et les trois derniers par l'unanimité des six autres membres, ou, à défaut, par le premier président de la cour de Paris, assité d'un président de chambre. » Nous hésitons à nous rallier à cette doctrine. Ce sont là des procédures particulières réglées pour des hypothèses spéciales. Nous ne croyons pas, par conséquent, qu'on puisse obliger une partie à accepter un pareil arbitrage, et nous pensons que, faute par les intéressés de tomber d'accord sur le choix des arbitres, c'est le tribunal lui-même qui aurait à fixer l'indemnité en s'éclairant à cet égard comme il le jugerait utile.

**5560.** — Mais il va de soi que si la commission arbitrale avait été régulièrement composée, les parties ne pourraient plus remettre en discussion, par voie de révision, les points résolus par sa sentence, et qu'il leur serait seulement permis de procéder au redressement des erreurs ou doubles emplois relevés ultérieurement dans le compte, sauf, en cas de désaccord sur ce point, à soumettre la question aux mêmes arbitres. C'est ainsi qu'ont été interprétées la plupart des sentences arbitrales rendues en exécution des conventions de rachat approuvées par la loi du 18 mai 1878.

**5561.** — L'Etat pourrait-il, après avoir stipulé dans un contrat que le droit de rachat ne s'ouvrirait qu'à une certaine époque, l'exercer préalablement? Le même auteur considère cette opinion comme difficilement soutenable. Mais est-elle bien d'accord avec celle qu'il a admise sur la faculté de rachat accordée à toute époque à l'Etat lorsque le cahier des charges ne s'explique pas sur ce point?

**5562.** — Le rachat ne peut avoir lieu que pour un réseau entier : on ne conçoit pas, à moins d'exception contenue dans le cahier des charges, de rachat partiel.

**5563.** — Le calcul de l'indemnité a donné naissance à certaines difficultés. On s'est demandé, notamment, si, dans le produit net des années servant de base au calcul de l'annuité, on doit comprendre les sommes que l'Etat a eu à verser au titre de la garantie d'intérêt ou au contraire si on doit les en exclure.

**5564.** — Dans le sens de cette dernière opinion, on a fait

remarquer que, dans les conventions, on a toujours employé l'expression *produit net* pour représenter la différence entre les recettes brutes de l'exploitation et les dépenses correspondantes, sans tenir compte des avances du Trésor. On ajoute que « la garantie de l'Etat est essentiellement subordonnée à l'exploitation par le concessionnaire, et que cette exploitation est la condition *sine qua non* des subsides du Trésor ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 376.

**5565.** — Dans le sens de l'opinion contraire, on fait observer que, aussi longtemps que fonctionne la garantie du Trésor, ses avances constituent un des éléments du produit net et doivent par suite figurer dans le calcul de l'annuité.

**5566.** — La question a été tranchée dans un sens favorable aux compagnies par les conventions de 1883 passées avec l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le Midi.

**5567.** — Par contre, dans celles qui concernent le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée, et qui ne renferment pas de clauses analogues, on désigne par produit net l'excédent des recettes effectives de l'exploitation sur les dépenses. C'est le même langage que celui des conventions de 1859.

**5568.** — Si l'on suppose qu'on ne se trouve plus dans la période du jeu de la garantie, mais dans celle du remboursement à l'Etat, une difficulté analogue peut se présenter. Faut-il déduire du produit net des sept dernières années les sommes affectées au remboursement de la dette ou ne pas les en déduire? « Des raisons de symétrie, dit à cet égard M. Picard, peuvent être invoquées à l'appui de la première opinion. De même que, pendant la période de fonctionnement de la garantie, on admet en compte les sommes encaissées par la compagnie, soit comme recettes nettes de l'exploitation, soit comme versements du Trésor, il semble légitime de ne retenir pour la période de remboursement que les sommes restant effectivement à la disposition de la compagnie en fin d'exercice après distraction de celles qui doivent être remises à l'Etat ». — Picard, *loc. cit.*

**5569.** — Cependant le même auteur fait remarquer que cette méthode de calcul pourrait avoir pour effet de faire peser indéfiniment sur la compagnie la charge de remboursement d'une dette qui, la plupart du temps, devient immédiatement exigible par voie de compensation avec la valeur du matériel roulant.

**5570.** — La même question peut se poser encore si le rachat se présente dans la période du partage des bénéfices. Les mêmes raisons de symétrie que nous avons signalées plus haut paraissent conduire à une méthode uniforme de calcul. Cependant on conçoit qu'il soit permis de douter.

**5571.** — Il n'y a eu encore sur ces différents points, croyons-nous, aucune décision de jurisprudence.

**5572.** — Avant les conventions de 1883, on se demandait comment il fallait interpréter la clause aux termes de laquelle, en cas de concession de nouvelles lignes, la compagnie peut demander que celles dont la concession remonte à moins de quinze années, soient évaluées non d'après leur produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement. On en conçoit facilement la raison : on comprend qu'elle avait été introduite pour éviter qu'on pût reprendre, sans bourse délier, des lignes qui n'étaient pas encore en valeur, qui n'étaient peut-être même pas livrées à la circulation. Mais on se demandait à quelle date fixer le point de départ des quinze années, à celle de la concession définitive, ou à celle fixée pour l'achèvement des travaux?

**5573.** — Malgré des arguments de fait tirés de certaines concessions spéciales, et qui pour cette seule raison ne paraissaient pas pouvoir être généralisées, on admettait généralement qu'il ne fallait s'attacher qu'à la date de la concession.

**5574.** — Mais, d'après le texte du cahier des charges que nous avons reproduit, et qui a été adopté postérieurement aux conventions, le doute n'est plus possible puisque c'est explicitement la mise en exploitation de la ligne qui est visée.

**5575.** — Tout ce qu'on peut donc se demander, ainsi que le fait remarquer M. Picard, c'est si le paiement du rachat, dans l'hypothèse qui nous occupe, doit être fait en capital, ou au contraire au moyen d'une annuité égale aux charges des obligations émises par la compagnie.

**5576.** — Cette dernière opinion paraît ressortir du rapport de M. de Montgolfier où on lit : « Nous avons proposé de régler l'*annuité* correspondante aux nouvelles lignes, non d'après les produits nets des sept dernières années, mais d'après les dépenses effectives d'établissement de ces lignes. »

**5577.** — Il se peut que l'Etat, au lieu d'avoir à allouer une indemnité à la compagnie dont les lignes ont été rachetées, reste son créancier à raison des avances qui lui ont été faites précédemment. C'est ce qui résulte, notamment, d'une clause des conventions de 1859, reproduite dans celles de 1883, où l'on voit que si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance doit être compensé jusqu'à due concurrence avec les sommes dûes à la compagnie pour la reprise du matériel. Cette clause ne parlant que du matériel, on s'est demandé si la compensation ne pouvait exister que jusqu'à dûe concurrence, ou bien, au contraire, si la créance de la compagnie dépassant la valeur de ces objets, l'Etat ne pourrait pas poursuivre le recouvrement de sa créance sur le surplus de l'actif (domaine privé) de la compagnie. Il paraît résulter du rapport de M. de Jouvencel que les droits de l'Etat doivent être limités à la reprise des objets mobiliers. — Sur l'autorité que doit avoir la décision ministérielle en pareil cas et sur les critiques dont elle peut être l'objet, V. Cons. préf. Seine, 22 déc. 1886, l'Etat, [Dauv., 1887, p. 229]

**5578.** — A s'en tenir au texte des dispositions qui précèdent, il n'y aurait jamais lieu au remboursement des dépenses complémentaires. Les conventions de 1883 ont introduit sur ce point une règle nouvelle. Nous l'avons indiquée *suprà*, n. 5554.

**5579.** — L'Etat n'a pas toujours prévu le rachat des lignes dans les termes des dispositions qui précèdent. Les cironstances l'ont souvent amené à passer, à cet égard, des traités particuliers. Nous rappellerons particulièrement le traité de rachat des différentes lignes qui ont servi de commencement à la constitution du réseau d'Etat. Dans presque tous les traités de ce genre il a été stipulé que la compagnie resterait tenue d'assurer l'exploitation pendant un certain délai, que, lors de la remise du service, les objets mobiliers seraient repris à dire d'experts, et que l'Etat resterait étranger à la liquidation et au paiement des dettes de la compagnie. Certaines compagnies dont on rachetait les lignes sont même restées chargées de la construction de certains tronçons et quelques-unes de ces compagnies étant tombées depuis en faillite, on a pu se demander si l'Etat avait le droit de dispenser le syndic de tout ou partie de cette construction. Mais la négative s'imposait évidemment, car toute convention de rachat, nous l'avons vu, doit être approuvée par une loi et une décision ministérielle ne saurait faire échec à une disposition législative.

**5580.** — Quels sont les effets du rachat dans les rapports de l'Etat et de la compagnie rachetée avec les tiers? On peut d'abord poser en règle générale, ainsi que nous venons de le dire, que l'Etat doit rester étranger, en principe, à la distribution du prix de rachat entre les différents ayants-droit, et cette règle est rappelée dans la plupart des conventions de rachat.

**5581.** — Les compagnies, par contre, sont, en droit, tenues de fournir à l'Etat toutes les justifications établissant leur complète libération au regard des propriétaires dépossédés. Elles doivent également remettre les biens libres de toutes charges et c'est à elles qu'incombe l'obligation de poursuivre la radiation de toutes hypothèques. Conformément à ces principes, en cas d'inexécution d'engagements pris envers un propriétaire dépossédé lors de l'expropriation par une compagnie de terrains nécessaires à l'établissement d'une ligne ultérieurement rachetée par l'Etat, aucune responsabilité ne peut incomber à ce dernier malgré le fait du rachat, c'est l'ancienne compagnie qui ayant traité avec le propriétaire réclamant peut seule être mise en cause par lui, et l'Etat n'est nullement devenu par le fait du rachat le successeur à titre universel de la compagnie rachetée. — Limoges, 31 juill. 1892, V$^{e}$ Arbillot (inédit).

**5581** *bis*. — Il ne faut rien exagérer, toutefois, et si la compagnie rachetée avait pris des engagements valables vis-à-vis de certains particuliers, tels que des baux, l'établissement d'un tarif spécial moyennant une subvention, l'usage d'un embranchement, etc., l'Etat serait tenu de les respecter sauf si la ligne rachetée devait lui être remise libre de toutes charges à actionner la compagnie en dommages-intérêts.

**5581** *ter*. — L'Etat, par contre, succède au droit de toucher et de recueillir toutes les subventions qui avaient été promises à la compagnie rachetée. — Cons. d'Et., 29 juin 1888, Chemin de fer d'Orléans à Rouen; — 5 mars 1886, Commune de Beaumont. — Mais les compagnies rachetées ne sont tenues à aucune garantie de ce chef et l'Etat doit recouvrer ces subventions à ses frais, risques et périls. D'autre part, il se peut que les subventions à recouvrer soient déduites du prix de rachat.

En pareil cas, il faut distinguer soigneusement ce qui constitue la subvention du prix de travaux spéciaux pour déviation de chemin d'accès par exemple par les départements ou les communes.

**5582.** — Signalons parmi les décisions d'espèce auxquelles ont donné lieu les différents rachats un certain nombre d'arrêts. Il a été jugé que l'Etat qui a pris possession d'une ligne de chemin de fer, par application du décret du 25 mai 1878, a pris en même temps à sa charge la réparation des dommages pouvant résulter, pour les tiers, de l'existence ou de la défectuosité de la construction de la ligne rachetée. — Cons. d'Et., 16 févr. 1883, Cie du chemin de fer de Maine-et-Loire à Nantes, [D. 84.3.122, Leb. chr., p. 204]

**5583.** — ... Que lorsqu'en exécution d'une convention passée avec une compagnie de chemins de fer pour le rachat des lignes à elle concédées, l'administration a délivré un mandat payable à vue et accepté par la compagnie pour à-compte sur les sommes dues par l'Etat en principal et intérêts jusqu'à une certaine date, ce mandat constitue un règlement définitif entre les parties, en principal et intérêts, à cette date, de la dette de l'Etat; et qu'en conséquence, la compagnie dont le réseau a été racheté n'est pas fondée à réclamer en outre les intérêts moratoires de la somme portée au mandat; mais que si un article de la convention a stipulé que, dans le cas d'opposition, les paiements seraient effectués à la caisse des consignations, le ministre des Finances qui, à la suite d'une opposition, ne s'est pas conformé à cette obligation, demeure tenu d'indemniser la compagnie de la perte des intérêts qu'elle aurait perçus à la caisse, si le dépôt des fonds y avait été effectué. — Cons. d'Et., 24 mars 1882, Sencier, liquidateur de la Cie des chemins de fer de Maine-et-Loire à Nantes, [D. 83.3.91, Leb. chr., p. 283]

**5584.** — ... Que lorsque le montant des retenues à opérer pour la remise en bon état d'entretien de lignes rachetées par l'Etat, a été approuvé sans réserve par les parties contractantes, aucune retenue ne peut plus être opérée de ce chef, à raison soit de vices de construction ou de malfaçon qui se seraient révélés après la remise par l'Etat desdites lignes à une autre compagnie (dans l'espèce, la compagnie d'Orléans), en exécution des conventions de 1883, soit des erreurs de contenance dans les parcelles de terrain acquises par la compagnie, mais que le ministre est fondé à opérer des retenues à raison de terrains vendus par la compagnie cédante postérieurement à la date à laquelle la commission arbitrale a arrêté la dépense de premier établissement des lignes rachetées par l'Etat. — Cons. d'Et., 8 août 1890, Chemin de fer des Charentes, [Leb. chr., p. 799]

**5585.** — Les effets du rachat ont donné naissance à un certain nombre de décisions judiciaires, relatives aux droits des obligataires qu'il importe de relever.

**5586.** — Ainsi, on s'est demandé si le porteur d'obligations d'une compagnie de chemins de fer qui a rétrocédé son réseau à l'Etat, est fondé à prétendre que ses droits se trouvent compromis par le fait de cette rétrocession, et s'il peut se prévaloir de la déchéance du terme édictée par l'art. 1188, C. civ., au cas de diminution des sûretés du débiteur, et demander à la justice de prescrire des mesures conservatoires, telles que la nomination d'un séquestre pour recevoir le dépôt de valeurs destinées à servir de garantie aux obligataires. La question s'est posée devant la cour de Caen sans recevoir de solution. M. Demolombe, à cet égard, a donné une consultation favorable. Mais la Cour de cassation a décidé la question par la négative. — Cass., 10 mai 1881, Chemin de fer Nantais, [S. 82.1.17, P. 82.1.24, et la note de M. Lacointa, D. 82.1.201]

**5587.** — Cependant elle a décidé également que lorsqu'une compagnie de chemins de fer s'est mise en liquidation, ainsi qu'elle y était autorisée par ses statuts, après avoir obtenu le rachat de sa concession, elle ne saurait être contrainte à rembourser ses obligataires au moyen de tirages annuels, conformément au tableau d'amortissement inséré au verso des titres des obligations : dans ce cas, les obligataires ont seulement le droit de demander, suivant les circonstances, la déchéance du terme ou la résolution du contrat avec dommages-intérêts . — Cass., 2 févr. 1887, Briau et Delaunay, liquidateurs de la Cie des chemins de fer Nantais, [S. 88.1.57, P. 88.1.126, D. 87.1.97]; — 10 mai 1887, mêmes parties, [S. et P. *ibid.*, D. 87.1.334]

**5588.** — Il a été jugé, en tous cas, que quand la compagnie est dissoute et en liquidation, l'obligataire est en droit de demander l'emploi de fonds suffisants pour assurer le paiement des intérêts et le remboursement des obligations. — Caen, 16 août 1882, Chemin de fer Nantais, [S. 83.2.115, P. 83.1.681, D. 84.2.30]

**5589.** — D'autre part, la compagnie qui, par suite de rachat de ses lignes par l'Etat, procède au paiement anticipé d'obligations remboursables par voie de tirage au sort à un taux supérieur au prix d'émission n'est pas tenue de payer la valeur nominale de ces obligations, mais seulement le prix d'émission augmenté des intérêts échus et d'une certaine somme à titre de prime, représentant les droits acquis au moment du remboursement. — Paris, 17 mars 1883, Chemin de fer Nantais, [D. 84.2.100]

**5590.** — Jugé, dans le même sens, qu'une concession ayant été rachetée par l'Etat, si le rachat a été pratiqué, on ne peut soutenir que ce rachat est un fait du prince qui résout tout lien entre la compagnie et ses obligataires et que lorsque les obligations sont remboursables par voie de tirage au sort à un taux supérieur au taux d'émission, les dommages-intérêts mis à la charge de la compagnie doivent comprendre en outre du remboursement du capital au taux moyen d'émission, la plus-value résultant des chances de remboursement. — Paris, 21 févr. 1881, sous Cass., 18 avr. 1883, Chemin de fer des Charentes, [S. 83.1.441, P. 83.1.1121, D. 84.1.25]

### Section III.

#### Déchéance.

**5591.** — La déchéance est une mesure de rigueur qui peut atteindre les compagnies lorsqu'elles ne satisfont pas aux obligations de leurs cahiers des charges et plus spécialement lorsqu'elles ne commencent pas les travaux dans les délais stipulés, lorsqu'elles ne les terminent pas à l'époque prévue, lorsqu'elles suspendent ou interrompent l'exploitation et que l'Etat, étant obligé d'organiser un service provisoire, elles ne reprennent pas l'exploitation dans un délai de trois mois, lorsqu'elles n'entretiennent pas la ligne en bon état. Ces différents points sont prévus et réglementés par les art. 30, 3e alinéa, 38, 39, 40 et 41 du cahier des charges ainsi conçus.

**5592.** — Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'art. 40 (art. 30, 3e alinéa). — Nous rappelons à cet égard que l'obligation d'entretien porte non seulement sur la voie elle-même, mais encore sur ses dépendances, et qu'on a pu considérer comme dépendances de la voie à ce titre, des vannes et portes d'écluses et même une rivière non navigable dérivée lors de l'établissement de la ligne.

**5593.** — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de....... qui aura été déposée, ainsi qu'il a été dit, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au Trésor public (art. 38).

**5594.** — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et, alors, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et

les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat (art. 39).

**5595.** — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre l'exploitation et ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent (art. 40).

**5596.** — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées (art. 41).

**5597.** — La pénalité de la déchéance est si grave qu'on a essayé de lui en substituer d'autres : telles que la perte du cautionnement, des dommages-intérêts, une augmentation proportionnelle de la part contributive des compagnies dans le cas où la construction s'opère aux frais simultanés de l'Etat et des compagnies concessionnaires.

**5598.** — En tous cas, le concessionnaire d'un chemin de fer, qui n'a pas exécuté dans le délai convenu les travaux dont il s'était chargé, n'est pas tenu de dommages-intérêts envers l'administration, alors que, d'après le cahier des charges, la déchéance est la seule pénalité qui puisse lui être appliquée pour cette cause. Et il en est ainsi lors même que le concessionnaire aurait été dispensé par le cahier des charges de fournir un cautionnement. — Cons. d'Et., 11 janv. 1884, Level, [S. 85. 3.69, P. adm. chr., et les observations de M. le commissaire du gouvernement Gomel, D. 85.3.77, Leb. chr., p. 39]

**5599.** — En pareil cas, en effet, ne s'appliquent pas les règles du droit commun, notamment celles des art. 1142, 1147 et 1382, C. civ. Le contrat de concession est un contrat *sui generis*. On peut consulter également dans le même sens deux arrêts du Conseil d'Etat du 15 juill. 1881, Syndic du chemin de fer d'Orléans à Rouen (2 espèces), [S. 83.3.12, P. adm. chr., D. 82. 3.117, Leb. chr., p. 699]

**5600.** — Cette doctrine est une conséquence rationnelle de la règle suivant laquelle, en matière de concession de chemins de fer, le cahier des charges est la loi des parties. Il paraît certain, néanmoins, que, s'il se présentait, entre le concédant et le concessionnaire, des difficultés non prévues par le cahier des charges, et pour la solution desquelles cet instrument ne fournirait aucun élément, il y aurait lieu de les résoudre par application des principes généraux tracés par le Code civil pour le cas d'inexécution des obligations. M. Aucoc paraît être de cet avis, lorsqu'il enseigne (*Confér. sur le droit admin.*, 2[e] édit., t. 2, n. 314) que, dans le cas où l'administration manquerait à ses engagements envers le concessionnaire, celui-ci pourrait demander la résiliation du contrat par application de l'art. 1184, C. civ.

**5601.** — En fait, l'administration commence presque toujours par mettre la ligne sous *séquestre*. C'est une mesure évidemment favorable à la compagnie, et qu'on doit encourager. Mais elle peut avoir des inconvénients en présence de situations très-embarrassées, car les pouvoirs du séquestre ne sont définis nulle part, et on n'est pas d'accord sur le point de savoir s'ils s'arrêtent aux actes de simple administration ou s'ils ne comprennent pas également les actes de disposition.

**5602.** — Il résulte des dispositions qui précèdent que la déchéance ne peut être prononcée que par le ministre des Travaux publics : la confiscation du cautionnement, de son côté, est une mesure qu'il appartient au seul ministre des Finances d'édicter. C'est donc à tort qu'un conseil de préfecture se croirait autorisé à prononcer l'une ou l'autre de ces deux peines. — Cons. d'Et., 15 juill. 1881, précité. — V. aussi Cons. préf. Seine, 24 juin 1879, Chemin de fer de Marmande à Angoulême et autres, [D. 79.3.70, Leb. chr., p. 228]

**5603.** — Mais il a été jugé que lorsque les concessionnaires d'une ligne de chemins de fer ont été déclarés, par décision ministérielle, déchus de leur concession pour inexécution des conditions de leur marché, il appartient au conseil de préfecture de déclarer par interprétation du cahier des charges si les conditions du marché ont été remplies et si, par suite, la déchéance a été à bon droit prononcée. — Cons. préf. Seine, 24 juin 1879, précité.

**5604.** — Les clauses du cahier des charges subordonnent, dans certains cas, la déchéance à l'intervention d'une mise en demeure préalable; dans d'autres, au contraire, elles autorisent à la prononcer *de plano*. Ces clauses sont parfaitement licites et tout à fait conformes aux dispositions de l'art. 1139, C. civ. — V. Cons. d'Et., 17 févr. 1882, Georges Martin et Legrand, [Leb. chr., p. 189]; — 13 juill. 1883, Richard Grison, syndic de la faillite du sieur de la Vallée-Poussin, [S. 85.3.43, P. adm. chr., D. 85.3. 27, Leb. chr., p. 662]

**5605.** — « Le concessionnaire, dit M. Picard, ne saurait échapper aux pénalités prévues par l'acte de concession en prenant des mesures d'exécution insuffisantes. Si, par exemple, son cahier des charges l'obligeait à commencer les travaux dans un délai déterminé, il ne pourrait se borner à acheter quelques parcelles de terrain et à faire quelques mètres cube de terrassement pour se soustraire à la déchéance ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 617. — On peut consulter, à cet égard, Cons. d'Et., 4 avr. 1879, Parant-Pécher et Riche frères, [Leb. chr., p. 304]

**5606.** — Quelles sont les formes à observer pour la réadjudication du chemin de fer après le prononcé de la déchéance? En principe, et bien que le cahier des charges ne s'explique pas sur ce point, on notifie au concessionnaire déchu l'estimation et les autres pièces qui doivent servir à l'adjudication.

**5607.** — Dans cette estimation, ne figure pas le matériel roulant. Aussi décide-t-on généralement qu'il doit être repris à dire d'expert à la fin de la concession, comme si on était arrivé normalement au terme de cette concession.

**5608.** — Le nouveau concessionnaire doit être soumis au même cahier des charges que l'ancien. Ainsi que le fait remarquer M. Picard, « c'est le même contrat qui doit être continué, il n'y a de changé que l'agent d'exécution ». — Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 618.

**5609.** — On observe, pour l'adjudication, les règles tracées par le décret du 18 nov. 1882 sur les adjudications et les marchés passés au nom de l'Etat.

**5610.** — Si l'adjudication ne donne pas de résultat, elle doit être renouvelée trois mois après sur les mêmes bases. En fait, l'adjudication est approuvée par un décret rendu en Conseil d'Etat.

**5611.** — Ce n'est qu'au cas où la deuxième adjudication ne donne elle-même aucun résultat que la compagnie est définitivement déchue de tous ses droits et que le chemin de fer fait retour à l'Etat.

### Section IV.

#### Résiliation du contrat.

**5612.** — M. Picard (t. 2, p. 628), cite un certain nombre de cas dans lesquels l'administration a bien voulu accorder à titre gracieux, à certaines compagnies qui se trouvaient dans l'impossibilité de tenir leur engagement, la résiliation pure et simple de leurs contrats.

**5613.** — En dehors de cas semblable, on ne conçoit guère de résiliation prononcée en justice contre une compagnie. La déchéance, en effet, offre à l'administration un moyen bien plus simple d'arriver aux mêmes fins sans rétroactivité.

**5614.** — On a pu se demander si, à l'inverse, une compagnie ne pourrait pas faire prononcer la résiliation de la concession contre l'administration, faute par celle-ci de remplir ses promesses. Si l'on écarte l'application des art. 1142 et s. en la matière qui nous occupe, parce que le contrat de concession est un contrat *sui generis*, il semble qu'on doive également repousser celle de l'article 1184, aux termes duquel tout contrat synallagmatique contient une condition résolutoire tacite.

**5615.** — M. Picard cependant paraît admettre que cette disposition est applicable à la matière. On peut consulter à cet égard deux arrêts du Conseil d'Etat, du 1[er] juill. 1881 et du 21 déc. 1882, Chemin de fer de l'Hérault, [D. 83.3.4, Leb. chr., p. 669] — qui ont été rendus à l'occasion d'une demande de cette nature formée contre le département de l'Hérault par une compagnie qui se fondait, pour demander la résiliation, sur ce que le département ne lui avait pas fourni en temps utile les terrains nécessaires pour l'achèvement des lignes. Une question de fait empêcha seul le Conseil d'Etat de statuer au fond : il fut constaté qu'aucun délai n'avait été imparti pour la remise des terrains.

### Section V.

**Faillite de la compagnie.**

**5616.** — Nous n'avons rien à dire spécialement de la faillite. Il nous suffit d'indiquer qu'elle n'entraîne pas de plein droit la déchéance du concessionnaire. Cet effet ne se produit qu'autant qu'il est démontré que la société est absolument inhabile à tenir ses engagements, et que le syndic ne pouvant trouver aucun concessionnaire présentant des garanties suffisantes pour le subroger à la compagnie primitive, l'administration se refuse à toute substitution de cette nature.

**5617.** — La plupart du temps, les concessions figurant dans l'actif de la faillite, c'est par voie de cession postérieure, au contraire, avec l'autorisation du gouvernement, que cette partie de l'actif est réalisé. Mais l'agrément du gouvernement en ce cas, nous le rappelons, est toujours indispensable. — Cass., 14 juill. 1862 (implic.), Chemin de fer de Graissessac à Béziers, [S. 62.1.938, P. 63.1166] — Il est rare d'ailleurs que l'état de faillite n'entraîne pas des mesures provisoires comme le séquestre.

**5618.** — Sur les droits des obligataires dans la répartition de l'actif de la faillite, nous n'avons qu'à rappeler ce que nous avons dit *suprà*, n. 5585 et s., à propos du rachat. Les obligataires ne sont pas reçus à figurer dans le passif pour le montant de leurs obligations, au taux de remboursement, mais seulement au taux d'émission avec une prime correspondant à ces chances de remboursement selon l'époque où se produit la faillite. — Paris, 23 mai 1862, Chemin de fer de Graissessac à Béziers, [S. 62.2.327, P. 62.1048] — Paris, 25 mars 1868, Chemin de fer de Libourne à Bergerac, [S. 68.2.287, P. 68.1032]

### Section VI.

**Séquestre.**

**5619.** — Le séquestre est une mesure provisoire qui peut conduire à la déchéance de la compagnie ou n'interrompre qu'un moment l'exploitation par celle-ci de son réseau.

**5620.** — L'administration est autorisée à édicter cette mesure ainsi que le porte l'art. 40, précité, du cahier des charges, toutes les fois que l'exploitation est interrompue en tout ou en partie.

**5621.** — Quelquefois cependant, des séquestres ont été prononcés faute d'achèvement des travaux et pour les mener à bonne fin. Il n'y a là à notre avis rien d'excessif. Alors même que le cahier des charges ne ferait aucune allusion à cette mesure, nous croyons que l'Etat pourrait y recourir. Elle constitue en effet, une mesure d'ordre public au premier chef, et apparaît comme le corollaire nécessaire du droit supérieur de concession.

**5622.** — Souvent le séquestre a été prononcé directement par l'administration. Parfois aussi il a été sollicité par les compagnies intéressées.

**5623.** — Le séquestre est prononcé par décret. Ces décrets, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, t. 2, p. 632), peuvent varier. Ils peuvent conférer, notamment, des pouvoirs plus ou moins étendus au séquestre. En l'absence de toute convention à cet égard, il faudrait se garder, croyons-nous, d'en exagérer l'importance. Car l'idée qui inspire cette mesure est celle de conservation.

### Section VII.

**Fusion.**

**5624.** — Nous avons fait connaître les événements de nature à mettre fin à la concession. Il y en a d'autres qui tout en produisant un effet voisin s'en distinguent par certains côtés. Citons, à titre d'exemple, les décisions suivantes qui se rapportent à des cas de fusion ou d'annexion du territoire. La condition de résiliation stipulée dans un traité passé entre une compagnie de chemins de fer et une société de mines, pour le cas de liquidation des compagnies contractantes, ne doit être réputée encourue, ni par le fait de la fusion de la compagnie de chemins de fer avec une autre compagnie, ni par celui du fractionnement, opéré par mesure administrative, de la société de mines en plusieurs sociétés distinctes, de telles modifications laissant aux parties la faculté de tenir leurs engagements. — Cass., 20 août 1860 et Paris, 3 déc. 1858, Chemin de fer de Lyon, [S. 61.1.874, P. 61.937, D. 60.1.357]; — 7 avr. 1862, Mêmes parties, [S. 62.1.984, P. 63.176]

**5625.** — La substitution d'une compagnie à une autre ou leur fusion ne saurait être considérée comme une cause de résiliation pour les engagements de la première compagnie à l'égard des tiers. — Cass., 14 nov. 1860, Chemin de fer de Lyon (implic.), [S. 61.1.629, P. 61.980, D. 61.1.150]

**5626.** — Le dommage qui résulte pour un particulier de la signature d'un traité diplomatique (dans l'espèce, traité de Francfort), ne peut servir de base à une demande d'indemnité contre l'Etat par la voie contentieuse. Une ligne de chemin de fer a été concédée à titre d'intérêt local à un département, qui l'a rétrocédée à une compagnie : par suite de la rectification de la frontière, la compagnie a construit de sa seule initiative une gare douanière, dans une localité où une simple halte avait été prévue : dans ces conditions, elle n'est pas fondée à réclamer de ce chef une indemnité au département. — Cons. d'Et., 5 déc. 1884, Société anonyme belge des chemins de fer, [D. 86.3.83, Leb. chr., p. 885]

## CHAPITRE XII.

### PROCÉDURE ET COMPÉTENCE.

### Section I.

**Compétence ratione materiæ.**

*§ 1. Compétence des juridictions administratives.*

*1° Compétence du Conseil d'Etat.*

**5627.** — Le Conseil d'Etat connaît en cette matière comme en toute autre : des recours pour excès de pouvoirs ou pour incompétence de l'appel de l'interprétation des décrets et actes administratifs, des décisions des juridictions administratives comme juge du second degré. Nous nous occuperons spécialement des recours pour excès de pouvoirs ou incompétence qui ont donné naissance à de nombreuses décisions.

**5628.** — I. *Recours pour excès de pouvoirs ou pour incompétence.* — C'est au Conseil d'Etat que doivent être portés les recours pour excès de pouvoirs contre les actes de l'administration active ou contentieuse. Sans prétendre relever ici tous les éléments constitutifs de l'excès de pouvoirs, nous nous bornerons à faire remarquer qu'il ne peut exister qu'autant que l'acte prétendu abusif n'a pas le caractère gouvernemental, qu'il lèse un intérêt certain et appréciable, que l'intérêt lésé par l'acte abusif ne peut trouver accès devant aucune juridiction pour obtenir réparation du préjudice qui lui est causé. Toutes les fois, par conséquent, que le conseil de préfecture, par exemple, pourra être régulièrement saisi des griefs de l'intéressé, il ne pourra pas être question de porter devant le Conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoirs. Toutes les fois, au contraire, que l'acte dont il s'agit pourra être interprété comme une décision fermant la voie à toute autre action devant les juridictions compétentes, administratives ou judiciaires, le Conseil d'Etat seul sera compétent pour connaître du recours dirigé contre cette décision.

**5629.** — Mais dans quels cas les tribunaux administratifs ou de droit commun seront-ils valablement compétents à l'exclusion du Conseil d'Etat? C'est là une pure question de fait qui ne saurait être résolue à l'aide de règles posées *à priori*. Aussi nous bornons-nous à exposer, dans l'ordre même des matières traitées dans cette étude, les principales décisions de la jurisprudence.

**5630.** — Ont été considérés comme ne constituant pas des excès de pouvoirs :

**5631.** — *En matière de constitution du capital des sociétés :* une lettre par laquelle le ministre des Finances, répondant à la demande que lui avaient adressée des fondateurs de la société anonyme des chemins de fer Romains, afin qu'il ne fût plus donné d'autorisation pour l'émission en France d'obligations de cette société au delà d'un certain nombre, et que le département des finances intervînt auprès de la compagnie des agents de change dans le but d'arrêter la négociation des titres excédant le même nombre, a déclaré ne pouvoir intervenir. — Cons. d'Et., 13 déc. 1866, Munoz, [Leb. chr., p. 1143]

**5632.** — *En matière de concession, sur sa portée et son étendue :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics se borne à notifier à une compagnie de chemins de fer son inten-

tion de régulariser, d'accord avec le ministre des Finances, la cession à un syndicat de deux canaux d'assainissement que la compagnie prétend être l'accessoire de sa concession. — Cons. d'Et., 21 nov. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 745]

**5633.** — ... La dépêche par laquelle le ministre des Travaux publics, en réponse à une demande d'une compagnie, fixe la date de l'expiration de la concession d'une ligne du réseau de celle-ci. — Cons. d'Et., 29 mars 1889, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 444]

**5634.** — ... La décision par laquelle le ministre des Finances refuse à une compagnie fermière d'un chemin de fer appartenant à l'Etat certaines indemnités réclamées par elle à raison de ce que le chemin ne lui aurait pas été livré dans les conditions déterminées par le cahier des charges. — Cons. d'Et., 5 juin 1848, Ministre des Finances, [Leb. chr., p. 361]

**5635.** — ... La délibération par laquelle un conseil général vote un chemin de fer d'intérêt local. — Cons. d'Et., 28 avr. 1869, Commune d'Evreux, [S. 70.2.228, P. adm. chr., D. 70.3.49]

**5636.** — *En matière de subvention :* la délibération par laquelle un conseil général émet la prétention qu'une subvention de 1,500 fr., offerte par une commune en vue de l'exécution d'un chemin de fer d'intérêt local, devra profiter au département et non au concessionnaire. — Cons. d'Et., 9 févr. 1883, Chemins de fer de la Meuse, [Leb. chr., p. 164]

**5637.** — *En matière de compte de premier établissement :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics refuse d'approuver deux projets de travaux complémentaires. — Cons. d'Et., 23 mai 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 540]

**5638.** — *En matière de tracé de la voie :* l'ordonnance royale qui déclare d'utilité publique l'établissement de ports secs sur un chemin de fer, qui en détermine l'emplacement et fixe l'origine des distances sur lesquelles devra être calculée, conformément au cahier des charges, la perception du tarif dû à la compagnie concessionnaire. — Cons. d'Et., 31 mai 1848, Chemin de fer de Saint-Etienne, [S. 48.2.633, Leb. chr., p. 354]

**5639.** — ... Le fait par le ministre d'adresser à une compagnie une lettre dans laquelle il rejette une demande d'indemnité par elle formulée pour modification apportée dans le tracé primitif. — Cons. d'Et., 21 déc. 1888, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 1035]

**5640.** — ... L'acte par lequel le ministre des Travaux publics autorise une compagnie concessionnaire à exécuter un raccordement direct entre deux lignes, alors que ce travail était nécessairement prévu dans les décrets d'autorisation ou de concession. — Cons. d'Et., 24 mai 1889, Ville de Boulogne-sur-Mer, [S. 91.3.68, P. adm. chr., D. 90.3.95. Leb. chr., p. 659]

**5641.** — Une ville qui se prétendrait lésée par cet acte et soutiendrait qu'il porte atteinte aux droits résultant d'engagements pris envers elle par l'Etat ne serait donc pas recevable à la déférer directement devant le Conseil d'Etat. — Même arrêt.

**5642.** — *En matière d'emplacement de gares :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics prescrit dans certaines gares certaines modifications nécessitées par la sécurité publique. — Cons. d'Et., 20 août 1864, Gare de la Guillotière, [Leb. chr., p. 828]

**5643.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics refuse d'ordonner le rétablissement d'une station de chemin de fer qui a été supprimée, alors que la loi portant concession de ce chemin de fer s'est bornée à décider que l'administration déterminerait, après enquête, le nombre et l'emplacement des gares. — Cons. d'Et., 28 janv. 1864, Hachard, [S. 64.2.237, P. adm. chr., D. 64.3.18, Leb. chr., p. 87]

**5644.** — ... Et alors du moins que le recours pour excès de pouvoirs est formulé par des particuliers habitant la commune où se trouvait cette gare et agissant soit en leur nom personnel, soit au nom de la commune, s'ils n'ont pas d'ailleurs été autorisés à agir par le conseil de préfecture conformément à l'art. 49, L. 18 juill. 1837. — Même décision.

**5645.** — *En matière d'entretien des ouvrages d'art :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics rejette la réclamation d'une compagnie de chemins de fer qui prétend n'être pas chargée d'entretenir, de garder et manœuvrer les viaducs, ponts ou aqueducs éclusés construits sous la voie, ainsi que les arrêtés préfectoraux, pris en exécution de cette décision, lorsqu'il est d'ailleurs établi en fait que la contestation dont il s'agit est au nombre de celles dont le cahier des charges attribue la connaissance au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 20 juill. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 675]

**5646.** — *En matière de réception de travaux :* la lettre par laquelle le ministre des Travaux publics déclare qu'il ne sera procédé à la réception définitive que lorsque la compagnie intéressée aura effectué certains travaux conformément au plan annexé à l'ordonnance approbative de la convention passée entre ledit ministre et la compagnie pour la reconstruction d'un pont. — Cons. d'Et., 18 août 1849, Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, [Leb. chr., p. 537]

**5647.** — *En matière de chemin d'accès :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics fixe la largeur qu'une compagnie de chemins de fer sera tenue de donner a la voie publique devant un embarcadère. — Cons. d'Et., 29 déc. 1853, Chemin de fer de Dieppe à Fécamp, [S. 54.2.403, Leb. chr., p. 1129]

**5648.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics, interprétant une concession, déclare qu'il entend imposer à une compagnie de chemins de fer l'observation d'une certaine largeur pour une voie publique — Même décision.

**5649.** — La décision par laquelle un préfet autorise la construction d'un mur au long de l'avenue d'accès d'une gare, si cette autorisation n'équivaut pas à un alignement. — Cons. d'Et., 27 août 1857, Boilié-Martin, [Leb. chr., p. 702]

**5650.** — ... Les décisions par lesquelles le ministre des Travaux publics et le préfet mettent une ville et une compagnie de chemins de fer, comme y étant seules intéressées, en demeure de se concerter afin de pourvoir à frais communs à l'entretien d'un chemin d'accès construit, partie par la ville, partie par l'Etat, en vertu d'une convention intervenue entre eux. — Cons. d'Et., 9 déc. 1852, Ville de Valenciennes, [Leb. chr., p. 590]

**5651.** — ... La décision par laquelle le ministre se borne à mettre une compagnie en demeure d'exécuter certains travaux, notamment une avenue destinée à assurer l'accès d'une gare en la reliant à un chemin vicinal, et à présenter dans le délai de deux mois un plan pour la construction de cette avenue. — Cons. d'Et., 8 févr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 78.3.55, Leb. chr., p. 152]

**5652.** — *En matière de rétablissement des voies de communication :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics prescrit à une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, à l'effet de relier des voies de communication par elle interceptées, d'établir un passage à niveau sur ledit chemin au lieu d'un passage inférieur dont l'exécution avait été précédemment ordonnée. — Cons. d'Et., 12 août 1848, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 523]

**5653.** — ... Lorsque l'agrandissement d'une gare, qu'une compagnie de chemins de fer possède dans une ville (dans l'espèce, à Paris), a été déclaré d'utilité publique par un décret impérial, et que cet agrandissement rend nécessaire le déplacement d'une partie d'une rue qui longe la gare, la décision par laquelle le ministre des Travaux publics (si, comme dans l'espèce, il a reçu, par le décret impérial approbatif du cahier des charges de la concession, compétence pour approuver le projet relatif à ce déplacement) prescrit que la nouvelle rue sera rétablie, aux frais de la compagnie, à la limite de la gare agrandie dans les mêmes conditions où était établie la partie de rue supprimée, sauf à la ville à exécuter les travaux d'amélioration qu'elle jugera convenables. — Cons. d'Et., 14 août 1865, Ville de Paris, [Leb. chr., p. 805]

**5654.** — ... Lorsqu'en vertu du cahier des charges annexé au décret de concession d'un chemin de fer, conférant au ministre des Travaux publics le droit d'autoriser les modifications d'emplacement des voies publiques qui peuvent être nécessaires pour l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances, et de régler les conditions dans lesquelles elles doivent être opérées, une décision ministérielle a autorisé la compagnie concessionnaire à ouvrir une voie latérale à une gare (laquelle voie doit occuper, dans une partie de son parcours, le sol d'un chemin vicinal), la décision ultérieure, par laquelle le ministre prescrit que cette voie sera remise d'office à la commune, s'il est reconnu qu'elle a été établie selon le projet précédemment approuvé par lui. — Cons. d'Et., 1er avr. 1869, Ville de Dreux, [Leb. chr., p. 301] — On peut dire, en effet, qu'en pareille hypothèse le ministre s'est borné à préciser les conséquences de sa première décision, et que la seconde décision ministérielle, comme la première, n'est qu'un acte d'administration accompli par le ministre dans la limite de ses pouvoirs.

**5655.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics, en exécution d'un décret autorisant l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer Paris à Dieppe par Pontoise, et en vertu de l'art. 11, L. 3 mai 1841, sur la demande de la commission d'enquête, a approuvé l'ouverture d'un chemin latéral à la voie ferrée, destiné à faciliter l'accès de la gare aux habitants d'une partie de la commune traversée. — Cons. d'Et., 12 juill. 1871, Thomas, [Leb. chr., p. 90] — Dans l'espèce, d'ailleurs, le réclamant se bornait à prétendre que la voie latérale était inutile pour l'exploitation du chemin de fer et était établie exclusivement dans l'intérêt d'un propriétaire voisin.

**5656.** — ... Les arrêtés par lesquels le préfet et le ministre des Travaux publics accordent à une compagnie de chemins de fer l'autorisation d'établir des voies nouvelles sur un terrain compris dans ceux originairement expropriés pour la construction du chemin et de ses dépendances, lors même que ce terrain, détaché d'une rue communale, serait encore grevé d'une servitude de passage à niveau au profit de la commune. — Cons. d'Et., 12 déc. 1851, Godde et consorts, [Leb. chr., p. 750]

**5657.** — ... Un décret qui aurait, suivant une ville, autorisé une compagnie de chemins de fer à modifier la largeur et la longueur d'un viaduc sous rails exécuté selon les projets primitivement approuvés, et dont la remise à la ville avait été prononcée par arrêté préfectoral; et une décision ministérielle ordonnant que, malgré son opposition, il serait passé outre à l'exécution des travaux, alors qu'il paraissait démontré que les travaux reprochés n'avaient pas eu l'effet que la ville leur attribuait. — Cons. d'Et., 20 nov. 1874, Ville de Montluçon, [Leb. chr., p. 909]

**5658.** — ... Bien que le conseil de préfecture soit appelé à statuer sur les contestations relatives au sens et à l'exécution des marchés de travaux publics, l'arrêté préfectoral qui met une compagnie en demeure d'entretenir un chemin public latéral à une gare et la décision par laquelle le ministre refuse d'annuler cet arrêté. — Cons. d'Et., 7 juill. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 664]

**5659.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics invite une compagnie de chemins de fer à présenter sans délai un projet de divers travaux qu'il croit nécessaires pour la réparation de dommages causés à des voies publiques postérieurement à la réception de la voie ferrée, et met à la charge de la compagnie la moitié de la dépense des travaux de consolidation d'un pont. — Cons. d'Et., 18 juin 1880, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 585]

**5660.** — ... L'autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, après *enquête*, d'ouvrir un simple *passage à niveau*, parce que c'est à lui qu'il appartient d'apprécier et de régler les conditions dans lesquelles il doit être pourvu au rétablissement d'un chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée; sans qu'il y ait lieu de se préoccuper d'une convention intervenue entre une commune et la compagnie du chemin de fer, en vue de la construction d'un passage supérieur à la voie ferrée. — Cons. d'Et., 21 janv. 1881, Commune de Thil, [D. 82.3.45, Leb. chr., p. 82]

**5661.** — ... Lorsque, en vertu du cahier des charges annexé au décret de concession d'un chemin de fer, c'est au ministre des Travaux publics qu'il appartient d'autoriser les modifications d'emplacement des voies publiques qui peuvent être nécessaires pour l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances, et de régler les conditions dans lesquelles doivent être opérées ces modifications, et que celui-ci a autorisé la compagnie à ouvrir une voie latérale à une gare, destinée à remplacer une voie supprimée par suite de l'établissement de cette gare, la décision par laquelle le ministre prescrit la remise de la voie nouvelle à la commune; car elle n'est rendue que pour l'exécution de la précédente. — Cons. d'Et., 10 nov. 1862, Ville d'Aurillac, [D. 84.5.62, Leb. chr., p. 874]

**5662.** — ... Lorsqu'un cahier des charges a conféré au ministre des Travaux publics le droit d' « autoriser les modifications d'emplacement des voies publiques qui peuvent être nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances », et que par suite d'une déviation semblable (dans l'espèce d'un chemin vicinal) des travaux ont été exécutés pour reconstituer la voie, si les travaux dont il s'agit ont été bien faits, après les enquêtes et les autorisations d'usage, le décret par lequel le ministre livre d'office la voie à la commune intéressée, pour peu, d'ailleurs, que le décret ne contienne aucun moyen d'annulation tiré des lois des 7-14 oct. 1790 et 24 mai 1872. — Cons. d'Et., 15 juill. 1887, Commune de Paulhan, [Leb. chr., p. 587]

**5663.** — ... La lettre par laquelle le ministre des Travaux publics fait connaître à une compagnie concessionnaire qu'elle est tenue de construire divers chemins latéraux dans la traversée d'une commune, et met ladite compagnie en demeure de lui présenter ses propositions. — Cons. d'Et., 16 mai 1890, C^ie du chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 509]

**5664.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics prescrit le prolongement d'une rue sur le terrain d'une gare nouvelle, en réglant la pente de ce prolongement, en mettant les frais de raccordement à la charge de la ville, et en prescrivant le mode d'après lequel doit se faire, entre la ville et la compagnie, l'échange des terrains nécessaires à l'opération, lorsque ce prolongement n'est pas la conséquence des travaux dont l'utilité publique a été déclarée par le décret impérial et si la ville et la compagnie ne sont pas d'accord sur les conditions dans lesquelles doit s'exécuter cette opération. — Cons. d'Et., 14 août 1865, Ville de Paris, [Leb. chr., p. 805]

**5665.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics autorise une compagnie de tramways à supprimer un pavage et des contre-rails, autorisation qui aurait pour effet, selon une compagnie de chemins de fer, de gêner l'entrée des voitures dans la cour de sa gare. — Cons. d'Et., 11 déc. 1891, Chemin de fer de Bayonne.

**5666.** — *En matière d'écoulement des eaux :* l'arrêté par lequel un préfet ordonne sur le rapport d'un homme de l'art la construction d'un acqueduc destiné à l'écoulement des eaux sur un point autre que celui primitivement fixé lors du tracé du chemin de fer. — Colmar, 20 févr. 1840, Kreuller, [P. 40.2.450]

**5667.** — *En matière de mines :* la disposition d'un arrêté, par laquelle le préfet, en interdisant une exploitation de mine dans l'intérêt de la conservation d'un tunnel de chemin de fer renvoie la compagnie du chemin de fer devant le conseil de préfecture pour le règlement de l'indemnité à laquelle peut avoir droit la compagnie concessionnaire de la mine, cette décision ne faisant pas obstacle à ce que cette compagnie puisse, ainsi qu'elle avisera à ses risques et périls, porter sa demande d'indemnité devant l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 18 juin 1860, C^le de la Ricamare, [D. 60.3.52, Leb. chr., p. 485]

**5668.** — *En matière de dommage résultant de travaux publics :* la décision par laquelle le ministre refuse d'accorder une indemnité à un concessionnaire de pont à péage pour réparation du dommage à lui causé par l'établissement d'un chemin de fer. — Cons. d'Et., 30 juill. 1857, Pont de Cubzac, [Leb. chr., p. 630]

**5669.** — *En matière d'immunités de transport accordées aux administrations de l'Etat :* un arrêté par lequel le ministre des Travaux publics se borne à prescrire, après avoir pris l'avis des ministres de la Guerre et de la Marine, les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des obligations qu'il prétend avoir été imposées à un concessionnaire de chemin de fer par son cahier des charges pour le transport à prix réduits des militaires et des marins et du matériel des administrations de la guerre et de la marine. — Cons. d'Et., 16 août 1862, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 690]

**5670.** — *En matière de police des gares :* la décision par laquelle un préfet interdit l'accès des gares de chemins de fer situées dans le département, sans une autorisation spéciale par lui donnée, à toute voiture publique ou omnibus pour le transport des voyageurs et des bagages. — Cass., 6 déc. 1862, Lesbats, [S. 63.1.55, P. 63.543, D. 63.1.390]

**5671.** — ... L'arrêté par lequel un préfet subordonne l'entrée d'un voiturier dans une gare à la condition qu'il desserve tous les trains de voyageurs. — Paris, 21 juill. 1864, Lesbats, [S. 64.2.180, P. 64.960]

**5671** *bis*. — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics, dans l'exercice des pouvoirs à lui conférés par l'art. 50 du cahier des charges, fixe l'heure de fermeture des gares. — Cons. d'Et., 16 janv. 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 86.3.81]

**5672.** — *En matière de construction du matériel :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics approuve le choix fait par une compagnie de chemins de fer d'un appareil consumant la fumée des locomotives et refuse de la contraindre à adopter un nouveau système d'appareils; c'est, en effet, un acte d'administration pris en vertu des pouvoirs de police et de surveillance

qui sont attribués au ministre. — Cons. d'Et., 30 mars 1870, Edet, [Leb. chr., p. 381]

**5673.** — *En matière de salubrité :* le règlement préfectoral qui, en temps d'épizootie, soumet l'importation des bêtes bovines dans le département à la représentation d'un certificat d'origine, et défend aux compagnies de chemins de fer de transporter ou de débarquer dans toute l'étendue de ce département les bêtes bovines pour lesquelles ce certificat ne serait pas produit. — Cass., 25 janv. 1873, Peltier, [S. 73.1.144, P. 73.304, D. 73.1.45]

**5674.** — *En matière de tarif :* la lettre par laquelle le ministre des Travaux publics fait connaître à une compagnie le tarif qu'il prétend appliquer au transport sur le réseau de celle-ci du matériel de construction des lignes concédées en vertu de la convention du 27 mai 1883. — Cons. d'Et., 22 mars 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 410]

**5675.** — ... La décision par laquelle le ministre des Travaux publics, à l'occasion d'une contestation entre une compagnie de chemins de fer et l'Etat, et en l'absence de toute convention particulière à cet égard, statue sur le point de savoir si les prix portés aux tarifs de la concession de la compagnie sont applicables au règlement des droits de magasinage à elle dûs sur les objets abandonnés dans ses gares ou stations et vendus par le domaine, ou bien si ces droits doivent être invariablement fixés, d'après l'usage admis pour les entreprises de transports et messageries, à 1 1/2 ou 2 p. 0/0 du produit de la vente. — Cons. d'Et. 30 nov. 1854, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 916]

**5676.** — *En matière de transport de munitions :* la lettre par laquelle le ministre transmet à un intéressé des instructions au sujet de l'interprétation qu'il entend donner à la clause d'un marché. — Cons. d'Et., 28 févr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 245]

**5677.** — *En matière de chargement des marchandises :* la décision par laquelle le préfet, en l'absence d'une clause du cahier des charges, a déterminé le lieu où, sur la demande de la compagnie, se fera le chargement ou le déchargement de certaines marchandises. — Cass., 1er déc. 1847, de Rochetaillée, [D. 48.1.28]

**5678.** — *En matière d'interprétation de convention :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics, approuvant un projet des travaux effectués sur une ligne de chemins de fer, met à la charge de la compagnie concessionnaire la construction des ouvrages d'art pour deux voies. — Cons. d'Et., 22 janv. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr.]

**5679.** — *En matière de marchés de travaux publics :* la décision par laquelle le ministre des Travaux publics statue sur la réclamation dont une première dépêche purement interprétative d'un marché de travaux publics, et qui n'aurait pas été susceptible de recours devant le Conseil d'Etat, a fait l'objet par rapport à un travail déterminé. — Cons. d'Et., 28 févr. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 245]

**5680.** — II. Les pouvoirs du Conseil d'Etat, comme juge du second degré administratif ou comme autorité chargée d'interpréter les décrets et actes administratifs n'appellent aucun observation spéciale à la matière. Nous nous bornerons à indiquer que c'est en matière de tarifs surtout que s'exerce ce pouvoir d'interprétation. — Lamé-Fleury, p. 36; Sarrut, n. 75; Duverdy, n. 191 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1501; Féraud-Giraud, t. 1, n. 400.

**5681.** — Nous ferons ressortir d'ailleurs, en nous occupant de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire, la différence qui existe entre l'application et l'interprétation proprement dite des tarifs.

**5682.** — Enfin nous ferons remarquer qu'en dehors de l'interprétation des décrets, le Conseil d'Etat a également celle de ses décisions précédentes. C'est ce qui a été jugé, dans certains cas, à l'occasion de travaux publics. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, Chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, [Leb. chr., p. 339]

**563.** — III. *Qui peut agir devant le Conseil d'Etat.* — Pour pouvoir agir devant le Conseil d'Etat, il faut, comme devant toute autre juridiction, avoir intérêt et qualité (V. *suprà*, v° *Action* [en justice], n. 64 et s.). C'est d'après ce double principe qu'ont été rendues les décisions suivantes.

**5684.** — Un décret réglant le tarif des droits de navigation à percevoir sur un canal est un acte d'administration rendu dans un intérêt public. En conséquence, une compagnie de chemins de fer, dont les intérêts peuvent être lésés par ce décret, mais envers laquelle l'Etat n'a pris aucun engagement concernant ledit tarif, est sans qualité pour attaquer ledit décret devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 17 févr. 1853, Chemin de fer de Montpellier à Cette, [Leb. chr., p. 249]

**5685.** — Une compagnie industrielle, qui se sert habituellement d'un chemin de fer pour le transport de ses produits, est sans qualité, alors d'ailleurs qu'elle n'excipe d'aucune stipulation particulière, pour attaquer devant le Conseil d'Etat la décision ministérielle qui, en vertu de la loi du 9 août 1839, a augmenté le tarif des transports sur le chemin de fer. — Cons. d'Et., 31 mai 1848, Cie des fonderies et forges de l'Ardèche et de la Loire, [S. 48.2.632, Leb. chr., p. 334]

**5686.** — En dehors de l'intérêt il faut avoir qualité pour agir (V. *suprà*, v° *Action* [en justice], n. 136 et s.). Ainsi le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics *signant pour le ministre des Travaux publics et par autorisation* n'a pas qualité pour former devant le Conseil d'Etat un recours contre un arrêté de conseil de préfecture, statuant en matière de grande voirie; il n'appartient qu'au ministre d'introduire au Conseil d'Etat les affaires contentieuses concernant son département. — Cons. d'Et., 21 nov. 1890, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 864]; — 16 janv. 1891, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 15]

**5687.** — La circonstance que le ministre aurait signé le mémoire ampliatif transmis au Conseil d'Etat ne peut pas rendre le recours valable si ce mémoire n'a été enregistré au secrétariat du conseil qu'après l'expiration du délai d'appel. — Cons. d'Et., 30 janv. 1891, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 71]; — 1er mai 1891, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 399]

2° *Compétence ministérielle.*

**5688.** — La matière des chemins de fer n'offre, à cet égard, aucune particularité En dehors des cas où le pouvoir de décision propre est reconnu au ministre par le cahier des charges, et qui sont très nombreux, il faut se référer, pour déterminer la compétence ministérielle, aux principes à l'aide desquels se trouve fixée le juridiction de droit commun en matière administrative. — V. *infrà*, vis *Compétence* (mat. admin.), *Ministre*.

3° *Compétence des conseils de préfecture.*

**5689.** — I. *Notions générales.* — Les conseils de préfecture connaissent particulièrement en matière de chemins de fer :

1° De l'interprétation des actes administratifs relatifs à l'établissement ou à l'exploitation du chemin de fer et qui engendren des obligations soit à la charge de la compagnie, soit à celle de l'administration, plus spécialement des marchés de travaux publics;

2° Des dommages résultant de l'exécution de travaux publics;

3° Des contraventions de grande voirie ou de celles qui leur sont assimilées.

**5690.** — Cette compétence dérive soit des lois des 24 pluv. an VIII et 11 flor. an X, soit même des dispositions des cahiers des charges.

**5691.** — Sans chercher à préciser les limites de cette compétence et à aborder l'étude de principes qui n'ont rien à faire ici (V. *infrà*, v° *Compétence* [mat. admin.]), nous nous bornerons à mettre en relief les principales applications qui en ont été faites.

**5692.** — Occupons-nous d'abord de l'interprétation des actes administratifs.

**5693.** — II. *Interprétation des actes administratifs.* — Un principe absolu qu'il importe de poser tout d'abord, c'est qu'on ne saurait saisir la juridiction contentieuse en dehors de tout débat proprement dit et pour en obtenir une interprétation purement doctrinale. On ne saurait admettre, en effet, que les juridictions soient diverties de leur rôle de décision pour passer en quelque sorte à l'état de consultant. — Cons. d'Et. sur arr. confl., 12 avr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.2.166, P. adm. chr., D. 69.3.3, Leb. chr., p. 381]; — 17 janv. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.104, P. adm. chr., D. 67.3.4, Leb. chr., p. 87]; — 16 juin 1882, Grimoult, [Leb. chr., p. 581]; — 13 mai 1887, Rogerie, [Leb. chr., p. 404]

**5694.** — C'est ce qu'a établi le Conseil d'Etat en décidant que quoiqu'il appartienne au conseil de préfecture de donner, entre l'administration et les compagnies concessionnaires, l'interprétation des cahiers des charges des concessions, cette interpréta-

tion ne peut leur être demandée et ne peut être fournie par eux qu'autant qu'il existe un litige qui la rend nécessaire. — Cons. d'Et., 17 janv. 1867, précité.

**5695.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer n'est pas recevable, en l'absence de tout litige, à demander au conseil de préfecture et en appel au Conseil d'Etat l'interprétation d'une clause de son cahier des charges. — Cons. d'Et., 7 juin 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 91.3.75, P. adm. chr., Leb. chr., p. 747

**5696.** — Mais quand peut-on dire qu'une question soumise à la juridiction de jugement n'a qu'un caractère purement doctrinal? C'est là une question de fait qu'il est impossible de résoudre à l'aide de règles ou de principes absolus, et nous devons nous contenter de procéder à cet égard par voie d'exemples.

**5697.** — Nous citerons, à ce titre, différents arrêts d'où il résulte qu'une demande tendant au redressement de comptes de transports liquidés par le ministre et non acceptés par la partie intéressée est recevable; qu'elle ne peut être considérée comme constituant une demande en interprétation doctrinale. — Cons. d'Et., 28 févr. 1890, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 243]

**5698.** — ... Et, par voie de conséquence, que l'autorité administrative saisie sur renvoi de l'autorité judiciaire de l'interprétation d'un acte administratif peut donner cette interprétation d'une manière générale sans se préoccuper des conclusions plus ou moins étendues prises devant elles par les parties. — Cons. d'Et., 2 févr. 1883, Borel, [D. 84.3.91, Leb. chr., p. 96]

**5699.** — ... Que l'usage que le ministre s'est cru autorisé à faire de son pouvoir réglementaire, et qu'une compagnie critique comme contraire à une clause de son cahier des charges, ne peut constituer à lui seul un litige né et actuel autorisant la compagnie à saisir la justice de l'interprétation du cahier des charges. — Cons. d'Et., 7 juin 1889, précité.

**5700.** — On sait, au contraire, que les interprétations purement administratives et en dehors de toute contestation peuvent être données par l'administration elle-même, représentée par le ministre. Un autre point non moins certain, c'est que les juridictions administratives comme les juridictions de droit commun ne sauraient décider par voie de disposition générale et réglementaire.

**5701.** — Ces deux points posés, il importe de prendre parti sur les différents actes qui peuvent être compris au nombre des actes administratifs dont l'interprétation appartient de droit au conseil de préfecture.

**5702.** — En tête de cette nomenclature il n'est pas douteux qu'on doive faire figurer l'acte de concession, en tant du moins qu'il ne s'agit pas de critiquer le fait même de souveraineté qu'il implique et qu'il suppose. — Aucoc, t. 3, n. 1272; Ruben de Couder, n. 410.

**5703.** — Il a été jugé, en ce sens, que lorsque, pour la solution d'un litige existant entre deux compagnies concessionnaires de travaux publics, il est nécessaire d'interpréter les actes de concession de chacune desdites compagnies, la contestation est de la compétence exclusive de l'autorité administrative, à laquelle seule il appartient d'apprécier et d'interpréter les actes émanés de l'administration. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, Société anonyme du Pont de Rignoras, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 91

**5704.** — ... Que le conseil de préfecture est compétent pour juger, *par interprétation d'une concession*, si des canaux d'assainissement sont la propriété d'une compagnie qui prétend qu'ils figurent dans son périmètre, ou du syndicat qui soutient qu'ils lui appartenaient antérieurement à la cession de la voie; que c'est, en effet, au conseil de préfecture qu'il appartient d'interpréter les concessions de travaux publics aux termes de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Même arrêt.

**5705.** — ... Que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la question de savoir s'il résulte des conventions intervenues entre l'Etat et une compagnie de chemins de fer que le prix d'une parcelle distraite des dépendances de la voie ferrée et cédée à un tiers doit être attribué immédiatement à l'Etat, ou doit demeurer à la disposition de la compagnie jusqu'à la fin de la concession; que cette compétence lui appartient en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII (qui charge les conseils de préfecture de prononcer sur les difficultés qui s'élèvent entre les entrepreneurs et l'administration concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés); qu'en vain on soutiendrait qu'il s'agit là d'une question de propriété. — Cons. d'Et., 6 janv. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.126, D. 72.3.33, Leb. chr., 1870, p. 36 ; — 26 janv. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.127, P. adm. chr., D. 72.3.33, Leb. chr., p. 136]

**5706.** — ... Que c'est à lui également qu'il appartient de déterminer à qui de l'Etat ou des compagnies de chemins de fer appartient la propriété, soit de terrains retranchés du chemin et laissés libres par le changement ou la suppression de gares, ou par des modifications apportées au tracé de la voie, soit de terrains provenant de grandes routes déplacées par les compagnies; que cette question, qui ne comporte l'application d'aucun titre de propriété assujetti aux règles du droit civil, ne présente en réalité à résoudre qu'une difficulté sur le sens et la portée de la concession faite aux compagnies par leur cahier des charges, lequel constitue un véritable marché de travaux publics. — Cass., 24 août 1870, Chemin de fer du Midi, [S. 71.1.11, P. 71.14, D. 71.1.161]

**5707.** — ... Et qu'elle ne peut être résolue, en conséquence, que par interprétation de ce cahier des charges. — Comm. faisant fonction de Cons. d'Et., 16 mai 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.2.94, P. adm. chr., D. 72.3.33, Leb. chr., p. 312]

**5708.** — ... D'une façon plus générale, que le conseil de préfecture est compétent pour apprécier si les obligations que l'administration entend mettre à la charge d'une compagnie de chemins de fer sont conformes aux conditions des traités de concession. — Cons. préf. Seine, 29 mai 1889, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1890, p. 265]

**5709.** — On doit comprendre également au nombre des actes administratifs dont l'interprétation appartient aux conseils de préfecture les conventions qui accompagnent la concession et sont constitutives d'un marché de travaux publics.

**5710.** — Jugé, en ce sens, que les difficultés qui peuvent s'élever entre une compagnie de chemins de fer et un département ministériel sur le sens et la portée des conventions arrêtées entre eux lors de la construction de la ligne sont de la compétence du conseil de préfecture et non du ministre; que ce sont des difficultés relatives à l'exécution d'un travail public et que la décision du ministre ne fait pas obstacle à ce que la juridiction compétente soit saisie. — Cons. d'Et., 16 mars 1877, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 288]

**5711.** — ... Que les contestations qui s'élèvent entre une ville et une compagnie de chemins de fer relativement à l'exécution d'un contrat intervenu entre elles avec l'approbation de l'administration pour la construction de gares, sont de la compétence de l'autorité administrative, comme se rapportant à l'exécution d'un marché de travaux publics; qu'il n'en serait différemment que s'il s'agissait de constructions élevées en dehors du périmètre du chemin de fer, et sans l'autorisation de l'administration. — Cass., 1er août 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.853, P. 60.1088, D. 60.1.329]; — 22 août 1860, Bosc, [S. 60.1.856, P. 60.1090, D. 61.1.83] — Et que l'incompétence des tribunaux en ce cas, étant d'ordre public, doit être prononcée d'office et peut être proposée pour la première fois devant la Cour de cassation. — Cass., 25 avr. 1860, Roux, [S. 60.1.635, P. 61.263, D. 60.1.230]; — 9 déc. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [S. 62.1.196, P. 62.662, D. 62.1.33]

**5712.** — ... Que les difficultés qui s'élèvent entre deux compagnies, soit sur l'usage réciproque de leurs lignes ou de leur matériel, soit sur l'usage des gares de jonction (que cet usage soit réglé par leur cahier des charges ou qu'il y ait lieu à réglementation), sont de la compétence de l'autorité administrative. — Cass., 26 août 1874, Chemin de fer des Dombes, [S. 74.1.490, P. 74.1.241, D. 75.1.377] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1511; Féraud-Giraud, t. 2, n. 970.

**5713.** — On décide, de même, et par la même raison, que les difficultés qui peuvent surgir entre une compagnie de chemins de fer et les propriétaires d'un embranchement particulier au sujet du droit de circulation et d'exploitation, sont de la compétence de l'autorité administrative. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 972.

**5714.** — ... Que l'autorité administrative est compétente, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, pour statuer sur une contestation entre une ville et une compagnie concessionnaire de chemins de fer relativement à l'exécution d'une convention intervenue entre elles pour la construction d'un viaduc substitué, sur la demande de la ville avec l'approbation de l'autorité supérieure, à un pont que la compagnie était tenue d'établir aux

termes de son cahier des charges. — Cons. d'Et., 26 mai 1859, Chemin de fer de l'Ouest, Leb. chr., p. 386

**5715.** — ... Que le conseil de préfecture et en appel le Conseil d'Etat sont seuls compétents pour déterminer s'il existe entre un concessionnaire et une commune une convention tendant à mettre à la charge de celle-ci l'entretien d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 745]

**5716.** — ... Que le marché des travaux de superstructure passé entre un entrepreneur et l'administration des chemins de fer de l'Etat est un marché de travaux publics de la compétence des conseils de préfecture, que l'administration des chemins de fer de l'Etat, — qu'elle constitue un service distinct ou un véritable établissement public (point non résolu), — ne peut être assimilé complètement à une compagnie concessionnaire et n'est pas non plus une personne privée. — Trib. conf., 22 juin 1889, Vergniaux, [S. 91.3.78, P. adm. chr., D. 91.3.1, Leb. chr., p. 772]

**5717.** — ... Que l'autorité administrative, dans le cas où des eaux souterraines appartenant à des riverains ont été captées par une compagnie, a également seule qualité pour déterminer, par interprétation de l'acte de concession de la compagnie, quelles sont les obligations dont celle-ci est tenue vis-à-vis des tiers. — Cons. d'Et., 27 mai 1865, Ducruet et autres, [S. 66.2.270, P. adm. chr., D. 66.3.4, Leb. chr., p. 595] — Nous verrons, toutefois, qu'en cette matière, la jurisprudence a subi des variations assez sensibles.

**5718.** — ... Que la décision du ministre des Travaux publics intervenue sur les réclamations d'une compagnie de chemins de fer relativement aux conditions dans lesquelles des travaux ont été exécutés, n'est pas susceptible de recours direct devant le Conseil d'Etat; que c'est le conseil de préfecture qui doit en être saisi par voie d'interprétation du contrat de concession. — Cons. d'Et., 5 juin 1848, Cie du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, [D. 48.3.103, Leb. chr., p. 361] — *Sic*, Picard, t. 2, p. 239.

**5719.** — ... Que c'est là une compétence particulière aux conseils de préfecture, les tribunaux de commerce ne pouvant pas même incidemment connaître de l'interprétation des clauses de concession, et cette interprétation ne pouvant être donnée que par les tribunaux administratifs auxquels ils doivent renvoyer en cas de besoin. — Lyon, 1er juill. 1836, Durand et Berthon, [P. chr.]

**5720.** — ... Et qu'il faut en dire autant des tribunaux civils. — Cons. d'Et., 12 déc. 1863, Chemin de fer du Nord, [D. 64.3.107, Leb. chr., p. 803]

**5721.** — On est même allé plus loin et on a décidé que l'intervention de certaines mesures administratives, en dehors de toute convention, pouvaient entraîner la compétence administrative.

**5722.** — Ainsi jugé que lorsque le gouvernement a nommé un séquestre qui a été substitué à une compagnie de chemins de fer, l'autorité administrative est seule compétente pour connaître de l'action en indemnité formée par un ouvrier, à raison d'une blessure qu'il aurait reçue pendant qu'il était employé aux travaux d'un chemin de fer, alors que l'action est dirigée tout à la fois contre la compagnie concessionnaire du chemin et contre l'administration du séquestre. — Cons. d'Et., 16 août 1860, Passemar, [S. 61.2.318, P. adm. chr., D. 61.3.20]

**5723.** — ... Que cette compétence est, en pareil cas, justifiée par le caractère administratif de la mesure du séquestre, des effets de laquelle la demande en indemnité nécessite l'appréciation. — Même arrêt.

**5724.** — Ainsi jugé encore que les employés de l'administration des chemins de fer de l'Etat ayant, pendant la durée de leurs fonctions, le caractère d'agents temporaires de l'Etat, la révocation d'un employé, prononcée par le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, constitue un acte administratif, dont l'appréciation est interdite à l'autorité judiciaire. — Orléans, 28 nov. 1891, Pierre, [S. et P. 92.2.105] — Trib. Niort, 15 déc. 1891, Châtaignes, [*Gaz. des trib.*, 16 mars 1892] — Cons. d'Et., 10 juill. 1885, Chenot, [Leb. chr., p. 664]

**5725.** — ... Qu'en conséquence, si un employé des chemins de fer de l'Etat croit devoir former contre cette administration une demande en indemnité pour révocation intempestive, les tribunaux civils sont incompétents pour en connaître. — Orléans, 28 nov. 1891, précité.

**5726.** — ... Que c'est l'autorité administrative seule qui est compétente pour statuer sur une telle action puisqu'elle comporte l'appréciation d'un acte administratif. — Cons. d'Et., 10 juill. 1885, Thervet, [S. 87.3.18, P. adm. chr., D. 87.3.1]

**5727.** — ... Et il en est ainsi même depuis la loi du 27 déc. 1890, qui a modifié l'art. 1780, C. civ. — Orléans, 28 nov. 1891, précité.

**5728.** — En vertu du même principe et, par *à fortiori*, on doit décider que la plupart des contestations qui s'élèvent au sujet de l'application du cahier des charges, tout au moins celles qui soulèvent une question d'interprétation des charges proprement dites qui en résultent, sont de la compétence administrative.

**5729.** — Parmi ces contestations, celles qui s'élèvent entre l'administration et les compagnies appartiennent d'autant plus sûrement à la juridiction administrative que la plupart des cahiers des charges, ainsi que nous l'avons dit, contiennent à cet égard une disposition expresse.

**5730.** — Aujourd'hui le cahier des charges en vigueur ne se contente même pas de conférer aux tribunaux administratifs la connaissance de ces contestations; il spécifie celui de ces tribunaux qui sera compétent pour en connaître et qui est en général le conseil de préfecture de la Seine. L'art. 70, en effet, est ainsi conçu : « Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat. »

**5731.** — C'est l'interprétation des clauses du cahier des charges qui a suscité peut-être les plus nombreuses décisions de la jurisprudence administrative, soit qu'il y eût lieu de prendre parti sur une disposition évidemment contenue dans ce cahier, soit au contraire qu'il s'agît de déterminer si tel ou tel point devait être considéré comme compris dans ses dispositions.

**5732.** — Les contestations qui surgissent entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer au sujet des contrats de transport avec les administrations publiques sont également le plus souvent de la compétence administrative, car elles soulèvent des questions d'interprétation des cahiers des charges. — Cons. d'Et., 16 août 1862, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 690]; — 13 juill. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 85.3.43, P. adm. chr., Leb. chr., p. 657] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1507; Féraud-Giraud, t. 2, n. 974.

**5733.** — Il a été décidé, en ce sens, que c'est au conseil de préfecture à connaître des difficultés relatives aux transports effectués pour le compte de l'Etat. — Cons. d'Et., 7 déc. 1883, Chemin de fer d'Orléans, [S. 85.3.60, P. adm. chr., Leb. chr., p. 904] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 974.

**5733** *bis*. — ... Spécialement, d'une contestation entre une compagnie de chemins de fer et l'Etat au sujet du paiement de la subvention annuelle dûe aux termes du cahier des charges pour les transports de la poste. — Même arrêt.

**5734.** — ... Que, bien qu'il ait été définitivement statué par l'autorité judiciaire sur l'action en responsabilité exercée contre une compagnie concessionnaire de chemins de fer par un employé de l'administration des postes, à raison de blessures qui avaient été la conséquence d'un déraillement (dans l'espèce déraillement ne résultant point d'un cas de force majeure et dont la compagnie se trouvait même dans l'impossibilité de signaler la cause), néanmoins l'autorité administrative peut revendiquer la connaissance de la demande formée par la compagnie contre l'administration des postes et tendant à ce que celle-ci soit tenue de la garantir des condamnations prononcées au profit de l'employé, demande motivée sur ce que la gravité des blessures a été augmentée par suite de la disposition particulière du wagon-poste (dans l'espèce, blessures causées ou aggravées par le choc des parois du wagon et par la chute des objets mobiliers qui le garnissaient). — Cons. d'Et., 13 déc. 1866, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 1145]

**5734** *bis*. — ... Que la clause du cahier des charges de la concession d'un chemin de fer portant que le conseil de préfecture connaîtra des contestations qui pourront s'élever entre l'administration et la compagnie sur l'interprétation et l'exécution des clauses de la concession, s'applique au cas de contestation sur le point de savoir si les concessionnaires doivent supporter les frais d'établissement d'un service spécial d'octroi au débarcadère du chemin de fer. — Cons. d'Et., 16 juill. 1840, Chemin de fer de Paris à Saint-Germain, [S. 41.2.44, Leb. chr., p. 235]

**5735.** — ... Que si des compagnies de chemins de fer sont recevables à attaquer directement devant le Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, un règlement ministériel qui leur prescrit de transporter la dynamite et en autorise le transport dans les trains militaires, il en est autrement lorsqu'elles se contentent de soutenir que les prescriptions du règlement attaqué sont contraires à leur cahier des charges; qu'en pareil cas, la question est de la compétence du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 1er déc. 1882, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 978]

**5736.** — Le droit pour le conseil de préfecture de connaître des difficultés relatives à l'interprétation du cahier des charges entraîne nécessairement pour lui celui d'interpréter également les actes de l'administration centrale ou préfectorale qui n'interviennent que pour assurer l'exécution des dispositions qui y sont contenues.

**5737.** — Dans les numéros qui précèdent, nous avons déjà eu incidemment occasion de signaler des applications de cette idée. Beaucoup d'autres encore ont été faites, particulièrement en ce qui concerne le rétablissement des voies de communication interceptées par l'établissement de la voie ferrée.

**5738.** — Ainsi, il a été jugé que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient d'apprécier, en cas d'occupation de terrain, si une compagnie a excédé ou non les arrêts préfectoraux qui l'autorisaient à agir. — Cons. d'Et., 24 déc. 1845, Dauphin, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 604]

**5739.** — ... Que c'est à elle seule également qu'il appartient d'interpréter l'arrêté par lequel un préfet, en exécution d'un article spécial du cahier des charges, autorise une compagnie de chemins de fer à occuper des terrains faisant partie du boulevard d'une ville à l'effet d'y effectuer des travaux dont les projets ont été déjà approuvés par le ministre des Travaux publics, et par suite de statuer sur l'action en délaissement desdits terrains et la discontinuation des travaux dirigés par la ville et son entrepreneur contre la compagnie de chemins de fer. — Cons. d'Et., 31 août 1847, Ville de Marseille, [Leb. chr., p. 629]

**5740.** — ... Que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la question de savoir si une compagnie concessionnaire de chemins de fer est tenue, d'après son cahier des charges, d'exécuter certains travaux qui ont été prescrits et mis à sa charge par un arrêté du préfet. — Cons. d'Et., 13 juill. 1850, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 51.2.57, D. 51.3.27, Leb. chr., p. 686]

**5741.** — ... De statuer sur les réclamations élevées par une commune contre une compagnie de chemins de fer, relativement à l'exécution des obligations de cette compagnie en ce qui touche le raccordement de ce chemin de fer avec un chemin communal. — Cons. d'Et., 28 nov. 1845, Commune de Saint-Paul-en-Jarret, [S. 46.2.151, P. adm. chr., Leb. chr., p. 514]

**5742.** — ... De statuer sur les réclamations des communes intéressées dans le cas de déplacement d'un chemin vicinal pour la construction d'une ligne de chemins de fer, dans le cas où ces réclamations ont pour objet, soit de contester la régularité de l'opération, soit d'obtenir des dommages-intérêts pour le préjudice en résultant. — Cons. d'Et., 1er mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.2.188, P. adm. chr., D. 59.3.36

**5743.** — ... De connaître de réclamations d'enclavistes à propos de mesures qui auraient pour effet de changer l'emplacement ou les dimensions des chemins de défruitement dans le cas où des propriétés privées viendraient à être séparées de la voie publique par un chemin de fer, et où l'administration, pour assurer ainsi l'enclave, déterminerait l'emplacement et la largeur des chemins de défruitement à établir par les concessionnaires. — Cons. d'Et., 11 mars 1843, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 121]

**5744.** — ... De connaître de la décision par laquelle le ministre des Travaux publics a prescrit à une compagnie de chemins de fer la construction du chemin d'accès d'une gare, cette décision ne pouvant être nécessairement considérée comme un acte d'administration non susceptible de recours par la voie contentieuse, et soulevant au contraire une question d'interprétation du cahier des charges, sur laquelle il appartient au conseil de préfecture de prononcer (L. 28 pluv. an VIII, art. 4). — Cons. d'Et., 26 févr. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.3.52, P. adm. chr., D. 86.3.122, Leb. chr., p. 182]

**5745.** — ... De décider, sur la réclamation d'une commune, si une compagnie de chemins de fer est tenue, aux termes de son cahier des charges, d'établir à ses frais des moyens sûrs et faciles de traverser le chemin de fer dans les endroits où les communications précédemment existantes sur le territoire de la commune se trouvent coupées par ledit chemin. — Cons. d'Et., 31 janv. 1848, Commune de Ners, [P. adm. chr., D. 48.3.55, Leb. chr., p. 62] — V. aussi Cons. d'Et., 28 nov. 1845, précité.

**5746.** — ... D'interpréter les dispositions du cahier des charges d'une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, et spécialement de décider si, aux termes dudit cahier des charges, la compagnie est tenue de supporter, à la décharge des mariniers, tous les frais de pilotage auxquels est susceptible de donner lieu la construction d'un pont sur une rivière navigable, faite par ladite compagnie pour le service de la voie de fer. — Cons. d'Et., 10 mars 1848, Brunet et autres, [S. 48.2.405, P. adm. chr., D. 48.3.104, Leb. chr., p. 125]

**5747.** — ... De connaître des critiques dirigées contre un arrêté préfectoral prescrivant la construction d'un aqueduc pour assurer l'écoulement des eaux sous un pont de chemin de fer. — Colmar, 20 févr. 1840, Chemin de fer de Mulhouse à Thann, P. 40.2.450]

**5747** *bis*. — ... Des réclamations qu'un département aurait à formuler à raison de ce que des terrains lui appartenant auraient été incorporés au domaine du chemin de fer, alors que cette incorporation est la conséquence du déplacement d'une route départementale. Il s'agit d'une sorte d'échange prescrite par le ministre en vertu des pouvoirs qui lui appartiennent en matière de voirie. — Trib. confl., 3 juill. 1886, Département de la Loire.

**5748.** — Est-il besoin d'ajouter que lorsque la convention des parties attribue compétence à la juridiction administrative dans un cas donné, un acte de l'administration ne saurait priver les parties de ce droit, en substituant sa décision à celle de la juridiction contentieuse ou en les obligeant à porter leur recours directement devant le Conseil d'Etat et en les privant ainsi d'un degré de juridiction.

**5749.** — Jugé, en ce sens, que les difficultés qui naissent de l'ordre donné par un ministre à une compagnie de relier une gare déterminée à une route nationale sont des difficultés d'interprétation du cahier des charges, et que c'est par suite au conseil de préfecture de la Seine qu'il appartient d'en connaître; que si on peut considérer, en effet, comme un acte de pure administration non susceptible de recours contentieux, le fait par un ministre de désigner le mode ou l'emplacement d'un ouvrage reconnu par les deux parties et prévu par le cahier des charges, on n'en saurait dire autant de sa volonté d'imposer à la compagnie des travaux qu'on peut contester avoir été prévus par le même cahier des charges, c'est-à-dire par la loi des parties. — Cons. d'Et., 26 févr. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.3.52, P. adm. chr., D. 86.3.122, Leb. chr., p. 182] — V. aussi Cons. d'Et., 27 août 1857, Boilié-Martin, [Leb. chr., p. 702]; — 10 janv. 1867, Thiébaut, [Leb. chr., p. 58]; — 26 janv. 1869, Lebrun, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 630]; — 1er févr. 1884, Meuret, [S. 85.3.72, P. adm. chr., D. 85.3.52, Leb. chr., p. 108]

**5750.** — .. Que la compagnie qui se croit fondée à demander la résiliation de sa concession avec dommages-intérêts, soulève une contestation relative à l'exécution et à l'interprétation des clauses du cahier des charges annexé à la loi de concession et que cette contestation, quelle que soit la décision du ministre qui la motive, ne saurait donner naissance, de prime abord, à un recours devant le Conseil d'Etat, mais doit commencer par être portée, conformément à l'art. 48 du cahier des charges, devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 févr. 1853, Chemin de fer de Montpellier à Cette, [P. adm. chr., D. 53.3.36, Leb. chr., p. 249]

**5751.** — ... Que la décision par laquelle un ministre a rejeté la réclamation d'une compagnie de chemins de fer qui prétendait n'être pas chargée d'entretenir, de garder et manœuvrer les viaducs, ponts ou aqueducs éclusés construits sous la voie, et attaquait les arrêtés préfectoraux pris en exécution de cette décision, ne fait pas obstacle à ce qu'il soit statué par le conseil de préfecture sur l'étendue des obligations de la compagnie à cet égard, lorsqu'il est d'ailleurs établi en fait que la contestation dont il s'agit est au nombre de celles dont le cahier des charges attribue la connaissance au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 20 juill. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 675]

**5752.** — Le même principe se trouve encore affirmé quoique moins directement par un grand nombre d'arrêts. — Cons. d'Et., 31 mai 1848, Chemin de fer de Saint-Etienne, [S. 48.2.633, P. adm. chr., Leb. chr., p. 354]; — 5 juin 1848, Ministre des Finan-

ces, [D. 48.3.103, Leb. chr., p. 361]; — 12 août 1848, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 523]; — 18 août 1849, Chemin de fer de Saint-Etienne, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 537]; — 20 juill. 1854, précité; — 30 nov. 1854, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 916]; — 30 juill. 1857, Pont du Cubzac, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 630]; — 18 juin 1860, C^ie de la Ricamarie, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 485]; — 16 août 1862, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 690]; — 7 juill. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 664]; — 8 févr. 1878. Chemin de fer P.-L.-M., [D. 78.3.55, Leb. chr., p. 152]; — 21 nov. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 745]; — 18 juin 1880, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 585]; — 9 févr. 1883, Chemin de fer de la Meuse, [Leb. chr., p. 164]; — 21 déc. 1888, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 1035]; — 22 mars 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 410]; — 24 mai 1889, Boulogne-sur-Mer, [P. adm. chr., D. 90.3.95, Leb. chr., p. 659]; — 29 mars 1889, Chemin de fer du Nord-Est, [Leb. chr., p. 444]; — 16 mai 1890, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 510]

**5753.** — Nous en avons déjà trouvé les applications lorsque nous avons eu à déterminer dans quels cas le Conseil d'Etat est compétent pour connaître à titre d'excès de pouvoirs des actes de l'administration.

**5754.** — Il ne faudrait pas conclure d'ailleurs de ce qui précède que toutes les fois qu'on se trouve en présence d'un cahier des charges, d'une convention passée entre l'administration et une compagnie de chemins de fer, ou d'un acte administratif intervenu pour en faire l'application, la contestation doive être fatalement et nécessairement déférée aux tribunaux de l'ordre administratif. Ce n'est à proprement parler qu'autant que l'interprétation de cet acte est en jeu que cette compétence s'impose. Nous avons eu déjà l'occasion, notamment en ce qui concerne le cahier des charges, de faire ressortir le caractère variable des dispositions qui y sont contenues (V. *suprà*, n. 206 et s.). Pour mieux apprécier les limites de cette compétence, il faudra rapprocher ce qui vient d'être dit, de ce qui a encore été dit *suprà*, n. 5627, 5680, et de ce qui sera expliqué *infrà*, n. 6109, 6319 et s., à l'occasion de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire et des questions préjudicielles.

**5755.** — En dehors de toute obligation née d'un acte ou d'une mesure administrative, il peut y avoir encore place pour la compétence du conseil de préfecture lorsque l'obligation procède d'une faute ou d'un fait de l'administration et qu'elle soulève ainsi une question de responsabilité de l'Etat. Nous nous contentons pour le moment de poser le principe, nous réservant d'en présenter les applications, *infrà*, v^is *Compétence* (mat. adm.), *Dette de l'État*, *Responsabilité*.

**5756.** — En dehors des décisions de jurisprudence qui apparaissent comme des applications d'un principe de droit, il y en a d'autres qui ne constituent que des questions d'espèces, et qu'on ne saurait généraliser. Mais on peut y trouver des arguments d'analogie, et il ne sera pas inutile à ce titre d'en faire connaître les principales. Dans cet ordre d'idées nous signalerons :

**5757.** — ... *En matière d'étendue de concession et pour en fixer l'étendue* : un arrêt de la Cour de cassation du 21 janv. 1868, disposant que les conventions par lesquelles la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est devenue cessionnaire de la ligne du Bourbonnais ont virtuellement et nécessairement compris l'embranchement de Montrambert comme faisant partie de cette ligne; que par suite, le tarif réduit pour certaines marchandises, la convention ministérielle du 1^er mai 1863 a établi pour l'ancien et le nouveau réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, était applicable au chemin de Montrambert, encore bien qu'un cahier des charges et un tarif spécial eussent été annexés à la concession originaire de ce chemin, et qu'aucune dérogation expresse n'eût été stipulée à cet égard dans les transmissions successives au moyen desquelles le chemin de Montrambert avait passé dans la concession de Paris-Lyon-Méditerranée. — Cass., 21 janv. 1868, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 68.1.126, P. 68.291]

**5758.** — ... *En matière de cession de concession* : un arrêt de la chambre des requêtes du 28 mai 1883, d'où il résulte que, lorsque, dans l'acte de cession régulièrement approuvé d'une concession de chemins de fer, le point de départ des intérêts du prix convenu a été fixé à un an après l'ouverture de la ligne, et lorsque, postérieurement à la cession, l'administration a ordonné la mise en exploitation pour une époque déterminée, puis a successivement prorogé le délai, les juges du fond ont pu valablement décider que les intérêts ne commenceraient à courir qu'un an après l'ouverture effective de la ligne. — Cass., 28 mai 1883, Chemin de fer du Calvados, [S. 84.1.279, P. 84.1.678, D. 83.1.310]; — qu'il importe peu que, dans la première convention passée et conclue entre l'administration et le cessionnaire pour la fixation de l'époque d'ouverture, le cédant soit intervenu, s'il résulte des constatations de l'arrêt que l'intervention du cédant n'a pas eu pour but de fixer d'une manière définitive, entre le cessionnaire et lui, la date de la mise en exploitation, que le préfet avait la faculté de proroger.

**5759.** — *En matière d'expropriation* : un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 23 août 1882, rendu pour interpréter une convention intervenue entre l'Etat et la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, relative au point de savoir si une subvention que l'Etat s'était engagé à payer à forfait à celle-ci pour couvrir les dépenses mises à charge comprenait la valeur de terrains domaniaux à acquérir; plus spécialement, si une emprise supplémentaire ayant été jugée nécessaire pour l'agrandissement d'une gare, cette opération devait être réglée par les mêmes conventions que l'ensemble de la construction. — Cons. préf. Seine, 23 août 1882, l'Etat, [Dauv., 1882, p. 253]

**5760.** — ... Un arrêt du Conseil d'Etat, du 9 févr. 1883, qui a décidé, par interprétation de l'art. 62 du cahier des charges de la concession, qu'une compagnie de chemins de fer qui ne s'était pas bornée à changer le point de raccordement d'un embranchement particulier construit par une société de mines et qui, pour agrandir une de ses gares, avait exproprié une parcelle de terrain appartenant à cette société, devait, en vertu de la loi du 3 mai 1841, payer, outre le prix du terrain, la valeur intrinsèque des constructions élevées sur cette parcelle pour le service de l'embranchement. — Cons. d'Et., 9 févr. 1883, Mines du mont Saint-Martin, [D. 84.3.99, Leb. chr., p. 170]

**5760** *bis*. — ... Un arrêt du Conseil d'Etat, du 21 mars 1883, qui a décidé, par interprétation du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, qu'un terrain qui, au moment de la concession, faisait partie du champ de manœuvres de Sidi-bel-Abbès, mais qui depuis, et avant la construction de la ligne, en avait été distrait et avait été remis au service des domaines, était au nombre des terrains disponibles entre les mains de l'Etat, dont la cession gratuite devait être faite à la compagnie concessionnaire. — Cons. d'Et., 21 mars 1883, C^ie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, [D. 84.3.118, Leb. chr., p. 305]

**5761.** — *Comme décision interprétative des conventions de 1883 en matière d'imputation de dépense* : un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 13 mai 1889, qui, interprétant une convention aux termes de laquelle des lignes nouvelles étant concédées à la compagnie, l'Etat s'engageait à supporter les dépenses de la construction de ces lignes à la condition que la compagnie paierait une certaine subvention pour la superstructure, a décidé que les dépenses nécessitées pour la construction d'un atelier de réparation du matériel (lequel devait se faire à proximité de la voie et sous la direction de la compagnie), devaient être supportées par l'Etat en proportion de l'utilité que retiraient les lignes concédées en vertu de la convention. — Cons. préf. Seine, 13 mai 1889, l'Etat, [Dauv., 1890, p. 202]

**5762.** — ... *Relativement à la construction d'ouvrages d'art sur une ou deux voies* : un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 24 mars 1891, d'où il résulte que les dispositions des art. 6 du cahier des charges de 1857 et 6 de la convention de 1883, sont communes à toutes les lignes du réseau de la compagnie du Nord, sans qu'il y ait de distinction à faire entre celles dont l'Etat doit fournir l'infrastructure et celles dont la construction est entièrement à la charge de la compagnie; que pour les unes comme pour les autres, il existe deux sortes de travaux, ceux dont la construction s'impose immédiatement et ceux dont l'ajournement est facultatif; que l'Etat ne saurait à son gré modifier la consistance des ouvrages dont la construction lui incombe; que, par suite, les art. 6 et 10 de la convention de 1883, et 6 du cahier des charges de 1857, sont interprétés en ce sens que les ouvrages de la ligne de Don à Templeuve doivent être exécutés pour deux voies. — Cons. préf. Seine, 26 mai 1891, Chemin de fer du Nord, [Dauv., 1891, p. 287]

**5763.** — *Relativement à la construction d'une seconde voie sur une ligne de raccordement. A propos de l'imputation de la dépense* : un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 3 juill.

1890 qui, interprétant une convention passée entre le chemin de fer de l'Ouest et l'Etat, aux termes de laquelle l'Etat devait supporter les frais de construction moyennant une contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure, a décidé qu'en cas de raccordement d'un chemin avec une ligne préexistante et en cas de doublement de la voie, l'Etat n'avait pas à supporter les frais d'établissement de la seconde voie. — Arr. cons. préf. Seine, 3 juill. 1890, Chemin de fer de l'Ouest, [Dauv., 1890, p. 230]

**5764.** — *En matière de rétablissement des communications et d'écoulement des eaux :* un arrêt du Conseil d'Etat du 14 déc. 1877 qui a décidé qu'une compagnie de chemins de fer étant tenue, d'après les projets approuvés par décision ministérielle pour la construction d'une ligne nouvelle, de remettre à une commune, pour remplacer un gué supprimé, un pont en bois dépendant d'une ancienne voie ferrée, et ayant livré ce pont en mauvais état, n'avait pas accompli ses obligations, et qu'elle devait être condamnée non pas à rétablir le gué, mais à payer à la commune la somme nécessaire pour la réparation du pont. — Cons. d'Et., 14 déc. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. chr., D. 78.3.62, Leb. chr., p. 997

**5765.** — ... Un arrêt du Conseil d'Etat du 29 mars 1853 relatif à la question de savoir qui, de la ville de Paris ou de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, devait supporter la dépense d'entretien d'un pont destiné au raccordement d'une rue coupée pour l'établissement de ce chemin, et qui a décidé que cet entretien était à la charge de la compagnie, sauf toutefois à la ville de Paris à y contribuer jusqu'à concurrence de la somme que lui coûtait antérieurement l'entretien de la portion de chaussée pavée qui avait été remplacée par le pont; et accessoirement, par appréciation des circonstances, que les pavés provenant de cette portion de chaussée étaient demeurés la propriété de la ville de Paris. — Cons. d'Et., 29 mars 1853, Chemin de fer de Paris à Saint-Germain, [Leb. chr., p. 401]

**5766.** — ... Un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 21 mars 1882 qui, dans une espèce où la construction d'une ligne en remblai avait eu pour effet de supprimer des canaux servant à l'assèchement des terres, et où la compagnie avait été substituée aux droits de l'Etat, a décidé que les fossés et ruisseaux dont s'agissait n'étaient pas la propriété d'un syndicat, mais se trouvaient compris dans la concession faite à la compagnie, et en a délégué néanmoins l'usage au syndicat. — Cons. préf. Seine, 21 mars 1882, [Dauv., 1886, p. 174]

**5767.** — *En matière d'entretien et de manœuvre des ouvrages d'art :* un arrêt du Conseil d'Etat du 9 nov. 1877, aux termes duquel les règlements pour le service du pont tournant de la Bordigue à Cette, arrêtés par décision ministérielle du 16 mai 1859 et disposant que le pont devrait demeurer fermé lorsque, entre deux passages de train, il ne s'écoulerait que quarante minutes, devait être interprété en ce sens que le pont pourrait être maintenu fermé, alors même que l'intervalle ne se trouverait réduit que par le retard d'un train. — Cons. d'Et., 9 nov. 1875, Cie du chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 868]

**5768.** — *Relativement au concours financier de l'Etat :* un arrêt du Conseil d'Etat du 10 juill. 1891, portant que la compagnie du Midi n'était pas fondée à demander que l'Etat lui tint compte, dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser les avances qu'elle avait faites en exécution de la convention du 14 déc. 1875, d'une somme à forfait de 1 p. 0/0 représentant la perte des intérêts sur les emprunts qu'elle avait contractés pour subvenir à ces avances, depuis la date des émissions d'obligation jusqu'au jour des versements au Trésor; qu'aux termes de la convention, le taux définitif du remboursement à faire par l'Etat devait être arrêté d'après le taux moyen des obligations émises pour faire face aux avances, sauf déduction de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et de tous autres droits et frais dont la compagnie justifierait; que cette énumération était limitative et ne visait pas les intérêts courus depuis la négociation des titres jusqu'au versement opéré au Trésor; qu'au surplus, la compagnie n'apportait aucune justification du forfait de 1 p. 0/0 qu'elle demandait à l'Etat. — Cons. d'Et., 10 juill. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 540]

**5769.** — *En matière de rachat :* un arrêt du Conseil d'Etat du 30 mars 1867 qui, à l'occasion d'une convention passée entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer du Midi (convention approuvée par une loi), pour le rachat du chemin de fer de Graissessac à Béziers et sur une contestation née d'une clause portant que le prix du rachat serait ajouté au capital du nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi garanti par l'Etat, et qu'il donnerait lieu, pour chaque million y afférent, à une augmentation de 14 fr. sur le revenu net kilométrique attribué à l'ancien réseau, a décidé que la convention avait eu seulement en vue la somme que la compagnie des chemins de fer du Midi aurait à payer à la compagnie du chemin de fer de Graissessac, pour l'acquisition du chemin d'après sa valeur au moment où les arbitres chargés d'en régler le rachat en feraient l'estimation; qu'on ne saurait comprendre sous cette dénomination : « Prix de rachat du chemin de fer de Graissessac à Béziers », les dépenses d'achèvement ou d'amélioration que la compagnie des chemins de fer du Midi pourrait avoir à faire après l'acquisition du chemin pour le mettre en bon état d'exploitation. — Cons. d'Et., 30 mars 1867, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 328]

**5770.** — *En matière de subvention départementale :* un arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire qui a condamné le département à payer à l'Etat une subvention qu'il avait promise pour la construction d'une voie de raccordement entre les gares de Saumur-Etat et de Saumur-Orléans, arrêté basé sur ce que la subvention kilométrique promise par le département, paraissant avoir été déterminée par cette considération que les travaux de raccordement seraient opérés sur son territoire, presque tous avaient en réalité un caractère local et qu'il convenait dès lors de faire l'application de la règle *Accessorium sequitur principale*. — Cons. préf. Maine-et-Loire, 4 oct. 1888, l'Etat, [Dauv., 1889, p. 16]

**5771.** — *En matière de dommages résultant de travaux publics :* un arrêt du Conseil d'Etat du 18 févr. 1853 qui a décidé, par interprétation du cahier des charges d'une concession de chemin de fer, que si l'Etat était tenu de payer le prix des terrains destinés à servir d'emplacement audit chemin et à toutes ses dépendances, les indemnités pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sans distinguer entre les dommages permanents et les dommages temporaires, devaient être supportées et payées par la compagnie. — Cons. d'Et., 18 févr. 1853, Chemin de fer d'Avignon à Marseille, [Leb. chr., p. 261]

**5772.** — ... Un arrêt du Conseil d'Etat du 4 juill. 1873, qui, à l'occasion d'un article du cahier des charges portant que le département fournirait gratuitement à la compagnie tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourrait donner lieu, mais que la compagnie concessionnaire supporterait, par contre, les indemnités pour occupation temporaire, détérioration de terrains, chômage et tous dommages quelconques, et sur la question de savoir qui serait responsable du dommage causé à une propriété riveraine d'une rue par l'établissement d'un remblai destiné à raccorder cette rue avec un passage à niveau, a décidé que la responsabilité incombait à la compagnie par le motif que l'exécution du travail n'avait exigé l'expropriation d'aucune parcelle de terrains. — Cons. d'Et., 4 juill. 1873, Chemin de fer d'Evreux à Elbeuf et de Dreux à Acquigny, [Leb. chr., p. 622]

**5773.** — ... Un arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron du 7 janv. 1890 portant qu'il n'y a pas lieu d'interpréter le cahier des charges d'une compagnie pour savoir qui de cette compagnie ou de l'Etat doit supporter des dommages résultant de travaux publics, lorsque ces dommages se sont produits après la remise définitive de la ligne par l'Etat à la compagnie, et que cette compagnie a été substituée aux droits de l'Etat. — Cons. préf. Aveyron, 7 janv. 1890, Astruc, [Dauv., 1891, p. 72]

**5774.** — III. *Dommages résultant des travaux publics.* — A. *Notions générales.* — Aux termes de l'art. 4, § 2, L. 28 pluv. an VIII, le conseil de préfecture prononce sur les réclamations des particuliers qui se plaignent des torts et dommages provenant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'administration.

**5775.** — Depuis longtemps la jurisprudence est fixée en ce sens que les conseils de préfecture ne peuvent connaître des conséquences dommageables des travaux publics qu'autant :

1° Que le dommage est réel;

2° Qu'il provient de l'exécution des travaux publics;

3° Qu'il en provient directement;

4° Qu'il consiste en une atteinte matérielle aux personnes ou aux biens;

5° Que ce dommage ne va pas jusqu'à la dépossession.

**5776.** — B. *Conditions requises pour qu'il y ait dommage résultant de travaux publics.* — Sans nous appesantir sur chacune de ces conditions qui seront l'objet d'un commentaire spécial, *infrà*, v° *Travaux publics*, nous parcourrons rapidement les applications qui en ont été faites à la matière qui nous occupe.

**5777.** — a) *Dommage préjudiciable.* — Pas de préjudice, disons-nous d'abord, pas d'action ou du moins pas d'action pouvant aboutir à l'allocation d'une indemnité devant le conseil de préfecture. C'est ce qui a été décidé par de nombreux arrêts. — Cons. d'Et., 7 juin 1866, Letellier, [Leb. chr., p. 639]; — 3 janv. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 22]; — 23 janv. 1880, Lesouple, [Leb. chr., p. 111]

**5778.** — ... Soit que le préjudice allégué fasse totalement défaut au moment de la demande, ou, ce qui revient au même, qu'il ne soit encore qu'éventuel.

**5779.** — ... Comme au cas de demande formée par un propriétaire dont l'héritage est bordé par une voie ferrée construite sur l'emplacement d'une rue, et qui tend à obtenir une indemnité pour réparations à faire dans l'avenir, à raison d'un dommage (qui a cessé et dont le retour n'est qu'éventuel) pouvant résulter de l'ébranlement produit par les trains. — Cons. d'Et., 13 avr. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 453]

**5780.** — ... Ou dans l'hypothèse où une maison se trouvant située à proximité d'une gare et menacée de dommages à raison du voisinage d'une mare d'eau rendue permanente par les travaux de la voie, on prétendrait mettre à la charge de la compagnie ces dommages à venir et faire décider que, faute par elle de prendre certaines mesures indiquées, une somme déterminée serait acquise au propriétaire à titre de contrainte et mise à la charge de la compagnie par le seul fait de l'invasion des eaux. — Cons. d'Et., 16 févr. 1870, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 71.2.192, P. adm. chr., Leb. chr., p. 104]

**5781.** — ... Soit que ce préjudice ne soit pas appréciable, comme au cas d'une prise d'eau insignifiante faite dans un étang par une compagnie pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — Cons. d'Et., 13 févr. 1880, Decoulhac, [Leb. chr., p. 184]

**5782.** — ... Et plus spécialement au cas d'une prise d'eau quotidienne de 40 mètres cubes seulement dans un ruisseau alimentant une usine, alors que le débit de ce ruisseau constaté à l'époque des basses eaux n'est pas inférieur à 5.000 mètres cubes. — Cons. d'Et., 6 mai 1881, Chemin de fer d'Orléans, [D. 82.5.404, Leb. chr., p. 477]

**5783.** — ... Soit enfin que ce dommage ait pour objet un bien qui ne soit pas la propriété du réclamant.

**5784.** — ... Comme au cas d'une demande d'indemnité fondée sur le dommage résultant, pour le propriétaire d'un moulin, de ce que l'établissement d'un pont de chemin de fer sur un cours d'eau, aurait entraîné la suppression d'une digue sur laquelle cet usinier déposait habituellement les vases provenant du curage de ce ruisseau, et, par suite, occasionné une augmentation des frais du curage, alors que la digue appartenait à une ville avant l'expropriation, qui en a été faite par la compagnie du chemin de fer, sans réserve ni mention d'aucun droit de servitude : que ce droit n'a même jamais été invoqué, et que le dépôt des vases sur la berge n'avait lieu que par tolérance de la ville. — Cons. d'Et., 4 juill. 1873, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 618]

**5785.** — ... Ou bien lorsque des propriétaires prétendant que des corrosions produites, sur la rive gauche d'un fleuve, par la construction d'un talus perreyé sur la rive opposée, destiné à l'établissement d'un chemin de fer, nuisait ou menaçait de nuire à un terrain, la preuve serait faite que ces *corrosions*, dont le progrès avait d'ailleurs été arrêté par des travaux ultérieurs n'avaient atteint que les *berges* du fleuve dépendant du *domaine public*. — Cons. d'Et., 6 août 1881, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 827]

**5786.** — A l'appui de ce premier principe on peut encore citer : 1° *En matière de régime des eaux*, différents arrêts du Conseil d'Etat qui ont décidé qu'en cas d'envahissement d'une maison par les eaux, envahissement dérivant des ouvrages exécutés par une compagnie de chemins de fer, il ne peut y avoir lieu à donner une indemnité pour chômage d'un industrie qu'autant que ce chômage est bien démontré. — Cons. d'Et., 19 juin 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 610]

**5787.** — ... Que si une propriété a éprouvé des dommages de nature à entraîner l'allocation d'indemnité par suite de l'envahissement des eaux d'une rivière contre lesquelles elle se trouvait précédemment protégée par un rocher qu'une compagnie du chemin de fer a supprimé pour ouvrir une tranchée, néanmoins, il ne peut être allouée de dommages-intérêts à son titulaire s'il n'est pas établi que ladite propriété ait subi une diminution de valeur et soit exposée à un danger permanent d'inondation, alors surtout que la compagnie a commencé des travaux à l'effet d'endiguer la rivière. — Cons. d'Et., 21 févr. 1879, Salomon, [Leb. chr., p. 171]

**5788.** — ... Que lorsque le talus d'une voie ferrée est éboulé dans une rivière alimentant un moulin, et a ainsi rétréci le cours d'eau, il ne peut cependant y avoir lieu à allouer aucune indemnité, alors du moins que cet éboulement n'a ni arrêté ni relâché le débit du cours d'eau. — Cons. d'Et., 18 déc. 1885, Hiolle Mobille, [Leb. chr., p. 992]

**5789.** — ... Qu'une contestation s'étant élevée entre une compagnie concessionnaire de chemin de fer et le concessionnaire d'un pont dont la demande avait principalement pour objet de prétendre que les travaux du chemin de fer avaient changé le régime de la rivière et que le pont qui lui avait été concédé serait exposé dans l'avenir, si des crues extraordinaires venaient à se produire, à des détériorations graves ou même d'une ruine complète, dans l'état des faits, et en présence de simples éventualités, les bases manquaient pour apprécier le départ qu'il y aurait lieu de faire, si les accidents signalés se réalisaient, entre la responsabilité de la compagnie et celle qui devait rester à la charge de l'entrepreneur à raison des vices de construction et du défaut de solidité que la compagnie reprochait au pont, et que c'était à tort, en conséquence, que le conseil de préfecture avait cru pouvoir de condamner, dès à présent, la compagnie à payer, jusqu'à concurrence d'une certaine somme, les travaux qu'il serait nécessaire de faire pour consolider le pont. — Cons. d'Et., 15 juin 1864, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 581]

**5790.** — *En matière de dommages causés par éboulement*, et sur des conclusions présentées par le propriétaire d'un terrain disposé en pente pour faire suite aux *talus en déblais* d'un chemin de fer et tendant à ce que (indépendamment d'une indemnité pour le préjudice actuel et permanent résultant des travaux), l'Etat fût immédiatement déclaré garant et seul responsable de tous les dommages éventuels qui pourraient ultérieurement se produire par suite des *éboulements* auxquels donnerait lieu la disposition du terrain en talus, un arrêt portant que les requérants n'alléguaient aucun éboulement ni aucune réclamation qui pût donner naissance, de leur part, à une action en garantie, contre l'Etat; qu'ainsi il ne pouvait y avoir lieu, par le Conseil d'Etat, de statuer sur une question *qui n'était pas encore née*. — Cons. d'Et., 1er déc. 1859, Dyvernois, [Leb. chr., p. 687]

**5791.** — *En matière de difficultés d'accès causées par des travaux de chemins de fer*, différents arrêts statuant : 1° que, pour que des carriers puissent se plaindre de ce que l'établissement d'un chemin de fer ait eu pour effet de rendre plus difficile l'accès de cette carrière à une route nationale en multipliant ses courbes, il ne suffit pas que ce résultat soit constaté, mais qu'il faut encore qu'il soit établi que l'exploitation de la carrière en est effectivement devenue plus difficile. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Tambon, [Leb. chr., p. 473]

**5792.** — 2° ... Qu'il ne saurait y avoir lieu d'accorder une indemnité à raison de ce fait que des rues auraient été placées en contre-bas par l'établissement d'une voie ferrée dans une ville, alors qu'il est prouvé que ces rues étaient restées en communication directe avec toutes les autres voies publiques sans allongement de parcours au moyen d'un pont ou d'une passerelle. — Cons. d'Et., 6 mai 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. chr., D. 88.3.90, Leb. chr., p. 375]

**5793.** — 3° ... Qu'en cas d'élargissement d'une voie d'accès à une gare, les accès ayant été conservés et la rue étant restée en communication avec les voies publiques du quartier, on ne peut dire qu'il y ait un dommage appréciable pouvant donner lieu à une indemnité. — Cons. préf. Seine, 2 mai 1888, Carpentier frères, [Dauv., 1888, p. 176]

**5794.** — ... Que, bien que l'ancienne avenue d'une gare ait été interceptée à l'une de ses extrémités, il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité à des riverains dont la maison n'a pas été privée de ses accès sur la voie publique, alors que le niveau de celle-ci n'a même pas été modifié, que la circulation des voitures et la communication de la maison avec la ville sont restées les mêmes; que, dans de pareilles conditions, la dépréciation éprouvée par l'immeuble n'est pas de nature à donner droit à une indemnité. — Cons. d'Et., 23 juin 1875, Evrard, Leb. chr., p. 742]

**5795.** — *En matière de déviation ou de modification de chemins* une décision portant que le fait par une compagnie d'avoir ajouté au tracé d'un chemin approuvé par le ministre un sentier ouvert sur la propriété d'un tiers dans le but d'abréger la distance de cette propriété au chemin, ne peut constituer aucun préjudice pour le propriétaire. — Cons. d'Ét., 1er mai 1885, Picq, Leb. chr., p. 482]

**5796.** — ... Que du moment où il n'est pas démontré que la rouille ait été communiquée à des champs voisins par de l'épinevinette qui se trouve dans une clôture de chemin de fer, il ne peut y avoir lieu à indemnité. — Cons. d'Et., 7 juin 1866, Letellier, [Leb. chr., p. 639]; — 28 juin 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 91.3.84, P. adm. chr., Leb. chr., p. 814]

**5797.** — Il importe toutefois de remarquer que dès que la demande d'indemnité est sérieusement motivée, le conseil de préfecture ne saurait se dispenser d'admettre la preuve et particulièrement celle qui résulte de l'expertise ordonnée par l'article 56, L. 16 sept. 1807. — Cons. d'Ét., 7 févr. 1867, Castier, Leb. chr., p. 157]

**5798.** — La question cependant paraît avoir fait doute un moment. C'est ainsi qu'on s'est demandé notamment si le conseil de préfecture pouvait se dispenser d'ordonner cette expertise avant de rejeter une demande en indemnité présentée par un propriétaire et motivée sur le préjudice que l'établissement d'un chemin de fer et la suppression d'un chemin qui en avait été la conséquence lui auraient causé en rendant l'accès de sa propriété difficile et en l'obligeant à renoncer, en raison des dangers d'incendie, à une batteuse hydraulique faisant partie de sa propriété, ou bien, si l'on devait dire que, la suppression du chemin ne constituant pas un dommage direct et matériel et aucune loi n'autorisant la demande en indemnité fondée sur un danger éventuel d'incendie, le conseil de préfecture pouvait rejeter la demande sans avoir ordonné l'expertise. Il fut jugé qu'en présence de la demande formelle qui en avait été faite par le réclamant, le conseil de préfecture n'avait pu se dispenser de faire procéder à cette mesure d'instruction. — Cons. d'Et., 10 mars 1864, de Meynard, [Leb. chr., p. 248]

**5799.** — Et on retrouve la même doctrine formulée dans un arrêt rendu à l'occasion d'un propriétaire qui avait été partiellement exproprié pour l'établissement d'un chemin de fer traversant sa propriété. Ce propriétaire soutenait, à l'appui d'une demande en indemnité formée par lui devant le conseil de préfecture contre le concessionnaire, que l'indemnité de dépossession avait été réglée par le jury d'expropriation sur le vu d'un plan où les parties de propriété traversées par la voie ferrée devaient être réunies par un passage à niveau; que ce passage à niveau ayant été remplacé, postérieurement à la construction du chemin, par un passage sous rails, cette substitution avait eu pour effet de modifier les conditions d'exploitation de sa propriété qui lui avaient été assurées au moment de son expropriation. On se demandait si le conseil de préfecture pouvait en se fondant sur ce que le dommage, même établi, en serait pas de nature à donner droit à une indemnité, comme n'étant pas un dommage direct et matériel résultant de travaux publics, rejeter la demande en indemnité sans ordonner l'expertise prescrite par la loi du 16 sept. 1807. La négative fut prononcée par cette considération que les modifications apportées dans les conditions d'exploitation de la propriété étaient un fait nouveau du concessionnaire, et que pour apprécier si ces modifications avaient occasionné un dommage réel et, en cas d'affirmative, quelle indemnité devrait être allouée, il devait être procédé à une expertise aux termes de l'art. 56, L. 16 sept. 1807. — Cons. d'Et., 17 janv. 1867, Boyron, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 81]

**5800.** — Mais il a été jugé par contre, relativement à des dommages réclamés à raison de la privation de jour et de soleil provenant de la construction d'un viaduc auprès d'une maison habitée, en admettant la réalité du préjudice causé au propriétaire, ce préjudice n'était pas de nature à ouvrir un droit à indemnité; et que, dès lors, il n'y avait pas lieu d'ordonner une expertise. — V. notamment, Cons. d'Et., 10 mars 1865, Puyo, [Leb. chr., p. 276]

**5801.** — L'expertise d'ailleurs, nous le verrons, n'est qu'une mesure d'instruction [illegible] laquelle elle a été ordonnée puisse contester le droit de celle en faveur de qui elle a été prescrite. — Cons. d'Et., 20 mars 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.2.29, P. adm. chr., D. 75.3.25, Leb. chr., p. 285]

**5802.** — [illegible] *Dommages résultant de travaux publics.* — Que faut-il entendre par travaux publics? L'interprétation de ces mots a donné naissance à d'assez sérieuses difficultés. Limitée aux chemins de fer elle n'a pas laissé encore que de susciter des décisions assez confuses. D'une façon générale, certains arrêts se sont bornés à poser en principe qu'une demande formée contre une compagnie concessionnaire de chemin de fer, en réparation du préjudice causé à des propriétés particulières par l'exécution des travaux du chemin, est de la compétence de l'autorité administrative, à l'exclusion des tribunaux ordinaires, parce que les chemins de fer faisant partie de la grande voirie, les travaux qui y sont relatifs doivent avoir le caractère de travaux publics. — Paris, 27 janv. 1855, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 55.2.551, P. 55.1.400, D. 56.2.52]

**5803.** — ... Que, dans ce cas, l'incompétence des tribunaux ordinaires est d'ordre public, et que, par suite, elle peut être opposée en tout état de cause, même après des conclusions au fond prises en cause d'appel, et nonobstant des offres réelles faites par la compagnie, mais non acceptées par la partie demanderesse. — Même arrêt.

**5804.** — Mais de pareilles solutions n'éclairent pas beaucoup la question. La compagnie peut effectuer des travaux multiples. Par ce seul fait qu'ils sont l'œuvre d'une compagnie de chemins de fer constituent-ils nécessairement des travaux publics? Il faut certainement distinguer.

**5805.** — Toute compagnie de chemin de fer a, sous l'empire de la législation qui régit la matière, deux caractères bien distincts. Si, d'un côté, elle exécute à ses frais les ouvrages qui, pour la confection de la voie ferrée, lui sont prescrits par son cahier des charges, d'un autre, elle est autorisée par les termes de sa concession à percevoir, à titre de rémunération, des prix de péage et de transports sur les voyageurs et les marchandises. Suivant les circonstances, elle agit donc comme entrepreneur de travaux publics, ou comme adjudicataire d'un service public de transport. — V. Dufour, *Dr. admin. appliqué*, t. 3, n. 194, 211.

**5806.** — En ce qui concerne les demandes d'indemnité que des particuliers dirigent contre elle, à raison des dommages qu'elle leur a causés en cette dernière qualité, il n'est pas douteux qu'elles ne peuvent ressortir à la juridiction administrative et qu'elles doivent être, au contraire, portées devant les juges du droit commun. — Cass., 30 avr. 1856, Chemin de fer du Midi, [S. 58.1.442, P. 58.1029, D. 56.1.461]; — 17 nov. 1858, Canal du Midi, [S. 59.1.328, P. 59.102, D. 58.1.470]; — 1er août 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.853, P. 60.1088, D. 60.1.329]; — 22 août 1860, Bosc, [S. 60.1.856, P. 60.1090, D. 61.1.83] — Cons. d'Et., 28 janv. 1864, Meslin, [S. 64.2.176, P. adm. chr., D. 64.3.25, Leb. chr., p. 79]

**5807.** — Il n'est pas moins certain, par contre, que les dommages qui résultent de travaux qu'elle a exécutés dans la première de ces deux attributions constituent essentiellement des dommages résultant de l'exécution de travaux publics.

**5808.** — Mais à quel signe certain s'attacher pour déterminer quand les ouvrages, causes du préjudice, ont été effectués par la compagnie à titre d'exploitant, plutôt que comme entrepreneur de travaux publics? A cet égard, on a proposé la distinction suivante : on ne doit réputer publics, a-t-on dit, que les travaux dont l'exécution est imposée par les devis et cahier des charges; seuls, les travaux ainsi caractérisés par l'obligation où l'entrepreneur est vis-à-vis de l'administration de les effectuer, entraînent pour leurs suites contentieuses la juridiction administrative. — Cass., 16 nov. 1858, Languet, [S. 59.1.326, P. 59.22, D. 58.1.468] — *Sic*, Gaudry, *Tr. du domaine*, t. 1, p. 593. — Il n'en est plus de même pour tous autres travaux, fussent-ils l'œuvre de la compagnie et dussent-ils être annexés à la voie ferrée : il est possible qu'ils soient utiles à l'exploitation de cette voie; qu'ils soient même indispensables pour qu'on puisse en tirer profit; mais ils ne sont

pas constitutifs de la confection du chemin de fer, puisqu'ils ne sont pas de ceux qui ont été imposés par le cahier des charges; ils sont donc l'œuvre de l'adjudicataire du service de transports, aux intérêts industriels de qui ils servent; ils ne sont point l'œuvre de l'entrepreneur des travaux publics. Peu importe, d'ailleurs, qu'ils aient été exécutés avec l'autorisation administrative. Autre chose est l'autorisation, la permission; autre chose est l'injonction. Ce qui, d'ailleurs, soumet des ouvrages à une autorisation préalable, ce n'est point la circonstance qu'ils se rattachent à l'exploitation d'un chemin de fer, c'est qu'à raison de leur objet particulier, ils sont régis par une législation spéciale, telle que les lois concernant les ateliers classés, les usines métallurgiques, ou les cours d'eau, etc.

**5809.** — Nous nous associons bien volontiers au principe de cette distinction : nous croyons cependant qu'il est préférable de la formuler dans des termes un peu moins généraux et un peu moins absolus, car il est impossible d'admettre que les lacunes ou les omissions d'une convention originaire soient irréparables, et qu'en tous cas cette convention l'emporte nécessairement sur l'usage même auquel sont destinés les ouvrages du chemin de fer.

**5810.** — Nous dirons, en conséquence : si les travaux dont il s'agit sont prévus par les lois de concession, ou les conventions annexes, dans de telles conditions que le profit doive faire retour à l'Etat, ils ont le caractère public et les conséquences dommageables qu'ils entraînent relèvent des conseils de préfecture.

**5811.** — Il faut en dire autant si, bien que ne figurant pas parmi les travaux constitutifs du compte de premier établissement, ils sont régulièrement autorisés comme travaux complémentaires par les autorités compétentes.

**5812.** — La même solution doit encore être admise, si encore que ne figurant pas nommément au nombre de ces travaux, ils sont mentionnés dans le procès-verbal de bornage comme parties intégrantes du chemin de fer.

**5813.** — Ils ne constituent, au contraire, que des travaux privés, s'ils ne se trouvent placés dans aucune de ces catégories.

**5814.** — Nous allons parcourir successivement les principales applications qui ont été faites de ces idées : en cas de doute, et pour résoudre une hypothèse qui n'aurait pas été directement prévue par la jurisprudence, on pourra se référer aux indications que nous avons données *suprà*, ch. 2, sect. 3, ch. 3, sect. 2, § 2, ch. 10, sect. 2, § 2 et 3.

**5815.** — Il faut, en principe, disons-nous d'abord, que les travaux aient été prévus lors des actes constitutifs de la concession et qu'ils aient été régulièrement autorisés.

**5816.** — Jugé, en ce sens, que les conseils de préfecture ne sont compétents pour connaître des dommages résultant de travaux exécutés par une compagnie concessionnaire de chemins de fer considérée comme entrepreneur de travaux publics qu'autant qu'il s'agit de travaux *autorisés par l'administration;* que, dans le cas contraire, c'est aux tribunaux civils qu'il appartient de statuer sur le litige. — Cass., 22 août 1860, précité.

**5817.** — ... Que pour qu'un dommage puisse être considéré comme résultant de travaux publics il faut d'abord que le travail soit approuvé. — Cons. d'Et., 17 mars 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [P. adm. chr., D. 59.3.61, Leb. chr., p. 217]

**5818.** — ... Que ne constituent des travaux publics que ceux qui se trouvent dans le périmètre de la voie, telle qu'elle a été approuvée par l'administration lors des projets. — Cass., 1er août 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.853, P. 60.1088, D. 60.1. 329]

**5819.** — ... Qu'en conséquence, les tribunaux civils sont seuls compétents pour ordonner la suppression ou la modification de constructions élevées par une compagnie de chemins de fer en dehors du périmètre de ce chemin, sans l'autorisation de l'administration, de telles constructions ne pouvant être considérées comme ayant le caractère de travaux publics. — Même arrêt.

**5820.** — ... Que la demande en suppression de travaux qui ne sont pas compris au nombre de ceux autorisés par l'administration ne peut être portée devant le conseil de préfecture. — Lyon, 14 déc. 1864, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.2.208, P. 65. 852, D. 65.2.48]

**5821.** — ... Que n'ont pas le caractère de travaux publics les ouvrages exécutés par une compagnie de chemins de fer sur un ruisseau, lorsque ces travaux, non compris dans le cahier des charges, entrepris seulement après l'exécution de la voie ferrée et dans l'intérêt de l'exploitation, n'ont été autorisées par le préfet qu'en vertu de son droit de police sur les cours d'eau et sous la réserve des droits des tiers; qu'en conséquence, les tribunaux sont seuls compétents pour statuer sur les dommages-intérêts qui sont la conséquence des travaux exécutés. — Cass., 12 févr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.210, P. 73.510, D. 75.1. 459]

**5822.** — ... Que les compagnies de chemins de fer ne peuvent, comme subrogées à l'Etat, invoquer la compétence administrative que pour les litiges auxquels ont donné lieu les travaux prévus par l'acte de concession ou spécialement autorisés par un acte ultérieur de l'administration; qu'en l'absence de tout acte administratif qui leur imprime le caractère de travaux publics, les travaux exécutés sur les propriétés d'autrui, même en vue d'un péril imminent, demeurent sous leur responsabilité personnelle et restent soumis à la juridiction civile. — Cons. d'Et., 1er mars 1873, Deynoles, [S 75.2.31, P. adm. chr., D. 73.3.71, Leb. chr., p. 77]

**5823.** — ... Que les travaux d'agrandissement d'une gare, régulièrement autorisés, présentent le caractère de travaux publics; qu'en conséquence le préfet, en autorisant l'occupation temporaire de terrains pour faciliter l'exécution de ces travaux, et le ministre, en maintenant l'arrêté rendu par le préfet, n'excèdent pas la limite des pouvoirs qui leur sont conférés par l'art. 1, Décr. 8 févr. 1868. — Cons. d'Et., 17 juill. 1874, Monnier, [S. 76.2.188, P. adm. chr., D. 75.3.71, Leb. chr., p. 696]

**5824.** — ... Qu'une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ne peut pas être déclarée responsable de la perte d'un bateau qui s'est heurté contre les débris d'un pont détruit par l'autorité militaire dans l'intérêt de la défense, alors qu'elle n'est tenue ni par son cahier des charges, ni par l'acte qui l'a autorisé à reconstruire le pont, d'enlever les débris de l'ancien pont. — Cons. d'Et., 12 mai 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 76.3.85, Leb. chr., p. 449]

**5825.** — En l'absence d'indications précises fournies par les actes d'autorisation, on peut s'attacher, disons-nous en second lieu, au caractère de *dépendance* nécessaire du chemin de fer qui s'attache au travail effectué. Jugé, en ce sens, que le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'un action en indemnité soulevée par un propriétaire riverain d'un chemin de fer contre la compagnie à raison de dommages causés par la présence dans la clôture de ladite compagnie de plants d'épine-vinette. — Cons. d'Et., 28 juin 1889, Chemin de fer du Nord, [S. 91.3. 84, P. adm. chr., D. 91.3.9, Leb. chr., p. 814]

**5826.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer est responsable de dommages causés à une propriété par le défaut d'entretien d'un canal qui lui appartient (dans l'espèce, corrosion par les eaux de ce canal d'un terrain qui supportait une passerelle et chute de cette passerelle). — Cons. d'Et., 5 nov. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 218]

**5827.** — ... Que les passages à niveau constituent des dépendances de la voie; que, par suite, si leur établissement cause à un propriétaire riverain des dommages de nature à motiver l'allocation d'une indemnité, c'est devant le conseil de préfecture qu'elle doit être réclamée. — Cass., 13 févr. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [S. 84.1.152, P. 84.1.365]

**5828.** — ... Qu'une compagnie ayant déposé les vases provenant du curage d'un réservoir sur une propriété riveraine, la contestation qui peut naître de ce fait est de la compétence de la juridiction administrative, le réservoir étant une dépendance de la gare et les travaux nécessités par son entretien ayant le caractère de travaux publics. — Cons. d'Et., 30 mars 1878, Gagneur, [D. 78.3.72, Leb. chr., p. 360]

**5829.** — ... Que les palissades construites le long d'un chemin de fer, pour joindre la barrière d'un passage à niveau à la haie servant de clôture à ce chemin, doivent être considérées comme des ouvrages d'utilité publique; qu'en conséquence, dans le cas où des animaux ont pénétré sur la voie ferrée à travers une semblable palissade et ont été tués par un train, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la demande en indemnité formée par la compagnie par le propriétaire de ces animaux, lorsque cette demande est fondée, soit sur l'insuffisance de cet ouvrage, soit sur son défaut d'entretien. — Trib. confl., 22 avr. 1882 (2 arrêts), Boulery et Martin, [S. 84.3.25, P. adm. chr., D. 83.3.60, Leb. chr., p. 382]

**5830.** — La volonté de la jurisprudence de ne pas s'arrêter là et de reconnaître le caractère d'utilité publique à des travaux

qui n'ont d'autre titre pour être revêtus de cette qualité que leur destination, s'est manifestée surtout à l'occasion de travaux de prise d'eau effectués par les compagnies pour l'alimentation de leurs locomotives.

**5831.** — Conformément aux observations qui précèdent, il semblait naturel qu'on ne considérât que comme un fait intéressant l'exploitation, les travaux exécutés dans un semblable but, et qu'on réservât aux tribunaux judiciaires la connaissance des dommages qui pouvaient en résulter. C'est en ce sens que s'était fixée la jurisprudence des cours et tribunaux de droit commun.

**5832.** — C'est ainsi qu'il fut décidé successivement que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître de la demande en indemnité formée par un usinier contre la compagnie de chemins de fer qui, pour assurer l'alimentation de ses machines, l'a pratiqué, en vertu de l'autorisation de l'administration, une prise d'eau dans la rivière sur laquelle l'usine est située. — Cass., 22 août 1860, Bosc, [S. 60.1.856, P. 60.1090, D. 61.1.83]

**5833.** — ... Que c'est à l'autorité judiciaire, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de connaître de la demande en indemnité formée par un usinier contre une compagnie de chemins de fer, à raison des dommages résultant pour son usine d'une prise d'eau que cette compagnie a établie sur un cours d'eau, *même en vertu d'une autorisation de l'administration*, les dommages n'étant pas, dans ce cas, occasionnés par l'exécution de travaux publics. — Cass., 10 août 1864, Chemin de fer du Nord, [S. 64.1.443, P. 64.1203, D. 64.1.482, et les décisions citées en note]

**5834.** — ... Que les travaux effectués par une compagnie de chemins de fer pour dériver l'eau d'une rivière et l'amener dans une gare, en vue des nécessités de son exploitation, spécialement du service des locomotives, n'ont point, encore que cette prise d'eau ait été autorisée par le préfet, le même caractère que les travaux exécutés par la compagnie, d'après son cahier des charges, pour la confection ou la réparation de la voie ferrée, et ne constituent point, dès lors, des travaux publics; qu'en conséquence, la demande en indemnité formée contre la compagnie par des usiniers, à raison du dommage résultant de cette prise d'eau pour leurs moulins, est de la compétence des tribunaux ordinaires, et non de celle du conseil de préfecture. — Dijon, 11 août 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 66 2.185, P. 66.719, D. 65.2.218]

**5835.** — ... Que l'autorité judiciaire est compétente, à l'exclusion de l'autorité administrative, pour statuer sur la demande en indemnité formée par un usinier contre une compagnie de chemins de fer, à raison du dommage causé au demandeur par une prise d'eau que cette compagnie a pratiquée, en vertu d'une autorisation préfectorale, dans la rivière qui met l'usine en mouvement, si cette prise d'eau a été effectuée, non pour l'établissement et la confection du chemin, mais uniquement pour la facilité de l'exploitation industrielle de la ligne qui était achevée et livrée avant l'arrêté d'autorisation de la prise d'eau; mais qu'il n'appartient pas, dans ce cas, à l'autorité judiciaire de prescrire, sur la demande de l'usinier, la suppression de la prise d'eau. — Bordeaux, 27 févr. 1866, Larnaudès, [S. 67.2.188, P. 67.713]

**5836.** — On peut encore consulter sur la question un autre arrêt rendu par la cour d'Amiens dans une situation identique. — Amiens, 13 mars 1862, Areillon, [S. 62.2.384, P. 62.937]

**5837.** — Le Conseil d'Etat s'était même rallié à cette jurisprudence dans un premier arrêt du 28 janv. 1864, Meslin, [S. 64.2.176, P. adm. chr., D. 64.3.25]

**5838.** — Mais, le 14 déc. 1865, il rendait une décision qui témoignait certainement d'une tendance contraire. Il décida, en effet, que les ouvrages établis dans une rivière, par l'administration au nom de l'État, pour amener dans les réservoirs d'une gare de chemin de fer l'eau nécessaire à l'alimentation des machines, ont le caractère de travaux publics; et que, dès lors, c'est l'autorité administrative seule qui est compétente pour statuer sur la demande en indemnité formée contre la compagnie concessionnaire du chemin de fer par les propriétaires d'usines situées sur la rivière, à raison du préjudice résultant pour eux de ces ouvrages. — Cons. d'Et., 14 déc. 1865, Pollet et autres, [S. 66 2.203, P. adm. chr., Leb. chr., p. 970]

**5839.** — Néanmoins, la jurisprudence générale des cours et tribunaux paraissait si ferme qu'on pouvait se croire autorisé à chercher un terrain de conciliation entre les décisions précédentes et ce dernier arrêt, et voici à cet égard ce que l'annotateur de cette dernière décision écrivait à ce propos dans nos collections : « Entre les deux arrêts (Dijon, 11 août 1865 et Cons. d'Et., 14 déc. 1865), la contradiction n'est qu'apparente et un examen plus attentif fait clairement voir que la différence de solution tient uniquement à la différence du point de vue où se sont trouvés placés le Conseil d'Etat et la cour impériale quant à la position et à l'appréciation des faits. Il résulte, en effet, de son arrêt, que la cour a considéré les travaux litigieux comme établis, non point par l'Etat ou en son nom pour une appropriation spéciale de la voie ferrée rentrant dans sa constitution même, mais uniquement par la compagnie (en vertu d'une autorisation administrative qui lui était nécessaire, puisqu'il s'agissait d'une prise d'eau sur une rivière) pour le seul besoin de son exploitation, par conséquent dans son seul intérêt privé; tandis que les faits exposés devant le Conseil d'Etat et les termes mêmes dont il s'est servi prouvent qu'à ses yeux les travaux projetés par l'administration au nom de l'Etat avant même le décret de concession à une compagnie, entrepris antérieurement à la prise de possession de celle-ci, puis continués et achevés par elle, dans l'intérêt sans doute de son exploitation, mais aussi en vertu d'une clause formelle du cahier des charges annexé au décret de concession, constituaient essentiellement des travaux publics. Cette seconde manière d'envisager les faits, due sans doute à la production de documents nouveaux et plus complets devant le Conseil d'Etat, se corrobore encore de cette double circonstance, d'une part, que la plus grande partie des appareils de la prise d'eau avaient été construits en même temps que la voie ferrée elle-même, et, d'autre part, que la totalité de ces appareils se trouvait placée sur les remblais supportant la voie, de telle sorte qu'incorporés à cette voie, ils étaient destinés à revenir avec elle à l'Etat à l'expiration de la concession faite à la compagnie. Quoi qu'il en soit, on comprend qu'une divergence aussi radicale dans la manière d'envisager les faits devait amener une divergence complète dans les solutions adoptées sans qu'on soit fondé à en induire une contrariété de décisions et à les opposer l'une à l'autre. La vérité est qu'il n'y a opposition qu'en fait; et qu'en droit, suivant le point de vue où l'on se place, la jurisprudence antérieure semble n'avoir reçu aucune atteinte. Ces réflexions étaient, croyons-nous, nécessaires pour la saine intelligence des deux arrêts, qu'un examen superficiel pourrait facilement faire considérer et citer comme en complet désaccord doctrinal. »

**5840.** — Mais un arrêt plus récent du Conseil d'Etat ne devait pas tarder à dissiper, à cet égard, toute espèce de doute. Cet arrêt porte, en effet, que les travaux exécutés sur le bord d'une rivière, en vertu d'une autorisation de l'administration, par une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, à l'effet d'amener dans le réservoir d'une gare les eaux nécessaires à l'alimentation des machines, ont le caractère de travaux publics si les ouvrages auxquels ils s'appliquent doivent former une dépendance de cette gare; que, en conséquence, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur les demandes en indemnité formées contre la compagnie par des propriétaires d'usines, à raison du dommage résultant pour eux de ces travaux. — Cons. d'Et., 15 déc. 1866, Larnaudès, [S. 67.2.363, D. 67.3.84, Leb. chr., p. 1154]

**5841.** — Il en résulte que, dans la pensée du Conseil d'Etat, les deux circonstances que, d'une part, les travaux sont motivés par les besoins de l'exploitation, et que, de l'autre, ils n'ont pas été prescrits ni même prévus spécialement par le cahier des charges de la compagnie, ne suffisent pas, par elles-mêmes, pour justifier la compétence de l'autorité judiciaire; qu'il faut encore que les ouvrages ne soient pas de nature à s'incorporer à la voie ferrée. Si, au contraire, ils doivent, en vertu des clauses générales du cahier des charges, être réunis définitivement au chemin de fer, de telle façon qu'à l'expiration de sa concession la compagnie soit tenue de les livrer à l'Etat avec la voie ferrée elle-même, ils sont considérés comme un complément des travaux de construction du chemin de fer, et ont, dès lors, le même caractère que ces travaux, en sorte que l'autorité administrative est seule compétente pour connaître des contestations auxquelles ils donnent lieu. — Le Conseil d'Etat avait du reste, par un arrêt du 27 mai 1865, Ducruet, [S. 66.2.270, P. adm. chr., Leb. chr., p. 594], — consacré déjà une solution analogue pour le cas de travaux exécutés par une compagnie de chemins de fer pour les

besoins de son service, mais en vertu d'une autorisation administrative.

**5842.** — Depuis, cette jurisprudence n'avait fait que s'affirmer encore, et on peut consulter notamment à cet égard Cons. d'Et., 26 déc. 1867, Thiébault, [S. 68.2.294, D. 68.3.92]

**5843.** — Mais les cours et tribunaux judiciaires avaient persévéré de leur côté dans leur interprétation. — Cass., 12 févr. 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 73.1.210, P. 73.510, D. 75.1.459] — Limoges, 1er août 1874, Dellac, [S. 75.2.54, P. 75.325]

**5844.** — Un arrêt du tribunal des conflits a tranché depuis la question en donnant raison au Conseil d'Etat. On doit donc poser en principe désormais que les ouvrages exécutés par une compagnie de chemins de fer pour amener, dans le réservoir d'une de ses gares, l'eau nécessaire à l'alimentation des locomotives, ont le caractère de travaux publics, lorsqu'ils ont été autorisés, par une décision ministérielle rendue par application du cahier des charges et que, d'autre part, ils forment une dépendance de la gare; qu'en conséquence, l'autorité judiciaire n'est compétente ni pour ordonner la destruction de ces ouvrages, ni pour statuer sur la demande en indemnité formée par un particulier contre la compagnie à raison du détournement par elle effectué de l'eau dont il s'agit. — Trib. des conflits, 13 mars 1875, Cottin, [S. 76.2.344, P. adm. chr., D. 75.3.105, Leb. chr., p. 264]

**5845.** — En dehors de cette hypothèse, d'ailleurs, on peut en imaginer d'autres dans lesquelles les faits d'exploitation se trouvent si intimement liés aux faits de construction qu'il est pour ainsi dire impossible de les en séparer. Dans tous ces cas et autres analogues, la compétence des conseils de préfecture paraît s'imposer.

**5846.** — Ainsi jugé que l'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur l'action en indemnité formée contre une compagnie de chemins de fer à raison du dommage résultant, pour une propriété, du voisinage d'un *dépôt de charbons* destinés à l'alimentation des locomotives, si, lors de l'expropriation pour cause d'utilité publique du terrain sur lequel ce dépôt est établi, ledit terrain a été désigné sur les plans comme devant recevoir cette destination. — Trib. des conflits, 16 janv. 1875, Colin, [S. 75.2.152, P. adm. chr., Leb. chr., p. 59]

**5847.** — Par la même raison, si le travail intéresse à la fois non seulement le chemin de fer lui-même mais encore des propriétés privées, il suffit qu'il ne puisse s'exécuter sur ces propriétés sans toucher au domaine public pour que la compétence du conseil de préfecture en résulte.

**5848.** — Jugé, en ce sens, que l'autorité administrative ayant seule qualité et juridiction pour tout ce qui a trait aux travaux publics, les tribunaux civils sont incompétents, non seulement pour ordonner à une compagnie de chemin de fer de reconstruire un mur séparatif qu'elle s'est engagée à maintenir en bon état entre la voie ferrée et une propriété riveraine, alors que cette reconstruction serait de nature à entraîner nécessairement la reconstruction du talus de la voie ferrée elle-même, mais pour condamner la compagnie au paiement d'une indemnité pécuniaire pour chaque jour de retard apporté à l'exécution des réparations réclamées. — Paris, 6 nov. 1858, de Trévise, [S. 59.2.379, P. 60.331]

**5849.** — Ce n'est pas seulement au surplus le dommage qui résulte de l'établissement d'un ouvrage public qui est de la compétence du conseil de préfecture, mais encore celui qui résulte de son entretien. — Cass., 23 juill. 1867, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.327, P. 67.873, D. 67.1.325] — Cons. d'Et., 30 mars 1878, Gagneur, [Leb. chr., p. 361, D. 78.3.72]; — 7 mars 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 218] — V. aussi Montpellier, 31 mars 1879, Ville de Prades, [S. 81.2.155, P. 81.1.821, D. 80.2.44]

**5850.** — C'est ce qui a été mis particulièrement en relief par différents arrêts du tribunal des conflits, et notamment par deux arrêts que nous avons cités plus haut, du 22 avr. 1882, Boulery et Martin, [S. 84.3.25, P. adm. chr., D. 83.3.60, Leb. chr., p. 382] — « L'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, lit-on dans le dernier arrêt, s'applique sans distinction à tous les dommages résultant de l'exécution des travaux publics, et la compétence administrative, qui n'est pas limitée au cas où le dommage se manifeste pendant leur exécution, subsiste lorsqu'il survient après leur achèvement. »

**5851.** — Il faut en dire autant du dommage qui résulte du défaut d'entretien. Il en est ainsi, notamment, si un particulier se croit lésé par la lenteur qu'une compagnie met à construire la voie et les gares ou à reconstruire une gare. — Trib. Seine, 17 avr. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1873, p. 169] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 975 et 976.

**5852.** — Il n'y a donc qu'à tenir un faible compte de la circonstance que les travaux auraient été ou non reçus. Jugé, cependant, que c'est à l'autorité administrative seule qu'il appartient de connaître de la demande en réparation du dommage provenant de l'échouage d'un bateau, causé par l'existence, dans le lit de la rivière, d'un pieu implanté par une compagnie de chemins de fer pour la construction d'un pont destiné à la voie ferrée, alors que ce pont n'a point encore été reçu par les ingénieurs. — Metz, 4 mai 1859, Chemin de fer des Ardennes, [P. 59.1189]

**5853.** — Il faut mettre dans une catégorie spéciale les travaux qui, n'étant pas nécessairement au nombre des dépendances de la voie, ont cependant un caractère d'utilité publique, parce qu'ils sont une conséquence nécessaire de la confection du chemin de fer et qu'ils aboutissent à l'établissement ou au rétablissement de voies dont le caractère public n'est pas lui-même contestable.

**5854.** — Jugé, en ce sens, que la demande formée contre une compagnie de chemins de fer afin de faire cesser l'interruption pratiquée entre des rues ou voies publiques à travers lesquelles le chemin de fer a été admis en tranchée, sinon en paiement de dommages-intérêts, ne peut être soumis aux tribunaux ordinaires; que cette demande, subordonnée à la question d'établissement des travaux réclamés, est de la compétence exclusive de l'autorité administrative. — Paris, 25 nov. 1839, Hagermann, [P. 40.1.67]

**5855.** — ... Que c'est à l'autorité administrative, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, qu'il appartient, en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, de connaître de l'action en dommages-intérêts formée contre une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer à raison des dommages résultant de la construction sur une rivière d'un viaduc établi pour le service dudit chemin. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, Société anonyme du pont de Rognoras, [Leb. chr., p. 91]

**5856.** — ... Qu'une commune est également fondée à réclamer une indemnité si, par suite de la dérivation, opérée par la compagnie, des eaux d'un ruisseau, elle se trouve obligée de réparer et d'entretenir un chemin; que c'est un dommage résultant de travaux publics. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr., Leb. chr., p. 156]

**5857.** — Enfin, ce n'est pas seulement le dommage provenant de l'exécution, mais encore de l'inexécution d'un travail public qui peut donner naissance à une action devant le conseil de préfecture.

**5858.** — Ainsi le conseil de préfecture est compétent sur une demande en indemnité formée contre une compagnie concessionnaire de chemins de fer obligée, par son cahier des charges, à rétablir et à assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et à payer les indemnités pour tout dommage quelconque résultant des travaux, par des propriétaires à l'égard desquels les remblais du chemin de fer ont aggravé l'effet d'inondation. Il appartient aux conseils de préfecture, en effet, en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, de statuer sur les demandes en indemnités formées pour obtenir réparation des dommages causés par l'*inexécution* d'un travail public. On ne saurait prétendre, dans le sens de la compétence judiciaire que, la compagnie n'ayant fait, lorsqu'elle a établi la voie ferrée, que travailler sur son fonds et user de son droit de propriété, dont le libre exercice lui est garanti par l'art. 544, C. civ., la demande en indemnité ne serait fondée qu'autant que le fonds serait grevé au profit des propriétaires voisins d'une servitude *non ædificandi*, et que c'est là une question dont la connaissance n'appartient pas au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 23 janv. 1862, Chemin de fer du Dauphiné, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 67]

**5859.** — Nous avons vu dans quel cas on peut dire qu'un travail entrepris par une compagnie de chemins de fer peut être considéré comme travail d'utilité publique. Nous devons parcourir désormais les hypothèses dans lesquelles on n'a vu dans les travaux entrepris par une compagnie que des travaux effectués par un entrepreneur de transport.

**5860.** — Il en est à l'occasion desquelles on ne pouvait éprouver aucun doute sérieux. Ainsi, par cela même qu'on ne peut

considérer comme travail public que ceux qui sont régulièrement autorisés, il est clair que les dommages provenant des autres ne sauraient être attribués au conseil de préfecture.

**5861.** — Jugé, en ce sens, que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître d'une demande en indemnité pour réparation du dommage causé par une compagnie de chemins de fer qui a fait pratiquer une brèche dans une digue appartenant à ce particulier afin de prévenir les dégâts et accidents dont la voie ferrée était menacée par le débordement d'un fleuve, alors du moins que ces travaux n'étaient pas autorisés par l'acte de concession. — Cons. d'Ét., 1er mars 1873, Deyrolles, [S. 75.2.31, P. adm. chr., D. 73.3.71, Leb. chr., p. 77]

**5862.** — ... Qu'il n'appartient pas au conseil de préfecture et au Conseil d'État de connaître du préjudice qui aurait pu être occasionné aux propriétaires d'une source par des travaux non autorisés (travaux exécutés à l'orifice de la source pour en augmenter le débit). — Cons. d'Ét., 25 mai 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 487]

**5863.** — De même encore, toutes les fois que le dommage ne dérive évidemment que d'un fait d'exploitation, il ne peut être question d'en saisir le conseil de préfecture. Jugé, en ce sens, que le fait par une compagnie d'avoir oublié de lever les vannes d'un barrage établi par ses soins et d'avoir ainsi occasionné la submersion de terres riveraines ne constitue pas un dommage résultant de travaux publics. — Metz, 26 mars 1857, Fenot, [P. 59.1189]

**5864.** — Jugé également que c'est à l'autorité judiciaire, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de connaître d'une demande tendant à la réparation du dommage causé aux propriétés voisines par la faute ou la négligence des employés d'un chemin de fer dans le service de la gare. — Cass., 20 nov. 1867, Chemin de fer de Lyon, [S. 68.1.85, P. 68.174, D. 67.1.452]

**5865.** — Dans les cas prévus par ces deux arrêts et dans tous autres analogues, il est bien certain que l'idée d'établissement de la voie ne joue aucun rôle.

**5866.** — Mais il en est d'autres, au contraire, pour lesquels l'hésitation est permise et qui ont donné naissance à des décisions de jurisprudence très-contradictoires. Tels sont notamment ceux résultant de la trépidation causée par le passage des trains, du bruit du sifflet des locomotives, de leur fumée, de la mauvaise odeur qui s'en dégage, etc., du chargement et du déchargement des marchandises, de la manipulation des charbons, etc.

**5867.** — Pour soutenir que la connaissance de ces sortes de dommages doit appartenir aux tribunaux de droit commun, on a fait remarquer qu'ils ne peuvent se produire qu'au moment précisément où le travail public est terminé.

**5868.** — Pour justifier la compétence des tribunaux administratifs, on a argué d'une sorte de confusion impossible à éviter entre l'exécution de l'ouvrage et l'usage auquel il est destiné, et assimilé l'usage public au service public.

**5869.** — Le Conseil d'État a commencé par admettre la compétence judiciaire. C'est ainsi qu'il a décidé notamment qu'un dommage provenant de l'exploitation d'un chemin ne saurait être considéré comme dommage direct et matériel résultant d'un travail public; que cette qualité ne convient qu'à ceux qui proviennent de l'établissement de la voie. — Cons. d'Ét., 14 févr. 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 61.2.234, *ad notam*, P. adm. chr., D. 61.3.65, Leb. chr., p. 111] — V. aussi Cons. d'Ét., 21 mars 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 61.2.234, P. adm. chr., Leb. chr., p. 213]

**5870.** — Il avait déjà décidé, il est vrai, à l'aide d'une distinction qui semblait faire présager sa jurisprudence future, que lorsqu'un dommage résultant pour une propriété particulière de l'exploitation d'un chemin de fer (dans l'espèce, ébranlement causé à une maison par le passage des trains) est la conséquence non *d'un fait particulier d'exploitation mais de l'établissement même du chemin de fer et du service public auquel il est affecté*, le conseil de préfecture est compétent sur la demande en indemnité formée en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Cons. d'Et., 8 déc. 1859, Chemin de fer du Midi, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 79]

**5871.** — Mais un arrêt postérieur avait proclamé de nouveau que ce n'est pas à la juridiction administrative, mais à l'autorité judiciaire, qu'il appartient de connaître de ces préjudices, et cela notamment à l'occasion de la réclamation formée par un particulier à l'effet d'obtenir la réparation du dommage causé à ses vignes par la fumée de fours à brique établis par une compagnie de chemins de fer avec l'autorisation de l'administration, pour la confection de matériaux destinés à l'exécution desdits chemins. Dans l'espèce, il ne s'était donc pas arrêté à cette considération que les objets dont il s'agit devaient être employés à l'exécution d'un travail public. — Cons. d'Et., 11 juin 1868, Molinier, [S. 69.2.189, P. adm. chr., D. 69.3.49, Leb. chr., p. 665]

**5872.** — C'était la jurisprudence déjà admise par la Cour de cassation qui l'avait proclamée notamment dans une espèce où il s'agissait de dommages éprouvés par le fait du déchargement de marchandises. — Cass., 1er août 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.853, P. 60.1088, D. 60.1.329]

**6873.** — ... Et par les cours d'appel qui ne paraissent avoir jamais varié à cet égard, et qui l'ont affirmé, à maintes reprises, à l'occasion des inconvénients résultant de la fumée des locomotives. En vain on chercherait à invoquer en sens contraire un arrêt de la cour d'Amiens qui a décidé que l'autorité administrative est exclusivement compétente pour statuer sur la demande en indemnité formée contre une compagnie de chemins de fer, par le propriétaire d'une maison voisine de ce chemin, à raison des détériorations causées à sa maison par l'ébranlement que lui imprime le passage des trains, alors d'ailleurs qu'aucun mode d'exploitation n'est reproché à la compagnie, les dommages résultant, en pareil cas, des travaux mêmes d'établissement du chemin de fer. — Amiens, 11 nov. 1858, Moral, [S. 62.2.284, P. 62.937] — Cet arrêt, en effet, s'explique suffisamment par les faits de la cause.

**5874.** — Mais un arrêt du tribunal des conflits intervenu en 1875 trancha la question en faveur de la compétence administrative, dans une espèce où il s'agissait de dommages causés par la manipulation des charbons d'un dépôt nécessaire au service des locomotives. — Trib. confl., 16 janv. 1875, Héritiers Colin, [Leb. chr., p. 60]

**5875.** — Depuis cette époque, le Conseil d'Etat, qui n'hésitait d'ailleurs jamais à statuer au fond lorsque la question de compétence n'était pas soulevée devant lui, a proclamé à son tour le même principe dans plusieurs circonstances.

**5876.** — C'est ainsi qu'il a jugé notamment que lorsqu'un dommage résultant pour une propriété particulière de l'exploitation d'un chemin de fer (dans l'espèce, ébranlement causé à une maison par le passage des trains), est la conséquence non d'un fait particulier d'exploitation, mais de l'établissement même du chemin de fer et des conditions d'exploitation dans lesquelles il a été construit, le conseil de préfecture est (à l'exclusion des tribunaux ordinaires) compétent sur la demande en indemnité formée en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Cons. d'Et., 14 févr. 1861, précité

**5877.** — ... Que de semblables dommages, résultant d'un service public, sont de la compétence des conseils de préfecture; qu'il en est ainsi notamment des dommages causés par la fumée des locomotives; qu'il importe peu qu'ils soient invoqués dans une ville enfumée comme Saint-Etienne, s'il est prouvé que les industries qui en souffrent (dans l'espèce, une fabrique de rubans), se trouvaient dans un quartier où par servitude mutuelle les propriétaires s'étaient engagés à ne pas élever d'usines; qu'il en est particulièrement ainsi si, par suite de la pente de la voie et des ouvrages d'art, les locomotives dans l'endroit visé dégagent une quantité inusitée de vapeur; qu'en tous cas, on ne peut objecter qu'au moment de l'expropriation, les intéressés auraient dû demander une indemnité au jury, le jury n'ayant pas pour mission de donner des indemnités pour des dommages éventuels de cette nature. — Cons. d'Et., 6 mai 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 89.3.15, P. adm. chr., D. 88.3.90, Leb. chr., p. 375]

**5878.** — La Cour de cassation et les cours d'appel semblent, au contraire, avoir persévéré dans leur jurisprudence antérieure. — V. notamment Orléans, 25 févr. 1885, Desforges, [D. 86.2.227], — et, sur pourvoi, Cass., 3 janv. 1887, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.1.263, P. 87.1.630, D. 88.1.39]

**5879.** — On peut croire que cette incertitude de la jurisprudence n'a pas été sans influence sur certaines distinctions qui, sans cette observation, pourraient paraître peu explicables. C'est à ce caractère ambigu qu'il faut attribuer, croyons-nous, l'arrêt qui a décidé que les dommages causés à des riverains par la trépidation résultant du passage des trains ne peuvent être pour les riverains une cause d'indemnité qu'autant qu'ils résultent de l'établissement de la voie à une date postérieure à l'acquisition de leur propriété, ou si leur acquisition a suivi, au

contraire, l'établissement de la voie, qu'autant qu'ils sont le fait de travaux plus récents introduisant des modifications dans l'organisation de la voie; spécialement, que l'acquéreur d'un terrain situé dans le voisinage d'une voie déjà en exploitation et dont son auteur ne s'est pas plaint, ne peut pas réclamer de dommages-intérêts à raison de ce que des trains plus accélérés ont, depuis son installation, causé une trépidation plus grande. — Cons. d'Et., 9 mars 1888, Mayrargues, [S. 90.3.18, P. adm chr., D. 89.3.57, Leb. chr., p. 251]

**5880.** — En tous cas, il est bien certain que lorsque ce n'est pas en qualité d'entrepreneur de travaux publics que la compagnie a agi, il importe peu alors, pour la question de compétence, que les travaux exécutés par la compagnie aient été autorisés ou non par l'administration. — Cass., 10 août 1864, Chemin de fer du Nord, [S. 64.1.443, P. 64.1203, D. 64.1.482]

**5881.** — Nous mentionnerons en terminant une décision d'où il résulte que ce ne sont pas seulement les chemins de fer entrepris dans un intérêt général qui peuvent être considérés comme travaux publics, mais encore ceux qui intéressent les communes. Cet arrêt a été rendu dans les circonstances suivantes : une demande avait été dirigée par un propriétaire devant le conseil de préfecture contre une commune et contre un manufacturier, et avait pour but d'obtenir des dommages-intérêts à raison de la dépréciation causée à sa propriété par suite de la construction d'un chemin vicinal d'intérêt commun et par l'établissement sur ce chemin d'une voie ferrée reliant l'usine du manufacturier à la gare d'un chemin de fer. La voie ferrée autorisée par des arrêtés préfectoraux avait été placée sur le chemin vicinal disposé spécialement par la commune pour le recevoir, et le manufacturier ne l'avait pas exploitée dans son intérêt exclusif; aux termes des arrêtés d'autorisation, il était tenu de livrer sa voie ferrée aux autres exploitations de la localité moyennant une bonification (à fixer par convention amiable ou par experts), ou bien d'effectuer avec son matériel les transports de ces exploitations à des prix qui seraient tarifés. Dans ces circonstances, on se demandait si le conseil de préfecture était compétent non seulement sur la demande en indemnité formée contre la commune, mais encore sur celle formée contre le manufacturier. Cette compétence fut admise et il fut décidé qu'il n'y avait pas à objecter que l'autorisation accordée par le préfet au manufacturier de poser des rails sur le chemin vicinal n'avait pas eu pour effet d'en faire un concessionnaire de travaux publics. — Cons. d'Et., 10 juill. 1869, Gayardon de Fenoyl, [S. 70.2.253, P. adm. chr., D. 71.3.26, Leb. chr., p. 684]

**5882.** — Il ne suffit pas, avons-nous dit, qu'un dommage provienne d'un travail public pour pouvoir donner naissance à une action devant le conseil de préfecture : il faut encore qu'il en provienne *directement* et *matériellement*, c'est-à-dire qu'il ait pour cause incontestée et incontestable le travail public, et qu'il affecte la personne ou les biens qui en sont l'objet en eux-mêmes et pour ainsi dire sans intermédiaires. Il y a donc là quelque chose d'analogue, au *damnum legis aquiliæ* qui devait être *corpore corpori datum*. Mais si on voulait pousser la comparaison plus loin, il faudrait prendre cette action au moment où le droit prétorien, à l'aide des actions utiles ou *in factum*, en a élargi le cadre. Le rôle du Conseil d'Etat en la matière est, en effet, sensiblement analogue à celui du préteur.

**5883.** — Examinons d'abord les applications qui ont été faites de cette idée que le dommage doit être direct. Des inondations subies ou aggravées par des riverains ont été souvent attribuées par eux à des travaux de construction de chemins de fer, notamment à l'élévation de remblais, qui retenaient les eaux et les empêchaient de s'écouler. La jurisprudence n'a admis le principe de l'indemnité par le conseil de préfecture qu'autant que l'inondation ou son aggravation pouvaient être attribuées directement aux travaux du chemin de fer.

**5884.** — Ainsi les tribunaux, et plus spécialement le Conseil d'Etat, ont refusé d'accorder une indemnité à une compagnie qui prétendait que la présence d'un remblai de chemin de fer avait eu pour effet de répandre les eaux dans des salines parce qu'il leur était démontré que, dans l'espèce, cette inondation (à supposer quelle fût bien le résultat de l'édification du remblai), ne s'était produite qu'à une époque où l'action des pluies et des autres causes perturbatrices du régime des eaux avaient déjà submergé les salines, détruit la récolte et endommagé les aménagements intérieurs. — Cons. d'Et., 26 janv. 1883, Cie des salines de Baguas, [Leb. chr., p. 88]

**5885.** — ... A un voisin qui réclamait une indemnité du chef d'un dommage analogue parce que l'inondation ne s'était produite qu'à un endroit où la compagnie rendait les eaux à leur cours naturel et dans une partie de la plaine où ses travaux n'avaient apporté aucune modification à l'état des eaux. — Cons. d'Et., 21 janv. 1881, Cie d'Orléans, [Leb. chr., p. 100]

**5886.** — ... A un riverain qui se plaignait de la rupture d'un barrage d'irrigation parce que cet accident ne pouvait être attribué qu'à la violence d'une crue. — Cons. d'Et., 14 mai 1875, Cie d'Orléans, [Leb. chr., p. 488]

**5887.** — ... Et spécialement à cette circonstance que les eaux n'avaient rencontré le remblai de la voie ferrée qu'après débordement. — Cons. d'Et., 11 déc. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 291]

**5888.** — ... C'est-à-dire à des faits de force majeure. — Cons. d'Et., 15 juin 1870, Dame Guérin, [Leb. chr., p. 781]

**5889.** — Ils ont décidé que des obstacles opposés à l'écoulement des eaux d'un fonds ne provenant pas de travaux effectués par la compagnie on ne pouvait condamner celle-ci à construire sur le fonds des propriétaires voisins une rigole destinée à l'assurer. — Cons. d'Et., 20 avr. 1847, Chemin de fer de Paris à Versailles, [Leb. chr., p. 216]

**5890.** — Mais ils ont reconnu, par contre, dans des cas analogues, que l'existence d'un remblai pouvait être une cause de dommage en refoulant l'eau sur des propriétés. — Cons. d'Et., 23 juin 1864, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 597]; — 13 nov. 1885, Chemin de fer de Paris à Orléans, [Leb. chr., p. 843]

**5891.** — ... Et décidé qu'il importait peu que le dommage provînt en partie de cas fortuit ou de force majeure si le fait de la compagnie l'avait aggravé. — Cons. préf. Var, 21 mars 1885, Lavagne, [Dauv., 1886, p. 111] — V. aussi Cons. préf. Alpes-Maritimes, 16 févr. 1883, Serrain, [Dauv., 1883, p. 256]

**5892.** — ... Que l'aggravation d'un dommage même inhérent à la situation des lieux, ouvrait un droit à indemnité au profit du propriétaire dont l'immeuble était inondé, contre la compagnie de chemin de fer dont les travaux avaient aggravé le dommage. — Cons. d'Et., 14 janv. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.3.53, P. adm. chr., D. 88.3.53, Leb. chr., p. 40]

**5893.** — ... Qu'il y avait lieu de maintenir un arrêté du conseil de préfecture condamnant une compagnie de chemins de fer à payer une indemnité à des propriétaires de prairies à raison de dommages résultant des inondations d'un ruisseau, alors qu'il était établi par l'instruction que les débordements, dûs en partie au mauvais entretien du lit de ce ruisseau, avaient été également causés ou aggravés par les travaux que la compagnie avait fait exécuter. — Cons. d'Et., 30 mars 1870, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 380]

**5894.** — ... Que lorsque la construction d'un chemin de fer a eu pour résultat de faire séjourner des eaux pluviales sur une propriété, ou qu'un ponceau par elle construit ne laisse pas à ces eaux un débouché suffisant, le dommage rentre dans les termes de la loi du 28 pluv. an VIII; que c'est donc le conseil de préfecture qui est compétent pour l'apprécier. — Cons. d'Et., 2 juin 1843, Baguet, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 263]

**5895.** — ... Que lorsque le déplacement et l'exhaussement d'une route, rendus nécessaires par l'établissement d'un chemin de fer, ont pour effet d'accumuler les eaux pluviales devant une propriété riveraine, sur la partie abandonnée de l'ancienne route, où elles ne trouvent plus d'écoulement, il résulte de cet état de choses pour le propriétaire un dommage direct et matériel qui lui donne droit à une indemnité. — Cons. d'Et., 11 mai 1854, Chemin de fer du Nord, [S. 54.2.637, P. adm. chr., D. 54.3.58, Leb. chr., p. 426]

**5896.** — ... Que la création au milieu d'une ville d'une digue insubmersible sur laquelle passe une voie peut avoir pour effet de faire naître un droit à indemnité si elle modifie le régime des eaux de la vallée en déterminant une cause d'inondation plus grande; qu'il importe peu, à cet égard, que l'inondation provienne directement d'un cas de force majeure comme d'un orage subit, pour peu que le même orage en l'absence des travaux effectués eût été inhabile à produire cette inondation; qu'il n'y a pas lieu de tenir compte du dommage qui se serait produit alors même que les travaux dommageables n'auraient pas été exécutés. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 476]

**5897.** — ... Qu'une compagnie de chemin de fer peut être tenue de payer une indemnité à un voisin lorsque l'établissement

de la voie a eu pour effet de rétrécir le lit d'une rivière et de faire refluer les eaux sur les propriétés voisines. — Cons. d'Ét., 14 déc. 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 983]

**5898.** — ... Que lorsqu'un remblai de chemin de fer a fait obstacle par suite de l'insuffisance des ponceaux de débouché, au passage des eaux et aggravé l'inondation d'un étang salin, il y a lieu de condamner la compagnie concessionnaire à une indemnité. — Cons. d'Ét., 27 juin 1890, Chemin de fer de l'Hérault, [Leb. chr., p. 629]

**5899.** — ... Qu'il y a lieu de la condamner à une indemnité toutes les fois que l'inondation provient du débouché insuffisant donné aux ponceaux d'ouvrages d'art par elle effectués. — Cons. d'Ét., 8 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 515]

**5900.** — ... Qu'une compagnie de chemin de fer doit être tenue de réparer le dommage causé par les inondations provenant de la mauvaise exécution de digues qu'elle s'était obligée à construire. — Cons. d'Ét., 20 juill. 1854, Limbourg, [Leb. chr., p. 677]

**5901.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer tenue, en vertu d'un article de son cahier des charges, de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours est modifié ou arrêté par ses travaux, doit être déclarée responsable des dommages causés par les eaux qui refluent sur les propriétés voisines à raison de la profondeur insuffisante donnée au fossé latéral à la voie ferrée, à l'aqueduc et au fossé de décharge qui lui font suite, et du défaut d'entretien de ce fossé. — Cons. d'Ét., 3 mars 1882, Chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, [D. 83.3.66, Leb. chr., p. 230]

**5902.** — ... Ou du changement par elle apporté dans le mode d'écoulement des eaux, de leur concentration sur un point donné et de l'aggravation d'une servitude résultant de l'état des lieux. — Cons. d'Ét., 11 juill. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 642]

**5903.** — ... Que l'établissement d'un pont sur une rivière ayant eu pour objet de rejeter en temps de crue les eaux sur les propriétés riveraines et d'aggraver les effets de l'inondation, indemnité est due dans la mesure de cette aggravation. — Cons. d'Ét., 11 juill. 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 673]

**5904.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer doit être condamnée à fournir une indemnité aux riverains d'une rivière à raison du dommage qu'elle leur a fait éprouver en accumulant des décombres sous un pont. — Cons. d'Ét., 3 janv. 1881, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 21]

**5905.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer qui a abaissé l'assiette d'un chemin vicinal sans consolider suffisamment la partie restante de la chaussée est tenue de réparer le dommage résultant de ce que le passage des eaux d'inondation à travers la brèche ainsi pratiquée a amené la désagrégation de la chaussée. — Cons. d'Ét., 14 janv. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.3.53, P. adm. chr., D. 88.3.53, Leb. chr., p. 40]

**5906.** — ... Que le dommage causé à un chemin vicinal par des inondations dûes à l'exécution d'un chemin de fer doit être réparé par la compagnie concessionnaire, encore bien que l'entretien du chemin soit à la charge de la commune. — Même arrêt.

**5907.** — ... Que lorsque des travaux de chemins de fer ont pour conséquence d'entraîner pour un syndicat d'irrigation des travaux de protection, une partie des dépenses doit être mise à la charge de la compagnie sans que la quote-part de celle-ci puisse excéder le chiffre de dépenses fixé par le conseil de préfecture et accepté par le syndicat. — Cons. d'Ét., 31 juill. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 592]

**5908.** — Ce ne sont pas d'ailleurs seulement les dommages résultant des travaux servant à l'établissement d'un ouvrage public, mais encore ceux qui proviennent de travaux d'entretien qui peuvent donner naissance à des indemnités. Ainsi jugé que la compagnie de chemins de fer qui ne se borne pas à exécuter le curage d'un torrent, mais qui y fait exécuter des travaux de nature à aggraver les charges des propriétaires riverains doit une indemnité pour le préjudice causé. — Cons. d'Ét., 20 nov. 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 86.5.430, Leb. chr., p. 870]

**5909.** — Des ébranlements causés à des immeubles ont été souvent attribués à des percements de tunnel, ou au voisinage de la voie. Ils ont donné lieu à des indemnités lorsqu'ils provenaient effectivement de travaux de cette nature. — Cons. d'Ét., 8 juin 1877, Dame Vincent, [Leb. chr., p. 580] — ... ou du passage des trains. — Cons. d'Ét., 23 févr. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 164] — On les a rejetés comme causes d'indemnité lorsqu'ils n'avaient pour origine ni l'établissement, ni la construction défectueuse de la voie. — Cons. d'Ét., 23 févr. 1870, précité; — et par exemple la présence d'une machine à vapeur sur les lieux. — Cons. d'Ét., 2 août 1870, Lemercier, [Leb. chr., p. 988] — ... un vice de construction, tel que l'assèchement de terres jectisses qui avaient servi de fondation à la maison — Cons. d'Ét., 23 janv. 1864, Pacolet, [Leb. chr., p. 66] — ... la vétusté, le défaut d'entretien de l'immeuble ou des maçonneries — Cons. d'Ét., 5 avr. 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 481]

**5910.** — Il suffit d'ailleurs que le dommage soit l'œuvre certaine des chemins de fer pour que l'indemnité soit dûe. Il importe peu que le propriétaire ait pu l'éviter avec un léger dérangement, comme au cas d'éboulement des terres sur des planches de jasmin qu'une autre méthode d'arrosage aurait pu préserver en partie. — Cons. d'Ét., 16 janv. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 65]

**5911.** — Des bateaux sont venus parfois se heurter ou se briser contre des piles de ponts ou des obstacles laissés dans une rivière. Des distinctions analogues ont été faites à cette occasion.

**5912.** — C'est ainsi qu'il a été décidé notamment qu'un usinier n'était pas fondé à réclamer une indemnité à raison de ce que la chaussée de son usine aurait été enfoncée par le choc d'un caisson servant à couler du béton pour la construction d'un pont viaduc, alors que rien ne démontre que la brèche alléguée avait cette origine. — Cons. d'Ét., 30 avr. 1875, Chemin de fer du Nord, [D. 76.3.10, Leb. chr., p. 406]

**5913.** — ... Mais que la demande en dommages-intérêts formée par le propriétaire d'un bateau contre une compagnie de chemins de fer à raison d'avaries causées par le choc dudit bateau à des pieux plantés dans le fleuve par la compagnie en vertu d'un arrêté préfectoral, et motivé sur ce que ces pieux n'étaient pas disposés ainsi que le prescrivait ledit arrêté, est de la compétence du conseil de préfecture. — Cass., 16 nov. 1858, Languet, [S. 59.1.326, P. 59.22, D. 58.1.468]

**5914.** — ... Qu'un concessionnaire de chemins de fer qui n'a fait établir aucun signal sur la pile d'un pont en construction, bien que cette pile fût surmontée par une couche d'eau qui ne permettait pas d'en reconnaître l'existence, doit être tenue pour responsable de toutes les conséquences de la perte d'un navire qui se brise contre cette pile. — Cons. d'Ét., 26 mai 1869, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 536]

**5915.** — La suppression provisoire d'un accès pendant la construction du chemin de fer n'a pas été considérée, en général, comme un dommage direct pouvant donner naissance à indemnité. — Cons. préf. Seine, 20 juin 1882, Lamy, [Dauv., 1882, p. 238]

**5916.** — ... Alors du moins que les travaux ont été exécutés conformément aux plans et projets approuvés par l'administration. On sait, en effet, et nous reverrons bientôt qu'il n'appartient qu'à l'administration de prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt de la circulation et de la sûreté publique. — Cons. d'Ét., 20 mars 1862, Chemin de fer de Carmaux, [Leb. chr., p. 222]

**5917.** — En tous cas, il a été décidé que lorsque des travaux de chemins de fer ont occasionné le chômage d'une usine par privation d'accès, la compagnie n'est pas fondée à repousser la demande d'indemnité en alléguant que l'usinier pouvait empêcher le dommage dont il se plaint au moyen de travaux de minime importance, alors qu'en présence d'une dénégation de tout droit à indemnité, le réclamant avait intérêt à ne pas changer l'état des lieux avant que la cause et l'étendue des dommages eussent été constatés par les experts; que le dommage résultant du chômage jusqu'à la fin des opérations de la tierce expertise devait être mis par suite à la charge de la compagnie, mais que si, postérieurement à l'expertise, et après l'achèvement des travaux, l'usinier avait continué à suspendre sa fabrication, par le motif que de nouveaux dommages se seraient produits, il ne pouvait faire supporter à la compagnie les conséquences de ce chômage, alors que ces dommages auraient pu être évités au moyen d'ouvrages peu considérables dont le prix aurait pu être ensuite réclamé à celle-ci. — Cons. d'Ét., 13 juin 1873, Barnier, [D. 74.3.23, Leb. chr., p. 559]

**5918.** — Nous avons vu qu'il était admis que l'interdiction

d'exploiter une mine constituait pour le Conseil d'Etat un dommage résultant d'un travail public. Indépendamment des arrêts précités, on peut en citer d'autres encore qui ont décidé : que le conseil de préfecture est compétent pour apprécier l'indemnité réclamée par une commune pour le préjudice que lui aurait causé l'interdiction d'exploiter une carrière de sable et de cailloux lui appartenant et située sur le flanc d'une montagne au-dessous d'un tunnel de chemin de fer. — Cons. d'Et., 16 févr. 1878, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. chr., Leb. chr., p. 187]

**5919.** — ... Que c'est au conseil de préfecture à connaître des dommages résultant de l'interdiction même temporaire d'exploiter une carrière. — Cons. d'Et., 18 mars 1881, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 309]

**5920.** — ... Que l'interdiction d'exploiter une mine dans un certain périmètre du chemin de fer constitue un dommage direct et matériel résultant de l'exécution de travaux publics. — Cons. d'Et., 15 juin 1864, Cie des mines de Combes, [S. 65.2.117, P. adm. chr., D. 64.3.82, Leb. chr., p. 577]

**5920** *bis*. — ... Qu'il en est ainsi spécialement de l'interdiction d'exploiter une mine dans une distance de trente mètres du plan vertical passant par l'axe de la voie ferrée jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné. — Cons. d'Et., 24 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 179]; — 7 avr. 1884, Coste, [Leb. chr., p. 321] — Cons. préf. Basses-Pyrénées, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 136] — V. cep. Lyon, 28 juill. 1860, Coniba, [P. 62.752] — V. encore *infrà*, n. 6302, 6313 et s.

**5921.** — Si le dommage résultant de la modification introduite dans le régime des eaux, au lieu de se traduire par une inondation des propriétés riveraines, se traduit par une perte de force motrice pour un usinier, il est encore vrai de dire que le dommage est un dommage direct et matériel provenant d'un travail public. — Cons. d'Et., 21 mars 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 329]

**5922.** — Jugé, spécialement, à cet égard, qu'une compagnie de chemins de fer est sujette à des dommages-intérêts lorsque, par le fait de l'établissement de la voie, elle a amené le déplacement d'un ruisseau qui alimentait une usine, et que cette modification a eu pour conséquence de diminuer la force motrice et le rendement journalier du moulin, et, en outre, d'augmenter l'humidité des terrains situés en contre-bas. — Cons. d'Et., 8 juin 1888, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 509]

**5923.** — Nous avons dit qu'il fallait entendre par dommage matériel un dommage *corpori datum*, c'est-à-dire faisant subir une diminution, une restriction appréciable à un objet préexistant. Il est souvent assez difficile de distinguer en pratique l'absence de préjudice du dommage qui ne se traduit pas par une atteinte matérielle. Les deux idées, cependant, ne se confondent pas, car on peut supposer un dommage matériel qui ne soit pas cependant préjudiciable.

**5924.** — Il y a des cas où le caractère matériel du dommage n'est pas douteux. C'est une inondation, par exemple, dont souffre un propriétaire riverain. Il est clair que si ce dommage provient bien directement, comme nous l'avons dit, de la confection du chemin de fer, il donnera naissance à une indemnité. *A fortiori*, cette solution s'imposera-t-elle si le fait dommageable, au lieu de provenir d'une construction quelconque élevée par le chemin de fer, dérive, par exemple, de ce que la compagnie n'a pas satisfait à l'obligation qui lui était imposée par son cahier des charges d'assurer l'écoulement des eaux.

**5925.** — En pareil cas, la réparation doit être limitée au dommage causé par l'exécution même du travail public.

**5926.** — Ainsi jugé que, dans l'estimation du dommage résultant de l'exécution de travaux de chemin de fer et ayant pour effet de modifier le cours des eaux d'une rivière, on ne peut se dispenser de tenir compte des causes naturelles qui ont contribué à le produire ou l'augmenter. — Cons. d'Et., 4 juin 1886, Min. Trav. publ., [Leb. chr., p. 501]

**5927.** — ... Que si la construction d'un chemin de fer a eu pour effet de surélever le plan d'inondation d'une rivière, il y a lieu de tenir compte, dans la fixation de l'indemnité, de la faute commise par le propriétaire, qui a laissé des marchandises s'avarier par les eaux dans le champ normal de l'inondation. — Cons. d'Et., 11 déc. 1885, Min. Trav. publ., [Leb. chr., p. 961]

**5928.** — ... Que lorsqu'une inondation se produit sur des terrains qui étaient déjà exposés aux débordements, il y a lieu de diminuer d'autant l'indemnité. — Cons. d'Et., 6 janv. 1882, Blachère, [Leb. chr., p. 25]

**5929.** — On peut considérer également comme des dommages matériels ceux qui sont causés par le fait d'un éboulement sur une propriété. — Cons. d'Et., 16 janv. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 65]; — 4 janv. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 23]

**5930.** — Il y a des cas, par contre, où le caractère matériel du dommage n'existe certainement pas.

**5931.** — Parmi ces derniers, il faut mentionner notamment la difficulté plus grande d'accès qui peut résulter *provisoirement* des travaux, la gène qui résulte de modifications introduites dans un quartier et qui se traduit, par exemple, par une diminution de facilité dans la circulation, par une diminution dans les surfaces à bâtir, etc. — Cons. d'Et., 9 juin 1859, Morand et Chauvet, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 419]; — 11 févr. 1862, Ville de Lyon, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 95] — 9 août 1870, Beger, [Leb. chr., p. 1052] — ... Alors surtout que la difficulté de circulation a également pour cause les intempéries de la saison. — Cons. d'Et., 23 janv. 1880, Lesouple, [D. 80.3.85, Leb. chr., p. 111]

**5932.** — ... L'atteinte à la faculté de faire stationner des voitures au devant d'un immeuble. En conséquence, il y a lieu, pour le conseil de préfecture, de rejeter la demande en indemnité fondée sur ce prétendu dommage, et il n'est pas tenu d'ordonner une expertise qui n'aurait pas d'objet. — Cons. préf. Seine, 16 nov. 1877, Buffault, [Dauv., 1878, p. 68]

**5933.** — Il faut mentionner également l'allongement de parcours, alors du moins qu'il n'atteint pas des dimensions considérables.

**5934.** — Ainsi jugé que lorsque, par suite de l'établissement d'un chemin de fer, le chemin de desserte d'une propriété voisine se trouve intercepté et a été remplacé par un autre chemin établi latéralement à la voie ferrée, le propriétaire est sans droit à réclamer une indemnité, sous prétexte que ce nouveau chemin présente une augmentation sensible de parcours; mais qu'il est fondé à réclamer indemnité de la compagnie concessionnaire, lorsqu'elle n'entretient pas ce chemin en bon état de viabilité, conformément aux obligations qui lui sont imposées par sa concession; que c'est un dommage direct et matériel résultant d'un travail public. — Cons. d'Et., 28 déc. 1854, Chemin de fer de Paris à Lyon, [S. 55.2.356, Leb. chr., p. 1035]

**5935.** — ... Que lorsqu'un chemin vicinal ayant été coupé par un chemin de fer, la communication que ce chemin vicinal avait pour but d'assurer a été rétablie aux frais de l'administration ou du concessionnaire par l'établissement d'un chemin latéral au chemin de fer, le préjudice résultant pour la commune de l'allongement de parcours n'est pas un dommage direct et matériel dont la réparation puisse être fournie par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 1er sept. 1858, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr., D. 59.3.35, Leb. chr., p. 622]

**5936.** — ... Que le simple allongement de parcours imposé au propriétaire, tant pour le service général de sa propriété que pour se rendre à la ville voisine, ne constitue pas un dommage dont il soit dû réparation. — V. Cons. d'Et., 5 juill. 1871, Dame Lavène, [S. 72.2.320, P. adm. chr., D. 72.3.52, Leb. chr., p. 66]

**5937.** — ... Qu'un allongement de parcours de six mètres résultant de ce qu'il a été nécessaire pour augmenter la pente du talus d'une voie ferrée de dévier une partie du chemin latéral à la voie, n'est pas de nature à ouvrir à un particulier un droit à indemnité. — Cons. d'Et., 1er mai 1885, Picq, [Leb. chr., p. 482]

**5938.** — ... Que, bien qu'une propriété traversée par un chemin de fer ait éprouvé un dommage par le fait de la substitution d'un passage sous le sol de la voie à un passage à niveau, néanmoins, la compagnie peut ne pas être tenue de donner une indemnité au propriétaire si l'allongement de parcours pour atteindre l'autre passage n'est que de 25 mètres et que l'inconvénient d'ailleurs se trouve plus que compensé par l'avantage que procure, pour l'exploitation des terres, la substitution d'un pont d'un abord facile, constamment ouvert aux piétons, aux animaux et aux voitures vides et légères à l'ancien passage à niveau situé à l'entrée d'une gare fréquemment fermée par les manœuvres des trains et des machines et auquel on n'accédait que par une courbe raide et par une pente de plus de deux mètres. — Cons. d'Et., 17 janv. 1867, Boyron, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 81]; — 24 févr. 1870, Même aff., [Leb. chr., p. 183]

**5939.** — Mais il a été décidé, au contraire, que le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir, par la suppression d'un

passage à niveau, obligé un propriétaire à parcourir 1,000 mètres au lieu de 300, pour accéder à un puits sur lequel il avait un droit de servitude, et, par suite, à établir sur son domaine un autre puits, constitue un dommage dont il est dû réparation et dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Cons. d'Et., 5 juill. 1871, précité.

**5940.** — En tous cas, nous avons vu que dans l'appréciation du préjudice et pour établir qu'en réalité le demandeur n'en a pas souffert, le conseil de préfecture peut faire entrer en ligne de compte, c'est-à-dire apprécier par voie de compensation les avantages par lui retirés de l'exécution du travail public. — Cons. d'Et., 24 févr. 1870, précité.

**5941.** — Si au lieu d'une gêne momentanée dans la circulation, ou d'un allongement de parcours peu considérable, on se trouve en présence d'une véritable modification ou privation d'accès, la situation change et le droit à indemnité naît certainement.

**5942.** — Il ne faut même pas exiger que cette privation soit définitive pour donner droit à indemnité si elle se traduit par une modification hors de proportion avec la poursuite des travaux, ou que la prolongation même de ces travaux la rende par trop dommageable.

**5943.** — Ainsi jugé que lorsque le tracé d'une voie vient à couper un chemin vicinal, si les travaux de raccordement de ce chemin l'ont rendu presque impraticable pendant plusieurs mois de telle sorte qu'un meunier dont le moulin accédait par ce chemin n'ait pas pu s'en servir pendant ce délai, il lui est dû indemnité. — Cons. d'Et., 21 janv. 1887, Rodarie, [S. 88.3.54, P. adm. chr., D. 88.3.53, Leb. chr., p. 70]

**5944.** — ... Sauf à compenser ce dommage avec la plus value acquise; mais que l'entrepreneur (si c'est lui qui a occasionné le dommage), n'a pas qualité pour opposer la plus value; qu'elle ne peut l'être que par l'auteur des travaux publics. — Même arrêt.

**5945.** — ... Que les modifications apportées aux voies d'accès d'une maison par les travaux de modification d'une voie ne cessent d'être une cause d'indemnité pour les riverains qui en souffrent qu'autant qu'ils rentrent dans la catégorie de ceux que les riverains des voies publiques sont tenus de supporter sans dédommagement. — Cons. d'Et., 26 mars 1886 (2 arrêts), Chemin de fer de l'Est, [S. 88.3.3, P. adm. chr., D. 88.3.81, Leb. chr., p. 292]

**5946.** — ... Qu'il n'en est pas ainsi de l'élargissement de la voûte d'un pont pour faciliter l'exploitation d'un chemin de fer, et que lorsque cet élargissement a eu pour effet de substituer à un trottoir devant certains immeubles une passerelle en planches terminée par une clôture, les commerçants et propriétaires pour qui l'accès des maisons a été intercepté par suite de ces travaux sont fondés à se plaindre. — Même arrêt.

**5947.** — Jugé également qu'une chaussée donnant accès à un pont faisant actuellement partie d'un chemin vicinal, construite par le concessionnaire du pont en exécution du cahier des charges de la concession, ayant été coupée à une faible distance du pont par un chemin de fer, et un passage à niveau ayant été établi au point de rencontre des deux voies et ces modifications apportées à l'accès du pont présentant des inconvénients graves pour la circulation des voitures et des bestiaux, le concessionnaire du pont auquel un dommage est ainsi causé doit être indemnisé par le concessionnaire du chemin de fer. — Cons. d'Et., 19 déc. 1868, Chemin de fer de Paris-Lyon, [S. 69.2.311, P. adm. chr., Leb. chr., p. 1064]

**5948.** —... Qu'une compagnie de chemins de fer qui a exhaussé le sol d'un chemin vicinal n'est pas fondée à objecter à des riverains dont les accès ont été modifiés par cette circonstance qu'ils auraient dû attendre l'exécution des travaux d'exhaussement pour commencer leur construction et pour raccorder leur sentier avec celui de la nouvelle route. — Cons. d'Et., 11 juin 1868, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 667]

**5949.** — ... Que l'abaissement du sol de la voie publique au devant d'une propriété pour l'établissement d'une gare de chemins de fer est une cause de dommage direct et matériel. — Cons. d'Et., 30 mars 1854, Chemin de fer de Marseille à Avignon, [Leb. chr., p. 265]

**5950.** — ... Que des travaux de raccordement d'une rue avec un viaduc sur rails aux abords d'une gare, peuvent causer à un voisin un dommage matériel dont il lui est dû réparation. — Cons. d'Et., 18 mars 1869, Rogg, [Leb. chr., p. 284]

**5951.** — ... Qu'il faut en dire autant de l'exhaussement du sol d'une route pour l'établissement d'un passage à niveau sur une ligne de chemins de fer à l'entrée d'une ville. — Cons. d'Et., 25 juin 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.223, P. adm. chr., D. 71.3.85, Leb. chr., p. 751]

**5952.** — ... Que doit être assimilé à un dommage résultant de travaux publics l'inconvénient résultant pour une commune des modifications apportées par un passage à niveau à ses moyens de communication. — Cons. d'Et., 17 mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.2.188, P. adm. chr., D. 59.3.36]

**5953.** — ... Que les travaux d'une voie ferrée ayant eu pour conséquence de supprimer un chemin d'exploitation par lequel se faisait, antérieurement aux travaux, le service d'un bâtiment d'exploitation rurale, bien que ce bâtiment eût une autre issue, la suppression de cet accès dans la condition où elle avait eu lieu était de nature à ouvrir le droit à indemnité. — Cons. d'Et., 23 juill. 1875, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 740]

**5954.** — ... Qu'un riverain est en droit de demander une indemnité par suite de privation totale d'accès à son immeuble à raison de la déviation défectueuse d'un chemin vicinal et d'un chemin d'exploitation; mais que cette indemnité ne peut être allouée qu'autant que le principe (et non pas seulement le montant) en a été reconnu par une expertise faite conformément aux règles posées par l'art. 56, L. 16 sept. 1807. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Dolby, [S. 88.3.16, P. adm. chr., Leb. chr., p. 475]

**5955.** — On peut encore voir comme application de la même idée, en cas de difficulté d'accès, Cons. d'Et., 13 avr. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 82.5.404, Leb. chr., p. 453]

**5956.** — D'autres hypothèses semblent plus douteuses. Ainsi peut-on dire par exemple que les fièvres engendrées par les travaux de terrassement d'un chemin de fer soient des dommages résultant de l'exécution de ce travail? On serait tenté *à priori* de décider la négative. Deux arrêts cependant se sont prononcés en sens contraire.

**5957.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que lorsque, par suite de la négligence d'une compagnie de chemins de fer à faire exécuter les travaux qui devaient procurer l'écoulement des eaux reçues dans les chambres d'emprunt, la stagnation de ces eaux a donné naissance à des fièvres d'accès dont les habitants des maisons voisines ont subi les atteintes, ce préjudice donne lieu à une indemnité. — Cons. d'Et., 4 avr. 1861, Ayme, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 249]

**5958.** — ... Que lorsque, par suite de la négligence de la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer à procurer l'écoulement des eaux réunies dans les chambres d'emprunt pratiquées pour l'exécution des remblais du chemin, la stagnation de ces eaux a eu pour résultat de donner naissance à des fièvres d'accès dont les habitants des maisons voisines ont subi les atteintes, le préjudice qui en résulte pour ces particuliers peut être considéré comme constituant un dommage direct et matériel de nature à ouvrir en leur faveur un droit à indemnité contre la compagnie. — Cons. d'Et., 29 mars 1855, Chemin de fer d'Avignon à Marseille, [S. 55.2.649, P. adm. chr., D. 55.3.81, Leb. chr., p. 258]

**5959.** — ... D'une façon plus générale, que c'est aux conseils de préfecture et non aux tribunaux qu'il appartient de prononcer sur les réclamations élevées contre la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer à raison de dommages occasionnés par la construction de ce chemin, même sous le rapport de la salubrité ou le service de la navigation. — Cons. d'Et., 28 juin 1837, Commune de Gréguy, [S. 37.2.502, P. adm. chr., Leb. chr., p. 561]

**5960.** — La privation d'air et de lumière, la privation de vue qui résulte de l'exécution d'un chemin de fer, l'humidité qu'elle est susceptible d'entraîner peuvent-elles être considérées comme de nature à donner droit à indemnité? La jurisprudence à cet égard ne paraît pas bien fixée, et il semble qu'au lieu de se laisser guider uniquement par la cause, la nature de la demande, elle se soit laissée influencer parfois par le quantum du dommage éprouvé.

**5961.** — C'est ainsi notamment qu'à l'occasion d'une demande en indemnité formée par le propriétaire d'une maison contre un concessionnaire de chemins de fer, et motivée sur la privation de jour et de soleil et sur l'humidité provenant de l'ombre que projetait un viaduc presque contigu à la maison, le Conseil d'État a rejeté des conclusions à fin d'expertise, par le motif qu'en admettant que les causes du dommage fussent

bien telles qu'elles étaient alléguées, le préjudice qui pouvait en résulter n'était pas de nature, dans l'espèce, à ouvrir un droit à indemnité. — Cons. d'Et., 10 mars 1865, Fuyo, [Leb. chr., p. 276]

**5962.** — La même solution a été donnée également à propos d'une demande en indemnité formée par le propriétaire d'une maison contre un concessionnaire de chemin de fer, et motivée par le dommage qu'aurait causé à cette maison l'établissement du chemin de fer, en changeant ses conditions de salubrité et d'habitation, et en la privant d'air et de lumière. — Cons. d'Et., 18 mars 1865, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 294]

**5963.** — ... A propos d'une demande en indemnité formée par le propriétaire d'une maison contre le concessionnaire d'un chemin de fer, et motivée sur ce qu'un remblai haut de 4m,40, situé à peu de distance de la maison, aurait augmenté considérablement l'humidité du rez-de-chaussée. — Cons. d'Et., 8 août 1865, Bernard, [Leb. chr., p. 769]

**5964.** — ... D'une demande en indemnité fondée sur une diminution de vue résultant de l'élévation d'un remblai au-dessus de la terrasse d'un parc. — Cons. préf. Seine-et-Oise, 1er févr. 1884, de Beaumerer, [Dauv., 1885, p. 112]

**5965.** — ... D'une demande basée sur le préjudice éprouvé par le propriétaire d'une maison dont la vue (dans l'espèce, vue d'une citadelle et d'un coteau), avait été interceptée par un pont de chemin de fer (dans l'espèce, pont construit à une distance de 5m,50 et de niveau avec les 1er et 2e étages). — Cons. d'Et., 25 mars 1867, Chemin de fer du Midi, [D. 67.3.97, Leb. chr., p. 308]

**5966.** — ... Ou sur l'humidité résultant pour une maison du voisinage immédiat d'un ouvrage dépendant d'un chemin de fer (dans l'espèce, intervalle de 6 mètres). — Cons. d'Et., 3 juill. 1861, Delbert, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 583]

**5967.** — Le concessionnaire d'un pont à péage peut-il considérer l'établissement d'un chemin de fer comme un dommage résultant de l'exécution d'un travail public? — Pour la négative, V. Cons. d'Et., 16 juill. 1857, Pont de Rognonas, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 551] — Pour l'affirmative (implicitement), Cons. d'Et., 30 juill. 1857, Pont de Cubzac, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 630] — V. au surplus, sur la question, *suprà*, n. 413.

**5968.** — Que faut-il penser de l'ébranlement causé à des maisons par le passage des trains sur une voie, sur un pont ou dans un tunnel? En dehors de la question de savoir si un pareil préjudice peut être envisagé comme un dommage provenant de l'établissement même du chemin de fer ou s'il ne constitue qu'un dommage d'exploitation, on peut se demander si c'est là un dommage matériel. La jurisprudence semble s'être particulièrement laissée guider par l'appréciation des circonstances de fait. — V., notamment, sur le prétendu préjudice éprouvé par des marchands de vins, Cons. d'Et., 7 juin 1866, Leteller, [Leb. chr., p. 639], — par des éleveurs de vers à soie, Cons. d'Et., 3 janv. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 22], — par un hôtelier, Cons. d'Et., 7 févr. 1867, Caster, [Leb. chr., p. 157] — Dans ces arrêts le Conseil d'Etat n'a pas considéré qu'il y eût préjudice. Par contre, dans d'autres espèces, il a admis qu'il pouvait y avoir préjudice par le seul fait de la trépidation d'une maison, pourvu qu'elle fût bien constatée et encore que la maison fût vieille, à condition toutefois de tenir compte dans l'indemnité de l'état de vétusté de l'immeuble. — Cons. d'Et., 19 mars 1886, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 87.5.450, Leb. chr., p. 271]

**5969.** — Il a été admis, spécialement, que le propriétaire d'une maison dégradée par suite de la manœuvre d'une plaque tournante établie à proximité de cette maison est fondé à demander une indemnité à la compagnie, alors surtout qu'il est démontré que, depuis plus de quarante ans que sa maison existait elle n'a subi aucune dégradation et que, les détériorations ne proviennent que du jour où la plaque tournante a été établie. — Cons. d'Et., 22 juill. 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 88.5.491, Leb. chr., p. 600] — V. L. 28 pluv. an VIII; L. 16 sept. 1807; art. 1153 et 1154, C. civ.

**5970.** — ... Que les lézardes produites aux maisons voisines d'un chemin de fer par l'ébranlement résultant du passage des trains, constituent un dommage direct et matériel que la compagnie est tenue de réparer. — Cons. d'Et., 21 mars 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 61.2.234, Leb. chr., p. 213]

**5971.** — ... Et on retrouve la même doctrine dans deux autres arrêts du Conseil d'Etat du 13 avr. 1881, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 82.5.414, Leb. chr., p. 453], et du 24 nov. 1882, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 85.5.476, Leb. chr., p. 933]

**5972.** — On rencontre les mêmes hésitations pour le règlement des dommages éprouvés par la fumée, le bruit des locomotives, les inconvénients généraux attachés à la circulation ou au stationnement des trains. Ainsi le Conseil d'Etat a décidé, d'une part, que le voisinage d'une fosse à piquer le feu, le stationnement des machines sur cette fosse, le bruit et la fumée qui en résultaient ne constituaient pas une cause de préjudice. — Cons. d'Et., 7 févr. 1867, précité; — 16 mai 1879, Vitte, [S. 80.2.342, P. adm. chr., D. 79.3.106, Leb. chr., p. 401]

**5973.** — La cour d'Orléans et la Cour de cassation ont décidé, au contraire, qu'une compagnie de chemin de fer était tenue de réparer le préjudice causé spécialement à une blanchisserie de cire par la fumée qui s'échappait des locomotives; que l'indemnité pouvait comprendre aussi bien la dépréciation commise à l'immeuble lui-même qu'aux marchandises, et que la circonstance que le dommage était causé par le fait d'une industrie concédée par le gouvernement et qui n'avait enfreint aucune des prescriptions édictées au sujet de son exploitation, importait peu. — Orléans, 25 févr. 1885, Desforges, [D. 86.2.227, et, sur pourvoi, Cass., 3 janv. 1887, [S. 87.1.263, P. 87.1.630, D. 88.1.39]

**5974.** — Le Conseil d'Etat a décidé également qu'il pouvait y avoir lieu, pour un fabricant de velours et de rubans, de demander une indemnité de même nature. — Cons. d'Et., 6 mai 1887, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 88.3.90]

**5975.** — Une autre difficulté est relative à l'appréciation des dommages qui peuvent résulter pour un particulier de ce qu'une compagnie de chemin de fer, en perçant, par exemple, un souterrain ou un tunnel, aurait capté ou intercepté des eaux dont jouissait ce dernier.

**5976.** — La situation toutefois est un peu particulière et présente à juger les points suivants. Peut-on dire que le droit à l'eau jaillissante d'une source confère également un droit à son parcours souterrain? Que ce droit s'étende en dehors même de la propriété où l'eau jaillit jusqu'à l'endroit où elle naît? Si ce droit existe, comment peut-il se concilier avec le droit de propriété que confère l'expropriation à la compagnie concessionnaire? Ce droit ne comprend-il pas également le droit au tréfonds aussi bien qu'à la superficie et au domaine aérien? Dès lors, n'est-il pas plus vrai de dire que la source appartient à celui sous le sol duquel elle prend naissance qu'à celui sous le sol duquel elle jaillit? N'y a-t-il pas lieu, par suite, d'appliquer, dans les rapports réciproques de deux propriétaires, les art. 641 et 642, C. civ.? Enfin, l'expropriation n'est-elle pas un mode d'acquérir les choses libres de toute espèce de servitude?

**5977.** — On peut distinguer à cet égard deux phases bien distinctes dans la jurisprudence. Les premiers arrêts font prévaloir le droit de propriété de la compagnie. Ils décident que lorsqu'une compagnie de chemin de fer, en faisant ouvrir une tranchée pour l'exécution de la voie ferrée, a intercepté l'écoulement des eaux qui alimentaient une source, un propriétaire sur le terrain duquel cette source est située, mais qui ne prétend pas avoir acquis par titre ou par prescription de droits à l'usage des eaux, ne peut pas réclamer une indemnité; qu'en pareil cas, le dommage n'est ni direct, ni matériel. — Cons. d'Et., 16 août 1860, Chemin de fer d'Orléans, [D. 61.3.17, Leb. chr., p. 672]; — 1er sept. 1860, Merlé, [P. adm. chr., D. 61.3.18, Leb. chr., p. 707]

**5978.** — ... Qu'un particulier n'est pas fondé à réclamer d'une compagnie de chemins de fer une indemnité à raison de ce que les travaux exécutés par cette compagnie auraient eu pour effet d'intercepter les sources alimentant un puits appartenant au réclamant, si ce dernier ne prétend pas avoir acquis par titre ou par prescription des droits à l'usage de ces sources. — Cons. d'Et., 16 mars 1870, Bobone, [S. 72.2.62, P. adm. chr., D. 71.3.28, Leb. chr., p. 307]

**5979.** — ... Qu'une compagnie concessionnaire de chemins de fer, en ouvrant des tranchées sur des terrains lui appartenant, agit dans la limite de ses droits, et que si ces tranchées, en drainant le sol, diminuent ou font disparaître des sources dont jouissaient auparavant des propriétaires voisins, ce fait ne peut créer de droit à indemnité au profit de ceux-ci, alors qu'ils ne prétendent pas avoir acquis par titre ou par prescription des droits à l'usage de ces sources. — Cons. d'Et., 14 déc. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. ch., D. 78.3.62, Leb. chr., p. 997]; —

11 juill. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., D. 80.5.374, Leb. chr., p. 605

**5980.** — A partir de 1883, au contraire, la jurisprudence change, et on décide communément que les art. 552, 641 et 642, C. civ., qui règlent les rapports entre voisins, ne s'appliquent pas *ipso facto* à une compagnie de chemins de fer qui, en perçant un tunnel, a tari les sources qui alimentaient les fonds voisins, dans ses rapports avec les propriétaires de ces fonds. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, Chamboredon et Brahic, [S. 85.3.25, P. adm. chr., D. 84.3.121, Leb. chr., p. 479]; — 29 févr. 1884, Chemin de fer de Lyon, Leb. chr., p. 186; — 22 mai 1885, Cie générale des eaux, [S. 87.3.13, P. adm. chr., D. 86.5.432, Leb. chr., p. 150]; — 8 août 1885, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 87.3.26, P. adm. chr., D. 86.5.432, Leb. chr., p. 796]; — 4 déc. 1885, Ministre des Travaux publics, [D. 86.5.432, Leb. chr., p. 935]; — 7 févr. 1890, Cie des Dombes, [D. 90.5.530, Leb. chr., p. 144]

**5981.** — On reconnait donc par là même qu'en l'absence de prescription ou d'acquisition régulière, il peut y avoir un dommage pour le propriétaire sur le terrain duquel la source jaillit.

**5982.** — Dans une espèce voisine de celle-ci, où le dommage résultait non pas de l'existence même du tunnel, mais des moyens employés pour le percer et plus spécialement des coups de mine tirés qui avaient eu pour effet de désagréger les couches argileuses qui enveloppaient des puits et de les transformer de puits dormants en puits absorbants, on a décidé qu'il y avait un dommage matériel, et que ce dommage résultant de travaux publics, la connaissance devait en appartenir au conseil de préfecture. — Cons. préf. Corrèze, 27 avr. 1878, Chemin de fer d'Orléans, [Dauv., 1878, p. 716]

**5983.** — Dans le cas où le droit du voisin s'affirme par des travaux préexistants, il est clair que l'obligation de la compagnie de réparer le dommage s'impose davantage encore.

**5984.** — Aussi a-t-on décidé que bien qu'une compagnie acquière, par l'effet de l'expropriation pour cause d'utilité publique, un terrain libre de toute charge et servitude, elle est tenue néanmoins de maintenir les travaux d'art qui le traversent et qui amènent l'eau à un particulier ou à une collectivité d'habitants; et que non seulement elle est tenue de laisser subsister ces ouvrages, mais que si en faisant ses fouilles elle les a démolis et rétablis, elle peut être tenue de l'état d'imperfection dans lequel elle les a rétablis. — Cons. d'Et., 9 mars 1888, Ville de Pontorson, [S. 90.3.18, P. adm. chr., D. 89.3.57, Leb. chr., p. 253]

**5985.** — On peut consulter aussi sur ce point un arrêté rendu dans une espèce où le dommage était moins direct et où l'intéressé se plaignait seulement d'une obstruction de ses tuyaux par un dépôt de carbonate de chaux résultant de travaux de la compagnie. — Cons. préf. Hautes-Alpes, 28 déc. 1876, Commune de Serres, [Dauv., 1877, p. 245]

**5986.** — Il faudrait en dire autant, avec plus de raison encore, si la compagnie avait commencé par reconnaître qu'elle était responsable du dommage. C'est ce qui a été jugé, notamment, dans une espèce où la compagnie prétendait qu'elle n'avait encouru aucune responsabilité vis-à-vis d'une commune par le motif qu'en fouillant le sol dépendant de sa concession et en supprimant, par suite, les sources qui s'y trouvaient, elle n'avait fait qu'user du droit appartenant à tout propriétaire. Le moyen fut rejeté par ce motif que la compagnie avait reconnu, en construisant de nouveaux lavoirs pour réparer le dommage direct et matériel causé à la commune, qu'elle était obligée à réparer ce dommage. Et il fut décidé, par suite, qu'elle était tenue de compléter cette réparation en procurant aux nouveaux lavoirs les eaux indispensables à leur usage. — Cons. d'Et., 17 juill. 1861, Chemin de fer de l'Est, [Leb. chr., p. 631]

**5987.** — Sur le *quantum* de l'indemnité qui peut être allouée en pareille hypothèse, on peut consulter un arrêt du Conseil d'Etat, 25 févr. 1881, Chemin de fer de Paris à Orléans, [D. 83.3.5, Leb. chr., p. 240] — qui a décidé qu'une demande d'indemnité ayant été formée, pour la même cause, par un maire, à raison de puits communaux, et par plusieurs habitants, à raison de puits particuliers, un conseil de préfecture ne pouvait pas se borner à allouer une somme pour l'établissement de bornes-fontaines au point culminant du village, destinées à remplacer les puits taris, sans avoir déterminé la réalité et l'étendue du préjudice subi individuellement par chaque intéressé.

**5988.** — En tous cas, il nous paraît certain qu'on ne saurait être admis, pour écarter la responsabilité des compagnies, à se prévaloir de leur caractère de concessionnaire, et nous désapprouvons, pour notre part, la conclusion de l'arrêté du conseil de préfecture du Nord, qui a décidé que des dommages résultant pour une propriété, non de l'exécution de travaux, mais du fonctionnement normal d'un service public, ne peuvent donner lieu à indemnité. — Cons. préf. Nord, 7 nov. 1881, Hilaire Wag, [Dauv., 1882, p. 218] — V. *infrà*, n. 6010 et s.

**5989.** — d) *Dommage causé aux personnes ou aux propriétés.* — En principe, il importe peu que le dommage ait été causé à une personne ou à une propriété pour qu'il puisse être porté devant le conseil de préfecture. Cependant on conçoit que, souvent, l'affaire revête un caractère pénal (homicide par imprudence, etc.) et que la compétence des tribunaux de droit commun s'impose. Sans vouloir entrer à cet égard dans des explications qui n'ont rien de spécial à la matière des chemins de fer et qui trouveront mieux leur place *infrà*, v° *Travaux publics*, nous nous bornerons à constater que la jurisprudence tend à restreindre aux seuls cas où la pénalité n'est pas douteuse la compétence des tribunaux de droit commun, en matière d'accident résultant de travaux publics.

**5990.** — e) *Dommage n'allant pas jusqu'à la dépossession.* — Il ne faut pas que le dommage aille jusqu'à la dépossession. Autrement, on se trouverait en présence d'une véritable expropriation. — Lyon, 28 juill. 1860, Mines de Combes, [P. 62.572]

**5991.** — Conformément à cette règle, on a pu décider que la compétence de l'autorité judiciaire cesse lorsque des communications coupées par un chemin de fer ont été conservées à la rencontre de la voie ferrée et du chemin vicinal au moyen d'un passage à niveau dont l'établissement exclut toute dépossession, et que c'est, dès lors, devant l'autorité administrative que la commune intéressée doit réclamer l'indemnité à laquelle elle prétend avoir droit, à raison des inconvénients résultant pour elle de la construction de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 1er mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.2.188, P. adm. chr., D. 59.3.36, Leb. chr., p. 332]

**5992.** — Certaines hypothèses, à cet égard, ont donné naissance à des difficultés assez considérables. Nous en avons déjà signalé une à l'occasion de l'interdiction d'exploiter les mines et carrières dans le voisinage du chemin de fer. — V. *suprà*, n. 1178, et *infrà*, n. 6302 et s.

**5993.** — Nous rappelons qu'en principe général, le fait de traverser une mine constitue un dommage résultant de l'exécution de travaux publics, si elle n'enlève à la propriété aucune parcelle de terrain, mais cause seulement une gêne et un trouble. — *Contrà*, Paris, 24 juill. 1854, Chemin de fer de Lyon à Genève, [P. 58.287, D. 58.224]

**5994.** — Une autre difficulté analogue est relative au cas que nous venons d'examiner *suprà*, n. 5976, c'est-à-dire au cas ou en perçant un tunnel une compagnie a tari une source jaillissant chez un voisin. Se trouve-t-on alors en présence d'un dommage proprement dit? Ne se trouve-t-on pas plutôt en présence d'une expropriation?

**5995.** — Le Conseil d'Etat avait décidé avec juste titre que le conseil de préfecture est compétent en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, pour statuer sur une demande en indemnité formée par un particulier contre une compagnie concessionnaire de chemin de fer et fondée sur les dommages que cette compagnie lui avait fait éprouver en détournant des eaux qui servaient à l'irrigation de sa prairie, et en supprimant ainsi une servitude d'écoulement des eaux dont le fonds supérieur acquis par la compagnie était grevé au profit du fonds inférieur appartenant au réclamant. — Cons. d'Et., 18 avr. 1861, Bourguin, [P. adm. chr., D. 61.3.53, Leb. chr., p. 287]

**5996.** — Bien que cette hypothèse ne soit pas tout à fait semblable à la nôtre, elle présentait avec elle certaines analogies. Aussi put-on décider d'une manière générale que la suppression des eaux d'une source située sur une parcelle de terrain dont le tréfonds a été acquis par une compagnie pour l'établissement d'un souterrain, constitue un dommage résultant de travaux publics. — Cons. d'Et., 13 janv. 1865, Gonsaud, [Leb. chr., p. 53]

**5997.** — La cour d'Agen a jugé, dans une espèce analogue, qu'au cas où un tunnel de chemin de fer a été percé avec l'autorisation de l'administration à travers la propriété d'un particulier, l'autorité judiciaire est incompétente pour connaître, soit de la demande de ce dernier tendant à faire ordonner l'évacuation du

sous-sol par la compagnie de chemin de fer, soit de l'action en indemnité par lui formée contre la compagnie pour le dommage résultant de l'occupation de ce sous-sol, le percement du tunnel n'opérant pas la dépossession d'une parcelle quelconque de l'immeuble dans lequel il est pratiqué mais constituant l'établissement d'un simple passage souterrain dont il appartient à l'autorité administrative seule d'apprécier les conséquences dommageables. — Agen, 22 nov. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [S. 62.2.212, P. 63.593, D. 62.2.16]

**5998.** — Enfin il a été jugé également que lorsque le droit à des eaux souterraines interceptées par une compagnie de chemins de fer a été reconnu par l'autorité judiciaire, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de régler l'indemnité dûe pour la réparation du dommage éprouvé, alors que, le détournement des eaux ayant été effectué par la compagnie pour les besoins du service du chemin de fer, en vertu d'une autorisation régulière de l'administration, ce dommage a été causé par l'exécution d'un travail public. — Cons. d'Et., 27 mai 1865, Ducruet et autres, [S. 66.2.270, P. adm. chr., D. 66.3.4, Leb. chr., p. 594]

**5999.** — Cependant certains arrêts témoignent qu'il peut y avoir des raisons de douter, ou des circonstances dans lesquelles la solution devrait être différente. C'est ainsi qu'il a été décidé qu'il peut y avoir lieu d'accorder des dommages-intérêts à des propriétaires par ce fait que des travaux de chemins de fer ont intercepté l'eau d'une source reconnue appartenir à des voisins; qu'il n'appartient au conseil de préfecture de connaître de cette demande qu'autant que la cause du dommage ne pouvait pas être appréciée déjà lors de l'expropriation par les autorités constituées par la loi du 3 mai 1841, et que dans l'espèce les dommages résultant d'une occupation temporaire antérieure à l'expropriation, c'était donc à ces autorités à en connaître (V. L. 28 pluv. an VIII et 16 sept. 1807; L. 3 mai 1841). — Cons. d'Et., 6 juill. 1888, Thibon et Chamboredon, [Leb. chr., p. 639]

**6000.** — ... Que si la compagnie prétend que le dommage résultant de la suppression de ces sources a été compris par le jury dans la fixation de l'indemnité, les parties doivent être renvoyées devant le conseil de préfecture, pour être statué, après interprétation de la décision du jury, par l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 29 févr. 1884, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 186] — V. sur ce point, *infrà*, n. 6043 et 6306 et s.

**6001.** — Depuis, le Conseil d'Etat a décidé également que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de décider si des propriétaires ont droit à une indemnité à raison de la dépossession définitive du sous-sol de leur propriété occupée par un tunnel de chemin de fer et de procéder au règlement de cette indemnité, et qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêt d'une cour d'appel qui déclare le tribunal de première instance incompétent. — Cons. d'Et., 13 févr. 1875, Badin, [S. 76.2 311, P. adm. chr., D. 75. 3.112, Leb. chr., p. 152]

**6002.** — Mais cette jurisprudence ne pourrait être généralisée, et il semble qu'elle soit inconciliable avec la doctrine nouvelle du Conseil d'Etat qui voit dans la privation des eaux souterraines un dommage résultant de travaux publics. La compétence judiciaire ne se conçoit donc, en pareil cas, en dehors de l'interprétation des décisions du jury qui lui appartient de droit, qu'autant qu'il s'agit pour le tribunal d'apprécier si le réclamant a véritablement droit à une servitude. Encore rappelons-nous que cette question ne présente plus d'intérêt pratique depuis la même date, puisque le droit à indemnité paraît indépendant de l'existence même de la servitude. Pour l'application de l'indemnité ellemême, c'est une question qui est de la compétence exclusive du conseil de préfecture.

**6003.** — Nous aurons à revenir plus tard sur la doctrine contenue dans ces arrêts en étudiant les rapports du jury d'expropriation avec les tribunaux de droit commun ou administratif. — V. *infrà*, n. 6019 et 6020.

**6004.** — On sait qu'autrefois on avait proposé d'assimiler à la dépossession véritable les dommages permanents. C'est ainsi qu'il avait été décidé notamment que l'autorité judiciaire est seule compétente pour connaître des dommages permanents causés par le déplacement d'un aqueduc ordonné par arrêté préfectoral pour assurer l'écoulement des eaux sous un pont de chemin de fer, en modification des plans primitifs. — Colmar, 20 févr. 1840, Chemin de fer de Mulhouse à Thann, [P. 40.2.450]

**6005.** — Mais la distinction des dommages temporaires à des dommages permanents a perdu aujourd'hui tout intérêt, et tout dommage qui ne constitue pas une éviction proprement dite est du ressort du conseil de préfecture.

**6006.** — C. *Fins de non-recevoir contre l'action en indemnité.* — Nous connaissons les principales conditions requises pour qu'il puisse y avoir lieu à l'attribution d'une indemnité pour dommages résultant de travaux publics. Certaines fins de nonrecevoir, par contre, peuvent être opposées utilement à la demande.

**6007.** — Les unes sont tirées du droit commun et n'appellent aucune observation. On en trouvera l'application dans la prescription, dans la renonciation au droit de réclamer une indemnité, etc.

**6008.** — C'est ce qui a été décidé spécialement à l'égard de la prescription dans une espèce où une commune réclamait une indemnité pour dégradation à un gué qui lui appartenait et où il n'était pas justifié d'ailleurs que la compagnie eût pris l'engagement d'empêcher la détérioration de ce gué. — Cons. d'Et., 14 déc. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.2.305, P. adm. chr., D. 68.3.62, Leb. chr., p. 997]

**6009.** — D'autres sont spéciales à la matière qui nous occupe. La principale est relative à la légitimité des transformations opérées dans le régime de la voirie par le ministre des Travaux publics. Il est de principe que le ministre des Travaux publics, envisagé comme grand voyer, peut introduire dans le régime des voies publiques les modifications qui lui paraissent nécessitées par le tracé du chemin de fer.

**6010.** — Toutes les fois que ces modifications auront été prescrites régulièrement, c'est-à-dire après enquête et observation des formes prescrites par la loi du 3 mai 1841, que la compagnie se sera conformée à ces prescriptions, et que le prétendu dommage consistera seulement dans la déviation des voies de communication, le conseil de préfecture et le Conseil d'Etat seront incompétents pour en connaître.

**6011.** — Si le dommage invoqué résulte, au contraire, d'un défaut de conformité entre la disposition ministérielle et l'exécution projetée, ou que la déviation elle-même n'ait pas été prescrite régulièrement, il peut y avoir lieu, suivant les cas, à saisir soit le conseil de préfecture en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, soit le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs.

**6012.** — *A fortiori* le conseil de préfecture doit-il être tenu pour compétent si le dommage invoqué n'est que connexe à la déviation et trouve sa source, en réalité, dans une cause distincte.

**6013.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que lorsque le déplacement d'un chemin vicinal a été régulièrement autorisé par l'administration qui a approuvé, conformément à l'art. 11, L. 3 mai 1841, les plans de la partie de la voie ferrée sur laquelle ce déplacement était indiqué, une commune ne saurait être admise à demander une indemnité sous prétexte que la nouvelle voie ne réunirait pas les mêmes avantages que l'ancienne. — Cons. d'Et., 14 août 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 66.2.136, P. adm. chr., Leb. chr., p. 803]

**6014.** — ... Que lorsque, sans égard aux réclamations d'une commune, les autorités compétentes ont autorisé et accepté une voie nouvelle en remplacement de portion d'un chemin vicinal occupée par un chemin de fer, la commune ne peut pas former devant le conseil de préfecture une demande d'indemnité contre la compagnie concessionnaire de la voie ferrée, en se fondant sur ce que le parcours du chemin vicinal nouveau est plus étendu et son entretien plus dispendieux que celui de l'ancien, la réparation d'un préjudice de cette nature n'étant pas susceptible d'être poursuivie par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 8 févr. 1864, Commune d'Arnouville, [Leb. chr., p. 91]

**6015.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer ne peut être rendue responsable du préjudice résultant des difficultés d'accès d'un passage à niveau, alors qu'elle s'est conformée, pour l'exécution de ce travail, aux plans arrêtés et approuvés par l'administration supérieure, après enquête préalable, conformément au tit. 2, L. 3 mai 1841. — Cons. d'Et., 20 juin 1873, Chemin de fer de Paris à Orléans, [S. 75.2.160, P. adm. chr., D. 74.3.22, Leb. chr., p. 570]

**6016.** — ... Que lorsque, par suite de l'établissement par une compagnie de chemins de fer d'un viaduc sur lequel une route nationale traverse la voie ferrée, une ville prétend éprouver des dommages résultant de l'exhaussement de la rampe d'accès d'un chemin communal à la route et du trouble apporté au système

de ces voies publiques par ces travaux, ces dommages ne peuvent pas ouvrir, au profit de la commune, une action en indemnité par la voie contentieuse, s'il est démontré que les travaux n'ont été exécutés qu'après une enquête, conformément au tit. 2, L. 3 mai 1841, et après approbation du ministre des Travaux publics, donnée en exécution du cahier des charges annexé au décret de concession. — Cons. d'Et., 20 mars 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.2.29, P. adm. chr., D. 75.3.25, Leb. chr., p. 285]

**6017.** — ... Que lorsqu'un chemin vicinal est dévié par suite de la construction d'un chemin de fer, le rétablissement de ce chemin ne peut pas donner droit à indemnité au profit d'une ville, s'il est conforme aux prescriptions du ministre des Travaux publics. — Cons. d'Et., 26 nov. 1880, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [D. 82.3.20, Leb. chr., p. 943]

**6018.** — On peut également rapprocher de ces décisions un arrêt du Conseil d'Etat du 15 juill. 1887, Commune de Paulhan, [Leb. chr., p. 588]

**6019.** — *A fortiori*, alors qu'une commune, se plaignant de ce qu'un passage sous voie, construit lors de l'établissement d'un chemin de fer, pour assurer l'écoulement des eaux et servir à la circulation publique, fût impropre à cette double destination par suite de son insuffisance et des sables ou détritus qui l'encombraient, et que la question se posait de savoir si, dans l'espèce, en admettant même l'existence des inconvénients signalés, la compagnie du chemin de fer était responsable vis-à-vis de la commune, a-t-on pu décider qu'elle ne l'était pas parce que le passage-aqueduc avait été construit par l'Etat suivant les plans déposés à l'enquête parcellaire (L. 3 mai 1841, tit. 2), *qu'il avait été tenu compte de ces travaux dans le règlement des indemnités dues à la commune*; que les ouvrages avaient été abandonnés à la commune qui en avait eu l'entretien, et qu'ils n'avaient pas été livrés à la compagnie comme dépendances du chemin de fer. Cons. d'Et., 4 juill. 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 426] — V. *infrà*, n. 6043 et s., 6306 et s.

**6020.** — On peut consulter également, dans le même sens, un arrêt du 17 janv. 1867, qui a décidé qu'un dommage de cette nature qui s'était révélé postérieurement à la fixation de l'indemnité par le jury devait faire l'objet d'une collocation par le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 janv. 1867, Boyron, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 81]

**6021.** — On retrouve encore la même doctrine dans un arrêt qui a décidé que, au cas où, par suite de la construction d'un chemin de fer, il a été nécessaire de déplacer des chemins ruraux dépendant d'une commune limitrophe, cette commune est sans droit pour réclamer de la compagnie exploitant le chemin de fer, une indemnité à raison du dommage résultant pour elle des travaux exécutés par la compagnie pour raccorder lesdits chemins, si ces travaux, après avoir été l'objet d'une enquête, ont été approuvés par une décision ministérielle prise en conformité du cahier des charges de la compagnie et mettant le dommage dont il s'agit à la charge de la commune. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr., Leb. chr., p. 156]

**6022.** — Dans l'espèce, la commune se plaignait qu'un allongement de parcours lui fût causé par le déplacement des chemins, que l'inclinaison des rampes apportât une gêne sérieuse à la circulation, que les courbes eussent un rayon trop faible, et aussi que la mise en état de la viabilité et entretien des parties neuves fussent pour elle une cause de dépenses sérieuses.

**6023.** — Il semble que la doctrine qui s'en dégage soit identique à celle des arrêts précédents. Cependant elle a soulevé d'assez vives critiques à raison même de la dernière des circonstances mentionnées par la décision : celle que le ministre avait mis à la charge de la commune les frais des travaux.

**6024.** — Qu'importait, a-t-on dit à cet égard, que l'approbation ministérielle eût été précédée de l'enquête ordonnée par l'art. 2, L. 3 mai 1841, qu'elle eût été donnée conformément au cahier des charges, et que ce cahier des charges lui-même eût été annexé à l'acte de concession? Ces considérations pourraient paraître décisives si le conseil avait voulu seulement établir le droit pour le ministre d'autoriser les travaux dont il s'agit. On doit admettre, en effet, que le ministre des Travaux publics peut, comme représentant de la puissance publique pour les services qui dépendent de son département, modifier l'assiette ou la direction des chemins d'une commune, alors que cette opération n'est que le complément de grands travaux d'utilité générale qui s'exécutent par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique; mais il décide que le ministre pouvait enlever à la commune tout droit à indemnité à raison des modifications apportées à ses chemins. Il ne semble pas que, dans l'espèce, les circonstances indiquées plus haut fussent de nature à justifier cette dernière solution. En effet, l'enquête préalable à la décision ministérielle ne pouvait avoir aucune influence sur les questions d'indemnité, et il en était de même du cahier des charges de la compagnie du chemin de fer; car on sait que, si les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer les autorisent à déplacer ou modifier, en cas de nécessité, les voies publiques des communes que la voie ferrée doit traverser, ces actes ne décident pas et ne peuvent pas décider quand, en pareil cas, ces communes ont ou n'ont pas le droit de demander une réparation pécuniaire.

**6025.** — Nous ne pouvons admettre qu'une partie de ces critiques. Si on veut dire que le ministre ne peut pas de son propre chef priver une partie d'aller devant le conseil de préfecture à raison de faits analogues, nous nous associons à l'arrêtiste. Nous pensons, au contraire, que sur le fond il était impossible de reconnaître un droit à indemnité au requérant alors que le seul dommage dont il se plaignait résidait dans le déplacement du chemin.

**6026.** — Jugé encore que, s'il s'agit d'une voie publique ne remplaçant aucune voie préexistante et dont l'établissement a été cependant autorisé par le ministre, si d'une part, la compagnie soutient que la ville doit pourvoir à l'entretien de cette voie, tandis que, de son côté, la ville prétend que la compagnie, tout en restant chargée des frais d'entretien, doit laisser cette voie constamment ouverte au public : et si, à l'appui de leurs prétentions respectives, les parties invoquent, en sens contraire, des conventions qui seraient intervenues entre elles à l'occasion de l'établissement de la gare, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, de rechercher l'existence et la portée des conventions; la décision ministérielle, qui prescrit la remise de la voie à la commune ne faisant pas obstacle à ce que les parties portent leurs contestations devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 1er avr. 1869, Ville de Dreux, [Leb. chr., p. 301]

**6027.** — Jugé, conformément à ces principes, que lorsqu'un ministre, en vertu du cahier des charges annexé à un décret de concession d'un chemin de fer, a autorisé une compagnie à ouvrir une voie latérale à une gare, et ordonné la remise de cette voie en remplacement d'une voie supprimée à une commune, si celle-ci prétend que des conventions intervenues entre elle et la compagnie mettent à la charge de celle-ci exclusivement la réfection et l'entretien du chemin litigieux, la décision ministérielle ne fait pas obstacle à ce que la commune poursuive devant l'autorité compétente l'exécution de ces conventions; que la juridiction compétente, dans ce cas, est le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 1er avr. 1869, précité; — 10 nov. 1882, Ville d'Aurillac, [D. 84.5.62, Leb. chr., p. 874]

**6028.** — Il résulte, d'ailleurs, de cet arrêt que ce n'est pas seulement à l'occasion des travaux de premier établissement, mais même à l'occasion des travaux complémentaires, que le ministre peut introduire des modifications dans le régime de la voirie.

**6029.** — Le dernier arrêt à notre connaissance qui ait statué sur la question est plus remarquable encore, car il s'applique au chemin de fer de l'Etat.

**6030.** — Cet arrêt porte que, lorsque l'établissement d'un chemin de fer a entraîné la déviation ou une diminution de largeur d'un chemin vicinal et a, dès lors, pour conséquence une augmentation de frais à la charge des communes qui sont obligées d'établir des garages, lesdites communes ne sont néanmoins pas fondées à prétendre un droit à indemnité si les travaux dont il s'agit ont été exécutés conformément aux prescriptions ministérielles. — Cons. d'Et., 27 mai 1892, Chemin de fer de Tonnay, Charentes, [Leb. chr.]

**6031.** — Nous disons que cet arrêt est plus digne de remarque, parce qu'on ne retrouve pas pour le chemin de fer de l'Etat de clause analogue à celle qui figure dans le cahier des charges des autres compagnies. La raison est toujours la même, c'est que le ministre, en sa qualité de grand voyer, paraît être l'arbitre entre les deux chemins.

**6032.** — Mais cette jurisprudence ne peut s'appliquer qu'autant que la déviation a été régulièrement ordonnée et régulièrement exécutée.

**6033.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en dommages-intérêts formée par un particulier contre une compagnie de chemins de fer, à raison de ce que celle-ci n'aurait pas exécuté les travaux de rétablissement d'un chemin rural dévié pour la construction d'une voie ferrée, conformément à une décision ministérielle; que le même tribunal est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée par le riverain d'une voie ferrée, à raison de modifications de tracé apportées à un chemin latéral à cette voie par suite de la nécessité d'augmenter la pente du talus de la voie.

**6034.** — ... Que l'inexécution ou l'exécution incomplète des prescriptions ministérielles peuvent, s'il en résulte un dommage, ouvrir au profit d'une ville un droit à indemnité sur lequel il appartient au conseil de préfecture de statuer. — Cons. d'Et., 26 nov. 1880, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [D. 82.3.20, Leb. chr., p. 943]

**6035.** — ... Que si des travaux de raccordement de chemins ruraux ne sont pas exécutés conformément à une approbation ministérielle prise en conformité du cahier des charges d'une compagnie, la commune intéressée peut demander à la compagnie concessionnaire des dommages-intérêts. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr., Leb. chr., p. 156]

**6036.** — Le même principe devrait s'appliquer si l'accident avait pour cause non pas tant le défaut de conformité des travaux aux prescriptions ministérielles qu'une imprudence ou une faute de la compagnie.

**6037.** — Jugé, en ce sens, qu'une compagnie de chemins de fer ne peut pas s'affranchir de la responsabilité qui lui incombe, à raison d'un accident causé à un bateau par suite de son imprudence dans la construction d'un pont, en excipant de ce que le pont aurait été construit conformément au projet arrêté par le ministre. — Cons. d'Et., 30 avr. 1875, Chemin de fer du Nord, [D. 76.3.10, Leb. chr., p. 406]

**6038.** — Dans l'espèce prévue par cet arrêt, la compagnie, après l'achèvement complet du pont, avait laissé immergées à une assez grande hauteur des caisses de béton qui avaient causé l'accident.

**6039.** — *A fortiori*, dans une hypothèse où une compagnie de chemins de fer avait été condamnée à payer une indemnité à une commune à raison de submersions plus fréquentes auxquelles un chemin était exposé depuis la construction de la voie ferrée, et où un recours avait été formé à raison de ce que les travaux de déviation du chemin exécutés par la compagnie avaient été opérés conformément aux prescriptions d'un arrêté du ministre des Travaux publics et reçus par le maire, a-t-on pu décider que le recours n'était pas recevable par le motif que l'indemnité n'avait pas été demandée dans l'espèce à raison de la déviation du chemin, mais des submersions auxquelles était particulièrement exposée une partie du chemin qui n'avait été l'objet d'aucune modification, submersion résultant de la construction d'un pont sur un canal pour le passage de la voie ferrée. — Cons. d'Et., 15 janv. 1875, Commune d'Osselle, [D. 75.3.93, Leb. chr., p. 54]

**6040.** — Les mêmes règles paraissent applicables toutes les fois qu'en dehors même des voies de communication, il n'est question que de critiques adressées à une mesure qui ne relève que de l'administration. Ainsi, lorsque la clôture établie par une compagnie de chemins de fer entre la voie et les propriétés riveraines a été reçue par l'administration, le conseil de préfecture ne peut, en se fondant sur l'insuffisance de cette clôture, condamner la compagnie à la modifier le long d'une propriété et à payer une indemnité au propriétaire. — Cons. d'Et., 24 mai 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 60.2.216, P. adm. chr., Leb. chr., p. 384] — Dans l'arrêt ci-dessus, le Conseil d'Etat constate qu'il n'était intervenu entre le propriétaire riverain qui avait cédé une partie de sa propriété à la compagnie et cette compagnie aucune stipulation relative aux clôtures. Si une telle stipulation eût existé, le litige aurait eu alors pour objet l'exécution ou l'interprétation d'une convention privée, et aurait été par suite de la compétence des tribunaux civils, tout au moins en ce qui touche la condamnation à des dommages-intérêts. C'est ce qu'a décidé formellement un arrêt du Conseil d'Etat du 15 sept. 1848, Comm. d'Hangest, [P. adm. chr.]

**6041.** — On ne rencontre pas, en général, d'application de ces principes en ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux après la construction de la voie. Ces travaux, en effet, sont laissés le plus habituellement à la discrétion de la compagnie qui est seulement tenue, aux termes de son cahier des charges, d'en rétablir et d'en assurer le cours.

**6042.** — Les dommages rentrant dans le cadre de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, sont d'ailleurs de la compétence du conseil de préfecture qu'ils dérivent du fait personnel des entrepreneurs ou qu'ils ne soient que la simple et stricte exécution de projets approuvés par l'administration. — Cons. d'Et., 16 juin 1846, Levrier, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 30]

**6043.** — Une autre fin de non-recevoir contre la recevabilité de l'action est relative au fait par le plaignant d'avoir déjà été indemnisé une première fois.

**6044.** — Mais encore faut-il que l'indemnité s'applique bien au dommage précédemment éprouvé. Le seul énoncé de cette restriction fait comprendre la diversité des décisions qui ont pu intervenir sur ce point. Nous ne citerons que les principales.

**6045.** — Il a été jugé que le fait qu'un dommage résultant de la présence d'un ouvrage d'art dans une compagnie de chemins de fer a déjà été l'occasion d'une indemnité, n'empêche pas qu'un dommage résultant du même fait, c'est-à-dire du maintien du même ouvrage, ne puisse être également l'objet d'une réparation. — Cons. d'Et., 12 févr. 1886, Gioan, [Leb. chr., p. 148]

**6046.** — ... Que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a accordé une indemnité à raison d'une inondation survenue à la suite d'une pluie d'orage ne forme pas chose jugée à l'égard d'une autre demande fondée sur une inondation postérieure; que la seconde demande a une autre cause et un autre objet (art. 1351, C. civ.). — Cons. d'Et., 24 nov. 1882, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 934]

**6047.** — ... Mais que lorsqu'une indemnité a été calculée de façon non seulement à réparer le dommage passé, mais encore à permettre l'exécution de travaux suffisants pour éviter tout dommage à l'avenir, le conseil de préfecture ne peut réserver un nouveau droit à indemnité pour dommages ultérieurs. — Cons. d'Et., 6 août 1880, Chemin de fer de Paris à Orléans, [Leb. chr., p. 751]

**6048.** — ... Que lorsque le nouveau dommage dont un propriétaire se prétend atteint n'est pas distinct d'un premier préjudice déjà éprouvé et pour lequel il a reçu une indemnité du conseil de préfecture, il n'y a pas lieu à lui allouer une nouvelle indemnité. — Cons. d'Et., 20 juill. 1850, Delahaye, [Leb. chr., p. 705]

**6049.** — ... Que lorsqu'un propriétaire a déjà touché une indemnité tant pour perte de récoltes que pour dégradation d'un chemin, il ne peut plus demander une nouvelle indemnité à raison d'une privation d'accès. — Cons. d'Et., 8 août 1882, Gardon, [Leb. chr., p. 816]

**6050.** — Devrait-on considérer comme fin de non-recevoir à une demande d'indemnité la circonstance que la victime du dommage se serait rendue coupable, de son côté, d'une contravention de grande voirie? Il faut distinguer : si la contravention résidait, par exemple, dans le fait même de la construction sur le domaine public de l'objet endommagé, on pourrait voir dans cette circonstance une fin de non-recevoir contre l'action. Mais si les deux objets étaient différents la solution pourrait être également différente.

**6051.** — C'est ce qui a été décidé à l'occasion d'un pourvoi du ministre des Travaux publics contre un arrêté du conseil de préfecture qui avait accordé une indemnité, à raison de dommages causés à une maison sur une de ses façades par l'exhaussement du niveau d'une route nationale, sans avoir statué en même temps sur un procès-verbal de contravention relatif à une autre façade de l'immeuble qui anticipait sur le domaine public. Le pourvoi fut rejeté par le motif que l'évaluation de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture était, dans les circonstances de l'affaire, indépendante de la question de savoir si une autre façade de la maison avait été établie en anticipation sur le domaine public, et qu'il n'était pas justifié d'ailleurs que le chiffre de l'indemnité fût exagéré. — Cons. d'Et., 8 août 1872, Arberats, [Leb. chr., p. 520]

**6052.** — D. *Qui a qualité pour demander la réparation du dommage.* — En principe, il n'y a que le propriétaire, ou tout au moins le possesseur du bien s'il s'agit d'une propriété, la victime elle-même du dommage ou ses ayants-cause, s'il s'agit d'un

dommage causé à une personne, qui puisse en demander réparation.

**6053.** — Sur ce point encore, il n'y a pas de règles particulières aux dommages résultant de l'exécution d'un chemin de fer.

**6054.** — Nous nous bornerons à renvoyer comme décisions d'espèces à deux arrêts qui ont statué, l'un sur des réclamations formulées par des locataires alors qu'une indemnité avait déjà été allouée au propriétaire. — Cons. d'Et., 15 juill. 1853, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 54.2.223, P. adm. chr., D. 54.3.50, Leb. chr., p. 706] — ... L'autre, sur des réclamations formulées par l'acquéreur d'un terrain à raison des dommages nés du chef de son vendeur. — Cons. préf. Alpes-Maritimes, 15 déc. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [Dauv., 1885, p. 700]

**6055.** — On peut consulter encore sur le droit pour une commune de demander la réparation des dommages causés par les travaux d'une compagnie de chemins de fer à des riverains d'un chemin rural dont le raccordement avait été opéré, Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr., Leb. chr., p. 156]

**6056.** — E. *Contre qui la réparation peut être demandée.* — La responsabilité du dommage causé par l'exécution d'un travail public incombe naturellement à son auteur ou au commettant de celui-ci. L'entrepreneur, les compagnies, l'Etat, suivant les cas, peuvent donc en être directement ou civilement responsables.

**6057.** — Mais l'Etat ne saurait être responsable pour les compagnies qu'il a subrogées à ses droits. Sa responsabilité, comme Etat, en d'autres termes, ne saurait être en jeu. Il ne peut être tenu que comme constructeur.

**6058.** — Nous rappelons toutefois que dans une certaine opinion, malgré la clause d'un cahier des charges et les termes de la loi du 3 mai 1841 (art. 63) on pourrait réclamer directement l'indemnité d'expropriation aussi bien à l'expropriant qu'au concessionnaire.

**6059.** — Les seules questions un peu embarrassantes qui peuvent se présenter sont celles qui sont relatives à la substitution d'une responsabilité à une autre lorsque l'Etat, qui était responsable comme constructeur (Régime de 1842), fait la remise des lignes construites à une compagnie, par exemple, ou que la compagnie qui avait fait construire fait elle-même remise de ses lignes à une autre.

**6060.** — La solution de ces difficultés se rencontre la plupart du temps dans les cahiers des charges qui spécifient à la charge de qui devront incomber les dommages.

**6061.** — On conçoit d'ailleurs que, suivant les termes plus ou moins larges des clauses inscrites, la solution puisse varier.

**6062.** — A cet égard, l'art. 21, § 2, du cahier des charges actuellement en usage, est ainsi conçu : « Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportés et payés par la compagnie. »

**6063.** — L'application de ces principes a donné naissance à un certain nombre de décisions qu'il est bon de connaître. Il a été jugé notamment que l'indemnité résultant de la perte d'accès d'une carrière doit être réclamée aux entrepreneurs du chemin de fer; qu'il ne suffirait pas, pour que ceux-ci pûssent se décharger sur l'Etat, que l'Etat eût fait faire en régie quelques réparations aux chemins dont il s'agit, si la déviation elle-même en avait été opérée par les entrepreneurs eux-mêmes agissant comme tels; qu'il en serait ainsi surtout si, aux termes d'une clause du cahier des charges, l'entrepreneur avait pris à sa charge les indemnités à payer pour gênes de toutes sortes apportées à la circulation. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Dalby, [S. 88.3.16, P. adm. chr., Leb. chr., p. 474]

**6064.** — ... Que le cahier des charges peut mettre *tous les dommages quelconques* résultant des travaux à la charge de la compagnie. — Cons. d'Et., 29 nov. 1855, Belle, [S. 56.2.375, P. adm. chr., D. 56.3.41, Leb. chr., p. 698]

**6065.** — ... Qu'en pareil cas, la demande en indemnité formée par l'acquéreur d'un domaine national à raison de l'atteinte portée par l'établissement d'un chemin de fer à des droits de vue et d'accès expressément compris dans l'acte de vente, ne peut être dirigée contre l'Etat, comme tenu, en sa qualité de vendeur, de garantir la pleine jouissance de ces droits. — Même arrêt.

**6066.** — ... Que lorsqu'une clause de cette nature se rencontre, bien que l'infrastructure ait été faite par l'Etat, c'est à la compagnie à supporter tous dommages. — Cons. préf. Ardennes, 13 févr. 1889, Humant, [Dauv., 1889, p. 134]

**6067.** — ... Que la compagnie concessionnaire de chemins de fer à laquelle le cahier des charges annexé à la loi de concession impose l'obligation de payer toutes indemnités à raison des dommages résultant de ses travaux, ne peut pas, à la faveur de conventions faites avec des tiers pour l'exécution des travaux, se trouver dégagée de cette obligation; qu'elle est *directement* responsable des dommages causés aux propriétés par les travaux que ses entrepreneurs ont exécutés. — Cons. d'Et., 16 avr. 1863, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 386]

**6068.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer qui doit supporter, aux termes de son cahier des charges, le paiement des indemnités pour occupation temporaire et pour dommages résultant de l'exécution des travaux, ne peut se prévaloir des conventions intervenues entre elle et son entrepreneur pour soutenir, soit que l'action en indemnité du propriétaire doit être dirigée non contre elle, mais contre ses entrepreneurs... — Cons. d'Et., 8 août 1884, Frausa et Bonnet, [D. 86.3.23, Leb. chr., p. 742]

**6069.** — ... Soit que ces entrepreneurs doivent être appelés en cause avec elle devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 21 nov. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 86.3.23, Leb. chr., p. 834]

**6070.** — La compagnie concessionnaire d'une ligne est responsable, pendant toute la durée de la concession, des dommages causés par la construction de cette ligne aux propriétaires riverains, quelles que puissent être les conventions intervenues entre elle et d'autres compagnies ou des entrepreneurs. — Cons. préf. Nord, 19 mai 1883, Ve Wartelle, [Dauv., 1884, p. 166]

**6071.** — Sur la question de savoir si le rachat d'une ligne entraîne l'obligation de payer les dommages résultant de la construction de cette ligne, V. Cons. d'Et., 16 févr. 1883, Chemin de fer de Maine-et-Loire, [D. 84.3.122, Leb. chr., p. 204] et *suprà*, n. 5580.

**6072.** — Comme question d'espèce, dans un cas où des dommages avaient été causés à des propriétaires voisins et où le conseil de préfecture avait condamné le chemin de fer à les réparer, alors qu'une commune faisait faire au même moment des travaux d'assainissement, et où il n'était pas démontré, à supposer que le dommage fût établi, qu'il provenait du fait du chemin de fer plutôt que du fait de la commune, V. Cons. d'Et., 25 janv. 1855, Chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [Leb. chr., p. 72]

**6073.** — F. *Procédure. Actions en garantie.* — La procédure des actions intentées pour réparation de dommages causés par les travaux publics n'offre rien de particulier, à l'exception de l'expertise qui est de droit.

**6074.** — Ainsi jugé, avant la loi du 22 juill. 1889, que lorsqu'une action est intentée à raison de dommages causés par l'exécution d'un chemin de fer, et que ces dommages n'ont été l'objet d'aucune allocation par le jury, ni d'aucune compensation résultant des cessions de terrains accomplies antérieurement au profit de la compagnie, il y a lieu de recourir à l'expertise obligatoire prescrite par l'art. 56, L. 16 sept. 1807, et que le conseil de préfecture ne saurait s'en dispenser en ordonnant la visite des lieux par un de ses membres. — Cons. d'Et., 2 déc. 1887, Pozzo de Borgo, [Leb. chr., p. 776] — V. aussi Cons. d'Et., 20 mars 1862], Chemin de fer de Carmaux, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 222]

**6075.** — Les règles de la garantie s'appliquent en matière de dommages résultant de travaux publics comme en toute autre matière. Si donc la compagnie actionnée par des particuliers appelle en garantie l'Etat, le conseil de préfecture connaît également de cet incident.

**6076.** — L'action en garantie, d'autre part, n'est que l'accessoire du principal et en suit le sort. Par suite, une compagnie de chemins de fer, actionnée en indemnité par des particuliers à raison de dommages causés par l'exécution de travaux d'un chemin de fer n'est pas recevable, dans le cas où cette demande a été rejetée par le conseil de préfecture, à se pourvoir contre la disposition de l'arrêté qui rejetterait également le recours en garantie par elle incidemment formé contre l'Etat, cette disposition, dont l'influence est limitée au litige tranché en faveur de la compagnie, n'étant susceptible de lui faire aucun grief. — Cons. d'Et., 8 mars 1851, Chemin de fer d'Avignon à Marseille, [Leb. chr., p. 173]

**6077.** — Qu'adviendrait-il si l'action, au lieu d'avoir pour objet dès le début la réparation d'un dommage causé par un

travail public, n'était revêtue de ce caractère qu'après coup, par le jeu même de l'action en garantie? Nous croyons qu'en pareil cas l'action devrait passer du tribunal civil au tribunal administratif.

**6078.** — Il a été jugé, en ce sens, que lorsque le propriétaire d'une usine, actionné devant le tribunal civil par son locataire à l'effet d'obtenir : 1° une réduction de loyer à raison du préjudice résultant pour celui-ci d'une prise d'eau opérée par une compagnie de chemins de fer dans une rivière non navigable qui fait mouvoir son usine; 2° et la suppression de cette prise d'eau, appelle la compagnie en garantie devant le même tribunal pour voir dire qu'elle devra faire cesser le trouble apporté à une profession paisible, plus que séculaire, et fondée sur justes titres, et s'entendre en outre condamner à des dommages-intérêts et aux dépens, celle-ci est fondée à décliner la compétence de ce tribunal; que c'est à l'autorité administrative, en effet, et dans l'espèce, au conseil de préfecture, et non à l'autorité judiciaire, qu'il appartient de connaître du litige entre le propriétaire de l'usine et la compagnie. — Cons. d'Et., 16 juill. 1881, Anna Mary, [S. 82.3.12, P. adm. chr., D. 83.3.6, Leb. chr., p. 717]

**6079.** — G. *Ce que peut ordonner le conseil de préfecture.* — La mission du conseil de préfecture saisi d'une action en réparation de dommages causés par l'exécution de travaux publics, se borne à fixer une indemnité. Il ne peut ni ordonner la construction d'ouvrages destinés à prévenir le retour des dommages, ni prescrire surtout les conditions dans lesquelles ces ouvrages devraient être effectués.

**6080.** — C'est ainsi qu'il a été décidé, notamment, que lorsque la construction d'un chemin de fer a eu pour résultat de supprimer une partie des moyens d'irrigation et de desserte d'une prairie, et que, pour les remplacer, la compagnie concessionnaire a construit de nouveaux fossés et un nouveau chemin de défruitement, si ces fossés et ce chemin ont besoin de recevoir certaines améliorations pour que les propriétaires soient replacés dans une situation équivalente à celle qu'ils avaient avant la construction de la voie ferrée, il ne peut appartenir au conseil de préfecture d'entrer dans l'appréciation des travaux à exécuter et de condamner la compagnie à les exécuter dans un certain délai, passé lequel les propriétaires seraient autorisés à les entreprendre eux-mêmes aux frais de la compagnie; que le conseil de préfecture doit se borner à apprécier le dommage causé aux propriétaires et à condamner la compagnie à leur payer une indemnité pour le cas où elle n'aurait pas fait cesser le dommage dans un certain délai. — Cons. d'Et., 18 mars 1869, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70.2.134, P. adm. chr., D. 70.3.35, Leb. chr., p. 281]

**6081.** — ... Qu'il n'appartient pas à un conseil de préfecture, sur la réclamation du propriétaire d'une conduite d'eau détruite par les travaux d'une compagnie de chemin de fer, puis rétablie dans des conditions moins avantageuses pour le propriétaire, d'ordonner qu'elle sera rétablie de manière à lui rendre sa jouissance dans les conditions antérieures; que le conseil de préfecture ne peut qu'allouer une indemnité. — Cons. d'Et., 26 juin 1869, Rousset, [Leb. chr., p. 625]

**6082.** — ... Que dans le cas où les travaux réclamés d'une compagnie de chemins de fer pour prévenir le retour de dommages causés par elle doivent avoir pour résultat de modifier l'exécution du chemin de fer lui-même, le conseil de préfecture est incompétent pour connaître de la demande, et que c'est à tort qu'il nomme des experts, dans ce cas, à l'effet de déterminer la nature et l'importance des travaux à exécuter. — Cons. d'Et., 15 juill. 1853, Chemin de fer de Montereau à Troyes, [Leb. chr., p. 704]

**6083.** — ... Que c'est à l'administration qu'il appartient de déterminer l'emplacement et la dimension des ouvrages nécessaires à un raccordement prévu par le cahier des charges et dont l'interprétation a été donnée par le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 28 nov. 1845, Cie de Saint-Paul en Jarret, [S. 46.2.151, Leb. chr., p. 514], — et d'en ordonner l'exécution.

**6084.** — ... Que là même où le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur des points litigieux, comme en matière de travaux publics, l'administration active peut seule prescrire les ouvrages à faire; spécialement, que c'est à l'administration active seule qu'il appartient de déterminer et de prescrire les travaux qu'une compagnie doit faire pour assurer les communications précédemment existantes entre deux parties d'une même commune, dorénavant coupée par le tracé de la voie. — Cons. d'Et., 31 janv. 1848, Commune de Ners, [P. adm. chr., D. 48.3.55, Leb. chr., p. 62]

**6085.** — ... Qu'il n'appartient pas aux conseils de préfecture, d'ordonner l'exécution de travaux avec clause pénale en cas d'inexécution pour faire cesser un dommage. — V. Cons. d'Et., 12 mai 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.2.218, P. adm. chr., D. 77.3.43, Leb. chr., p. 446]; — 21 nov. 1879, Chemin de fer de Vitré à Fougères, [D. 80.3.19, Leb. chr., p. 742]

**6086.** — *A fortiori*, cette règle qui est exacte en toute hypothèse s'impose-t-elle si les travaux à faire intéressent la voirie et auraient pour résultat de battre en brèche les droits pour ainsi dire souverains de l'administration en matière de grande voirie.

**6087.** — Ainsi jugé que lorsqu'une décision ministérielle a substitué à un gué, un pont, et que le pont a été mal construit, le conseil de préfecture ne peut pas ordonner le rétablissement du gué. — Cons. d'Et., 30 juill. 1863, Commune de Saint-Cyr, [D. 64.3.105, Leb. chr., p. 607]

**6088.** — ... Que le conseil de préfecture est incompétent pour ordonner le rétablissement ou le déplacement d'une route ou d'un chemin. — Même arrêt.

**6089.** — ... Qu'il n'appartient pas aux conseils de préfecture d'apporter des modifications aux projets régulièrement approuvés par l'administration; qu'en conséquence, lorsque les projets présentés par une compagnie de chemins de fer pour le déplacement d'une route ont été régulièrement admis par le ministre des Travaux publics, le conseil de préfecture a raison de se déclarer incompétent pour ordonner, sur la demande de la commune intéressée, que l'ancienne voie sera rétablie ou supprimée; que la commune pourrait seulement réclamer une indemnité pour le dommage qu'elle justifierait avoir éprouvé : mais qu'elle ne peut former une demande *omisso medio* devant le Conseil d'Etat. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 6009 et s.

**6090.** — ... Qu'il n'appartient pas au conseil de préfecture saisi d'une demande d'indemnité à raison de dommages causés par l'établissement d'une voie ferrée, de condamner la compagnie soit au paiement en argent, soit à l'exécution de travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, alors que lesdits travaux devraient être effectués sur une dépendance du domaine public (dans l'espèce, aqueduc à construire sous un chemin vicinal). — Cons. d'Et., 11 nov. 1881, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 877]

**6091.** — ... Que si le conseil de préfecture peut condamner la compagnie du chemin de fer à effectuer les travaux nécessaires pour faire cesser le dommage, il ne peut ordonner l'exécution immédiate de ces travaux, ni en déterminer la nature, les dimensions et l'emplacement, s'ils doivent avoir lieu sur un cours d'eau navigable; que ce droit n'appartient qu'à l'administration. — Cons. d'Et., 28 juin 1837, Cie de Grigny, [S. 37.2.502, P. adm. chr.]

**6092.** — Mais si le conseil de préfecture ne peut pas prescrire la construction d'ouvrages nouveaux, n'a-t-il pas au moins le droit de prescrire la démolition des ouvrages nuisibles? La question paraît controversée.

**6093.** — Ainsi jugé, d'une part, qu'il n'appartient pas au conseil de préfecture d'ordonner la destruction de travaux publics. — Cons. préf. Seine, 27 févr. 1889, Thomas, [Dauv., 1889, p. 128]

**6094.** — Jugé, au contraire, qu'un conseil de préfecture doit ordonner la suppression des travaux nuisibles. — Cons. d'Et., 7 août 1886, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 750] — Nous nous bornons à ces indications sommaires. Nous retrouverons la question en détail, *infrà*, v° *Travaux publics*.

**6095.** — Si le conseil de préfecture est dans l'impuissance de rien prescrire au sujet des travaux, rien ne l'empêche d'ailleurs de supputer la valeur à laquelle ils pourraient s'élever si on les effectuait, et de tenir compte de cette valeur dans la fixation du montant de l'indemnité.

**6096.** — C'est ce qui a été jugé à l'occasion d'un recours formé pour excès de pouvoir contre un arrêté d'un conseil de préfecture, et *motivé sur ce que* ce conseil, en calculant l'indemnité à laquelle il avait condamné une compagnie concessionnaire de chemin de fer envers les propriétaires d'une usine sur la dépense à faire pour l'exécution des travaux jugés nécessaires (par suite de l'établissement d'un pont du chemin de fer qui faisait naître pour l'usine un danger d'inondation), *aurait par cela même prescrit* l'exécution des travaux. Ce recours a

été rejeté par le motif que le ministre des Travaux publics avait prescrit que la compagnie serait mise en demeure d'effectuer les travaux nécessaires pour préserver les usiniers des dommages auxquels ils se trouvaient exposés par son fait ; que sur le refus de la compagnie de s'entendre avec les usiniers pour l'exécution des travaux, les usiniers avaient formé devant le conseil de préfecture une demande d'indemnité; qu'en prononçant sur cette demande et en allouant une indemnité calculée d'après la dépense des travaux nécessaires pour mettre l'usine à l'abri de l'irruption des eaux, le conseil de préfecture *avait statué dans les limites de sa compétence*. — Cons. d'Et., 16 août 1862, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 691]

**6097.** — Nous avons eu l'occasion de signaler plus haut cette règle qu'aucune indemnité ne doit être allouée, si le plaignant a déjà été indemnisé à un titre quelconque. A cette question se rattache directement celle de savoir si le conseil de préfecture doit allouer une indemnité fixée une fois pour toutes, s'il ne peut pas, au contraire, évaluer le dommage annuellement, et suivant qu'il a opté entre l'un ou l'autre de ces deux modes, ce qu'on doit considérer comme déjà jugé par rapport aux indemnités subséquentes. Sans vouloir entrer dans l'examen détaillé de cette question qui trouvera mieux sa place *infrà*, v° *Travaux publics*, nous nous bornerons à rappeler quelques solutions d'espèces plus spéciales à la matière des chemins de fer.

**6098.** — Il a été décidé à cet égard que le conseil de préfecture, qui alloue une indemnité afférente à des mouvements du sol survenus dans une propriété depuis la requête introductive d'instance, ne statue pas *ultra petita* : que ces dommages sont la continuation de ceux dont le propriétaire demandait la réparation et dont les experts ont été chargés d'apprécier l'importance. — Cons. d'Et., 4 janv. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 23]

**6099.** — ... Que la disparition des eaux d'une propriété, par suite des travaux effectués pour l'écoulement des eaux d'une ballastière pouvant n'être que temporaire, la dépréciation définitive qui est de nature à en résulter pour la propriété ne peut être établie qu'après l'achèvement des travaux, et que l'allocation d'une indemnité annuelle pour occupation de terrain et privation de la jouissance des eaux jusqu'à cette époque, avec intérêts du jour de l'exigibilité de chaque terme, est parfaitement licite. — Cons. d'Et., 30 nov. 1877, Chemin de fer d'Orléans-Châlons, [Leb. chr., p. 954]

**6100.** — ... Que l'arrêté qui alloue une indemnité à un propriétaire pour dommage permanent causé à sa propriété par des remblais de chemin de fer, réserve le droit à indemnité pour dommages ultérieurs, et que ceux résultant d'une inondation postérieure audit arrêté et de l'obstacle apporté par ces remblais au libre écoulement des eaux sont de nature à justifier la nouvelle indemnité accordée tant pour le préjudice matériel éprouvé que pour la dépréciation de l'immeuble qui en est la conséquence (cave exposée à des dangers d'inondation). — Cons. d'Et., 11 févr. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 155]

**6101.** — Nous ne nous sommes occupés dans toute cette section que des questions qui pouvaient donner naissance à l'application de quelque règle de droit. En fait, à titre d'analogie, et plus spécialement en ce qui concerne l'évaluation des indemnités qui peuvent être dûes à raison des dommages causés par des travaux publics, on pourra consulter les arrêts suivants : Percement de tunnel, 3 juin 1858, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 416] — Ebranlement causé à des immeubles, 1er avr. 1868, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 378]; — 28 mai 1868, Commune de Moissac, [Leb. chr., p. 615]; — 26 déc. 1884, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 970] — Défaut d'écoulement des eaux pluviales, Cons. d'Et., 10 mars 1864, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 252] — Privation du droit de stationnement sur un canal, Cons. d'Et., 24 avr. 1862, Canal de l'Ourcq, [Leb. chr., p. 332] — Inondation, 19 juin 1863, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 503]; — 24 nov. 1859, Chemin de fer de Graissessac, [Leb. chr, p. 676] — Mouvement de terrains dans une propriété, Cons. d'Et., 14 mars 1861, de Sainneville, [Leb. chr., p. 179]; — 30 nov. 1883, Chemin de fer de Paris à Orléans, [Leb. chr., p. 886] — Fissures et lézardes causées dans des propriétés, Cons. préf. Seine, 29 janv. 1889, Worlh, [Dauv., 1889, p. 269] — plus spécialement à la suite de modifications dans l'écoulement des eaux, Cons. d'Et., 13 juin 1890, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 570] — Modification au régime des eaux et notamment assèchement d'une pièce d'eau empoissonnée, Cons. d'Et., 9 mai 1873, Roger, [Leb. chr., p. 422] — Trouble de l'eau d'un puits, 13 juin 1890, précité. — Envasement d'un étang, altération à la qualité des eaux, Cons. d'Et., 7 mars 1873, Wery, [Leb. chr., p. 221] — Déversement d'eaux de sources mises à jour pour l'ouverture d'une tranchée, Cons. d'Et., 4 juill. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.2.189, P. adm. chr., D. 74.3.22, Leb. chr., p. 623] — Chute de matériaux. Danger pour des pépinières, 31 mars 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 343] — Privation de jouissance d'une maison pendant un certain temps, Cons. d'Et., 31 mars 1876, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 342] — Trois arrêts, même date, Petyt, *eod. loc.* — Suppression ou difficulté d'accès, Cons. d'Et., 22 déc. 1869, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 1022]; — 8 août 1872, Arbirats (Dame d'), [Leb. chr., p. 520]

**6102.** — Lorsqu'en réparation d'un dommage causé par des travaux publics, le conseil de préfecture accorde une indemnité annuelle, il ne peut, sans qu'il soit saisi d'une demande d'intérêts, accorder les intérêts des annuités échues (D'après l'art. 1155, C. civ., les revenus échus, tels que fermages, loyers, arrérages de rentes perpétuelles ou viagères, produisent intérêts du jour de la demande). — Cons. d'Et., 19 déc. 1868, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 1064]

**6103.** — III. *Compétence du Conseil d'Etat.* — En principe, le Conseil d'Etat ne peut connaître directement d'une demande en indemnité pour dommage résultant de travaux publics, fût-elle formée accessoirement à une demande de la compétence de cette haute assemblée telle qu'un recours pour excès de pouvoir. — Cons. d'Et., 20 nov. 1874, Ville de Montluçon, [Leb. chr., p. 909]

**6104.** — Mais, d'autre part, le Conseil d'Etat est compétent pour statuer sur les difficultés relatives à l'exécution d'une de ses décisions précédentes. Par suite, si une décision précédente avait réglé définitivement jusqu'à une certaine époque les indemnités dûes à raison d'occupation de terrains et d'extraction de matériaux, le Conseil d'Etat serait compétent pour l'apprécier, et la même règle devrait s'étendre par voie d'analogie à l'interprétation des décisions rendues en matière de travaux publics. On soutiendrait vainement que, depuis cette époque, les dommages ayant continué, et des indemnités nouvelles étant dûes, il y aurait lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, seul compétent pour donner acte aux propriétaires de ce qu'ils opposent à la demande en restitution de la compagnie la compensation des indemnités nouvelles qui leur sont dûes. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 339]

**6105.** — IV. *Contravention de grande voirie.* — Nous n'avons, en ce qui concerne les contraventions de grande voirie, qu'à renvoyer à ce que nous avons dit *suprà*, n. 1317. Nous ajouterons cependant cette observation générale que lors même que le conseil de préfecture saisi d'une contravention de grande voirie ne trouve dans aucun texte le droit de prononcer une amende, il ne doit pas moins se déclarer compétent et condamner le contrevenant à la réparation du dommage causé et au paiement des frais du procès-verbal. — Cons. d'Et., 4 déc. 1891, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 739]

**6106.** — V. *Caractère exceptionnel de la juridiction du conseil de préfecture.* — En dehors des cas dont il vient d'être parlé, on a pensé pouvoir en découvrir d'autres dans lesquels le conseil de préfecture serait aussi compétent. Mais il ne faut pas perdre de vue que sa compétence est exceptionnelle et ne saurait être étendue.

**6107.** — C'est donc à bon droit qu'on a pu décider que les contestations nées entre les particuliers et une compagnie de chemins de fer ou de messageries à l'occasion du transport de colis postaux ne sont pas de la compétence des conseils de préfecture. Aucune disposition de loi n'en décide ainsi. — Cons. d'Et., 20 févr. 1891, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 145]

**6108.** — ... Que les conseils de préfecture sont des tribunaux d'exception dont la juridiction ne s'étend qu'aux matières dont le jugement leur a été déféré d'une façon formelle par un texte de loi; que l'expression générique « tribunaux administratif » employée à l'art. 10 de la convention du 3 nov. 1880 pour le transport des colis postaux, ne saurait attribuer aux conseils de préfecture la connaissance de contestations auxquelles peuvent don-

ner lieu entre l'administration, les compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de ladite convention internationale et le règlement d'exécution auquel elle se réfère. — Cons. préf Haut-Rhin, 24 juill. 1886, Rau Scherer et C[ie], [Dauv., 1886, p. 307] — Cass., 11 févr. 1884, Gerbaud, [S. 88.1.385, P. 84.1.919, D. 84.1.97] — Cons. préf. Seine, 18 janv. 1884, Picon, [Dauv., 1884, p. 134] — Cons. préf. Seine, 18 mars 1884, Brissol, [Dauv., 1884, p. 117] — Cons. préf. Ille-et-Vilaine, 22 févr. 1884, Blanchard, 1884, p. 135]

§ 2. *Compétence des tribunaux de droit commun.*

1° *Compétence des tribunaux de droit civil.*

**6109.** — Les tribunaux de l'ordre judiciaire qui constituent les tribunaux de droit commun sont compétents pour connaître de toutes les actions qui ont pour fondement l'application des règles de droit civil sur la propriété et ses démembrements, ainsi que sur les obligations qui peuvent naître des contrats et des faits assimilés aux contrats, ou des quasi-délits. Leur compétence n'est donc limitée, en principe, que par les attributions exceptionnelles qui ont pu être octroyées dans certaines hypothèses particulières aux tribunaux de droit administratif ou aux tribunaux de commerce dans les lieux où il existe un tribunal de cette dernière catégorie.

**6110.** — Nous allons parcourir successivement les principales applications qui ont été faites de ces idées par la jurisprudence.

**6111.** — Nous disons d'abord que c'est aux tribunaux civils qu'appartient la connaissance de toutes les questions se rattachant à l'état de la propriété, aux servitudes, etc.

**6112.** — Il a été jugé, en ce sens, que la question de savoir s'il existe au profit d'un terrain une servitude sur une voie supprimée par suite de l'exécution de travaux publics et quelle peut être la nature et l'étendue de cette servitude est une question de droit civil sur laquelle il n'appartient pas au conseil de préfecture de statuer. — Cons. préf. Seine, 27 avr. 1881, Auroux, [Dauv., 1881, p. 206]

**6113.** — ... Qu'il n'appartient également qu'à l'autorité judiciaire de prononcer sur l'existence des servitudes et sur l'application de la déchéance établie par l'art. 21, L. 3 mai 1841. — Cons. d'Et., 13 janv. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 59.2.570, P. adm. chr., Leb. chr., p. 29]

**6114.** — ... Que la suppression, par suite de travaux de rectification de la voie ferrée, d'une servitude de passage concédée par une compagnie de chemins de fer sur ladite voie, constitue la dépossession d'un droit réel inhérent à la propriété du bénéficiaire de la servitude; que dès lors l'appréciation de la demande du propriétaire dépossédé tendant à l'exécution de l'acte de concession sinon à l'allocation de dommages-intérêts rentre dans la compétence des tribunaux civils. — Cass., 2 févr. 1859, Chemin de fer de Paris à Lyon, [S. 60.1.267, P. 59.669] — V. cependant sur la possibilité ou l'impossibilité de constituer des servitudes sur le domaine public, *suprà*, n. 6112.

**6115.** — ... Que c'est devant l'autorité judiciaire que doit être portée l'action en dommages-intérêts formée par un particulier contre une compagnie de chemins de fer à raison d'une prise de possession définitive d'une partie de sa propriété pour l'établissement d'un talus. — Cons. d'Et., 26 déc. 1862, Martiny, [Leb. chr., p. 861]; — 12 déc. 1863, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 803]

**6116.** — ... Que lorsque des propriétaires soutiennent qu'une compagnie de chemins de fer n'a pas le droit d'user des eaux souterraines qu'elle a découvertes dans les terrains de sa concession, parce que ces eaux alimentent leurs puits situés dans le voisinage, et qu'ils demandent, en conséquence, la suppression, avec dommages-intérêts, des travaux que la compagnie a exécutés en vue de cet usage, il y a là une question de propriété de la compétence de l'autorité judiciaire, et non une action en indemnité pour travaux publics ressortissant au conseil de préfecture. ... Alors surtout que les travaux dont la suppression est réclamée ne sont pas compris au nombre de ceux autorisés par l'administration. — Lyon, 14 déc. 1864, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.2.208, P. 65.852, D. 65.2.48]

**6117.** — ... Que quand les propriétaires voisins d'un chemin de fer réclament de la compagnie concessionnaire une indemnité à raison du dommage que leur a causé le détournement par elle effectué des eaux souterraines qui alimentaient leurs puits et réservoirs, l'autorité judiciaire est seule compétente pour décider si ces propriétaires ont droit à la jouissance des eaux, en vertu des dispositions du Code civil, et, en tout cas, si leur droit à indemnité leur a été ou non réservé par les jugements d'expropriation rendus entre eux et la compagnie, ou pour connaître si celle-ci est propriétaire du sol dans lequel elle recueille les eaux souterraines. — Cons. d'Et., 27 mai 1865, Ducruet et autres, [S. 66.2.270, D. 66.3.4, Leb. chr., p. 594]

**6118.** — Nous rappelons, toutefois, que les décisions doivent être rapprochées de celles que nous avons données *suprà*, n. 5975 et s., au sujet de la suppression par une compagnie d'eaux courantes appartenant à un riverain et que par les conclusions mêmes auxquelles a abouti la jurisprudence, elles ont perdu une grande partie de leur intérêt.

**6119.** — Il a été jugé aussi que la question de savoir si l'Etat a droit de réclamer à une compagnie de chemins de fer une indemnité d'expropriation à raison de terrains domaniaux affectés à l'établissement du chemin de fer constitue une question de propriété de la compétence des tribunaux civils et non de celle des tribunaux administratifs. — Cass., 8 mai 1865, Chemin de fer de Lyon, [S. 65.1.273, P. 65.650, D. 65.1.293]

**6120.** — ... Que lorsqu'un débat s'élève entre une compagnie de chemins de fer et un département sur le droit à une indemnité à raison de terrains distraits d'une route départementale et incorporés au chemin de fer, et que la compagnie se prévaut de conventions intervenues entre elles et le préfet représentant le département à raison de cette incorporation, ce débat doit être porté devant l'autorité judiciaire. — Lyon, 30 mars 1886, sous Cass., 23 févr. 1887, Préfet du département de la Loire, [S. 89.1.313, P. 89.1.761, D. 87.1.177]

**6121.** — ... Que le litige auquel donne lieu la revendication par un département contre une compagnie de chemins de fer de terrains délaissés à la suite de modifications apportées au tracé d'une route départementale pour la construction d'une gare, constitue une demande ayant pour objet la propriété d'un immeuble, et est, par sa nature, essentiellement du ressort des tribunaux de l'ordre judiciaire; qu'il en est ainsi, du moins, alors que l'examen du litige ne nécessite pas l'interprétation des cahiers des charges des concessions de chemins de fer, et qu'il s'agit de constater simplement à quelles conditions a eu lieu la cession des terrains dont la compagnie de chemins de fer a dû se mettre en possession à la suite des travaux dont elle s'était chargée, les actes de cette nature, lorsqu'ils sont amiablement consentis, étant des actes dont l'exécution est du domaine du contentieux des tribunaux civils, et leur caractère ne pouvant être modifié par la forme administrative qu'ils ont pu revêtir; et cela alors surtout que ces actes sont clairs, n'ont pas besoin à proprement parler d'être interprétés, et qu'il y a lieu seulement d'en apprécier l'efficacité et d'en constater les effets juridiques au point de vue de la propriété des terrains litigieux. — Cass., 23 févr. 1887, précité.

**6122.** — ... Que les conventions intervenues entre l'Etat ou les concessionnaires de travaux publics et les particuliers pour le règlement des conditions d'une cession de certains immeubles, en vertu des lois sur l'expropriation, étant des contrats de droit commun, l'interprétation en appartient à l'autorité judiciaire; qu'en conséquence, lorsque des particuliers qui ont traité à l'amiable avec une compagnie de chemins de fer pour la cession de leurs immeubles, réclament de ladite compagnie devant le conseil de préfecture une indemnité pour les dommages que ses travaux auraient causés aux portions de leurs propriétés restées entre leurs mains, si la compagnie soutient que les prix stipulés dans les actes de cession amiable consentis par les réclamants comprennent non seulement la valeur des terrains cédés, mais encore l'indemnité de tous les dommages qui pourraient être causés au surplus de leurs propriétés, le conseil de préfecture doit, avant de statuer, renvoyer à l'autorité judiciaire l'interprétation des actes contestés. — Cons. d'Et., 13 janv. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 59.2.150, P. adm. chr., D. 59.5.175, Leb. chr., p. 29]

**6123.** — ... Que la vente faite par un particulier à l'Etat de terrains nécessaires pour l'établissement d'un chemin de fer constitue, alors même qu'elle a été passée en la forme administrative, non un acte administratif, mais un acte ordinaire de trans-

mission de propriété, dont, par suite, l'interprétation appartient exclusivement à l'autorité judiciaire. — Cass., 30 janv. 1860, Préfet de la Creuse, [S. 61.1.91, P. 60.733, D. 60.1.124]

**6124.** — ... Que les tribunaux judiciaires sont seuls compétents pour donner l'interprétation d'une décision du jury d'expropriation. — Cons. d'Ét., 13 janv. 1865, Goussaud, [S. 65.2.247, P. adm. chr., Leb. chr., p. 53]

**6125.** — ... Spécialement, que lorsqu'à la suite d'une expropriation pour cause d'utilité publique, dont le prix a consisté en abandon de terrains et en confection de travaux par la compagnie de chemins de fer expropriante, un débat s'élève de la part de l'exproprié à l'occasion de ces travaux, il y a là, une contestation portant non sur un simple fait de dommage ne de l'exécution des travaux publics et rentrant dans la juridiction administrative, mais sur une conséquence de la dépossession, et, par suite, une question de propriété de la compétence des tribunaux ordinaires. — Paris, 12 déc. 1851, Chemin de fer d'Orléans, [P. 52.1.241]

**6126.** — ... Que c'est également devant le tribunal civil que doit être portée l'action intentée par un propriétaire exproprié contre une compagnie de chemins de fer à l'effet d'obtenir l'exécution de travaux qu'elle s'est engagée à faire pour assurer l'arrosage d'une portion de terrain non exproprié. — Cass., 20 janv. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 73.1.197, P. 73.487, D. 73.1.188]

**6127.** — ... Que la demande formée par un particulier contre une compagnie de chemins de fer en rétablissement d'une digue dont la construction, les réparations et l'entretien ont été mis à la charge de celle-ci comme condition de la cession amiable à elle consentie par le demandeur d'un terrain en dehors du tracé du chemin de fer, est de la compétence des tribunaux et non de celle de l'autorité administrative, comme soulevant une question de propriété et de servitude. — Montpellier, 27 déc. 1856, Sabatier, [D. 57.2.143]

**6128.** — La théorie de l'accessoire a même conduit à des résultats plus éloignés encore et fait décider notamment que les contestations auxquelles peuvent donner lieu des fournitures faites pour arriver à l'expropriation ou à l'achat de terrains destinés à l'établissement d'un chemin de fer, ne sont pas de la compétence des tribunaux de commerce; qu'ainsi, la demande en paiement de frais d'impression de placards et d'insertion dans les journaux qui ont servi à donner aux opérations préliminaires de l'expropriation la publicité exigée par la loi, est de la compétence des tribunaux civils. — Nancy, 25 juill. 1876, Pierrot, [S. 77.2.262, P. 77.1035, D. 77.2.157]

**6129.** — De même, une demande en règlement de travaux de terrassements faits sur un chemin de fer, est de la compétence non du tribunal de commerce, mais du tribunal civil. — Cass., 26 mars 1838, Huard, [S. 38.1.377] — V. cependant Cass., 28 juin 1843, Cie générale de la Grande-Combe, [S. 43.1.574, P. 43.2.153] — Orléans, 14 mai 1844, Leleu, [S. 45.2.213, P. 44.1.772, D. 45.2.30] — V. au surplus Palaa, *Dictionnaire des chemins de fer*, v° *Tribunaux*.

**6130.** — Bien que les questions relatives au raccordement des voies de communication soient en général du domaine administratif, en ce double sens qu'elles échappent à toute espèce de recours si on ne conteste pas la légalité des actes qui les ont prescrites, et que le conseil de préfecture et le Conseil d'Etat soient seuls compétents pour en donner l'interprétation et en apprécier la légalité, cependant si elles ne soulèvent qu'une difficulté relative à la possession ou à la propriété, elles n'échappent pas à la règle générale et sont de la compétence des tribunaux judiciaires.

**6131.** — Jugé, en ce sens, que, bien que les questions qui naissent du déclassement d'un chemin vicinal soient de la compétence administrative, cependant si ce chemin est un chemin non classé comme vicinal, la commune dépossédée forme compétemment sa demande devant l'autorité judiciaire. — Cons. d'Ét., 1er mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.1.188, P. adm. chr., D. 59.3.36, Leb. chr., p. 332]

**6132.** — Jugé même que si, au lieu d'être simplement déplacé, un chemin vicinal se trouve coupé de telle sorte qu'il y ait interruption complète des communications, c'est encore à l'autorité judiciaire à connaître de la demande d'indemnité. — Cons. d'Et., 15 mai 1858, Chemin de fer du Midi, [S. 59.2.265, P. adm. chr., D. 59.3.37, Leb. chr., p. 372] — ... A la charge, toutefois, de respecter la prise de possession consommée par les travaux de la compagnie, dans le cas où elle a été autorisée par des décisions administratives. — Même arrêt.

**6133.** — Mais nous rappelons que les questions de vicinalité soulevées à l'occasion de l'établissement du chemin de fer échappent à la compétence des tribunaux judiciaires. On ne saurait donc les envisager comme accessoires de l'expropriation et, par suite, les tribunaux civils sont incompétents pour apprécier les effets de l'expropriation pour cause d'utilité publique dans l'intérêt d'un chemin de fer qui se croise avec un chemin vicinal; c'est à l'autorité administrative seule qu'il appartient de prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt de la circulation. — Paris, 9 août 1847, Sequin, [P. 47.2.677]

**6134.** — Nous disons en second lieu que les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour connaître des actions relatives aux obligations qui découlent des conventions de droit commun.

**6135.** — Il importe peu à cet égard que le contrat ait été revêtu ou non d'une forme administrative si l'obligation qui en dérive et la contestation qui en naît ne se réfèrent véritablement qu'à des intérêts civils; s'il ne s'agit pas, en d'autres termes, d'interpréter l'acte en lui-même, si les clauses en sont claires et exemptes de toute ambiguïté, si la seule question qui se pose est celle de leur efficacité et de leurs effets juridiques.

**6136.** — C'est, en effet, un principe constant que les tribunaux ordinaires sont seuls compétents, à l'exclusion de l'autorité administrative, soit quand il s'agit de statuer uniquement sur la validité et l'efficacité d'actes civils d'intérêt particulier. — Cass., 11 mars 1878, Commune de Marais-Vernier, [S. 78.1.297, P. 78.750, D. 80.1.317]; — 6 août 1883, Maury, [S. 85.1.352, P. 85.1.874, D. 85.1.16]; — 25 mars 1884, Crance, [S. 88.1.11, P. 88.1.15, D. 85.1.215] — V. Cons. d'Et., 5, 26 janv. et 2 févr. 1877, Blanc et autres, [S. 77.2.309, P. adm. chr., D. 77.3.35, Leb. chr., p. 1, 94 et 116] — ... soit quand il s'agit, même en matière d'actes administratifs, non d'en déterminer le sens, mais d'apprécier les conséquences juridiques qu'ils peuvent avoir pour la solution d'un procès porté devant l'autorité judiciaire. — Cass., 14 nov. 1887, Leleu-Laden, [S. 88.1.473, P. 88.1.1161, D. 88.1.130]; — 6 mars 1888, Chemin de fer d'Orléans, [S. 88.1.267, P. 88.1.637, D. 88.1.359]

**6137.** — ... Et ce pouvoir ne s'arrête pas à l'interprétation de la loi elle-même, mais il s'étend encore aux actes qui ont le caractère de généralité de la loi. — V. Cass., 28 juin 1886, Chemin de fer de Bône-Guelma, [S. 90.1.324, P. 90.1.780, D. 87.1.69]

**6138.** — Ainsi jugé notamment que l'ordonnance réglementaire sur les chemins de fer du 15 nov. 1846 rendue par délégation du pouvoir législatif, ayant conféré au ministre des Travaux publics le soin de régler le mode, la garde et le service des passages à niveau, les arrêtés pris par le ministre en cette matière participent du caractère de la loi dont ils sont le complément et peuvent en conséquence être interprétés par les cours et tribunaux. — Cass., 12 juin 1888, Chemin de fer du Midi, [D. 89.1.141]

**6139.** — Il y a des cas dans lesquels il ne peut y avoir place à cet égard à aucun doute parce qu'on se trouve en présence de conventions qui ne soulèvent qu'un intérêt privé.

**6140.** — Ainsi lorsqu'une compagnie agissant aux droits de l'Etat est actionnée par le locataire d'un terrain appartenant à cette compagnie non en paiement d'une indemnité pour occupation temporaire de cet immeuble nécessitée par l'exécution de travaux de la compagnie, mais en résiliation du bail avec dommages-intérêts, l'action est de la compétence de l'autorité judiciaire et non de l'autorité administrative. — Douai, 24 juin 1848, Rogeau, [S. 49.2.75, P. 49.1.665, D. 49.2.195]

**6141.** — Ainsi encore, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer entre deux compagnies sur des contestations relatives à un traité intervenu entre elles pour l'exploitation d'un chemin de fer. — Cons. d'Et., 13 mai 1887, Chemin de fer du Nord-Est, [S. 89.3.16, P. adm. chr., D. 88.3.91, Leb. chr., p. 407]

**6142.** — Par la même raison, lorsqu'il s'élève des difficultés entre le propriétaire d'un embranchement particulier et une compagnie de chemins de fer au sujet de l'usage du matériel de la compagnie, du règlement des avaries, des retards, des transports, ces difficultés sont de la compétence de l'autorité judiciaire. — Cass., 26 août 1874, Chemin de fer des Dombes, [S. 74.1.490, P. 74.1241, D. 75.1.577] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1510 et 1513; Féraud-Giraud, t. 2, n. 972.

**6143.** — Par suite encore et bien qu'un chemin de fer ait été déclaré d'utilité publique, l'autorité judiciaire est seule compétente à l'exclusion de l'autorité administrative pour connaître des difficultés soulevées entre deux compagnies concessionnaires au sujet de l'interprétation des contrats particuliers qui règlent entre elles le service privé et commercial de ce chemin. — Grenoble, 6 août 1881, Schneider, [D. 82.2.17]

**6144.** — De même, les conventions qui interviennent entre une compagnie de chemins de fer et les propriétaires d'usines ou de mines pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer d'embranchement, ont le caractère de contrats privés. L'approbation donnée à ces traités par l'autorité administrative n'en change ni le caractère, ni la nature, ni la portée. L'interprétation et l'application de ces traités est donc de la compétence de l'autorité judiciaire. — Cass., 4 mars 1890, [Chemin de fer Grand-Central belge, [S. 91.1.473, P. 91.1.1140, D. 91.1.227]

**6145.** — De même encore, il appartient exclusivement à l'autorité judiciaire de déterminer, entre des entrepreneurs de travaux publics, des sous-traitants et des tiers, les effets qui résultent des conditions dans lesquelles ils ont contracté les uns avec les autres, et de résoudre, en ce qui les concerne, des questions dans lesquelles ne sont en aucune manière engagés les intérêts qui sont placés par la loi sous la direction et la protection de l'autorité administrative — Cass., 13 juin 1886, Bergerolles, [S. 87.1.177, P. 87.1.407]

**6145** *bis*. — En conséquence, le tribunal appelé à faire l'application à un entrepreneur de travaux publics et à un fournisseur ou sous-traitant du cahier des charges invoqué par le fournisseur dans un intérêt exclusivement privé et personnel, peut apprécier la portée des clauses dudit cahier pour déterminer uniquement les liens de droit qu'elles pouvaient établir entre les parties en dehors de tout intérêt public ou administratif. — Même arrêt.

**6146.** — Plus spécialement, si entre l'Etat et la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer les dispositions du cahier des charges de la concession constituent des stipulations d'un marché administratif de la compétence exclusive du conseil de préfecture, il en est autrement dans le débat engagé entre l'entrepreneur principal et des sous-traitants et leurs ouvriers et fournisseurs; les dispositions du cahier des charges ne peuvent-elles avoir entre les parties en cause que la valeur et le caractère d'une convention ordinaire et d'intérêt privé dont il appartient aux tribunaux civils d'interpréter souverainement le sens et la portée. — Cass., 13 juill. 1886, Gallard, [S. 87.1.177, P. 87.1.407]

**6147.** — Il résulte, en effet, de la jurisprudence la plus constante, que la disposition de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, portant que le conseil de préfecture prononce sur les difficultés qui peuvent s'élever entre des entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés, est une exception aux règles du droit commun en matière de compétence; qu'elle ne doit donc pas être étendue au delà de ses termes, et qu'elle est notamment sans application aux difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et leurs sous-traitants, et à plus forte raison entre les entrepreneurs et les tiers qui ont contracté avec les sous-traitants. — Cass., 22 août 1864, Denis, [S. 65.1.129, P. 65.281, D. 64.1.435]; — 28 mai 1866, Chemin de fer d'Orléans, [S. 66.1.299, P. 66.781]; — 2 janv. 1867, Fouilloux, [S. 67.1.79, P. 67.163, D. 67.1.109]; — 8 févr. 1881, Syndic Harnerel, [S. 82.1.197, P. 82.1.487, D. 82.1.39] — V. aussi spécialement, en matière de travaux de chemins de fer, Cass., 31 juill. 1867, Comond, [S. 67.1.383, P. 67.1048, D. 68.1.25]; — 20 juill. 1868, Vial, [S. 68.1.427, P. 68.1156, D. 69.1.369]; — 5 déc. 1882, Tarbé des Sablons, [S. 84.1.193, P. 84.1.460, D. 83.1.171]; — 28 mai 1883, Goujon, [S. 84.1.279, P. 84.1.678, D. 83.1.310]

**6148.** — Les mêmes principes ont conduit également à décider que bien que les clauses du traité passé entre une compagnie de chemins de fer et un entrepreneur, pour l'exécution des travaux de ce chemin, soient empruntées au cahier des charges dressé par l'autorité administrative pour les travaux publics, ces clauses, que les parties se sont appropriées, n'en constituent pas moins une convention entre particuliers, soumise pour la compétence et l'interprétation aux règles qui régissent les contrats entre parties privées. — Cass., 31 juill. 1867, précité.

**6149.** — ... Que l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, qui défère aux conseils de préfecture la connaissance des difficultés relatives aux marchés de travaux publics, n'est applicable qu'autant que le débat s'élève avec l'Etat et engage directement ou indirectement ses intérêts. — Cass., 23 juin 1873, Chemin de fer de l'Est, [S. 73.1.330, P. 73.805, D. 74.1.332]

**6150.** — ... Qu'en conséquence, les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur une contestation engagée entre l'entrepreneur des travaux de construction d'un chemin de fer et la compagnie concessionnaire du chemin de fer, et portant sur le sens et l'exécution du marché que cet entrepreneur avait passé avec l'Etat antérieurement à la concession du chemin de fer. — Même arrêt.

**6151.** — ... Que l'autorité judiciaire est compétente pour connaître de la demande formée contre le syndic de la faillite d'une compagnie de chemins de fer, à fin de garde du matériel qu'un entrepreneur de travaux, chargé de certaines constructions par la compagnie, avait, avant la faillite, déposé dans un bâtiment appartenant à la compagnie, pour l'exécution du marché, alors que la propriété ne lui en est pas contestée, et que le dépôt qui en a été fait ne met en question aucune des stipulations de ce marché; que c'est là une action purement civile, indépendante de la faillite, et non soumise dès lors à la compétence établie à l'égard des contestations élevées en matière de faillite; qu'en conséquence, cette demande peut, en cas d'urgence, être portée devant le juge des référés. — Cass., 20 avr. 1868, Chemin de fer de Libourne, [S. 68.1.444, P. 68.1186, D. 69.1.291]

**6152.** — ... Que l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur la validité de la cession d'une concession de voies ferrées, en appliquant les dispositions du décret de concession et les clauses du cahier des charges, lorsque le débat s'élève, non entre l'Etat et le concessionnaire, mais entre le concessionnaire et des tiers. — Cass., 5 déc. 1882, précité.

**6153.** — ... Que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître de la demande en dommages-intérêts formée par un expéditeur contre la compagnie de chemins de fer, à raison de son refus d'énoncer, sur le récépissé des marchandises, le prix total du transport jusqu'au lieu de destination alors qu'il doit avoir lieu sur deux réseaux différents, encore bien que la compagnie prétende s'être conformée aux arrêtés ministériels qui déterminent la forme des récépissés. — Dijon, 9 juin 1869, Chemin de fer de l'Est, [S. 69.2.233, P. 69.988, D. 69.2.244]

**6154.** — Et que cette contestation, portant sur l'étendue et les effets légaux de l'obligation imposée à la compagnie, étant d'une nature indéterminée, dès lors, le jugement qui statue sur la demande est susceptible d'appel. — Même arrêt.

**6155.** — *A fortiori* a-t-on pu décider que les rapports qui existent entre une compagnie de chemins de fer et ses employés dérivant du contrat de louage, les difficultés qui peuvent naître à l'occasion des obligations qui y sont attachées sont de la compétence des tribunaux.

**6156.** — ... Et plus spécialement que, si les compagnies concessionnaires de chemins de fer, agissant aux lieu et place de l'Etat, sont bien fondées à revendiquer la compétence administrative pour la connaissance des litiges auxquels les travaux prévus par leur acte de concession donnent lieu, il en est autrement pour l'appréciation de leurs obligations envers les personnes qu'elles emploient. Qu'en conséquence, dans le cas où, une compagnie de chemins de fer ayant confié certains travaux à un entrepreneur, un ouvrier employé par ce dernier se prétend victime d'un accident imputable à d'autres ouvriers de l'entrepreneur, l'autorité administrative n'a pas compétence pour statuer sur la demande en indemnité formée par cet ouvrier contre l'entrepreneur et contre la compagnie comme solidairement responsables de l'accident. — Trib. des confl., 15 mai 1886, Bordelier, [S. 88.3.14, P. adm. chr., D. 87.3.97, Leb. chr., p. 423] — Que les compagnies de chemins de fer peuvent, sans doute, comme subrogées à l'Etat, invoquer la compétence administrative pour les litiges auxquels peuvent donner lieu les travaux prévus par leur concession. — V. Trib. des confl., 1er mars 1873, Deyrolles, [S. 75.2.31, P. adm. chr., D. 73.3.71] — Mais que l'autorité judiciaire est seule compétente pour statuer lorsqu'il s'élève des difficultés entre les concessionnaires et leurs employés ou ouvriers. — Cass., 26 nov. 1878, Harduin, [S. 79.1.379, P. 79.1.936, D. 79.1.283] — .. Ou entre les concessionnaires et leurs sous-traitants. — Cass., 8 févr. 1881, Syndic

Hamerel, [S. 82.1.197, P. 82.1.487, D. 82.1.38] — V. Trib. des Confl., 28 nov. 1878, Sebelim, [S. 80.2.154, P. adm. chr., D. 79.3.29] — ... Ou entre les concessionnaires, leurs sous-traitants et les ouvriers ou fournisseurs des sous-traitants. — V. Cass., 13 juill. 1886, Gallard, [S. 87.1.177, P. 87.1.407] — Ce dernier arrêt a été rendu spécialement en matière de chemins de fer, et il avait été précédé de plusieurs autres arrêts semblables rendus dans la même matière. Nous rappelons toutefois que la situation des employés des chemins de fer de l'Etat est différente et qu'ils sont considérés à cet égard comme des fonctionnaires ressortissant d'une administration publique.

**6157.** — ... Que c'est à l'autorité judiciaire, à l'exclusion du conseil de préfecture qu'il appartient de connaître de la validité d'un traité passé entre une ville et une maison de banque, d'après lequel celle-ci a avancé à la ville une subvention destinée à faciliter l'exécution d'un chemin de fer, moyennant remboursement par annuités; que ce traité constitue une opération purement financière, et, par suite, un contrat de droit commun. — Cons. d'Et., 5 janv. 1883, Hainque, liquidateur de la société Henri Michel et Cie, [D. 84.3.70, Leb. chr., p. 21]

**6158.** — Lorsque la compagnie est envisagée non plus comme entrepreneur de travaux publics, mais comme entrepreneur de transports, la compétence appartient en tous cas aux tribunaux judiciaires.

**6159.** — Aussi c'est à l'autorité judiciaire, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de connaître d'une demande tendant à la réparation du dommage causé aux propriétés voisines par la faute ou la négligence des employés d'un chemin de fer dans le service de la gare. — Cass., 20 nov. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.85, P. 68.174, D. 67.1.452]

**6160.** — De même la contestation sur le prix de travaux faits pour le compte d'une compagnie de chemins de fer dans les bureaux d'une de ses gares est de la compétence du tribunal civil; on soutiendrait à tort qu'elle doit être renvoyée, soit à la juridiction commerciale, comme contestation entre commerçants, soit à la juridiction administrative, comme litige relatif à une exploitation grevée de droits de propriété réservés à l'Etat. — Paris, 28 nov. 1869, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 70.2.191] — V. cep. *Contrà*, Cass., 20 janv. 1873, Chemin de fer de P.-L.-M., [D. 73.1.188] — qui déclare en pareil cas que la compétence doit appartenir aux tribunaux de commerce.

**6161.** — *A fortiori* appartient-il à la même autorité de statuer sur les dommages-intérêts réclamés à raison de faits particuliers de l'exploitation industrielle d'un chemin de fer, spécialement d'un certain mode de déchargement des marchandises, prétendu dommageable aux propriétés voisines. — Cass., 1er août 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 60.1.853, P. 60.1088, D. 60.1.329]

**6162.** — ... Ou sur l'action en réparation du dommage causé à des particuliers par une compagnie de chemins de fer, et résultant de l'inexécution des obligations imposées à cette compagnie par son cahier des charges, notamment de celle de faire consumer la fumée de ses locomotives. — Colmar, 29 nov. 1860, Chemin de fer de l'Est, [P. 61.541] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 423.

**6163.** — Dans ces différentes hypothèses et toutes autres analogues il ne semble pas qu'il puisse y avoir place pour le moindre doute. Il ne s'agit que d'appliquer des principes de pur droit civil: la forme administrative des actes intervenus ne saurait avoir la moindre importance du moment qu'il ne s'agit pas de les interpréter. Mais il y a des hypothèses plus douteuses, des hypothèses dans lesquelles on peut se demander si tout l'intérêt du débat ne réside pas précisément dans une question d'interprétation d'actes administratifs.

**6164.** — Nous avons, à propos de la compétence administrative, signalé les principaux cas dans lesquels le caractère administratif de l'acte a paru l'emporter. Nous devons faire connaître désormais ceux dans lesquels on ne paraît pouvoir découvrir que l'application d'une règle de droit commun.

**6165.** — Les différentes clauses du cahier des charges ont été pour la jurisprudence l'occasion de nombreuses décisions de cette espèce.

**6166.** — Ainsi il a été jugé, d'une façon générale, que les tribunaux ordinaires sont compétents, à l'exclusion de l'autorité administrative, malgré l'approbation donnée par le gouvernement aux statuts et conventions relatifs à une entreprise d'utilité publique, telle qu'une entreprise de chemin de fer, pour interpréter ces statuts et conventions dans tout ce qui se rattache aux intérêts privés des parties. — Cass., 31 janv. 1859, Savalete, [S. 59.1.740, P. 59.1209, D. 59.1.218]; — 1er août 1860, précité; — 5 févr. 1861, Contet-Muiron, [S. 62.1.196, P. 62.891, D. 61.1.364]; — 30 mars 1863, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]; — 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.50, D. 67.1.56]; — 31 juill. 1867, Comond, [S. 67.1.383, P. 67.1048, D. 67.1.341] — Paris, 6 janv. 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.483, P. 58.291, D. 59.2.29] — Caen, 15 juin 1860, sous Cass., 7 mai 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 62.1.744, P. 62.1162, D. 62.1.230] — Dijon, 9 juin 1869, Chemin de fer de l'Est, [S. 69.2.233, P. 69.988, D. 69.2.244] — Trib. des Conflits, 3 janv. 1851, Chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [S. 51.2.376, P. adm. chr., D. 51.3.39, Leb. chr., p. 1] — Cons. d'Et., 21 avr. 1853, Dupont, [S. 54.2.66, P. adm. chr., Leb. chr., p. 485]; — 26 févr. 1857, Chemin de fer du Nord, [S. 57.2.774, P. adm. chr., D. 57.3.82, Leb. chr., p. 176] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1598; Ruben de Couder, n. 413; Féraud-Giraud, t. 2, n. 977.

**6167.** — ... Qu'ils sont compétents, à l'exclusion de l'autorité administrative, pour interpréter dans cette mesure le cahier des charges annexé à une compagnie de chemins de fer. — Cass., 31 janv. 1859, précité; — 5 févr. 1861, précité; — 30 mars 1863, précité. — Caen, 15 juin 1860, précité.

**6168.** — ... Et spécialement pour décider si les traités conclus entre le chemin et des entrepreneurs de transports pour des réductions de prix sont ou non contraires à ce cahier des charges. — Cass., 5 févr. 1861, précité. — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1596; Ruben de Couder, n. 416.

**6168** *bis*. — ... Pour connaître des difficultés qui s'élèvent sur l'interprétation des traités de camionnage et de factage. La question s'est agitée spécialement entre les compagnies de chemins de fer et leurs sous-traitants au moment de l'extension de l'enceinte de Paris; cette extension entraînait une aggravation des charges et des obligations des entrepreneurs de factage et camionnage. — Il a été jugé, à cet égard, que l'entrepreneur qui chargé, avant l'agrandissement de Paris, de tenir à la disposition d'une compagnie de chemins de fer les chevaux et les voitures nécessaires au service du factage dans Paris, a pu, par une appréciation souveraine du traité et des faits, obtenir des dommages-intérêts à raison du service supplémentaire que lui a imposé, en dehors des prévisions du traité, la nouvelle circonscription. — Cass., 12 déc. 1866, Chemin de fer de l'Est, [S. 67.1.131, P. 67.297] — Féraud-Giraud, t. 1, n. 247.

**6169.** — ... Ou pour décider si le cahier des charges d'une compagnie lui impose l'obligation de mettre des wagons à la disposition des expéditeurs. — Caen, 15 juin 1860, joint à Cass., 7 mai 1862, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 415.

**6170.** — ... Pour décider, par interprétation du cahier des charges, si la compagnie peut permettre l'entrée des gares à son camionneur particulier aux heures auxquelles les règlements administratifs l'interdisent aux autres camionneurs, et, par suite, pour déterminer les dommages-intérêts qui seraient dûs par la compagnie à ces camionneurs. — Cass., 30 mars 1863, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]

**6171.** — Il a été jugé encore dans le même sens que les clauses des cahiers des charges des compagnies de chemins de fer n'ont le caractère de stipulations d'un marché administratif dont l'interprétation appartient au conseil de préfecture, qu'entre ces compagnies et l'Etat : que celles de ces clauses qui concernent, dans leurs intérêts privés, les rapports des compagnies avec de simples particuliers, et par exemple, avec les entrepreneurs de la construction du chemin, constituent des conventions ordinaires de la compétence des tribunaux civils. — Cass., 20 juill. 1868, Vial, [S. 68.1.427, P. 68.1156, D. 69.1.369]

**6172.** — ... Que lorsque les tribunaux ordinaires sont compétents pour connaître du dommage causé à un ouvrier par un travail public, est également de la compétence des tribunaux ordinaires l'action récursoire formée par l'entrepreneur civilement responsable contre la compagnie de chemins de fer, en vertu du cahier des charges qui stipule en faveur du premier une garantie jusqu'à concurrence de moitié en cas d'insuffisance des fonds de la caisse de secours, lorsque les règlements administratifs relatifs à l'organisation de cette caisse et à la garantie éventuelle ne soulèvent aucune difficulté d'interprétation. — Besançon, 10 mars 1862, Marcilly et Cie, [S. 62.2.215, P. 62.759, D. 62.2.52]

**6173.** — ... Que l'arrêt qui, pour déclarer la compagnie dé-

bitrice d'une indemnité d'expropriation envers l'Etat, s'appuie notamment sur une clause du cahier des charges, où il est dit que tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer seront achetés et payés par la compagnie, ne fait que tirer de ce cahier des charges un argument venant en aide à l'application des principes généraux de droit, aux termes desquels les questions de propriété sont de la compétence des tribunaux civils et ne renferment pas une interprétation d'actes administratifs exclusivement réservée à l'autorité administrative. — Cass., 8 mai 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.1.273, P. 65.650, D. 65.1.293]

**6174.** — Nous pouvons rappeler aussi, à cet égard, la solution par nous donnée *suprà*, n. 6121, aux termes de laquelle le litige auquel donne lieu la revendication par un département contre une compagnie de chemins de fer de terrains délaissés, est essentiellement du ressort des tribunaux de l'ordre judiciaire.

**6175.** — Au premier abord, la doctrine de l'arrêt que nous rappelons semble être en contradiction avec celle de deux arrêts antérieurs rendus par la Cour de cassation, l'un à la date du 24 août 1870, Chemin de fer du Midi, [S. 71.1.11, P. 71.14, D. 71.1.161], et l'autre à la date du 1er févr. 1871, Chemin de fer du Midi, [S. 71.1.120, P. 71.382, D. 72.1.69], et qui se prononcent tous deux pour la compétence de l'autorité administrative dans une matière analogue à celle qui nous occupe. Mais il suffit d'un examen attentif pour se rendre compte que la contradiction n'est qu'apparente, et pour apercevoir qu'au fond, la divergence des solutions provient seulement de la différence des espèces. Dans l'espèce des deux arrêts des 24 août 1870 et 1er févr. 1871, en effet, la question de propriété des terrains délaissés ou retranchés s'élevait directement entre l'Etat et la compagnie concessionnaire de la ligne de chemins de fer, et, telle qu'elle se posait, elle ne comportait l'application d'aucun titre de propriété assujetti aux règles du droit civil, et présentait, en réalité, à résoudre une difficulté sur le sens et la portée de la concession même faite aux compagnies par leur cahier de charges, lequel constitue un véritable marché de travaux publics. Or, en matière de travaux publics, il y a une compétence spéciale qui est établie par la loi du 28 pluv. an VIII, et qui est rappelée, en ce qui concerne les chemins de fer, dans le cahier des charges de toutes les concessions, lesquels portent cette clause de style (art. 69), que toutes les difficultés entre l'administration et la compagnie seront jugées administrativement par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat. Et même, l'article qui renferme cette disposition ajoute par superfétation que ce n'est pas seulement l'interprétation qui est réservée à l'autorité administrative, mais encore les contestations relatives à l'exécution des clauses du cahier des charges. — V. dans le même sens, Cons. d'Et., 26 janv. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.2.127, P. adm. chr., D. 72.333, Leb. chr., p. 36]; — 16 mai 1872, Chemin de fer de l'Est, [S. 74.2.94, P. adm. chr., D. 72.3.34, Leb. chr., p. 312], et le renvoi. — Dans l'espèce de notre arrêt, au contraire, le litige, outre qu'il ne se référait pas aux rapports de l'Etat avec le concessionnaire, rapports exceptionnellement régis par l'art. 69 du cahier des charges des concessions de chemins de fer, ne nécessitait l'interprétation ni même l'application de ce cahier des charges, mais simplement l'examen d'un acte purement civil et d'intérêt particulier, d'une cession de terrains tombés dans le domaine privé, et régis, quant à la preuve de la propriété, par les règles du droit commun, c'est-à-dire par les dispositions du Code civil. Cette différence des deux cas suffit à expliquer et à justifier la différence des solutions.

**6176.** — Parmi toutes les clauses du cahier des charges, celles qui sont relatives aux tarifs ont peut-être donné, encore plus que les autres, l'occasion d'affirmer ces principes. C'est ainsi qu'il a été jugé notamment que si l'autorité administrative est seule compétente pour prononcer la nullité de tarifs homologués, les tribunaux judiciaires peuvent refuser d'appliquer les tarifs même homologués, en tant qu'ils contiennent des clauses contraires à l'ordre public. — Cass., 26 mars 1860, Chemin de fer d'Orléans, [S. 60.1.899, P. 61.715, D. 60.1.260]; — 24 avr. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 65.1.215, P. 65.521, D. 65. 1.215]; — 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.273, P. 74.678, D. 74.1.30]; — 13 août 1879, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 81.1.225, P. 81.1.534] — Amiens, 11 août 1880, [S. 81.2.103, P. 81.1.572] — Nancy, 5 janv. 1860, sous Cass., 26 mars 1860, précité. — Rennes, 28 mai 1873, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 74.2.78, P. 74.355, D. 74.5.75] — Paris, 11 juin 1877, Coignet, [S. 77.2.313, P. 77.1266, D. 78.2.209] — *Sic*, Pardessus, n. 542; Massé et Vergé, sur Zachariæ, t. 4, § 769, note 11; Sourdat, t. 2, n. 995; Pouget, t. 4, n. 707 et 739; Blanche, n. 120; Alauzet, t. 2, n. 902; Sarrut, n. 217 *ter;* Duverdy, *Transp.*, n. 70 et s.; Ruben de Couder, n. 123, 308. — V. cependant Féraud-Girau l, t. 1, n. 393; t. 2, n. 968

**6177.** — ... Que lorsqu'il y a lieu, dans une contestation entre une compagnie de chemins de fer et des particuliers d'interpréter un tarif, la question d'interprétation se confond avec la question d'application du tarif, et que l'autorité judiciaire est compétente pour la trancher sans renvoi devant l'autorité administrative. — Cass., 31 janv. 1859, Savalète, [S 59.1.740, P. 59. 1209, D. 59.1.218]; — 5 févr. 1861, Contet-Muiron, [S. 62.1. 196, P. 62.891, D. 61.1.364]; — 30 mars 1863, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 63.1.252, P. 63.844, D. 63.1.178]; — 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.50, D. 67.1.56]; — 21 janv. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.104, P. 68.254]; — Même date, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.126, P. 68.291]; — 11 avr. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 69.1.288, P. 69. 687, D. 69.1.117]; — 26 août 1874, Chemin de fer des Dombes, [S. 74.1.490, P. 74.1241, D. 75.1.377] — Trib. confl., 3 janv. 1851, Chemin de fer d'Amiens à Boulogne, [S. 51.2.376, P. adm. chr., D. 51.3.39, Leb. chr., p. 1] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1602; Ruben de Couder, n. 414; Féraud-Giraud, t. 2, n. 979.

**6178.** — ... Que les tribunaux compétents pour interpréter et appliquer les cahiers des charges et les tarifs des chemins de fer, ont donc le droit et le devoir d'examiner si ces tarifs ont été faits, publiés et homologués dans les formes légales, s'ils ne contiennent pas d'erreur et s'il n'y a pas lieu par suite de rectifier les taxes. — Cass., 7 juill. 1852, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 52.1.713, P. 54.2.520, D. 52.1.204]; — 21 janv. 1857, Chemin de fer de l'Est, [S. 57.1.566, P. 57.1150, D. 57.1.169]; — 31 janv. 1859, Savalite, précité; — 31 déc. 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 67.1.34, P. 67.50, D. 67.1.66] — Douai, 25 avr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 77.2.201] — *Sic*, Bédarride, t. 2, n. 43 et 44; Blanche, n. 154 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 202; Aucoc, t. 3, n. 1601; Ruben de Couder, n. 424; Féraud-Giraud, t. 2, n. 979; Lamé-Fleury, p. 200; Sarrut, n. 71; Lyon-Caen et Renault, n. 949; Emion, p. 90.

**6179.** — ... Spécialement de connaître des demandes formées contre une compagnie de chemins de fer à fin de restitution de sommes perçues en exécution d'un tarif non obligatoire et, par suite, de décider que ce tarif n'est pas obligatoire à défaut d'observation des formalités voulues, et spécialement à défaut d'homologation. — Cass., 21 janv. 1857, précité. — V. cep. Cons. d'Et., 21 avr. 1853, X..., [S. 54.2.66, P. adm. chr.] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 425.

**6179** *bis*. — ... De déterminer dans quelle catégorie une marchandise doit être rangée et à quelle taxation elle doit être soumise. — Cons. d'Et., 3 août 1877, X..., [S. 78.1.288, P. 78.704]

**6180.** — ... Jugé, également, que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient d'interpréter et d'appliquer le cahier des charges d'un chemin de fer, dans les dispositions qui constituent des droits et des obligations à l'égard des tiers, notamment, quant à l'application du tarif par suite de conventions entre deux compagnies. — Trib. Confl., 3 janv. 1851, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 970.

**6181.** — ... Par suite, que c'est à cette même autorité qu'il appartient de statuer sur les dommages-intérêts résultant de la violation ou de l'inexécution desdites conventions. — Même arrêt.

**6182.** — ... Mais que la compétence de l'autorité judiciaire, en pareil cas, ne saurait faire obstacle au droit d'homologation des tarifs de chemins de fer réservé par la loi à l'administration. — Même arrêt. — Aucoc, *op. cit.*, t. 3, n. 1510 et 1599; Féraud-Giraud, t. 2, n. 968 et 969.

**6183.** — ... Que l'autorité judiciaire est de même seule compétente pour interpréter les tarifs des compagnies de chemins de fer, en cas de difficulté, entre deux compagnies, sur l'application de ces tarifs, pour le passage des trains, de l'une d'elles sur la voie de l'autre. — Cass., 26 août 1874, précité. — *Sic*, Ruben de Couder, n. 419.

**6184.** — ... Pour prononcer des dommages-intérêts au profit d'un entrepreneur de transports, contre une compagnie de chemins de fer qui a réduit ses tarifs sans se conformer aux for-

malités prescrites par son cahier des charges. — Cass., 7 juil. 1862, précité.

**6185.** — ... Que les tribunaux ordinaires sont seuls compétents à l'exclusion de l'autorité administrative, pour connaître d'une demande en restitution de droits perçus par une compagnie de chemins de fer pour un transport de marchandises, bien que cette demande soit fondée sur une taxe différentielle autorisée par l'administration supérieure, et dont la compagnie refuse d'appliquer le bénéfice au demandeur : qu'en un tel cas, il ne s'agit pas de l'interprétation d'un acte administratif qui ne pourrait être fait que par le Conseil d'Etat, mais seulement de déterminer à qui un acte profite. — Paris, 6 janv. 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.483, P. 58.291, D. 59.2.29] — V. anal. en ce sens, Cons. d'Et., 26 févr. 1857, Chemin de fer du Nord, [S. 57.2.774, P. adm. chr., D. 57.3.82, Leb. chr., p. 176]

**6186.** — ... Pour statuer sur le point de savoir si une compagnie de chemins de fer est en droit de prétendre qu'une section de ce chemin de fer n'est pas comprise dans le réseau auquel s'applique une réduction de tarifs approuvée par l'autorité supérieure. — Cass., 21 janv. 1868, précité. — Cons. d'Et., 17 avr. 1866, Houillères de Montrambert, [S. 67.2.166, P. adm., chr., D. 69.3.3, Leb. chr., p. 381] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 426.

**6186** *bis*. — Mais dès qu'il s'agit d'interpréter la légalité même des tarifs, la compétence revient aux tribunaux de l'ordre administratif. — V. Cass., 22 févr. 1858, Chemin de fer du Nord, [S. 58.1.231, P. 58.1.618, D. 58.1.121]; — 12 avr. 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1.301, P. 59.1011, D. 59.1.152]; — 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.273, P. 74.678, D. 74.1.419] — Cons. d'Et., 21 avr. 1853, Dupont, [S. 54.2.66, P. adm. chr.] — Aucoc, t. 3, n. 1501; Lamé-Fleury, p. 36, note 1; Sarrut, n. 75 et 76; Duverdy, *Transp.*, n. 196; Ruben de Couder, n. 426; Féraud-Giraud, t. 2, n. 966.

**6187.** — Les mêmes principes ont conduit également a décider que c'est aux tribunaux ordinaires, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de connaître de la difficulté qui s'élève entre une compagnie de chemins de fer et l'Etat sur la question de savoir si les droits de magasinage auxquels le cahier des charges de la concession soumet les articles de messagerie et marchandises qui ne sont pas enlevés dans les vingt-quatre heures, sont applicables aux objets abandonnés dans les gares et vendus par le domaine, ou si, au contraire, les frais de magasinage de ces objets doivent être réglés d'après les usages adoptés par les entrepreneurs de messageries : une telle question a essentiellement le caractère de contestation relative à l'application du tarif. — Cons. d'Et., 26 févr. 1857, précité. — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1602; Ruben de Couder, n. 422; Féraud-Giraud, t. 2, n. 422.

**6188.** — Pour comprendre la difficulté, il faut se rappeler qu'aux termes d'un décret du 13 août 1810 : « Les ballots, caisses, malles, paquets et autres objets qui auront été confiés pour être transportés dans l'intérieur de l'empire à des entrepreneurs soit de roulage, soit de messageries par terre ou par eau, lorsqu'ils n'auront pas été réclamés dans le délai de six mois à compter du jour de leur arrivée au lieu de destination, seront vendus par voie d'enchères publiques à la diligence de l'administration de l'enregistrement ». La compagnie soutenait que ces tarifs annexés au cahier des charges s'appliquaient également aux objets abandonnés. L'administration, de son côté, prétendait qu'ils y étaient étrangers et qu'il s'agissait seulement d'un droit de 2 p. 0/0 du prix de vente des objets conformément aux usages anciens constatés par des arrêtés du préfet de la Seine de 1806 et de 1814. Précédemment cependant, la question avait reçu une solution contraire. — Cons. d'Et., 30 nov. 1854, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 916]

**6189.** — En dehors de cette hypothèse, d'autres peuvent donner naissance à des raisons particulières de doute. Ainsi, nous avons vu d'une façon générale, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur les contestations relatives à des expéditions exécutées en vertu des traités conclus entre une compagnie de chemins de fer et un ministre à raison des transports effectués pour le compte de son département. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Richard-Grison, [S. 85.3.43, P. adm. chr., D. 85.3.42]

**6190.** — Mais si une contestation semblable venait à s'élever en dehors de tout traité, à qui faudrait-il attribuer compétence? Il a été jugé, en pareil cas, par le même arrêt, que la compétence devrait appartenir aux autorités judiciaires.

**6191.** — Nous avons vu également que les tribunaux judiciaires sont compétents pour connaître de l'interprétation des lois et des questions de propriété. Mais il a été jugé qu'une concession de terres domaniales faite par l'administration en Algérie échappait à sa compétence.

**6192.** — ...Spécialement, que si les tribunaux civils sont compétents pour connaître des contestations élevées sur l'interprétation de décrets qui ont réglé la transmission de la propriété foncière en Algérie, ainsi que des lois qui portent concession de chemins de fer dans ce pays, et des cahiers des charges y annexés, alors qu'il s'agit d'appliquer ces divers actes législatifs à une question de propriété débattue entre la compagnie concessionnaire de chemins de fer et de simples particuliers, ils doivent, au contraire, renvoyer à l'autorité administrative l'examen du sens et de la portée des baux et des concessions des terres domaniales consenties par l'administration, et qui, par leur nature comme par leur but, constituent des actes administratifs. — Cass., 28 juin 1886, Chemin de fer Bône-Guelma, S. 90.1.324, P. 90.1.780, D. 87.1.69]

**6193.** — Jugé également qu'une cour excède ses pouvoirs lorsqu'elle interprète plutôt qu'elle n'applique un arrêt préfectoral qui a permis de commencer l'exploitation d'un chemin de fer dont la construction a soulevé le litige. — Cass., 7 févr. 1883, Chemin de fer d'intérêt local de la Meuse, [S. 85.1.269, P. 85.1.657, D. 84.1.108]

**6194.** — Par contre, on a reconnu à l'autorité judiciaire le droit d'appliquer purement et simplement des décisions de l'administration supplétives de celles du cahier des charges et dans les mêmes conditions, en reconnaissant pour ainsi dire une sorte de pouvoir réglementaire, à ces dispositions, et bien qu'en réalité elles n'eussent d'intérêt direct que pour une personne déterminée (la compagnie de chemin), parce qu'elles intéressaient indirectement tout le public. Ainsi jugé qu'un arrêté préfectoral, dans le silence du cahier des charges d'un chemin de fer, a pu, en imposant à la compagnie l'obligation de laisser charger et décharger certaines marchandises, telles que des houilles, dans les lieux de chargement et de déchargement, mettre cette opération à la charge du propriétaire des houilles. Et que les tribunaux, en ordonnant l'exécution de cet arrêté qui n'est pas en opposition avec les actes de l'autorité supérieure, n'excèdent pas leurs pouvoirs et n'empiètent pas sur ceux de l'autorité administrative. — Cass., 1er déc. 1847, de Rochetaillée, [S. 48.1.235, P. 48.1.461, D. 48.1.28]

**6195.** — Les arrêtés préfectoraux, en matière de police de chemins de fer, participent du caractère de la loi en vertu de laquelle ils sont pris et rentrent comme elle dans les attributions et dans les pouvoirs d'interprétation des tribunaux de l'ordre judiciaire qui peuvent, la violation de leurs dispositions ne constituant que de simples contraventions, non seulement en interpréter les termes, mais même en vérifier la légalité. — Cass., 24 juin 1890, [S. 91.1.540, P. 91.1] — Chauveau, Faustin Hélie et Villey, t. 6, n. 2810, p. 410.

**6196.** — De même, il appartient aux tribunaux d'interpréter les règlements et les ordres de service institués pour l'exécution des arrêtés préfectoraux par les commissaires de surveillance administrative. — Même arrêt.

**6197.** — Quelle que soit la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire, ils ne sauraient, d'ailleurs, en aucun cas, s'immiscer dans le domaine de l'administration. Ainsi les tribunaux n'ont pas le pouvoir d'apprécier ou de réviser, à l'occasion d'une action dirigée contre une compagnie de chemins de fer par un employé congédié et qui se plaint de ne pouvoir obtenir un certificat de moralité des actes d'administration intérieure et notamment les punitions infligées audit employé. — Chambéry, 21 juin 1878, Clerc, [S. 78.2.231, P. 78.978, D. 79.2.207]

**6197** *bis*. — Jugé également que si l'autorité judiciaire est compétente pour condamner une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts résultant de l'insuffisance du personnel (Cass., 27 mai 1862, Giros, [S. 62.1.966, P. 62.828, D. 62.1.432] — Féraud-Giraud, t. 3, n. 71), elle est sans pouvoir pour imposer un personnel déterminé aux compagnies de chemins de fer; que l'autorité administrative a seule un certain pouvoir à cet égard, pouvoir qu'elle puise dans l'ordonnance du 15 nov. 1846, le décret du 27 mars 1852 et les art. 30, 31, 33 et 40 du cahier des charges. — V. Palaa, t. 2, p. 412; Picard, t. 2, p. 71 à 149.

**6198.** — Il a été jugé toutefois que les juges peuvent, par une appréciation souveraine, étendre à un embranchement de chemin de fer nouvellement concédé le tarif convenu pour un embranchement plus ancien et décider que les transports s'effectueront dans les mêmes conditions de prix sur les deux portions du parcours. Mais cette extension des pouvoirs de l'autorité judiciaire sur ceux de l'autorité administrative n'est qu'apparente et s'explique par une interprétation d'une convention purement privée. — Cass., 12 mars 1873, Houillères de Saint-Eloi, [S. 73.1.41, P. 73.1000, D. 73.1.299]

**6199.** — Mais ce n'est pas seulement en matière d'obligation contractuelle ou conventionnelle que les tribunaux de droit commun ont reçu compétence pour régler les différends qui intéressent plus particulièrement les rapports des compagnies avec les tiers : ils sont également compétents pour statuer sur certaines obligations extracontractuelles et plus spécialement sur certaines actions en responsabilité basées sur l'application des art. 1382 et s., C. civ. Il y a telles circonstances où cette compétence ne saurait faire l'objet d'aucun doute. Il y en a d'autres, au contraire, où l'hésitation n'est permise que parce que le dommage allégué rentre, par exemple, dans une de ces catégories où la jurisprudence administrative a reçu une compétence exceptionnelle.

**6200.** — Ainsi il n'est pas douteux que les demandes en indemnité résultant des dommages causés par les accidents sont de la compétence des tribunaux ordinaires, tout au moins lorsqu'ils proviennent de l'exploitation, ou qu'ils mettent en jeu les principes du louage.

**6201.** — Jugé en ce sens que la juridiction civile est seule compétente, à l'exclusion de la juridiction commerciale, pour connaître de l'action en dommages-intérêts formée par un employé d'une compagnie de chemins de fer contre cette compagnie à raison d'une blessure par lui reçue dans l'exercice de ses fonctions. — Toulouse, 9 mars 1863, Chemin de fer du Midi, [S. 63.2.210, P. 64.40, D. 63.5.79]

**6202.** — ... Qu'il importe peu, si l'accident se produit en cours de construction, que le chemin de fer soit sous séquestre si l'action n'est dirigée que contre les entrepreneurs de travaux. — Cons. d'Et., 16 août 1860, Passemar, [S. 61.2.318, P. adm. chr., D. 61.3.20, Leb. chr., p. 662]

**6203.** — ... Que l'autorité judiciaire est compétente pour apprécier les actes de l'administration à l'effet de juger l'action en dommages-intérêts intentée à une compagnie de chemins de fer par les victimes d'un accident, en tant du moins qu'elle n'est pas appelée à apprécier les mêmes actes à l'effet de statuer sur l'action en garantie de la compagnie contre l'Etat. — Aix, 6 mai 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 73.2.57]

**6204.** — Il a été jugé également, dans un sens analogue, que les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur l'action en dommages-intérêts motivée sur un abaissement du tarif fait par une compagnie de chemins de fer en contravention au cahier des charges, parce que cette action repose en réalité exclusivement sur l'appréciation d'un fait dommageable assimilable à un quasi-délit. — Cass., 10 janv. 1849, Delacorbière, [D. 49.1.19] — V. d'ailleurs à cet égard, *suprà*, n. 3932.

**6205.** — Mais la compétence des tribunaux civils cesse lorsqu'il s'agit de la réparation de dommages causés par l'exécution de travaux publics. Dans quels cas d'ailleurs des dommages ont-ils pour cause l'établissement même et l'exécution de ces travaux ; dans quels cas, au contraire, semblent-ils constituer plutôt des dommages d'exploitation? Nous ne pouvons que renvoyer à cet égard aux explications que nous avons données *suprà*, n. 5774 et s. Rappelons seulement à ce propos que la circonstance que le dommage provient d'un fait normal d'exploitation et que la concession du chemin de fer a été régulièrement faite ne suffirait pas pour exempter la compagnie de toute responsabilité. C'est ce qui a été jugé notamment à l'occasion d'incendie causé à des propriétés riveraines par le feu échappé des locomotives.

**6206.** — Dans le cas même où le travail apparaîtrait comme travail public, les tribunaux pourraient connaître directement des dommages qui en dérivent, si ces dommages apparaissaient plutôt comme une sorte de voie de fait que comme une conséquence nécessaire du travail entrepris. — V. Féraud-Giraud, *loc. cit.*

**6207.** — C'est ainsi qu'il a pu être jugé que l'autorité judiciaire est compétente pour apprécier si un accident arrivé dans une gare de chemins de fer est dû à l'encombrement et à la mauvaise tenue de cette gare, et, en cas d'affirmative, pour déclarer la compagnie responsable des suites de l'accident. — Cass., 13 juill. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 71.1.232, P. 71.728, D. 71.1.135]

**6208.** — Dans le cas où l'accident proviendrait d'une défectuosité dans la construction ou l'établissement des gares, voies, wagons, etc., la circonstance que cet établissement ou cette construction auraient été conformes aux indications de la commission instituée par les art. 12 et 13, Décr. 15 nov. 1846, ne suffirait pas à dégager les compagnies de la responsabilité de droit commun par elles encourue en vertu de l'art. 1382, C. civ., et l'obligation où les tribunaux de droit commun seraient placés, pour apprécier cette responsabilité, de connaître des études et projets de construction ne saurait être considérée comme une immixtion de leur part dans le domaine administratif.

**6209.** — Ainsi jugé que l'autorité judiciaire, sans qu'il y ait en cela immixtion de sa part dans les attributions du pouvoir administratif, peut, pour condamner une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts envers une personne blessée dans une gare du chemin, se fonder sur ce motif que l'accident a été causé par les dispositions défectueuses de la gare, bien que cette gare ait été établie conformément aux prescriptions de l'administration, si d'ailleurs les juges ne prescrivent, eux, aucunes mesures quant à ces dispositions défectueuses. — Cass., 10 mai 1870, Duranton, [S. 70.1.316, P. 70.795, D. 71.1.140]

**6210.** — ... Que l'autorité judiciaire peut, sans qu'il y ait en cela empiètement de sa part sur les attributions du pouvoir administratif, déclarer une compagnie de chemins de fer responsable du retard apporté dans un transport de marchandises, en se fondant sur ce qu'avec une autre disposition de la voie, un éboulement invoqué comme cas de force majeure pour justifier ce retard ne se serait pas produit, alors d'ailleurs que les juges ne défendent, n'autorisent et ne prescrivent rien qui puisse être considéré comme une immixtion dans un travail public. — Cass., 13 déc. 1871, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.68, P. 72.145, D. 72.1.360]

**6210** *bis.* — ... Qu'une compagnie de chemins de fer demeure responsable des accidents occasionnés par des défectuosités existant dans l'aménagement de ses wagons, bien que le type de ceux-ci ait été approuvé par l'autorité administrative. — Pau, 30 juill. 1892, Bordenave, [S. et P. 92.2.316] — Qu'en conséquence, l'autorité judiciaire, sans qu'il y ait de sa part excès de pouvoirs, peut, pour condamner une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts envers un serre-frein blessé en tombant de la vigie, se fonder sur ce motif que l'accident a été causé par les dispositions défectueuses du wagon porte-vigie, bien que ce wagon ait été établi conformément à un type approuvé par l'administration, si d'ailleurs les juges ne prescrivent aucune mesure quant à ces dispositions défectueuses. — Même arrêt.

**6211.** — Dans le même sens encore, on a pu décider que bien que la juridiction administrative soit en général appelée à connaître des actions formées contre les concessionnaires des chemins de fer à l'occasion des prises d'eau pratiquées par eux pour le service des gares, cependant l'autorité judiciaire peut être appelée à connaître des conséquences dommageables de ces prises d'eau lorsqu'elles apparaissent soit comme la conséquence d'infractions commises par les compagnies, soit comme la suite de l'exercice normal d'un droit de propriété. — Cass., 10 août 1864, Chemin de fer du Nord, [S. 64.1.443, P. 64.1203] — Amiens, 13 mars 1862, Arcillon, [S. 62.2.284, P. 62.937] — Bordeaux, 27 févr. 1866, Larnaudès, [S. 67.2.188, P. 67.713]

**6212.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, que si les compagnies concessionnaires de chemins de fer étant considérées comme des entrepreneurs de travaux publics pour la création et l'entretien des voies ferrées, de leurs annexes, dépendances, accessoires et de tous les ouvrages qui s'y rattachent, la juridiction administrative est seule compétente pour statuer sur les dommages résultant de ces travaux, ainsi que sur l'exécution et l'interprétation des actes administratifs qui les ont autorisés, et si cette règle s'applique spécialement quand la demande dirigée contre la compagnie a pour but et pour objet de rechercher si, dans l'intérieur même de la gare, cette compagnie se conforme ou non aux prescriptions d'une concession d'eau à elle faite par l'autorité administrative, et de modifier ou compléter les ouvrages qu'elle a effectués, cependant, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître des demandes

en dommages-intérêts formées par des particuliers contre les compagnies, lorsque ces demandes se rapportent non pas à des travaux exécutés en conformité d'une autorisation administrative, mais au contraire à des travaux constituant des infractions à certains actes de l'autorité administrative dont les demandeurs réclament la stricte exécution. — Riom, 14 août 1882, Sauze et consorts, [S. 84.2.33, P. 84.1.209, D. 83.2.181]

**6213.** — ... Spécialement lorsqu'elles sont basées sur ce fait que la compagnie a usé d'une prise d'eau dans une rivière sans se conformer aux conditions de temps et de quantité fixées par l'acte administratif autorisant cette prise d'eau. — Trib. des confl., 24 mai 1884, Sauze et autres, [S. 86.3.17, P. adm. chr., D. 85.3.111, Leb. chr., p. 433] — V. aussi Riom, 14 août 1882, précité.

**6213** *bis*. — ... Que lorsque des propriétaires d'usines ont intenté une action contre une compagnie de chemins de fer motivée sur ce que leurs usines éprouveraient une diminution de force motrice par suite de l'abaissement du niveau de la rivière, abaissement qui résulterait, suivant les réclamants, de ce que la compagnie aurait établi (avec l'autorisation du préfet), dans la gare d'une station, un puits où elle effectuait (au moyen d'une machine d'épuisement) les prises d'eau nécessaires et qu'il résulte de l'instruction qu'en faisant creuser dans un terrain à elle appartenant le puits dont il s'agit, la compagnie n'a pas agi en qualité d'entrepreneur de travaux publics, mais qu'elle a fait acte de propriétaire usant de la propriété dans les conditions et selon les règles du droit commun, l'application du préjudice résultant de ce travail pour les demandeurs n'appartient pas au conseil de préfecture par application de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Cons. d'Et., 23 janv. 1864, Meslin, [Leb. chr., p. 79]

**6214.** — On peut consulter encore dans le même ordre d'idées un arrêt du Conseil d'Etat du 20 mai 1882, Douesnel, [Leb. chr., p. 530], rendu à l'occasion d'une réclamation fondée par un particulier sur ce fait, qu'un agent-voyer excédant les limites d'une autorisation donnée par un préfet, en vue seulement d'opérations de tracé et de nivellement nécessaires aux études pour l'établissement d'un chemin de fer aurait occupé un terrain, y aurait planté des signaux, jalons et autres points de repère et n'aurait pas rempli, à cet égard, les formalités édictées par le décret du 8 févr. 1868.

**6215.** — Il a été décidé également que, lorsque, sans qu'il ait été procédé à un déclassement préalable par l'administration, une compagnie de chemins de fer supprime un pont faisant partie d'une voie publique régulièrement classée, ladite compagnie *n'agit pas en qualité d'entrepreneur de travaux publics*; qu'en conséquence, les demandes d'indemnité formées contre elle à l'occasion de la suppression irrégulière de ce pont ne rentrent pas dans les contestations qui doivent être portées devant les conseils de préfecture en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, et qu'en statuant sur ces demandes, le conseil de préfecture excède les limites de sa compétence. — Cons. d'Et., 17 mars 1859, Chemin de fer de l'Ouest, [P. adm. chr., D. 59.3.61, Leb. chr., p. 217]

**6215** *bis*. — Si le dommage résulte moins de l'exécution même du travail que de la circonstance qu'il a été exécuté en violation des clauses d'une convention précédente, les tribunaux civils sont encore compétents pour en connaître. Ainsi, la demande d'indemnité du propriétaire d'une carrière située près d'un chemin de fer, qui ne peut être exploitée par suite d'une défense du préfet, est de l'autorité judiciaire, et non de celle de l'autorité administrative, alors qu'elle est fondée sur une convention intervenue entre la compagnie du chemin de fer et le propriétaire de la carrière devant le jury d'expropriation, consistant en ce que la compagnie, à l'effet de payer à ce propriétaire une indemnité moindre, lui a offert, ce qu'il a accepté, de laisser continuer l'exploitation de la carrière. — Grenoble, 7 févr. 1861, Chemin de fer de la Méditerranée, [S. 61.1006, D. 61.2.86]

**6215** *ter*. — Jugé encore que les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur l'action dirigée contre la compagnie par les héritiers d'un mécanicien victime du déraillement de la machine et du train qu'il conduisait, déraillement occasionné par la présence intempestive et l'écrasement de bœufs qui s'étaient échappés d'un herbage voisin; qu'il en est ainsi quand la victime de l'accident s'appuie sur une convention passée par la compagnie avec les riverains et l'obligeant à entretenir une clôture défensive infranchissable et lui impute un quasi-délit résultant de son imprudence et de ce qu'elle n'aurait pas pris toutes les précautions nécessaires afin d'assurer la sécurité des voyageurs et des trains circulant sur la voie; qu'il est vrai que si les tribunaux sont compétents pour décider que les clôtures des voies ferrées doivent être seulement délimitatives de la voie, ils ne le sont pas pour statuer sur leur entretien eu égard aux prescriptions administratives, puisqu'en ce cas, il s'agirait de connaître d'un travail public et d'un accident occasionné par le mauvais état ou l'insuffisance de ce travail. Mais autre chose est de décider si les clôtures d'un chemin de fer doivent être établies et entretenues de telle sorte qu'elles soient assez résistantes pour s'opposer à l'envahissement de la voie par des animaux abandonnés au pacage sur les terrains qui les bordent, autre chose d'apprécier une convention régulièrement intervenue entre la compagnie et les riverains, alors, d'ailleurs, que l'insuffisance des barrières fermant la voie n'a été contestée par aucune des parties, que leur impuissance à empêcher des animaux d'y pénétrer est notoire, et de dire qu'une compagnie est en faute soit parce qu'elle n'a pas exécuté l'obligation dont elle était tenue envers le propriétaire riverain, soit parce qu'elle n'aurait pas veillé, alors même qu'elle n'aurait été liée par aucune obligation, à ce que le riverain qui mettait en parc le pacage sur la voie à raison du mode d'exploitation de son terrain, prît lui-même les mesures nécessaires pour que ses bestiaux fussent impuissants à devenir un obstacle au passage des trains; qu'en pareil cas, l'action en garantie intentée contre la compagnie par le propriétaire des animaux ou par son subrogé, le bailleur du terrain tenu de lui fournir une clôture infranchissable, est de la compétence des tribunaux civils du moment qu'elle prend à bon droit la convention dont il s'agit. — Cass., 14 déc. 1892, Chemin de fer de l'Ouest, [*Gaz. trib.*, 15 déc. 1892]

**6216.** — *A fortiori*, faut-il en dire autant lorsque le travail n'a pas été autorisé. Ainsi jugé, spécialement, que le tribunal civil doit être seul compétent pour connaître des dommages causés par une occupation temporaire, alors que le travail public *n'a pas été autorisé*. — Cons. d'Et., 11 févr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 76.3.80, Leb. chr., p. 153]

**6217.** — ... Que ne doit pas être considérée comme occupation temporaire, l'occupation par erreur d'un terrain au lieu d'un autre; que, par suite, l'évaluation du dommage est de la compétence des tribunaux ordinaires. — Cons. préf. Sarthe, 10 déc. 1880, Brissard, [Dauv., 1881, p. 137]

**6218.** — ... Que les contestations relatives à l'occupation de terrains appartiennent à l'autorité judiciaire à l'exclusion de l'autorité administrative, alors du moins que le terrain dont il s'agit n'a pas été désigné par l'administration et qu'il existe entre les parties à ce sujet une convention soit amiable, soit écrite. — Cons. d'Et., 15 juin 1847, Regault, [S. 47.2.622, P. adm. chr., Leb. chr., p. 396]

**6219.** — Nous avons dit que la jurisprudence avait une tendance marquée à limiter au cas où l'accident pouvait entraîner une responsabilité pénale, la compétence des tribunaux civils en matière d'action en dommages-intérêts pour préjudice causé aux personnes dans l'exécution de travaux publics. Nous rappelons incidemment quelques-unes des décisions qui ont fait prévaloir l'opinion contraire.

**6220.** — Jugé, en ce sens, que l'action en dommages-intérêts formée par un ouvrier blessé dans l'exécution des travaux publics contre l'entrepreneur à qui il impute une imprudence ou une négligence, et contre la compagnie de chemins de fer civilement responsable, est de la compétence des tribunaux civils. — Chambéry, 22 févr. 1886, Bridel, [S. 87.2.148, P. 87.1.842, D. 87.2.32]

**6221.** — ... Que les tribunaux ordinaires sont compétents pour statuer sur les dommages-intérêts demandés à raison d'un préjudice causé par l'exécution de travaux publics lorsqu'il s'agit de dommages-intérêts réclamés par des particuliers pour un fait personnel de l'entrepreneur, et lorsqu'il s'agit d'une action intentée par un ouvrier pour réparation d'un accident à lui causé dans l'exécution des travaux publics. — Besançon, 10 mars 1862, Marcilly, [S. 62.2.215, P. 62.759, D. 62.252]

**6222.** — Est-il besoin d'ajouter qu'un tribunal ne pourrait pas faire ce que les tribunaux administratifs eux-mêmes sont incompétents pour ordonner, c'est-à-dire prescrire certains travaux? Jugé, en ce sens, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient exclusivement de régler les travaux à examiner pour la confection et l'exploitation d'un embranchement de chemin de fer et que l'autorité judiciaire n'est pas compétente pour connaître

du mode d'exécution prévu par l'administration. — Cass., 28 août 1876, l'Etat, [S. 77.1.135, P. 77.305, D. 77.1.22] — V. encore *suprà*, n. 6209 et 6210.

**6223.** — En matière d'impôts les tribunaux de l'ordre judiciaire ont encore une compétence spéciale.

**6224.** — Ainsi l'autorité judiciaire est seule compétente, en vertu des lois des 7-11 sept. 1790 et 5 vent. an XII, pour connaître des contestations auxquelles peut donner lieu le recouvrement des impôts indirects entre les redevables et les administrations chargées du recouvrement et se trouve, par suite, compétente à l'égard des contestations relatives à la perception des tarifs autorisés pour le transport des marchandises sur les chemins de fer, contestations dont le jugement a lieu comme en matière d'impôts indirects. — Cons. d'Et., 17 avr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 67.2.166, P. adm. chr., D. 69.3.3, Leb. chr., p. 381]

**6225.** — De même, la question de savoir si l'impôt du 10e doit être perçu sur les voitures qui parcourent un chemin de fer est de la compétence des tribunaux, lors même que le cahier des charges réserverait aux tribunaux administratifs les difficultés sur l'interprétation des clauses de ce cahier — Cons. d'Et., 30 mars 1838, Henri et Mellet, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 67]

**6226.** — De même encore, les tribunaux civils sont seuls compétents pour connaître des difficultés auxquelles donne lieu l'enregistrement des contrats d'acquisition de terrains. — Cass., 16 août 1843, Chemin de fer de Versailles, [P. 44.1.179]

**6227.** — C'est également à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître des voies d'exécution et de leurs suites. A ce titre on a pu décider que les frais d'entrepôt de marchandises dans une gare de chemin de fer doivent, lorsque ces marchandises viennent à être saisies, être taxés comme frais de séquestre, d'après la loi civile, et non comme frais de magasinage, d'après les règlements de la compagnie; que par suite, le tribunal civil est seul compétent, à l'exclusion du tribunal de commerce, pour connaître de l'action en paiement de ces frais. — Grenoble, 11 juill. 1864, Chemin de fer du Dauphiné, [S. 65.2.213, P. 65.920, D. 65.2.68]

**6228.** — Nous ne prétendons d'ailleurs poser à cet égard aucune règle absolue. Ce n'est pas ici le lieu de traiter d'une façon générale de la compétence soulevée par les voies d'exécution. Qu'il nous suffise de dire qu'il y a certaines voies d'exécution purement administratives, comme les contraintes.

**6229.** — Dans quels cas une demande qui est de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire peut-elle être portée en appel? Quels sont, à l'égard des matières de la compétence de ces tribunaux, les pouvoirs de la Cour de cassation? Ce sont deux points que nous avons traités complètement *suprà*, v° *Appel* et v° *Cassation*, et sur lesquels nous n'avons pas à revenir.

**6230.** — Qu'il nous suffise de rappeler en passant deux arrêts qui ont décidé, l'un : qu'il appartient à la Cour de cassation de vérifier si une compagnie de chemins de fer, condamnée à des dommages-intérêts pour le préjudice résultant d'une livraison tardive de marchandises, a réellement excédé les délais réglementaires. — Cass., 4 févr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.1.178, P. 74.425, D. 74.1.419] — V. *suprà*, n. 3163.

**6231.** — ... L'autre que, celui qui, en première instance, a demandé la restitution d'une partie du prix de transport qu'il a payé à une compagnie de chemins de fer, comme excédant le prix fixé par des traités particuliers avec d'autres expéditeurs, ne peut, en appel, demander cette restitution en conformité du tarif général arrêté par l'autorité administrative; que c'est là une demande nouvelle qui ne peut être formée pour la première fois en appel. — Cass., 22 févr. 1858, Depeaux, [S. 58.1.231, P. 58.618, D. 68.1.121]

2° *Compétence des tribunaux de commerce.*

**6232.** — Comme les tribunaux administratifs, les tribunaux de commerce sont des juridictions d'exception. On ne saurait donc étendre leur compétence au delà de celle qui leur est attribuée par la loi. On sait, d'ailleurs, que là où il n'y a pas de tribunaux de commerce, les tribunaux civils ont plénitude de juridiction.

**6233.** — Sans prétendre examiner tous les cas dans lesquels les tribunaux de commerce sont appelés à connaître des difficultés qui peuvent s'élever à l'occasion des chemins de fer, nous rappellerons les principales solutions auxquelles elles ont donné naissance, et nous signalerons principalement les cas dans lesquels la compétence des tribunaux de commerce s'est trouvée affirmée à l'exclusion d'autres juridictions.

**6234.** — Les tribunaux de commerce sont évidemment compétents pour connaître du contrat de transport et de toutes ses conséquences.

**6235.** — Ainsi il a été jugé qu'on doit considérer les compagnies de chemins de fer comme entreprises de transport, et, par suite, soumettre aux lois du commerce les contestations qui s'élèvent entre elles et des particuliers. — Lyon, 1er juill. 1836, Berthon, [P. chr.]

**6236.** — ... Que la remise d'un sac d'argent pour être transporté à sa destination, faite à un conducteur de trains par un employé du chemin de fer qui l'avait reçu en cette qualité, constitue un acte de commerce, susceptible, dès lors, d'être prouvé par témoins, quel que soit le montant des valeurs; qu'en conséquence, si le conducteur est poursuivi pour abus de confiance, les juges correctionnels doivent admettre la preuve testimoniale du fait de la remise déniée par le prévenu. — Cass., 1er sept. 1848, Ratelot, [S. 48.1.653, D. 49.1.22]

**6237.** — Il n'y aurait à cet égard, nous le rappelons, aucune distinction à faire entre le cas où l'exploitation serait le fait de l'Etat ou d'une compagnie concessionnaire. — Cass., 8 juill. 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.473, P. 90.1.1124, D. 89. 1.353] — Cass. Belg., 7 mai 1869, [*Pasicr.*, 69.1.330] — Trib. des conflits, 22 juin 1889, Vergnioux, [S. 91.3.78, P. adm. chr., D. 91.3.1] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 986; Picard, t. 3, p. 25. — *Contrà*, Cass. belge, 14 nov. 1844, l'Etat belge, [S. 45.2. 564, D. 46.2.4]

**6238.** — Ainsi jugé spécialement qu'en exploitant une ligne, l'administration des chemins de fer de l'Etat fait acte d'entrepreneur de transports, et qu'à ce titre elle peut comme toutes les compagnies concessionnaires être tenue, envers les tiers, d'obligations engageant sa responsabilité devant la juridiction de droit commun tout comme serait tenu l'Etat, s'il exploitait directement. — Trib. des conflits, 22 juin 1889, précité.

**6239.** — Cependant nous devons citer, en sens contraire, un arrêt qui a décidé que l'Etat qui, en vertu d'une loi, se charge de l'exploitation d'un chemin de fer, et du transport des voyageurs et des marchandises, ne fait point en cela un acte de commerce, qui le soumette à la juridiction commerciale à raison des contestations relatives à ce transport, notamment à raison de la perte des objets transportés; qu'il ne fait que remplir une mission gouvernementale à lui confiée par la loi. — Cass. Belgique, 14 nov. 1884, précité.

**6240.** — ... Qu'en conséquence l'incompétence du tribunal de commerce pour connaître de ces contestations est d'ordre public, et ne peut se couvrir ni par le silence ni par l'acquiescement des parties; et qu'il en est ainsi que l'action soit dirigée directement ou au contraire seulement indirectement, et par voie de garantie contre l'Etat. — Même arrêt

**6241.** — En dehors de cette hypothèse, la compétence des tribunaux de commerce en matière de transport est telle que l'intervention de l'administration publique n'y saurait rien changer. Ainsi pendant la guerre de 1870-1871, un préfet, à l'approche de l'ennemi, fit transporter des marchandises d'un magasin où elles étaient déposées dans une gare, et requit la compagnie de les évacuer. Plus tard la compagnie actionna le propriétaire de ces marchandises en paiement des sommes dûes et mit en cause le préfet; il fut décidé, avec raison, que la présence de ce fonctionnaire dans la cause ne pouvait pas changer, à l'égard des autres parties, le caractère commercial de l'affaire. — Rennes, 16 janv. 1871, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chem. de fer*, 1873, p. 94] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 245.

**6242.** — La théorie de l'accessoire a fait décider également qu'on devait considérer comme commerciales toutes obligations dérivant des contrats qui se rattachent à un fait principal de commerce.

**6243.** — Ainsi il a été jugé qu'une entreprise de chemins de fer ayant pour objet le transport des marchandises et des voyageurs, constitue une entreprise commerciale; qu'en conséquence, les demandes formées contre la compagnie concessionnaire en paiement de fournitures faites pour la construction du chemin, c'est-à-dire en paiement de fournitures ayant un rapport immédiat et nécessaire avec l'objet de la compagnie, sont de la compétence des tribunaux de commerce. — Cass., 28 juin 1843, Marme, [S. 43.1.574, P. 43.1.153] — Nîmes, 10 juin 1840, Mêmes parties, [P. 40.2.556]

**6244.** — ... Que lorsque, pour l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État, cette administration a conclu avec une société d'imprimerie et de librairie un marché de fournitures d'imprimés, en stipulant que toutes les contestations relatives à ce traité seraient soumises au tribunal de commerce, l'autorité judiciaire doit se référer au droit commun pour résoudre ces contestations, et non aux règles du droit administratif concernant la gestion des intérêts publics de l'État. — Cass., 8 juill. 1889, précité.

**6245.** — ... Que la clause d'un traité portant que des livraisons ou parties de livraisons seront toujours accompagnées de leurs factures, et le paiement de ces factures effectué suivant les usages de l'administration, n'implique nullement que le paiement, lorsqu'il aura été dûment effectué, après réception et vérification des fournitures, ne sera fait qu'à titre provisoire et sous réserve de révision ; qu'il n'y a pas lieu de recourir ici aux règles relatives aux paiements d'à-compte faits sur les travaux de construction de la voie ferrée, paiements qui sont provisoires et soumis à une révision au moment de la réception des travaux. — Même arrêt.

**6246.** — ... Qu'en conséquence, si, conformément aux traités, les factures accompagnant chaque livraison ont été présentées, puis examinées, débattues, révisées et arrêtées contradictoirement, et ont été ensuite payées sans protestation ni réserve, l'administration du réseau de l'Etat ne peut revenir sur un mode de règlement qui lie les deux parties. — Même arrêt.

**6247.** — ... Que l'administration du réseau de l'Etat ne saurait, non plus, demander la restitution des sommes payées en se prévalant des fautes commises par ses agents, ou d'erreurs matérielles ou omissions, lorsqu'elle n'en justifie pas, et qu'à défaut de justification, elle a demandé une enquête qui a été repoussée par les juges, sur le motif que l'administration n'indiquait aucun fait de nature à rendre même vraisemblables les prétendues majorations alléguées. — Même arrêt.

**6248.** — Les contestations relatives à la construction de bureaux d'une compagnie de chemins de fer, entre la compagnie qui les a commandés et l'entrepreneur de charpentes qui les a exécutés en fournissant les matériaux et la main-d'œuvre, ayant pour objet des actes de commerce, sont de la compétence des tribunaux de commerce, et non pas de la compétence de la juridiction administrative. — Cass., 10 juin 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 72.1.280, P. 72.697, D. 72.1.263]

**6249.** — Une entreprise de terrassements sur un chemin de fer ne pouvant s'exécuter que par des ouvriers loués à cet effet et en faisant certaines espèces de fournitures, constitue un acte de commerce qui rend l'entrepreneur justiciable des tribunaux de commerce. — Orléans, 14 mai 1844, Leleu, [P. 44.1.772, D. 45.2.30]

**6250.** — On a apprécié souvent aussi, par la théorie de l'accessoire, en dehors de l'idée de louage d'ouvrage, les rapports entre une compagnie et ses employés. Il a été décidé spécialement à cet égard, que les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de l'action d'un employé d'une compagnie de chemins de fer contre cette compagnie en paiement de son salaire. — Poitiers, 12 juill. 1854, Didion, [D. 55.2.93]

**6251.** — ... Qu'un mécanicien conducteur de locomotive employé par une compagnie de chemins de fer ne peut être rangé dans la classe des gens de travail et des ouvriers dans le sens de l'art. 5, § 3, L. 25 mai 1838; que le traité par lui fait avec la compagnie constitue, de la part de celle-ci, un acte de commerce et que, par suite, les contestations relatives à son exécution sont de la compétence de la juridiction commerciale. — Cass., 13 mai 1857, Chemin de fer de Lyon, [S. 57.1.669, P. 58.702, D. 57.1.393]

**6252.** — ... Qu'un aiguilleur d'une compagnie de chemins de fer, jouissant à ce titre d'un traitement mensuel, ne peut être rangé dans la catégorie des ouvriers ou gens de travail mentionnés dans l'art. 5, § 3, L. 25 mai 1838, sur les justices de paix, mais qu'il doit être considéré comme un employé de cette compagnie; qu'en conséquence, l'action formée par un aiguilleur contre la compagnie en paiement de son traitement, est compétemment portée devant le tribunal de commerce. — Toulouse, 9 mars 1863, Chemin de fer du Midi, [S. 63.2.210, P. 64.40, D. 63.5.79] — V. sur tous ces points le chapitre relatif aux rapports des compagnies avec leur personnel et *infrà*, n. 6298.

**6253.** — On ne s'en est pas tenu là et on a jugé que les entreprises de chemins de fer ayant pour objet le transport des marchandises et des voyageurs et constituant une entreprise commerciale, les tribunaux de commerce sont compétents pour juger les contestations qui s'élèvent entre elles et des commerçants, au sujet de transports commerciaux, que ces contestations dérivent de contrats ou de quasi-contrats. — Cass., 28 juin 1843, Chemin de fer du Gard, [S. 43.1.574, P. 43.2.153]; — 21 mai 1868, Heiriès-Maurice, [S. 68.1.305, P. 68.777, D. 69.1.368]; — 9 juill. 1873, Lebrun, [S. 73.1.372, P. 73.930, D. 75.1.465]; — 20 janv. 1875, Marigo et Bloëme, [S. 75.1.126, P. 75.290, D. 75.1.367]; — 8 juill. 1889, Chemin de fer de l'Etat, [S. 90.1.473, P. 90.1.1125] — Nîmes, 10 juin 1840, Marne, [P. 40.2.556] — *Sic*, Blanche, n. 160 et s.; Aucoc, t. 3, n. 1606; Bédarride, t. 2, n. 568 et s.; Sarrut, n. 800; Ruben de Couder, n. 431; Féraud-Giraud, t. 2, n. 985; Picard, t. 4, p. 892.

**6254.** — ... Ou même de quasi-délits. — Cass., 3 janv. 1872, Dufour, [S. 72.1.33, P. 72.52, D. 72.1.304]; — 9 juill. 1873, précité; — 1^er^ avr. 1874, Chemin de fer du Midi, [D. 75.1.466]; — 5 août 1875, Crédit agricole, [S. 77.1.347, P. 77.898, D. 77.1.325]; — 11 juill. 1877, Granger, [S. 77.1.468, P. 77.1231, D. 78.2.151]; — 14 févr. 1882, Mareux, [S. 84.1.214, P. 84.1.523, D. 82.1.411] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 985.

**6255.** — ... Spécialement, que le négociant qui voyage en chemin de fer pour son commerce, étant dans l'exercice de sa profession, les dommages qui peuvent lui être causés, même par des blessures reçues dans un accident de chemin de fer, sont de compétence commerciale. — Pau, 4 mars 1873, Chemin de fer du Midi, [D. 75.2.221]

**6256.** — Mais il est clair qu'on ne saurait pousser trop loin cette théorie et empiéter ainsi sur les attributions de la juridiction administrative ou civile.

**6257.** — Aussi l'autorité administrative conserve-t-elle sa compétence ordinaire, notamment en matière de travaux publics; par suite, s'il s'agit d'un marché de travaux de superstructure passé entre un entrepreneur et l'administration des chemins de fer de l'Etat, ces travaux qui, s'ils étaient exécutés par l'Etat, en vertu d'une exploitation directe, seraient des travaux publics, ne perdent pas ce caractère lorsque leur exécution a eu lieu aux frais de l'Etat et par les soins de l'administration du chemin de l'Etat agissant dans un intérêt exclusivement public, sous l'autorité et conformément aux décisions du ministre. — Trib. confl., 22 juin 1889, Vergnioux, [S. 91.3.78, P. adm. chr., D. 91.3.1]

**6258.** — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les contestations entre l'administration et l'entrepreneur, en vertu de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, applicable au litige nonobstant toutes conventions contraires.

**6259.** — Cette solution est-elle bien d'accord avec celle que nous avons rencontrée *suprà*, n. 6249. On peut en douter. On sait d'ailleurs que le caractère civil ou commercial des entreprises de travaux publics a donné naissance à de nombreuses distinctions.

**6260.** — Mais cette réserve faite, il n'est pas nécessaire que la société soit en pleine exploitation pour que le caractère commercial lui soit reconnu.

**6261.** — Ainsi la société formée à l'effet d'obtenir la concession d'un chemin de fer est commerciale bien qu'elle n'en soit pas demeurée adjudicataire et, par suite, on avait pu décider avant la loi de 1867 que c'était à des arbitres juges que devaient être déférées les contestations nées à ce sujet entre des associés et porteurs d'actions et les membres de la société. — Paris, 19 mai 1848, Pepin Lehalleur, [D. 49.2.27]

**6262.** — Ainsi encore, doit être considérée comme ayant le caractère commercial une société qui, ayant acquis certains projets des chemins de fer, a pour objet d'en poursuivre la concession pour ensuite la rétrocéder à l'exploitation elle-même. — Cass., 8 nov. 1892, Droits des lignes ferrées internationales des compagnies, [J. *Le Droit*, 3 déc. 1892]

**6263.** — Nous devons rappeler que dans les procès qui intéressent une compagnie de chemin de fer et un non-commerçant, la compétence peut varier suivant que le rôle de demandeur appartient à la compagnie ou au non-commerçant.

**6264.** — Jugé, à cet égard, que lorsque la partie qui est en contestation avec une compagnie de chemins de fer est un non-commerçant, elle peut assigner à son choix la compagnie de chemins de fer devant les tribunaux civils ou devant les tribunaux de commerce, mais qu'elle ne peut être assignée par la compagnie que devant les tribunaux civils. — Cass., 12 déc. 1836, Garrigou, [S. 37.1.412, P. 37.1.206]; — 6 nov. 1843, Derogy, [S. 44.1.168, P. 44.1.374]; — 25 juill. 1864, Filliot, [S. 64.1.500,

P. 64.961, D. 64.1.489]; — 26 juin 1867, Chassenoix, [S. 67.1.290, P. 67.750, D. 67.1.424]; — 21 juill. 1873, Ducharny, [S. 73.1.446, P. 73.1143, D. 74.1.264]; — 30 juill. 1884, Cie générale Transatlantique, [S. 85.1.77, P. 85.1.161, D. 85.1.193] — Douai, 5 mai 1869, Dilliès, [S. 70.2.49, P. 70.229, D. 69.2.151] — *Sic*, Sarrut, n. 800; Bédarride, t. 2, n. 567; Ruben de Couder, n. 432; Féraud-Giraud, t. 2, n. 985.

**6265.** — Jugé spécialement que le tribunal de commerce est incompétent pour statuer sur la demande intentée par une compagnie de chemins de fer contre un non-commerçant en paiement d'une lettre de voiture, alors même que, d'une part, le non-commerçant aurait paru reconnaître la compétence du tribunal de commerce, et que, d'autre part, la compagnie conclurait à la condamnation solidaire du non-commerçant et d'un commerçant qui était partie dans la cause. — Chambéry, 11 mars 1874, Bocquin, [D. 77.2.62]

**6266.** — *A fortiori*, faut-il admettre que le simple fait d'acheter par intermédiaire d'un agent de change des actions de chemins de fer ne constitue pas un acte de commerce, et que, par suite, le tribunal civil est seul compétent pour connaître de la demande en paiement du prix des actions intentée par le particulier contre l'agent de change. — Paris, 1er mai 1848, Dame de Saint-Pierre, [D. 49.2.89]

**6267.** — Enfin, il faut tenir compte, dans certains cas, des règles particulières posées dans la loi du 25 mai 1838 qui peuvent ouvrir simultanément la compétence à deux juridictions.

**6268.** — Ainsi, il a été jugé que l'art. 2, L. 25 mai 1838, qui, pour certaines contestations, notamment entre voyageurs et voituriers, étend la compétence des juges de paix jusqu'au taux en dernier ressort de la compétence des tribunaux civils, n'est pas applicable aux matières commerciales, la loi se bornant à augmenter, quant à ces contestations, le taux de la compétence du juge de paix sans en changer la nature. — Cass., 4 nov. 1863, Chemin de fer d'Orléans, [S. 63.1.132, P. 64.541, D. 63.1.473]

**6269.** — ... Que, même dans la limite de la compétence du juge de paix, cette compétence n'est pas exclusive, et que si l'action a été portée par le voyageur devant le tribunal de commerce, la compagnie n'est pas fondée à demander son renvoi devant le juge de paix. — Pau, 13 déc. 1864, Ricard et Jean, [D. 65.2.229] — *Contrà*, Trib. comm. Nantes, 17 juin 1863, Brevis, [D. 64.3.24]

**6270.** — Jugé aussi que l'art. 2, L. 25 mai 1838, qui attribue aux juges de paix la connaissance des contestations entre les entrepreneurs de transports et les voyageurs, pour pertes et avaries des effets accompagnant ces derniers, n'a pas entendu abolir le principe d'après lequel ces entrepreneurs peuvent être appelés, en qualité de commerçants, devant la juridiction commerciale; qu'en conséquence, le tribunal de commerce est compétent pour statuer sur l'action intentée par un voyageur contre une compagnie de chemins de fer pour perte de bagages. — Aix, 27 juin 1868, Outtins, [S. 69.2.120, P. 69.583]

**6271.** — ... Et que la juridiction commerciale est également seule compétente pour statuer sur la demande en dommages-intérêts formée par un voyageur de commerce contre une compagnie de chemins de fer, à raison du retard apporté à la livraison d'effets accompagnant ce voyageur; qu'ici ne s'applique pas l'art. 2, L. 25 mai 1838, qui n'a fait qu'élever le taux de la compétence des juges de paix, sans changer les matières auxquelles elle s'applique. — Metz, 28 mars 1867, Chemin de fer de l'Est, [S. 67.2.238, P. 67.910, D. 68.2.30]

**6272.** — ... Mais que cet article est applicable aux actions fondées sur un contrat mixte, c'est-à-dire intervenu entre un commerçant et un non-commerçant; et qu'un voyageur non-commerçant peut saisir à son choix le juge de paix ou le tribunal de commerce d'une action fondée sur la perte ou l'avarie des effets qui l'accompagnaient. — Même arrêt.

**6272 *bis*.** — On sait qu'en principe, les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Mais cette règle doit être limitée aux véritables mesures d'exécution. Ainsi lorsqu'une compagnie de chemins de fer condamnée par un premier jugement à des dommages-intérêts pour retard dans l'expédition de marchandises, est condamnée à de nouveaux dommages-intérêts pour continuation de ce retard, le second jugement ne statuant pas sur l'exécution du premier peut, comme celui-ci, être rendu par un tribunal de commerce. — Cass., 15 févr. 1870, Chemin de fer de l'Est, [D. 71.1.170]

*3° Compétence des tribunaux de répression.*

**6273.** — Lorsque nous avons été appelés à analyser les dispositions de la loi du 15 juill. 1845 et de l'ordonnance du 15 nov. 1846, sur la police des chemins de fer, nous avons indiqué de nombreux cas dans lesquels les tribunaux de répression peuvent être appelés à connaître d'infractions commises à l'occasion des chemins de fer. Ce sont là, en effet, les deux principales sources de la compétence de ces tribunaux. Nous devons nous borner à rappeler ici quelques principes et quelques applications de ces principes.

**6274.** — En règle générale, les tribunaux de répression pas plus que les tribunaux civils ne peuvent interpréter les actes administratifs. Mais on ne saurait considérer comme tel le fait par un tribunal correctionnel de renvoyer de la plainte le concessionnaire d'un chemin de fer qui a omis de remplir certaines conditions de son cahier des charges si ces conditions n'étaient pas impérativement prescrites et sanctionnées par un décret réglementaire rendu conformément à la loi de concession. — Cass., 10 mai 1844, Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 44.1.458, P. 44.1.269]

**6275.** — De même, les juges correctionnels saisis d'une poursuite dirigée contre le chef d'une gare de chemin de fer à raison d'un homicide par imprudence ou négligence commis dans cette gare, sont compétents pour apprécier, en vue de la détermination de la part de responsabilité du prévenu, l'efficacité des précautions prises par la compagnie du chemin de fer, en exécution des règlements administratifs, dans l'enceinte de la gare, pour éviter les accidents : ce n'est pas là empiéter sur les attributions de l'autorité administrative. — Cass., 26 févr. 1863, Schott, [S. 64.1.371, P. 64.119, D. 64.1.193]

**6276.** — On sait, en effet, qu'il est de jurisprudence constante que si les tribunaux (en matière criminelle comme en matière civile) ne peuvent s'immiscer dans les actes administratifs, ni les interpréter ni les soumettre à leur critique, il leur appartient, au contraire, d'en apprécier le caractère et la portée, lorsque d'ailleurs le sens n'en est point obscur ou douteux. — V. notamment, Cass., 24 juill. 1861, Consul des Etats-Unis d'Amérique, [S. 61.1.687, P. 61.1149]; — 12 févr. 1862, Montariol, [S. 62.1.246, P. 62.717, D. 62.1.187]; — 14 juill. 1862, Chemin de fer de Graissessac à Béziers, [S. 62.1.938, P. 63.1166, D. 62.1.518]; — 19 mars 1864, Munier, [S. 64.1.375, P. 64.1120] — *Sic*, Faustin Hélie, *Instr. crim.*, t. 7, p. 182 et s. — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 112 et s.

**6277.** — En vertu de principes analogues, la juridiction correctionnelle, saisie de la connaissance de contraventions aux règlements sur le transport des marchandises par les chemins de fer, est également compétente pour résoudre les difficultés auxquelles peuvent donner lieu les poursuites quant à l'application des tarifs. — Cass., 11 avr. 1868, Belle, [S. 69.1.288, P. 69.687, D. 69.1.117]

**6278.** — ... Spécialement pour connaître de la contravention aux règlements sur les tarifs des compagnies de chemins de fer, consistant dans la fausse déclaration de la nature des marchandises expédiées, afin d'avoir à payer un droit inférieur. — Cass., 12 mars 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.1.486, P. 75.426, D. 75.1.392]

**6279.** — Nous avons dit et nous rappelons que toutes les infractions aux prohibitions contenues soit dans le cahier des charges revêtu de l'approbation des pouvoirs publics, soit dans la loi, ne constituent pas nécessairement un délit ou une contravention. On peut citer encore, à l'appui de cette thèse, un arrêt qui a décidé que l'approbation ministérielle donnée à un traité passé entre une compagnie de chemins de fer et un entrepreneur de camionnage ne s'applique qu'aux clauses qu'il entrait dans les attributions de l'autorité administrative d'homologuer, c'est-à-dire aux mesures d'intérêt général prescrites par le cahier des charges de la concession, et non aux diverses stipulations d'intérêt privé qui peuvent se rencontrer dans le traité et sur lesquelles l'administration n'a aucun droit de contrôle; qu'en conséquence, si des salaires plus élevés que ceux stipulés dans son traité sont exigés par le camionneur pour le transport des marchandises depuis le domicile des expéditeurs jusqu'à la gare, ces infractions au traité peuvent bien engager la responsabilité civile du camionneur, mais ne constituent ni délit ni contravention. — Metz, 9 mars 1865, Poussin, [D. 65.2.83]

**6280.** — Par contre, les infractions qui sont prévues par ces

différents textes et qui ne sont punies que de peines contraventionnelles peuvent se transformer en véritables délits suivant les circonstances du fait. Nous en avons cité plus haut un certain nombre. Rappelons, à cet égard, les difficultés spéciales qui se sont élevées sur le fait de faire enregistrer des bagages en franchise en profitant des billets de voyageurs étrangers, le fait de se servir d'un billet au delà de sa destination, etc. — Caen, 25 janv. 1865, Lemeland, [S. 65.2.9, P. 65.94]; — 11 oct. 1861, Trib. corr. Maricourt, J..., [D. 61.3.87] — Trib. corr. Château-Thierry, 19 juill. 1861, H..., [D. 61.3.87]

**6281.** — Nous ne pensons plus avoir à revenir sur la question de savoir dans quels cas la connaissance d'une infraction appartient au tribunal de simple police, dans quels cas elle doit appartenir aux tribunaux correctionnels : rappelons seulement que l'inobservation des arrêtés des préfets ayant trait à la police des gares, au stationnement des voitures, à l'exécution des décrets portant réglementation d'administration publique, constituent des délits lorsque ces arrêtés ont été approuvés par le ministre des Travaux publics. — Cass., 6 déc. 1862, Lesbats, [S. 63.1.55, P. 63.543, D. 63.1.390]; — 25 août 1864, Lesbats, [S. 64.1.516, P. 64.1259, D. 65.701] — Paris, 9 avr. 1862, Ladmirault, [S. 62.2.286, P. 62.883, D. 62.2.181]; — 21 juill. 1864, Lesbats, [S. 64.2.180, P. 64.960] — Amiens, 3 févr. 1865, Lesbats, [S. 65.2.144, P. 65.701, D. 65.2.70]

**6282.** — Par suite, le juge de police est incompétent pour connaître de la contravention à un arrêté préfectoral qui défend de s'introduire dans les gares pour y obséder les voyageurs, cette contravention étant placée sous la sanction correctionnelle de l'art. 21, L. 15 juill. 1845. — Cass., 17 mars 1866, Hanon, [S. 67.1.48, P. 67.74, D. 66.1.354]

**6282** *bis*. — Nous pensons que le même principe pourrait conduire à décider également que le fait d'avoir négligé de fermer un passage à niveau particulier, contrairement à l'arrêté préfectoral qui l'a autorisé, est une contravention de la compétence des tribunaux correctionnels.

*4° Compétence de la Cour de cassation.*

**6283.** — La seule question qui puisse se poser à l'égard de la Cour de cassation est celle de savoir dans quel cas elle peut apprécier les circonstances de la cause, dans quel cas, au contraire, ces circonstances sont laissées à l'appréciation souveraine du juge du fond. Il nous suffira, à cet égard, de nous référer aux développements que nous avons donnés chemin faisant.

*5° Compétence du juge des référés.*

**6284.** — Avant la loi du 22 juill. 1889 sur la procédure devant les conseils de préfecture, on hésitait sur le point de savoir si le juge des référés pouvait être compétent pour ordonner des mesures d'instruction dans les cas où la connaissance du fond appartient à la juridiction administrative.

**6285.** — On proclamait bien sans doute que le juge de référé était incompétent pour évaluer le dommage permanent causé par une compagnie de chemins de fer pour l'établissement de son chemin, et que le conseil de préfecture pouvait seul statuer sur ce point. — Paris, 30 août 1847, Chemin de fer de Montereau, [P. 47.2.677]

**6286.** — Mais on ne s'en tenait pas là et on décidait également que l'incompétence des tribunaux ordinaires entraînait celle du juge des référés, même pour autoriser de simples actes d'instruction urgents, spécialement pour ordonner provisoirement la constatation du dommage.

**6287.** — C'était du moins l'opinion presque unanime de la jurisprudence. — Paris, 26 déc. 1857, Chemin de fer d'Orsay, [S. 58.2.305, P. 58.183, D. 59.2.43]; — 16 janv. 1858, Chaudet, [S. 58.2.305, P. 58.1164, D. 58.2.55] — Lyon, 27 mai 1858, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.2.375, P. 59.957, D. 59.2.160]

**6288.** — On n'admettait la compétence du juge de référés qu'autant que la question avait un caractère civil, qu'elle présentait à juger, par exemple, une question de propriété ou d'obligation. qu'elle résultait de contrats, de délits ou de quasi-délits.

**6289.** — C'est ainsi qu'on décidait, par exemple, que le juge du référé est compétent pour ordonner une expertise à l'effet de constater l'existence et la cause de dégradations survenues au mur qui sépare un chemin de fer d'une propriété privée, et dont la construction et l'entretien ont été mis à la charge de la compagnie du chemin de fer par un contrat judiciaire intervenu entre elle et le maître de ladite propriété. — Paris, 26 déc. 1857, Chemin de fer d'Orsay, [S. 58.2.305, P. 58.183, D. 59.2.43]

**6290.** — ... Qu'il est également compétent pour connaître des difficultés relatives au service même de la gare et de nature à entraîner la responsabilité de la compagnie envisagée comme entrepreneur de transport. — Cass., 20 nov. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.85, P. 68.174, D. 67.1.452]

**6290** *bis*. — L'art. 24, L. 22 juill. 1889, a fait disparaître toutes ces hésitations en donnant au président du conseil de préfecture des pouvoirs analogues à ceux du président du tribunal civil.

*6° Compétence des juges de paix.*

**6291.** — L'art. 632, C. comm., répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau (V. *suprà*, v° *Acte de commerce*, n. 785 et s.); l'art. 631 déclare que toutes contestations entre négociants ou relative à des actes de commerce est de la compétence des tribunaux de commerce. D'un autre côté, l'art. 2, L. 3 mai 1838, décide que les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à 100 fr., et à charge d'appel jusqu'à 1,500 fr. sur les contestations entre les voyageurs et les voituriers ou bateliers, pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs. La compétence des juges de paix est-elle applicable en matière de transport par chemins de fer?

**6292.** — Il a été jugé que la compétence exceptionnelle attribuée, à cet égard, au juge de paix par l'art. 2, § 3, L. 25 mai 1838, est inapplicable au cas d'action intentée par les voyageurs contre les compagnies de chemins de fer, dont le mode d'exploitation était alors inconnu et qui n'ont pu dès lors entrer dans les prévisions du législateur. — Angers, 3 mai 1855, Chemin de fer d'Orléans, [S. 55.2.331, P. 55.1.577, D. 55.2.205]

**6293.** — Mais cette opinion n'a pas prévalu et il est admis que l'art. 2, L. 25 mai 1838, qui attribue au juge de paix la connaissance, à charge d'appel, jusqu'à 1,500 fr., des contestations « entre les voyageurs et les voituriers », pour perte et avarie d'effets accompagnant les voyageurs, comprend, sous la dénomination de *voituriers*, tous ceux qui effectuent ou entreprennent des transports, et notamment les compagnies de chemins de fer. — Trib. Seine, 18 oct. 1871, Guérard, [S. 71.2.182, P. 71.568]

**6294.** — Reste à déterminer l'étendue de la compétence des juges de paix; dans un premier système on estime que la compétence des juges de paix doit s'appliquer dans tous les cas, et alors même que le litige s'élève entre un commerçant et une compagnie de chemins de fer, à raison d'un transport commercial. — Limoges, 2 mai 1862, Chemin de fer d'Orléans, [S. 62.2.195, P. 62.762, D. 62.2.137] — Paris, 20 juin 1863, Cie des voitures de Paris, [S. 63.2.163, P. 64.39, D. 63.2.177]; — 13 févr. 1864, Cie des voitures de Paris, [S. 64.2.68, P. 65.490, D. 65.2.28]; — 9 déc. 1864, Cie des voitures de Paris, [S. 65.2.111, P. 65.490, D. 65.2.28]; — 6 nov. 1866, Cie des voitures de Paris, [S. 67.2.290, P. 67.1013] — Trib. comm. Nantes, 17 juin 1863, Brevet, [D. 64.3.24]; — Trib. comm. Toulon, 14 juin 1868, sous Aix, 27 juin 1868, Outtins, [S. 69.2.120, P. 69.583] — Trib. Seine, 18 oct. 1871, précité. — *Sic*, Curasson, t. 1, p. 312; Jay, n. 131; Bost, v° *Entrepren. de transp.*, n. 2; Orillard, n. 328.

**6295.** — Mais il est plus généralement admis et plus conforme d'ailleurs aux règles du droit, que si le débat s'agite entre une compagnie de chemins de fer et un non négociant, celui-ci peut saisir à son choix le juge de paix ou le tribunal de commerce; la compagnie de chemins de fer ne peut actionner le non négociant que devant le tribunal civil; et si un litige s'élève entre une compagnie de chemins de fer et un commerçant, au sujet d'un transport commercial, les tribunaux de commerce sont seuls compétents. — V. les arrêts cités *suprà*, n. 6268 et s. — Trib. comm. Seine, 19 janv. 1863, sous Paris, 13 févr. 1864, Cie des petites voitures, [S. 64.2.68, P. 64.542, D. 64.2.224] — Trib. comm. Clermont l'Hérault, 30 oct. 1873, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1874, p. 224] — Caron, t. 1, n. 146, note; Bourbeau, n. 118; Bioche, v° *Compét. des juges de paix*, n. 111; Sourdat, n. 1028; Pouget, *Dr. et obligat. des commiss.*, n. 724, t. 4, p. 261, note, et *Transp. par terre et par eau*, n. 237; Aucoc, t. 3, n. 1507; Cotelle, t. 4, n. 604; Blanche, n. 161, et Suppl., n. 80; Duverdy, *Transp.*, n. 148; Bédarride, t. 2, n. 475; Sarrut, n. 800 et s.; Ruben de Couder, n. 433; Féraud-Giraud, t. 3, n. 462.

**6296.** — Nous avons vu que les compagnies de chemins de fer ont l'exercice des actions possessoires. Que ces actions soient formées par elles ou contre elles, c'est encore le juge de paix qui, conformément au droit commun, est appelé à en connaître.

**6297.** — Jugé à cet égard que le juge de paix, saisi d'une action en réintégrande pour fait de dépossession violente accomplie dans l'exécution de travaux publics, et résultant, par exemple, de l'établissement, sur un terrain, par une compagnie de chemins de fer, d'une clôture qui en ferme l'accès au possesseur, est compétent pour ordonner la destruction de cette clôture. — Cass., 18 juin 1866, Chemin de fer du Midi, [S. 66.1.365, P. 66 995, D. 66.1.426]

**6298.** — Les contestations relatives aux engagements respectifs des maîtres et de leurs ouvriers ou apprentis sont, dans les lieux où il n'existe pas de conseil de prud'hommes, de la compétence des juges de paix et non de celle des tribunaux de commerce. — Paris, 6 janv. 1841, Chemin de fer de Genève à Bâle, [S. 41.2.439, P. 41.1.251]

Un conducteur de locomotive sur un chemin de fer doit être rangé dans la classe des ouvriers dont parle l'art. 5, L. précitée, quelle que soit d'ailleurs la quotité de ses gages.

**6299.** — Sur la qualité qu'il convient de reconnaître à cet égard à un aiguilleur, V. *suprà*, n. 6252.

7° *Compétence du jury d'expropriation.*

**6300.** — En principe, toute indemnité de dépossession définitive ne peut être appréciée que par le jury d'expropriation. Il n'y a pas de doute, lorsque la privation définitive porte sur la propriété elle-même. Mais nous avons vu que la question était plus douteuse lorsque ce n'était que le tréfonds de la propriété qui était l'objet de la dépossession, ou qu'elle ne consistait que dans la privation de servitudes actives (V. *suprà*, n. 1206, 1274, 1295).

**6301.** — Nous pouvons rapprocher des décisions précitées différents arrêts qui ont décidé que le jury d'expropriation est sans qualité pour déterminer à partir de quel point doit se mesurer la zône de dix mètres dans laquelle il est interdit d'exploiter une carrière. — Cons. préf. Seine, 26 déc. 1863, Préfet de la Seine, [*Rec. arr. cons. préf.*, t. 1, n. 18]

**6302.** — ... Que quand un chemin de fer traversant une mine, l'exploitation de cette mine a été, par décision administrative, interdite jusqu'à une certaine distance d'un plan vertical passant par l'axe du chemin de fer, — si l'administration déclare qu'en interdisant, dans un intérêt de santé publique, l'exploitation de la partie de mine dont il s'agit, elle n'a pas entendu prononcer cette interdiction d'une manière absolue et définitive, — si, d'ailleurs, la compagnie concessionnaire du chemin de fer déclare qu'elle n'entend pas réclamer l'application de l'interdiction pour toute la durée de l'exploitation du chemin, et qu'au cas où l'administration autoriserait l'exploitation de la mine, dans la zône déterminée, elle est prête à prendre à sa charge les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traverse du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, la demande en indemnité formée par le concessionnaire contre la compagnie de chemins de fer ne rentre pas dans la compétence attribuée aux tribunaux ordinaires par les lois de l'expropriation, il s'agit d'un simple dommage, et la demande en indemnité doit être portée devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 11 mars 1861, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. chr., D. 61.3.25, Leb. chr., p. 173]

**6303.** — ... Que lorsqu'un tunnel de chemin de fer est creusé au travers d'une carrière (dans l'espèce, carrière qui, au moyen d'une vente de tréfonds précédemment faite par le propriétaire de la surface, constitue une propriété distincte de la propriété de cette surface), l'appréciation de l'indemnité n'est pas de la compétence administrative; que le tunnel étant une partie du chemin de fer, la portion de propriété qui a servi pour l'établir se trouve incorporée à la voie publique, qu'il résulte, par conséquent, de cette incorporation une dépossession définitive au préjudice du propriétaire de la carrière et que l'appréciation de l'indemnité appartient, par suite, aux autorités que la loi du 3 mai 1841 a chargées du règlement des indemnités en cas d'expropriation pour utilité publique. — Cons. d'Et., 15 avr. 1857, Chemin de fer de Lyon à Genève, [S. 58.2.143, P. adm. chr., Leb. chr., p. 272]

**6304.** — Si c'est au contraire l'établissement d'une servitude qui résulte du fait des travaux on peut dire que c'est toujours au jury d'expropriation d'en connaître. Jugé en ce sens que c'est aux autorités instituées par la loi du 3 mai 1841 qu'il appartient de régler les indemnités dûes pour l'établissement, dans une propriété privée, d'une conduite souterraine destinée à amener les eaux de diverses sources à une station de chemin de fer. — Cons. d'Et., 3 févr. 1859, Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, [S. 59.2.701, P. adm. chr., Leb. chr., p. 107]

**6305.** — Le jury n'est pas seulement compétent pour connaître de l'indemnité allouée pour privation directe de propriété ou de servitude. Il l'est également pour apprécier certains dommages accessoires. Mais à cet égard il faut faire une distinction. Nous avons vu *suprà*, n. 5774 et s., 5802 et s., que le conseil de préfecture n'est compétent que pour connaître des dommages qui résultent des travaux publics eux-mêmes. C'est au contraire au jury d'expropriation qu'il appartient de connaître de ceux qui, nés au jour où il est saisi de l'affaire, proviennent du fait de l'expropriation.

**6306.** — Ainsi, lorsqu'une compagnie de chemins de fer a acquis une portion du sol d'une rue d'une ville par expropriation pour cause d'utilité publique et que l'indemnité dûe à la ville a été fixée par décision du jury d'expropriation, la compagnie ne peut pas être condamnée par le conseil de préfecture à payer des indemnités aux propriétaires riverains à raison du dommage qui serait résulté pour eux du rétrécissement de la rue — Cons. d'Et., 8 déc. 1859, Chemin de fer du Midi, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 717]

**6307.** — ... Ou de son rehaussement. — Cons. d'Et., 14 févr. 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 62.2.234, *ad notam*, P. adm. chr., D. 61.3.65, Leb. chr., p. 111]

**6308.** — C'est donc à tort qu'un conseil de préfecture accorderait une nouvelle indemnité pour un dommage déjà entré en ligne de compte dans l'indemnité allouée par le jury, mis à même alors par le degré d'avancement des travaux d'apprécier le préjudice qui devait résulter du remblai. — Cons. d'Et., 9 juin 1876, Chemin de fer du Nord, [Leb. chr., p. 520]

**6309.** — En vertu de ce principe, on ne doit pas considérer comme direct et matériel et par suite donnant droit à une indemnité le dommage résultant pour un propriétaire de ce qu'un chemin faisant communiquer ensemble deux parties de sa propriété, *mais dont le sol ne lui appartient pas*, a été coupé par un chemin de fer, et de ce que la compagnie a changé la direction de ce chemin, en a allongé le parcours et augmenté les difficultés de circulation en lui faisant traverser la voie ferrée (construite en cet endroit en remblai) au moyen d'un passage à niveau et de deux rampes. Quand un chemin dont le sol, au contraire, a appartenu à un particulier a été coupé par une voie de fer, ce particulier ne peut pas porter devant les tribunaux administratifs une demande en indemnité pour les dommages accessoires résultant de sa dépossession matérielle (dommage résultant, dans l'espèce, du changement de direction du chemin, de l'allongement du parcours, etc.). Il n'appartient qu'au jury d'expropriation de régler l'indemnité, tant pour l'expropriation d'une partie du sol du chemin que pour les dommages accessoires. — Cons. d'Et, 26 août 1858, Crispon, [P. adm. chr., D. 59.3.35, Leb. chr., p. 615]

**6310.** — Mais au cas d'expropriation, par exemple pour l'établissement d'un chemin de fer, de partie d'un terrain en nature de carrière, l'indemnité ne peut porter que sur la dépréciation résultant *actuellement* de l'établissement du chemin pour le terrain restant au propriétaire, mais non sur le dommage éventuel que pourra souffrir ce dernier si l'administration vient à user du droit d'empêcher, dans la distance légale, l'ouverture d'une carrière sur ledit terrain restant. — Cass., 6 févr. 1854, Berset de Vaufleury, [S. 55.1.220, P. 54.1.445]

**6311.** — Conformément à ces principes, la décision du jury d'expropriation accordant une indemnité *pour dépossession de terrains, y compris dépréciation et pour toutes choses*, ne fait donc pas obstacle à ce que le propriétaire puisse réclamer une indemnité à raison de dommages qui ne pouvaient être prévus au moment de l'expropriation : appréciation d'un dommage provenant d'une cause étrangère et postérieure à l'expropriation (établissement des piles d'un viaduc) qui n'étaient pas indiquées sur les plans soumis aux jurés. — Cons. d'Et., 12 mai 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.2.218, P. adm. chr., D. 77.3.4, Leb. chr., p. 446]

**6312.** — Jugé également, dans un sens analogue, qu'on doit réparation des dommages causés aux maisons voisines par l'é-

boulement résultant du passage des trains. On objecterait en vain que ce dommage a dû être prévu et réglé par le jury ; c'est un dommage d'exploitation. — Cons. d'Ét., 21 mars 1861, Chemin de fer du Midi, [S. 61.2.234, P. adm. chr., Leb. chr., p. 213]

**6313.** — Il faut en dire autant par *à fortiori* si, au moment de l'expropriation, l'intéressé fait des réserves sur l'indemnité. On trouve l'application de ce principe dans un arrêt qui a décidé que l'exploitant d'une carrière peut demander des dommages-intérêts devant le conseil de préfecture, à raison de l'interdiction qui lui est faite d'exploiter sa carrière, bien que le jury lui ait alloué une indemnité tant à raison du terrain pris pour la construction de la voie que pour la dépréciation subie par le restant de ses immeubles par suite du voisinage de la voie, s'il est établi qu'il avait fait alors des réserves expresses en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait lui être dûe relativement à la perte résultant de cette interdiction prononcée conformément aux arrêts du Conseil d'Etat des 14 mars 1741 et 5 avr. 1772 et des lois des 21 avr. 1810 et 15 juill. 1845. — Cons. d'Et., 24 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [Leb. chr., p. 179]

**6314.** — En résumé, lorsqu'un dommage est un accessoire et une conséquence nécessaire de l'expropriation, l'indemnité payée pour l'expropriation comprend également celle qui aurait pu être dûe pour le dommage accessoire; mais il est, au contraire, dû une indemnité distincte de celle d'expropriation si le dommage résulte de la mauvaise exécution, par le concessionnaire, des travaux qui lui incombaient. — Cons. d'Et., 21 févr. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 79.3.69, Leb. chr., p. 174] ; — 21 nov. 1879, Chemin de fer de Vitré à Fougères, [D. 80.3.19, Leb. chr., p. 742]

**6315.** — Il faut se garder, toutefois, de généraliser ces solutions et si le dommage, même éventuel, avait pu être prévu et réglé au moment de l'expropriation, le jury en connaîtrait certainement. C'est dire qu'il faut tenir le plus grand compte des circonstances de fait.

**6316.** — Si donc un acte de cession amiable intervenu entre un propriétaire et une compagnie de chemins de fer a eu pour objet de fixer l'indemnité dûe à un propriétaire pour l'expropriation d'une partie de ses terrains ainsi que pour tous les dommages accessoires à cette expropriation, que l'une des clauses de cet acte ait compris parmi ces dommages celui qui pourrait résulter pour le surplus de la propriété de l'exhaussement d'une route et que la fixation de l'indemnité destinée à réparer ce dommage ait été ajournée parce que les ingénieurs ont déclaré que le niveau de la route ne serait pas changé, lorsque, plus tard, le changement de niveau a eu lieu, les autorités instituées par la loi du 3 mai 1841 sont seules compétentes pour statuer non seulement sur l'interprétation de ces clauses mais encore sur l'indemnité réclamée par le propriétaire. Le conseil de préfecture ne peut connaître ni de la question de savoir si, par suite de l'exhaussement de la route, le cas prévu par l'acte de cession s'est réalisé, ni si, en conséquence, il est dû au propriétaire une indemnité supplémentaire, et il ne peut se réserver de fixer cette indemnité dans le cas où l'autorité judiciaire reconnaîtrait que l'exhaussement de la route a causé à la propriété un dommage dont la réparation est dûe. — Cons. d'Et., 28 nov. 1861, Berthon, [P. adm. chr., D. 62.3.55, Leb. chr., p. 855]

**6317.** — Si le jury ne doit connaître que des dommages existant au jour de l'expropriation, *à fortiori* est-il incompétent pour apprécier l'indemnité demandée à raison de dommages que l'établissement d'un chemin de fer aurait causés en interceptant une rue à des propriétés non spécifiées. — Cass., 21 avr. 1856, Prain, [D. 56.1.158]

**6318.** — Le jury, d'ailleurs, est dessaisi lorsqu'un contrat s'est formé entre l'exproprié et l'expropriant pour le règlement de leur situation réciproque. — Grenoble, 7 févr. 1861, Chemin de fer de Lyon, [P. 61.1006, D. 61.2.86]

### § 3. *Compétence respective des tribunaux administratifs et judiciaires.*

**6319.** — Les tribunaux d'ordre différent ayant une sphère de compétence bien tranchée, qu'arrivera-t-il si une même question soulève simultanément des difficultés qui ne peuvent être normalement tranchées que par chacun d'eux? Les tribunaux administratifs saisis d'une question mélangée d'éléments administratifs et d'éléments civils devront-ils renvoyer la connaissance de ces derniers aux tribunaux de l'ordre judiciaire et surseoir à statuer jusqu'à ce que ceux-ci aient rendu leur décision? Ne devront-ils pas, au contraire, statuer sur le tout par un seul et même jugement? Ne pourront-ils pas, enfin, statuer sur le point de droit administratif sans se préoccuper de la question de droit commun? Que devront faire les tribunaux civils dans la même occurrence?

**6320.** — Il n'y a pas, à cet égard, de règles fixes, et il semble qu'il y ait lieu de distinguer suivant les cas.

**6321.** — Ainsi lorsqu'un tribunal de droit administratif est saisi d'une contravention de grande voirie, on admet généralement qu'il doit prononcer sur le fait qui lui est soumis alors même qu'une question préjudicielle, comme la question de propriété, par exemple, serait soulevée par l'inculpé, sauf à celui-ci à faire valoir après coup ses droits devant le tribunal civil. — V. Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [Leb. chr., p. 583]

**6322.** — De même le jugement qui déclare résiliée la location d'un terrain faite par un propriétaire à une compagnie, dans le but, connu et approuvé de lui, d'y établir un chemin de fer déclaré d'utilité publique, n'a pas l'autorité de la chose jugée sur le point de savoir si ce propriétaire peut, à titre d'exécution dudit jugement, et sans tenir compte de l'existence du chemin, se remettre, au moyen d'une voie de fait, même protégée par la force publique, en possession de son terrain. En pareil cas, la location devant être réputée contenir, de la part du propriétaire, un consentement à sa dépossession sans indemnité préalable, la voie de fait par lui commise est punissable comme constituant la contravention prévue par les art. 21, L. 15 juill. 1845, et 61, Ord. 15 nov. 1846, sans qu'il soit possible de voir dans cette répression une négation de son droit de propriété, ce droit restant entier pour faire déterminer l'indemnité de dépossession qui lui est dûe. — Cass., 7 févr. 1867, Ardoin, [S. 67.1.141, P. 67.314, D. 68.1.138]

**6323.** — C'est une règle analogue qui paraît être suivie, nous l'avons vu, lorsqu'il s'agit de classement dans le domaine public. Le tribunal administratif saisi de la question de propriété ne peut la résoudre, mais il doit confirmer les arrêtés de classement régulièrement pris, et l'intéressé ne peut que réclamer une indemnité devant les tribunaux compétents.

**6324.** — L'espèce suivante contient encore une application d'un principe analogue. Une compagnie de chemins de fer avait été autorisée par arrêté préfectoral à occuper temporairement des terrains pour la construction de ce chemin; elle ne s'était pas conformée à cet arrêté, mais s'était emparée, au contraire, d'une partie de ces terrains pour l'établissement des talus de la voie ferrée; sur l'action en indemnité que le propriétaire avait intentée devant l'autorité judiciaire, on se demandait si le conflit pouvait être élevé, par le motif qu'avant de statuer sur la demande, il serait nécessaire, soit de rechercher si la compagnie avait excédé les limites du droit qu'elle tenait des arrêtés du préfet, soit de vérifier si la compagnie, comme le prétendait le propriétaire, avait effectivement incorporé au chemin de fer une partie des terrains qu'elle ne devait occuper que temporairement, et qu'il n'appartient à l'autorité judiciaire, ni d'interpréter des actes administratifs, ni de reconnaître et de déterminer la consistance et les dépendances d'une voie ferrée. La négative l'emporta par cette considération que ces talus étaient une dépendance nécessaire du chemin de fer, et on décida en conséquence que le propriétaire ne pouvait obtenir la restitution des terrains ainsi réunis au chemin de fer mais qu'il avait droit à une indemnité à raison de la dépossession, et en outre, à la réparation du préjudice qui serait la conséquence de cette dépossession; et qu'en tous cas, d'après la loi du 3 mai 1841, c'était devant l'autorité judiciaire qu'il devait être procédé au règlement de ces diverses indemnités. — Cons. d'Et., 12 déc. 1863, Chemin de fer du Nord, [D. 64.3.107, Leb. chr., p. 803]

**6325.** — Dans ces différents cas il n'y a donc pas de question préjudicielle proprement dite, mais il y en a d'autres, au contraire, où le tribunal administratif saisi d'une difficulté à laquelle vient se mêler une question de propriété doit surseoir à statuer jusqu'à ce que cette question ait été résolue par les tribunaux de droit commun.

**6326.** — Jugé, en ce sens, que les tribunaux administratifs sont compétents, aux termes de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII, pour connaître de la demande formée par un tiers contre une compagnie de chemins de fer, et basée sur ce fait que la construction d'un remblai a entraîné l'inondation de sa propriété; mais que si, dans la vente de terrains faite à l'auteur de ce tiers

par la compagnie, se trouvait une clause exonérant la compagnie de sa responsabilité de ce chef, le conseil de préfecture serait tenu de surseoir jusqu'au jugement du tribunal civil. — Cons. d'Et., 10 févr. 1888, Cie de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 142]

**6327.** — ... Que le conseil de préfecture n'est pas compétent pour apprécier s'il existait une servitude sur une voie publique supprimée par un chemin de fer, que ce point doit être renvoyé à l'appréciation du tribunal civil; mais qu'une fois l'existence de la servitude établie, il est compétent pour allouer une indemnité du chef de cette suppression. — Cons. préf. Seine, 27 avr. 1881, Auroux, [Dauv., 1881, p. 206]

**6328.** — ... Qu'un conseil de préfecture qui, saisi d'une demande en indemnité formée par un propriétaire d'usine contre une compagnie concessionnaire de chemins de fer dont les travaux ont supprimé une fontaine alimentant son usine, se fonde pour repousser la demande sur ce que l'usinier n'a pas acquis, soit par titre, soit par prescription, aucun droit sur les eaux de la source, excède les limites de sa compétence; qu'il statue ainsi sur une question de propriété; que l'exception préjudicielle opposée par la compagnie doit être renvoyée à l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 1er sept. 1860, Merlé, [P. adm. chr., D. 61.3.18, Leb. chr., p. 707]

**6329.** — ... Que lorsque deux demandes d'indemnité sont portées devant un conseil de préfecture à raison du tarissement de la même source provenant de travaux de chemins de fer, par deux particuliers qui se prétendent l'un et l'autre propriétaires de cette source, c'est à tort que le conseil de préfecture accorde à l'un des réclamants une indemnité sans réserve; qu'il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de statuer relativement à la question de propriété de la source. — Cons. d'Et., 28 mars 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 286]

**6330.** — ... Que toutes les fois qu'une question de propriété vient à se poser à propos d'espèces analogues devant le conseil de préfecture, celui-ci doit surseoir à statuer. — Cons. préf. Ille-et-Vilaine, 23 févr. 1883, Deuil, [Dauv., 1884, p. 15]

**6331.** — Encore faut-il, d'ailleurs, que la question de propriété ou toute autre de nature à n'appartenir qu'au tribunal judiciaire, soit bien au procès. Il en est autrement dans le cas contraire. — Cons. d'Et., 21 févr. 1879, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 174]; — 22 mai 1885, Cie générale des eaux, [Leb. chr., p. 549]

**6332.** — Dans l'hypothèse inverse, c'est-à-dire lorsque c'est un tribunal civil qui est appelé à connaître accessoirement d'une demande qui semble appartenir au tribunal administratif, la question de sursis naît également. Elle s'est posée principalement à l'occasion de l'interprétation des actes administratifs, et de la mise en cause par voie de garantie de l'Etat.

**6333.** — On proclame, en général, que les tribunaux judiciaires doivent surseoir à statuer lorsqu'on est véritablement en présence d'une question d'interprétation.

**6334.** — Ainsi quand une compagnie de chemins de fer a été autorisée par arrêté préfectoral à occuper temporairement pour y creuser des puits et des galeries de sondage un terrain appartenant à un particulier, la discontinuation des travaux de cette compagnie ne peut être prononcée par les tribunaux judiciaires qu'autant qu'il est constaté qu'elle a pratiqué des fouilles et des sondages en dehors des autorisations accordées par l'arrêté préfectoral. S'il y a contestation sur ce point, il appartient à l'autorité administrative de déterminer le sens et la portée de l'arrêté préfectoral. — Cons. d'Et., 17 juill. 1861, Chemin de fer de Paris à Lyon, [Leb. chr., p. 625]

**6335.** — Mais encore faut-il qu'il y ait lieu à une véritable interprétation. Ainsi, il n'y a pas lieu pour la juridiction ordinaire de sursoir à statuer ni de renvoyer les parties devant l'autorité administrative lorsqu'elle n'est pas appelée à interpréter un acte d'administration, dans l'espèce un règlement ministériel sur le service d'un chemin de fer dont aucune des parties ne conteste le sens, mais uniquement à rechercher, en fait, si l'une d'elle s'est conformée ou non aux prescriptions qu'il renferme. — Cass., 5 mars 1888, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 88.1.267, P. 88.1.637, D. 88.1.359]

**6336.** — Jugé également que l'autorité judiciaire, devant laquelle il est prétendu par la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer qu'une section de ce chemin n'est pas comprise dans le réseau auquel s'applique une réduction de tarif approuvée par l'autorité supérieure, est compétente pour statuer sur ce moyen, sans qu'il soit nécessaire de surseoir jusqu'à ce que l'autorité administrative ait interprété l'acte qui a établi le nouveau tarif. — Cass., 21 janv. 1868, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.104, P. 68.254] — Cons. d'Et., 17 avr. 1866, Montrambert, [S. 67.2.166, P. adm. chr., D. 69.3.3, Leb. chr., p. 381] — *Sic*, Ruben de Couder, n. 426.

**6337.** — Jugé encore que le fait par un voiturier employé par une compagnie de chemins de fer d'avoir traversé une forêt sans que des chemins spéciaux lui aient été tracés constitue un délit du ressort exclusif du tribunal correctionnel, et que ce tribunal doit le réprimer sans qu'il y ait besoin de prononcer un sursis et de renvoyer devant l'autorité administrative, pour l'interprétation du cahier des charges, la compagnie concessionnaire qui prétend avoir le droit de passer par la forêt sans avoir préalablement obtenu des gardes forestiers le tracé du chemin. — Nîmes, 28 nov. 1839, Chemin de fer d'Alais à Beaucaire, [P. 40.1.332]

**6338.** — ... Que l'autorité judiciaire saisie d'une contestation où, d'une part, un particulier réclame sur un tarif le bénéfice d'une réduction résultant d'un décret impérial approbatif d'une convention passée entre le ministre des Travaux publics et le concessionnaire, où, d'autre part, le concessionnaire soutient que le décret et la convention, applicables à un certain ensemble de lignes, ne le sont pas à la ligne dont il s'agit, ne doit pas surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait donné l'interprétation du décret et de la convention; qu'il s'agit d'une question d'application de tarifs; que le litige ne présente aucune question préjudicielle dont la connaissance puisse être réclamée par l'autorité administrative; qu'il en est ainsi même dans une espèce où, à la suite d'un arrêté déjà rendu par le conseil de préfecture, l'administration et le concessionnaire se trouvent devant le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, en instance sur la question d'interprétation dont il s'agit. — Cons. d'Et., 17 avr., 1866, précité. — V. aussi Cass., 21 janv. 1868, précité.

**6339.** — Mais jugé, au contraire, que le conseil de préfecture serait seul compétent pour donner cette interprétation dans un litige existant entre l'administration et le concessionnaire relativement aux nécessités du service public. — Cons. d'Et., suite de l'arrêt du conflit du 12 avr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 381]; — 17 janv. 1867, Même partie, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 87]

**6340.** — Nous avons vu d'ailleurs, en traitant de la compétence des tribunaux civils, que lorsqu'il y a lieu, dans une contestation entre une compagnie de chemins de fer et des particuliers, d'interpréter un tarif, la question d'interprétation se confondant avec la question d'application, l'autorité judiciaire est compétente pour en connaître.

**6341.** — On en a conclu que les tribunaux judiciaires, saisis d'un litige nécessitant l'interprétation d'un tarif, ne sont point tenus de surseoir à statuer et de renvoyer les parties devant l'autorité administrative; cependant ils pourraient prononcer un sursis jusqu'au moment où les tribunaux administratifs se seraient prononcés sur l'interprétation du tarif; mais ce mode de procéder, qui entraînerait des lenteurs préjudiciables aux parties et des frais n'est jamais usité.

**6342.** — Toutes les fois que l'Etat est appelé en garantie, on considère que l'autorité judiciaire, si elle peut statuer sur l'action principale, ne peut pas, au contraire, connaître de la demande incidente.

**6343.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que l'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur la demande formée contre l'Etat par une compagnie de chemins de fer, à l'effet de faire décider que l'Etat sera tenu de la garantir des condamnations qui seraient prononcées contre elle au profit d'un particulier à raison de blessures reçues par celui-ci au moment d'une explosion de poudres transportées pour le compte de l'administration de la Guerre dans un train de voyageurs en vertu d'une décision du ministre des Travaux publics et par réquisition d'un commandant d'artillerie; que l'autorité judiciaire, en prononçant sur l'action principale de la victime contre la compagnie, ne peut, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs, affirmer également sa compétence pour statuer sur l'action en garantie de la compagnie contre l'Etat, par le motif qu'il serait possible de juger cette dernière demande en laissant de côté l'appréciation des actes administratifs et en s'attachant exclusivement à un autre moyen tiré des faits de négligence et d'imprudence qui auraient été commis par les agents de l'admi-

nistration de la Guerre dans l'emballage des tarifs de poudre, faits dont il appartiendrait aux tribunaux d'apprécier les conséquences par application des art. 1382 et s., C. civ. — Cons. d'Ét., 23 janv. 1873, Chemin de fer de Lyon, [Leb. chr., p. 110, D. 73.3.17]

**6344.** — ... Que ces deux moyens sont liés l'un à l'autre; que pour pouvoir apprécier les conséquences des faits de négligence que la compagnie impute aux agents de l'État, il est nécessaire d'apprécier les conditions dans lesquelles cette réquisition a été faite, notamment d'examiner si la compagnie était dispensée de vérifier, en ce qui concernait le chargement des poudres, l'accomplissement des conditions prescrites par un arrêté du ministre des Travaux publics du 15 févr. 1861. — Même arrêt. — V. Féraud-Giraud, t. 2, n. 973.

**6345.** — En dehors des rapports des tribunaux administratifs avec les tribunaux civils, il peut être intéressant d'examiner ceux des tribunaux civils ou administratifs avec le jury d'expropriation. Nous avons vu, à cet égard, qu'en principe les tribunaux civils ont compétence pour interpréter les décisions du jury.

**6346.** — C'est donc à ces tribunaux qu'il appartient de décider si, dans tel ou tel cas déterminé, le jury a entendu réserver telle ou telle cause d'indemnité. — Cons. d'Ét., 5 janv. 1877, Guglielminot, [Leb. chr., p. 33]

**6347.** — Mais il faut aller plus loin, et dire que c'est aux seuls tribunaux qu'il appartient de donner cette interprétation. — Cons. préf. Seine-Inférieure, 1er déc. 1877, Commune du Tréport, [Dauv., 1881, p. 251]

**6348.** — Conformément à ces principes, il a été décidé qu'il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire d'interpréter les décisions de jury d'expropriation, et de décider si l'indemnité par lui allouée tient compte des dommages causés à la propriété expropriée par des remblais antérieurs à l'expropriation. — Cons. d'Ét., 9 août 1889, Pradines, [Leb. chr., p. 982]

**6349.** — ... Qu'il ne saurait appartenir à un conseil de préfecture de connaître des réclamations portant sur des dommages résultant de l'exécution défectueuse ou de l'inachèvement de travaux prévus lors de l'expropriation; que ces réclamations nécessitent l'interprétation de la décision du jury et font naître des questions se rattachant à l'exécution de la loi du 3 mai 1841. — Cons. d'Ét., 12 mai 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 78.2.218, P. adm. chr., D. 77.3.4, Leb. chr., p. 446]

**6350.** — ... Que l'autorité administrative ne peut connaître d'une demande relative à l'exécution ou à l'interprétation de l'engagement pris devant le jury d'expropriation par une compagnie de chemins de fer relativement à l'établissement d'un chemin d'exploitation pour l'utilité d'une propriété riveraine. — Cons. d'Ét., 26 août 1858, Chatagner, [P. adm. chr., D. 59.3.45]

**6351.** — ... Que lorsque, sur la réclamation d'une indemnité à raison de dommages qui seraient résultés des travaux exécutés par des concessionnaires de chemins de fer, la compagnie prétend que les dommages dont on se plaint ont été prévus et réglés, soit par le jury d'expropriation, soit par des décisions judiciaires, soit enfin par une convention entre le réclamant et les entrepreneurs auxquels la compagnie s'est substituée, il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de résoudre cette question préjudicielle; que, par suite, il y a lieu de réformer la disposition d'un arrêté de conseil de préfecture qui, en ordonnant une expertise, a décidé que la convention intervenue ne s'appliquait qu'à une partie de la propriété; que, dans ces circonstances, on opposerait vainement à la compagnie la désignation qu'elle aurait faite de son expert : cet acte ne devant pas être considéré comme un acquiescement, mais comme une simple mesure conservatrice. — Cons. d'Ét., 31 janv. 1873, Chemin de fer de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 114]

**6352.** — Tout ceci, à la condition toutefois qu'il y ait lieu à interprétation de la décision du jury et que le sens par lui-même n'en soit pas clair et précis. — Cons. d'Ét., 13 janv. 1882, Chemin de fer de Paris à Orléans, [Leb. chr., p. 50]

**6353.** — On a tiré de ces principes la conséquence que, lorsqu'une question d'interprétation de cette nature se présente devant le conseil de préfecture, celui-ci doit en renvoyer l'examen aux tribunaux ordinaires.

**6354.** — Ainsi jugé que lorsqu'il y a contestation sur la question de savoir si l'indemnité allouée par un jury d'expropriation comprend le préjudice à raison duquel une demande en dommages-intérêts est portée devant un conseil de préfecture, celui-ci doit surseoir jusqu'à ce que les tribunaux aient interprété la décision du jury. — Cons. d'Ét., 3 juil. [illegible], Chemin de fer de [illegible] Rhône, [Leb. chr., p. [illegible]]

**6355.** — ... Et plus spécialement, que lorsque, sur la réclamation d'une indemnité à raison de dommages qui seraient résultés des travaux exécutés par des concessionnaires de chemins de fer, les parties sont en contestation sur la question de savoir si les dommages ont été appréciés par le jury chargé de fixer l'indemnité due au propriétaire pour l'expropriation d'une partie de la propriété, le conseil de préfecture, au lieu de se déclarer incompétent, doit simplement surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, à qui seule ce droit appartient, ait interprété la décision du jury et en ait déterminé le sens et la portée. — Cons. d'Ét., 25 juin 1868, Colle, [Leb. chr., p. 748]

**6356.** — ... Que lorsque, pour repousser une demande en indemnité, une compagnie de chemins de fer soutient que l'indemnité allouée au réclamant par le jury d'expropriation comprenait le dommage éventuel pouvant résulter pour lui de la perte des eaux d'une source située sur une parcelle de terrain dont le tréfonds était acquis par la compagnie pour l'établissement d'un souterrain; lorsque, de son côté, le propriétaire soutient que le jury a entendu ne pas statuer sur ce chef de réclamation et lui réserver le droit de demander un supplément d'indemnité quand le dommage se sera réalisé, le conseil de préfecture doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, seule compétente pour donner l'interprétation de la décision du jury, ait déterminé le sens et la portée de cette décision. — Cons. d'Ét., 13 janv. 1865, Gousaud, [S. 65.2.247, P. adm. chr., Leb. chr., p. 53]

**6357.** — ... Qu'il n'appartient pas à un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison du dommage causé à une cave par l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local sur le terrain supérieur qui a été exproprié, de rejeter la demande, en se fondant sur ce que l'indemnité accordée par le jury comprenait à la fois la superficie et la cave existant au-dessous, alors que le réclamant prétend, au contraire, que la superficie seule a fait l'objet de l'indemnité; qu'il doit, en pareil cas, avant de statuer, envoyer les parties devant l'autorité judiciaire, qui seule a le droit de déterminer le sens et la portée des décisions rendues par le jury d'expropriation. — Cons. d'Et., 19 juin 1874, d'Houdemarre, [Leb. chr., p. 595]

**6358.** — Si, en pareil cas, l'autorité administrative doit renvoyer devant l'autorité judiciaire, elle peut d'ailleurs ordonner une expertise sur la demande sans violer l'autorité de la chose jugée. — Cons. d'Et., 15 déc. 1876, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 905] — V. aussi, dans le même arrêt, une question intéressante sur l'intervention des parties devant le Conseil d'Etat.

**6359.** — C'est également aux seuls tribunaux judiciaires et dans les mêmes conditions à apprécier si les déchéances de la loi du 3 mai 1841 sont encourues.

**6360.** — En conséquence, lorsqu'à des particuliers qui réclament une indemnité pour la suppression d'une servitude de passage sur des parcelles de terrain incorporées à un chemin de fer, la compagnie concessionnaire oppose une fin de non-recevoir tirée de ce qu'aux termes de l'art. 21, L. 3 mai 1841, ils seraient déchus de tout droit à indemnité faute de s'être fait connaître en temps utile à l'administration, le conseil de préfecture, saisi de la demande, doit, avant de statuer, renvoyer à l'autorité judiciaire l'examen de la question. — Cons. d'Et., 13 janv. 1859, Chemin de fer de l'Est, [S. 59.2.458, P. adm. chr., D. 59.3.177, Leb. chr., p. 29] — V., dans le même sens, Cons. d'Et., 26 nov. 1857, Chemin de fer du Midi, [S. 58.2.601, P. adm. chr., Leb. chr., p. 745]

**6361.** — Décidé, de même, que l'objection faite par une compagnie de chemins de fer à la demande d'indemnité formée devant le conseil de préfecture, par un particulier pour détournement des eaux dont il jouissait, que celui-ci ne justifie pas de son droit aux eaux détournées et qu'en tout cas il aurait encouru la déchéance prononcée par l'art. 21, L. 3 mai 1841, pour n'avoir pas fait valoir ses droits à l'usage des eaux détournées et ne pas s'être fait connaître dans les délais impartis par la loi précitée, bien qu'il ait été régulièrement mis en demeure de le faire par publication faite conformément à son art. 6, fait naître des questions préjudicielles de la compétence de l'autorité judiciaire; que, par suite, c'est avec raison, dans ce cas, que, tout en réservant le fond du litige, le conseil de préfecture se déclare incompétent pour statuer sur les exceptions proposées. — Cons. d'Et., 18 avr. 1861, Bourquin, [S. 62.2.141, P. adm. chr., D. 61.3.53, Leb. chr., p. 287]

**6362.** — ... Que lorsqu'un propriétaire, dont l'immeuble était riverain d'un chemin privé, se plaint des difficultés d'accès résultant des travaux de viabilité qu'une compagnie de chemins de fer a exécutés sur le sol dudit chemin, après l'avoir acquis en vertu d'une expropriation pour cause d'utilité publique, et que la compagnie oppose à sa demande d'indemnité les moyens suivants : 1° que le contrat passé entre le demandeur et la société qui était propriétaire du chemin et qui lui a vendu son immeuble ne lui a conféré sur ce chemin aucune servitude d'accès; 2° que l'existence du droit d'accès étant supposé, ce droit s'est trouvé éteint par suite de la déchéance édictée par l'art. 21, L. 3 mai 1841; 3° que, dans tous les cas, devant le magistrat directeur du jury à la suite d'une déclaration des parties dont celui-ci leur avait donné acte, le propriétaire avait renoncé à toute demande d'indemnité, le conseil doit, avant de statuer sur la demande d'indemnité renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour y faire trancher préalablement les questions soulevées qui sont purement civiles. — Cons. préf. Seine, 28 nov. 1877, Maillet, [Dauv., 1878, p. 93]

**6363.** — Au surplus, si c'est aux tribunaux ordinaires à examiner si le droit à indemnité pour un propriétaire est né, dans le cas où il n'y a lieu qu'à se demander si l'exproprié (dans l'espèce, l'Etat) n'y a pas renoncé dans quelque acte administratif, tel que cahier des charges ou autres, c'est au conseil de préfecture à en connaître. — Cons. préf. Seine, l'Etat, [Dauv., 1886, p. 120]

**6364.** — Dans le règlement de compétence des juridictions, il faut tenir compte aussi, ainsi que nous l'avons fait remarquer déjà plusieurs fois, du principe de la chose jugée. Ainsi un conseil de préfecture méconnaît l'autorité de la chose jugée lorsqu'il statue sur les poursuites dirigées contre un particulier à raison d'un fait pour lequel celui-ci a déjà été acquitté par le tribunal de simple police sans qu'il ait été fait appel de ce jugement. — Cons. d'Et., 5 févr. 1875, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.2.305, P. adm. chr., D. 76.3.8, Leb. chr., p. 118]

**6365.** — Mais les seules poursuites qui seraient exercées à raison de contravention de grande voirie devant un tribunal correctionnel en vertu du Code pénal ne pourraient pas faire obstacle à la compétence du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 9 août 1851, Ajasson de Grandsagne, [P. adm. chr., Leb. chr., p. 583]

## Section II.

### Compétence ratione personæ.

**6366.** — Etant déterminé l'ordre des tribunaux devant lequel une contestation intéressant un chemin de fer doit être portée, quel est celui des tribunaux de cet ordre qui doit être saisi de l'affaire?

**6367.** — A l'exception de ce qui sera dit (V. *infrà*, n. 6392) à l'occasion des succursales, la solution de cette question n'offre rien de spécial à la matière des chemins de fer. En matière réelle, la compagnie devra être assignée devant le tribunal du lieu de la situation de l'objet litigieux. En matière personnelle, l'action devra être portée devant le tribunal de son propre domicile. En matière mixte, l'un ou l'autre des deux tribunaux pourra être valablement appelé à connaître du litige. — V. *suprà*, v° *Action personnelle, réelle ou mixte*.

**6368.** — Dans certaines hypothèses, on a pu se demander quelle était la nature de l'action en présence de laquelle on se trouvait, si elle était personnelle, réelle ou mixte.

**6369.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, que l'action ayant pour objet l'exécution d'un bail concédé pour l'établissement d'un buffet dans la gare d'un chemin de fer est une action mixte qui peut dès lors être valablement portée par le preneur devant le tribunal de la situation des biens loués. — Paris, 12 mars 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.266, P. 58.235, D. 58.2.131]

**6370.** — Ces principes ne sont pas spéciaux aux actions portées devant les tribunaux civils mais s'appliquent également tant en matière administrative qu'en matière civile.

**6371.** — Il n'y a qu'une exception à ces règles : celle résultant de l'art. 65 du cahier des charges qui confère, en général, au conseil de préfecture de la Seine la connaissance de toutes les difficultés pendantes entre les compagnies et l'administration.

**6372.** — Nous avons vu à propos des contraventions commises par les compagnies à la police des chemins de fer qu'on avait proposé également d'en donner la connaissance à un conseil de préfecture unique et déterminé d'avance, mais cette opinion a été repoussée et la compétence de ces infractions demeure, par suite, soumise aux principes de droit commun.

**6373.** — Pour la connaissance des dommages résultant des travaux publics, on peut dire que la compétence des conseils de préfecture est essentiellement territoriale, et qu'elle se trouve fixée par la situation des lieux où les travaux ont été exécutés. — Cons. d'Et., 8 mars 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 80.2.30, P. adm. chr., D. 78.3.92, Leb. chr., p. 287]

**6374.** — Si le procès, au lieu d'être civil est commercial de sa nature, il faudra appliquer les règles de compétence contenues dans l'art. 420, C. com. : la compagnie pourra donc être assignée devant le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée, ou devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devra être effectué. — Cass., 29 avr. 1856, Chemin de fer de Rouen, [S. 56.1.579, P. 56.445, D. 56.1.290]; — 13 mai 1857, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 57.1.669, P. 58.702, D. 57.1.393]; — 7 mai 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 62.1.744, P. 62.1162, D. 62.1.230] — Angers, 29 juill. 1853, Chemin de fer de Paris à Nantes, [S. 54.2.57, P. 55.1.72, D. 54.2.198] — Bourges, 26 avr. 1854, Chemin de fer d'Orléans, [S. 54.2.340, P. 55.1.73, D. 55.2.75] — Rouen, 21 juin 1855, Chemin de fer de Rouen, [S. 56.2.19, P. 56.2.445, D. 55.2.336] — Poitiers, 12 févr. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [S. 61.2.332, P. 61.751, D. 61.2.59] — *Sic*, Aucoc, t. 3, n. 1508; Bédarride, t. 2, n. 568 et s.; Sarrut, n. 811; Duverdy, *Transp.*, n. 141 et s.; Ruben de Couder, n. 406; Féraud-Giraud, t. 2, n. 990.

**6375.** — On conçoit qu'il pourra y avoir d'ailleurs à cet égard des difficultés plus ou moins sérieuses sur la détermination du lieu du paiement ou de celui de la promesse.

**6376.** — La jurisprudence a eu à statuer sur plusieurs questions de cette nature. Ainsi il a été jugé que l'action en dommages-intérêts formée contre une compagnie de chemins de fer par un voyageur, à raison de la perte de ses bagages, peut être valablement portée devant le tribunal du lieu d'arrivée de ce voyageur : ce lieu d'arrivée, qui est celui où l'obligation contractée par la compagnie doit recevoir son exécution, peut être pris pour le *lieu du paiement*, dans le sens de l'art. 420, C. proc. civ. — Poitiers, 12 févr. 1861, précité. — Angers, 29 juill. 1853, précité. — V. aussi Angers, 3 mai 1855, Chemin de fer d'Orléans, [D. 55.2.331] — Ruben de Couder, n. 409; Féraud-Giraud, t. 2, n. 993, et t. 3, n. 463; Blanche, n. 86 et 175; Bédarride, t. 2, n. 478.

**6377.** — ... Qu'en matière de transport de marchandises par une compagnie de chemins de fer, la livraison au destinataire dans le sens de l'art. 420, C. proc. civ., est réputée faite, non à la gare d'expédition, mais au lieu de destination. — Cass., 18 juin 1867, Chemin de fer d'Orléans, [S. 67.1.237, P. 67.616, D. 67.1.330]

**6378.** — ... Qu'en conséquence, l'action en paiement du prix du transport ne peut être portée devant le tribunal du lieu d'expédition, ce lieu, s'il est celui où la promesse a été faite, n'étant pas celui où la marchandise a été livrée. — Même arrêt.

**6379.** — ... Qu'au cas de vente par correspondance, la convention peut être réputée formée au lieu où, sur la demande de l'acheteur, le vendeur a effectué l'envoi de la marchandise, et que la marchandise peut être réputée livrée par la remise au chemin de fer. — Cass., 13 mars 1878, Arnoult-Drappier, [S. 78.1.312, P. 78.775, D. 78.1.311]

**6380.** — ... Que l'action formée contre une compagnie de chemins de fer, relativement à un transport d'objets à partir d'une station intermédiaire avec les préposés de laquelle l'expéditeur a traité, est compétemment portée devant le tribunal du lieu où est située cette station : que ce lieu peut être considéré comme étant celui où la promesse a été faite et la marchandise livrée, dans le sens de l'art. 420, C. proc. civ. — Bourges, 26 avr. 1854, précité.

**6381.** — La règle de l'art. 420, C. proc. civ. est applicable non seulement aux actions qui tendent à l'exécution de la convention elle-même, mais encore à toutes celles qui s'y rattachent essentiellement, encore qu'elles aient été formées après exécution complète des obligations respectives des parties. — Rouen, 21 juin 1855, précité.

**6382.** — Par suite, le tribunal compétent pour connaître de l'action de transport est également compétent pour connaître de l'action formée contre une compagnie d'entreprise de transports

à fin de réduction d'un prix de transport indûment perçu et à fin de répétition de cet excédant de prix, en ce que, notamment, il a été perçu conformément au tarif ordinaire, tandis que, d'après les statuts de la compagnie, il aurait dû l'être en vertu d'un tarif exceptionnel. — Même arrêt, et sur pourvoi, Cass., 29 avr. 1856, précité. — V. Féraud-Giraud, t. 2, n. 977. — V. cependant Sarrut, p. 588.

**6383.** — Jugé même, dans une espèce spéciale, que lorsqu'une compagnie de chemins de fer (celle du Midi, dans l'espèce), au cours des travaux entrepris par elle pour la construction de nouvelles lignes (celles de Montpellier à Paulhan, Millau et Saint-Affrique), a proposé et fait accepter par le personnel attaché à ces travaux une convention par laquelle, pour exciter leur zèle en servant son propre intérêt, elle leur garantissait, sous le nom de *prime d'économie*, une indemnité proportionnelle à l'économie qui serait réalisée sur le montant de la dépense prévue, le tribunal de commerce compétent pour statuer sur la demande formée contre la compagnie, après achèvement des travaux, par les anciens chefs de section ou conducteurs qui sont ses défendeurs au règlement de juges, n'était pas le tribunal du siège social de la compagnie (celui de la Seine), mais, en vertu de l'art. 420, C. proc. civ., le tribunal du lieu d'où les chemins nouvellement construits étaient détachés, c'est-à-dire Montpellier. — Cass., 6 mai 1891, Cie du Midi, *Gaz. des trib.*, 11 et 12 mai 1891]

**6384.** — En matière de faillite le tribunal compétent, conformément à l'art. 438, C. comm., est celui du lieu où la faillite a été déclarée.

**6385.** — En cas de faillite prononcée par ce tribunal et après règlement de juges, la compétence doit être attribuée à celui du lieu qui est désigné par les statuts comme siège social. — Cass., 9 août 1881, Sucrerie de Frégicourt, [S. 82.1.150, P. 82.1.361, D. 82.1.408]

**6385 *bis*.** — Dans les actions possessoires, les règles de compétence sont les règles ordinaires. — Cass. (impl.), 5 nov. 1867, X..., [D. 68.1.117]

## Section III.

### Compétence ratione loci.

**6386.** — Les compagnies de chemins de fer présentent cette particularité qu'en dehors du siège social où se trouve groupée et centralisée la direction de leurs opérations, elles ont à différents points de leurs réseaux des stations d'une importance souvent considérable, et qu'il n'est pour ainsi dire pas de gares qui, à certains points de vue, ne se suffisent complètement à elles-mêmes. On s'est demandé si les tiers qui voudraient assigner une compagnie seraient toujours obligés de le faire au siège social, ou si les assignations délivrées, au contraire, en l'une des stations les plus importantes dont il vient d'être parlé ne seraient pas également valables, et si on ne pourrait même pas, dans certains cas, à raison par exemple d'une affaire intéressant une gare quelconque, citer également la compagnie dans la personne de son préposé à cette gare.

**6387.** — La question est résolue par les art. 59 et 69, C. proc. civ., en ces termes : en matière de société, le défendeur sera assigné tant qu'elle existe devant le juge du lieu où elle est établie (art. 59). Les administrations ou établissements publics seront assignés en leurs bureaux dans le lieu où réside le siège de l'administration; dans les autres lieux, en la personne et au bureau de leurs préposés (art. 69).

**6388.** — Il résulte nettement de ce texte, d'abord, que toute assignation peut être valablement donnée au siège social. C'est là un point, au surplus, qu'à défaut d'un article spécial les seuls principes généraux eussent suffi à établir.

**6389.** — ... Et puisque c'est là un principe général, il faut en déduire que toute assignation y est valablement donnée quelque point du réseau qu'elle intéresse, alors même que la société aurait des succursales, et que l'action aurait plus particulièrement pour objet une de ces succursales.

**6390.** — ... *A fortiori*, si elle n'en avait pas. — Cass., 5 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.673, P. 60.168, D. 59.1.247]

**6391.** — ... Ou que le différend affectât la société toute entière. — Chambéry, 1er déc. 1866, Chemin de fer Victor-Emmanuel, S. 67.2.182, P. 67.702, D. 66.2.246]

**6392.** — Mais l'art. 69 ne limite pas au siège social la validité des assignations délivrées aux sociétés de commerce. Il l'étend également à leurs succursales. Les compagnies de chemins de fer constituant ainsi que nous l'avons vu des sociétés de commerce, il ne nous paraît pas douteux que ce principe leur est également applicable.

**6393.** — Les premières décisions de jurisprudence ne furent pas, il est vrai, favorables à cette idée. C'est ainsi qu'il fut jugé d'abord, successivement, qu'une société anonyme constituée pour l'établissement d'un chemin de fer doit être assignée devant le tribunal du lieu déterminé par ses statuts comme siège social de l'entreprise, et non de ceux où elle a des établissements quelque importants qu'ils soient, comme devant le tribunal du siège de l'une des stations et par exemple de la station d'arrivée; qu'il ne pourrait en être autrement qu'autant que l'action dirigée contre la compagnie aurait pour objet des paiements à effectuer ou des marchandises à livrer; qu'en pareille hypothèse, le demandeur, conformément à l'art. 420, C. proc. civ., aurait le choix entre le *forum contractus* et le *forum rei*. — Cass., 4 mars 1845, Chemin de fer de Paris à Rouen, [S. 45.1.273, P. 46.1.516, D. 46.1.208]

**6394.** — ... Que les compagnies de chemins de fer doivent être assignées par exploits signifiés au siège principal de la société, en la personne de l'associé délégué par les statuts pour répondre aux actions; qu'elles ne peuvent l'être par exploits signifiés en la personne et au bureau des préposés ou directeurs établis dans les lieux que parcourt le chemin de fer, et cela alors même qu'il s'agirait de réclamations relatives au transport d'objets remis dans ce bureau. — Rouen, 19 juin 1846, Deriberprey, [S. 46.2.629, P. 47.1.337, D. 47.2.11]

**6395.** — .. Qu'une compagnie de chemins de fer doit, comme toute société commerciale, être assignée par les tiers en sa maison sociale. — Cass., 15 janv. 1851, Chemin de fer de Rouen, [S. 51.1.177, P. 51.1.458, D. 51.1.27]

**6396.** — On peut encore trouver la trace de cette doctrine dans les arrêts suivants. — Cass., 26 mai 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.1.263, P. 57.1211, D. 57.1.246]; — 27 juill. 1858, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 58.1.653, P. 59.162, D. 58.1.397]; — 5 avr. 1859, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 59.1 673, P. 60.168, D. 59.1.147] — Rouen, 19 juin 1846, précité. — Bordeaux, 22 juill 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.2.257, P. 57.1213, D. 58.2.59]

**6397.** — Mais la jurisprudence ne tarda pas à faire prévaloir l'opinion opposée et à reconnaître que les compagnies de chemins de fer peuvent être valablement assignées partout où elles possèdent un principal établissement. — Aussi bien, la plupart des compagnies de chemins de fer ayant leur siège social à Paris, si le principe contraire avait prévalu, le tribunal de la Seine aurait-il été dans l'impuissance matérielle de les juger toutes avec la célérité voulue. — Cass., 4 mars 1857, Chemin de fer du Midi, [S. 58.1.264, P. 57.366, D. 57.1.125]; — 30 juin 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.1.651, P. 59.161, D. 58.1.424]; — 20 nov. 1860, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.407, D. 61.1.271]; — 16 janv. 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.407, D. 61.1.126]; — 7 mai 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 62.1.744, P. 62.1162, D. 62.1.230]; — 17 avr. 1866, Chagot et Chemin de fer d'Orléans (2 arrêts), [S. 66.1.191, P. 66.508, D. 66.1.280]; — 20 nov. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.85, P. 68.174, D. 67.1.452]; — 15 déc. 1869, Chemin de fer du Midi, [S. 70.1.111, P. 70.265, D. 71.1.48]; — 2 juill. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 74.5.122]; — 15 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.36, P. 76.56, D. 76.1.321]; — 19 juin 1876, Chemin de fer d'Orléans, [S. 76.1.383, P. 76.910, D. 77.1.269]; — 7 août 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.478, P. 76.1200]; — 3 févr. 1885, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 85.1.269, P. 85.1.657, D. 86.1.304] — Bordeaux, 11 et 12 août 1857, Chemin de fer du Midi, [S. 58.2.257, P. 57.1215] — Montpellier, 17 août 1857, Dolfus et autres, [S. 58.2.257, P. 58.117, D. 58.2.131] — Colmar, 26 août 1857, Dolfus, [S. 58.2.257, P. 57.1098, D. 58.2.128] — Paris, 12 mars 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.257, P. 58.235, D. 58.2.131] — Toulouse, 6 août 1860, joint à Cass., 9 déc. 1861, Chemin de fer d'Orléans, [S. 62.1.196, P. 62.662, D. 62.1.33] — Colmar, 7 août 1860, Chemin de fer de l'Est, [P. 61.541]; — 29 nov. 1860, même partie, [*Ibid.*] — Aix, 4 avr. 1862, de Lahante, [S. 63.2.54, P. 63.257] — Bordeaux, 23 févr. 1863, Flornoy, [S. 63.2.252, P. 64.277] — Colmar, 30 avr. 1863, Chemin de fer de l'Est, [D. 63.1.227] — Aix, 18 févr. 1863, Rousseau, [*Ibid.*] — Pau, 13 déc. 1864, Ri-

caud, [D. 65.2.229] — Chambéry, 1er déc. 1866, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 67.2.182, P. 67.702, D. 66.2.246] — Orléans, 19 juin 1867, Dufau, [S. 68.2.78, P. 68.346, D. 68.2.134] — Orléans, 20 nov. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.103, P. 69.465, D. 69.2.21] — Poitiers, 28 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.103, P. 69.465, D. 69.2.21] — Lyon, 29 juill. 1869, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 70 2.15, P. 70.102, D. 70.2. 72] — Rennes, 3 mai 1871, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 71.2. 93, P. 71.321] — Grenoble, 6 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.2.4, P. 74.84, D. 74.5.121] — Orléans, 19 mars 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.2.244, P. 87.1.1251, D. 87.1. 107]; — 7 août 1886, Chemin de fer d'Orléans, [*Ibid.*] — Chambéry, 16 févr. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92] — Bordeaux, 1er juill. 1891, Bénéteau, [S. et P. 92.2.130] — *Sic*, Lamé-Fleury, *Code annoté*, v° *Assignation* et v° *Compétence*, n. 749 et s.; Palaa, v° *Assignation*, n. 3; Dutruc, sur Devilleneuve et Massé, v° *Chemin de fer*, n. 122 et s.; Sarrut, n. 811 et s.; Duverdy, *Transp.*, n. 111 et s.; Bédarride, t. 2, n. 582 et s.; Ruben de Couder, n. 400; Aucoc, t. 3, n. 1607; Blanche, n. 166 et s.; Féraud-Giraud, t. 2, n. 988.

**6398.** — Elle a même décidé que le domicile d'une société anonyme est, à l'égard de tous, au lieu où se trouve son *principal établissement*, et que c'est là qu'elle doit être assignée, encore bien que l'acte social ait indiqué entre les associés un autre lieu pour siège social. — Cass., 21 févr. 1849, Chemin de fer de Montpellier à Cette, [P. 50.1.148]

**6399.** — ...Spécialement, que la compagnie des chemins de fer du Midi, bien que, d'après ses statuts, son domicile et son siège social soient fixés à Paris, a pu être valablement assignée à Bordeaux, sur une demande en complément d'indemnité pour cause d'expropriation, alors qu'il est constaté en fait que c'est à Bordeaux que se trouve son principal établissement, qu'elle y est représentée par un comité choisi parmi ses administrateurs, qu'elle y a ses bureaux et ses agents, enfin que c'est dans cette ville que se traitent toutes les affaires d'expropriation et qu'est placé le centre de ses opérations. — Cass., 4 mars 1857, précité. — Bordeaux, 11 et 12 août 1857, précité.

**6400.** — Si les compagnies de chemins de fer peuvent être assignées aux lieux où se trouvent leurs succursales, encore faut-il d'ailleurs que ce soit à l'occasion de contestations qui intéressent ces succursales. — Cass., 30 juin 1858, précité; — 9 déc. 1861, précité. — Bordeaux, 28 août 1867, Chemin de fer d'Orléans, [D. 67.5.407] — Orléans, 7 août 1886, précité.

**6401.** — Une compagnie de chemins de fer qui a formé un établissement principal dans un lieu autre que celui du domicile social, peut donc être assignée devant le tribunal du lieu de cet établissement, à raison des faits qui s'y sont accomplis. — Cass., 7 mai 1862, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 62.1.744, P. 62.1162, D. 62.1.230]; — 2 juill. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 74.5.122]

**6402.** — ... Ou dont les conséquences y ont été constatées. — Cass., 15 déc. 1869, précité. — Colmar, 7 août 1860, précité; — 29 nov. 1860, précité.

**6403.** — ... Particulièrement lorsque les marchandises formant l'objet du litige y ont été expédiées ou reçues du destinataire. — Cass., 19 juin 1876, précité.

**6404.** — ... Ou qu'il a été le centre des opérations donnant lieu au litige. — Même arrêt; — 7 août 1876, précité.

**6405.** — Plus spécialement, la société qui a son siège social déterminé peut être valablement assignée par les tiers au lieu où elle a des employés à résidence pour les faits relatifs à ces employés dans cette résidence. — Cass., 22 mai 1848, Cie Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, [S. 48.1.328, P. 48.2. 122]; — 6 mai 1891, Wœfflé et autres, [S. 92.1.276]

**6406.** — Mais elle ne pourrait pas l'être devant le tribunal du lieu où elle a une succursale pour obligations autres que celles contractées par les agents de cette succursale ou payables en ce lieu. — Bordeaux, 23 févr. 1863, Flornoy, [S. 63.2. 252, P. 64.277]

**6407.** — ... Encore qu'on alléguât que la gare choisie fût la plus importante de l'arrondissement judiciaire. — Cass., 3 févr. 1885, précité.

**6408.** — ... Et que la compagnie, dans d'autres instances et à l'égard d'autres parties, eût renoncé à se prévaloir de la nullité des assignations. — Même arrêt.

**6409.** — ... A moins qu'il ne fût constant qu'en agissant ainsi elle eût voulu, à l'égard de tous et pour toutes assignations se rattachant aux actes de ses agents dans l'arrondissement, élire domicile dans cette gare, et constituer le chef de gare mandataire pour recevoir les assignations. — Même arrêt.

**6410.** — Les accidents dont peuvent être victimes les voyageurs ont fait naître, à cet égard, des questions délicates.

**6411.** — Un voyageur a pris un billet dans une gare qui, par son importance, peut être considérée comme succursale; c'est là que le contrat de transport s'est formé; dans le cours du transport ce voyageur est victime d'un accident; pourra-t-il porter son action en dommages-intérêts devant le tribunal dans le ressort duquel cette gare est située? Si l'accident s'est produit dans le ressort de ce tribunal, pas de difficulté, puisque, en ce cas, toutes les opérations donnant lieu à l'action se sont produites dans le ressort du tribunal où se trouve la gare. — Orléans, 19 mars et 7 août 1886, Chemin de fer d'Orléans, [S. 87.2.244, P. 87.1.1251, D. 87.1.107] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 428.

**6412.** — Mais que faut-il décider si l'accident se produit en dehors de l'arrondissement de la gare succursale? La cour d'Orléans, par arrêt du 19 mars 1886, précité, s'est prononcée pour la compétence du tribunal dans lequel se trouve la gare succursale. — V. dans le même sens Féraud-Giraud, *loc. cit.* — Mais le 7 août 1886, précité, elle s'est rangée à l'opinion contraire, et avec raison, car la succursale n'étant plus le centre des opérations, la compagnie ne peut pas être assignée devant le tribunal dans le ressort duquel elle est située.

**6413.** — Jugé spécialement qu'un voyageur ne pourrait pas actionner en dommages-intérêts une compagnie de chemins de fer à une gare succursale hors de l'arrondissement de laquelle il aurait effectué en entier le voyage au cours duquel il a été victime d'un accident; mais qu'on doit regarder comme se rattachant à une opération de la gare succursale l'action intentée à raison d'un accident survenu à ce voyageur dans un autre arrondissement si c'est dans cette gare que le contrat de transport s'est formé; qu'il importe peu pour la détermination de la compétence que la gare succursale soit le siège d'une inspection principale comprenant le lieu de l'accident dans sa circonscription administrative. — Orléans, 7 août 1886, précité. — V. cep. Orléans, 19 mars 1886, précité.

**6414.** — Mais si, lorsque l'accident dont un voyageur a été victime s'est produit en dehors du rayon de la succursale où le voyageur a pris son billet, ce voyageur ne peut assigner la compagnie à cette succursale, il peut, par contre, l'assigner à la succursale dans le rayon de laquelle l'accident s'est produit. — Bordeaux, 1er juill. 1891, Bénéteau, [S. et P. 92.2.130]

**6415.** — Spécialement, lorsqu'un accident survenu à un voyageur s'est produit dans une station soumise à la surveillance de la gare succursale et comprise dans son rayon, la compagnie est valablement assignée en responsabilité devant le tribunal du lieu où est située la gare succursale, encore bien que le contrat de transport à l'occasion duquel s'est produit l'accident n'ait pas été formé dans la gare succursale. — Même arrêt.

**6416.** — Il en est ainsi surtout lorsque la station dans laquelle est survenu l'accident est située dans le ressort du même tribunal que la succursale. — Même arrêt.

**6417.** — Si l'accident s'est produit sur une partie du réseau français exploité par une compagnie étrangère, le français, victime de cet accident, ne peut actionner la compagnie étrangère devant le tribunal français du lieu de l'accident, alors qu'aucun fait délictueux n'est relevé contre cette compagnie et que ni le demandeur ni la compagnie étrangère n'ont de résidence dans le ressort du tribunal saisi. — Besançon, 29 juin 1885, Chemin de fer du Jura-Berne-Lucerne, [S. 86.2.229, P. 86.1.1225] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 3, n. 428.

**6418.** — On retrouve des questions analogues en matière d'actions en dommages-intérêts basées sur la perte d'un objet transporté. C'est ainsi que la cour de Chambéry, appelée à statuer sur la question, a pu décider que l'action en dommages-intérêts pour perte ou livraison tardive de marchandises ne peut être portée devant le tribunal du lieu où est établie une succursale sous l'administration de laquelle n'est pas placée, pour l'exploitation, la station où devait se faire la livraison. — Chambéry, 16 févr. 1891, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.2.130]

**6419.** — Il appartient, d'ailleurs, aux juges du fond d'apprécier souverainement si les opérations qui ont donné lieu au litige concernent la succursale. — Cass., 30 juin 1891, Chemin de fer du Nord, [S. 91.1.479, P. 91.1.1151]

**6420.** — Reste à savoir ce qu'il faut entendre par succursale. Il est clair qu'il ne faut pas entendre par là une gare quelconque. Autrement on arriverait à dépouiller de toute espèce de signification la distinction de l'art. 69, C. proc. civ. — Cass., 26 mai 1857, Chemin de fer d'Orléans, [S. 58.1.263, P. 57.1211, D. 57.1.246]; — 30 juin 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.1.651, P. 59.162, D. 58.1.172]; — 27 juill. 1858, Chemin de fer de Lyon, [S. 58.1.653, P. 59.162, D. 58.1.397]

**6421.** — C'est ce qu'ont établi de nombreuses décisions de jurisprudence. — Cass., 26 mai 1857, précité; — 5 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.673, P. 60.168, D. 59.1.147] — Bordeaux, 22 juill. 1857, Chemin de fer d'Orléans, [P. 57.1213, D. 58.2.59]

**6422.** — C'est ainsi qu'il a été jugé, notamment, qu'un commandement à fin d'exécution n'est pas valablement signifié à une compagnie de chemins de fer, en la personne d'un chef de gare qui n'a pas reçu mandat de représenter la compagnie; qu'un tel acte doit être signifié au siège même de la compagnie, en la personne de son directeur. — Cass., 27 juill. 1858, précité.

**6423.** — ... Et qu'il importe peu que par le jugement que l'on veut ramener à exécution, la citation donnée à la compagnie en la personne du chef de gare eût été déclarée valable : ce jugement n'ayant pas l'autorité de la chose jugée en ce qui concerne le commandement. — Même arrêt.

**6424.** — ... Que l'arrêt décidant qu'un commandement peut être valablement signifié à une compagnie de chemins de fer en la personne de l'un de ses chefs de gare, ne peut être maintenu que s'il précise les circonstances qui ont transformé cette gare en une succursale de la compagnie. — Cass., 15 nov. 1875, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.36, P. 76.56, D. 76.1.321]

**6425.** — ... Qu'il faut tenir pour nulle l'assignation signifiée à une compagnie de chemins de fer, non au siège de la société ou dans un de ses établissements, à un employé chargé spécialement de recevoir les actes judiciaires, mais à un chef de section appelé seulement à diriger ou surveiller certains travaux sur la voie. — Grenoble, 6 déc. 1873, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 74.2.4, P. 74.84, D. 74.5.121]

**6426.** — Tout au plus a-t-on admis quelques rares exceptions à ce principe en cas d'urgence.

**6427.** — C'est ainsi qu'on a décidé, notamment, qu'une compagnie de chemins de fer est valablement assignée devant le juge des référés, en la personne de son chef de gare, alors, d'une part, qu'il s'agit d'une simple constatation de lieux à laquelle il est urgent de pourvoir immédiatement, et, d'autre part, que le litige a son principe et sa cause dans le service même de la gare, et se réfère à ce service par une relation directe et nécessaire. — Cass., 20 nov. 1867, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 68.1.85, P. 68.174, D. 67.1.452]

**6428.** — ... Et que la notification de l'avis du directeur des contributions contraire à une réclamation d'une compagnie de chemins de fer est régulièrement faite au chef de la gare à laquelle s'applique la contribution contestée. Cet agent représente la compagnie. — Cons. d'Et., 27 janv. 1865, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 104]

**6429.** — Ce point posé, voici les principales circonstances auxquelles la jurisprudence paraît s'être attachée pour reconnaître à une gare du réseau le caractère de succursale.

**6430.** — Il faut que la gare dont il s'agit constitue un centre d'opérations important. — Cass., 30 juin 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.1.651, P. 59.162, D. 58.2.173] — Colmar, 26 août 1857, Dolfus, [P. 57.1098, D. 58.2.128] — Paris, 12 mars 1858, Chemin de fer de l'Est, [S. 58.2.257, P. 58.235, D. 58.2.131] — Orléans, 19 juin 1867, Dufau, [S. 68.2.78, P. 68.346, D. 68.2.134] — Chambéry, 1er déc. 1866, Chemin de fer Victor-Emmanuel, [S. 67.2.182, P. 67.702, D. 66.2.246] — Bordeaux, 28 août 1867, Chemin de fer d'Orléans, [D. 67.5.407]; — 2 juill. 1872, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 72.1.299, P. 72.728, D. 74.5.122] — Aix, 21 août 1872, Chemin de fer P.-L.-M., [D. 72.2.182]

**6430** *bis*. — ... Et soit pourvue d'un personnel considérable. — Orléans, 20 nov. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.103, P. 69.46, D. 69.2.20] — Poitiers, 28 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [*Ibid.*]

**6430** *ter*. — ... Ou que les statuts imposent à la compagnie l'obligation d'y faire élection de domicile, qu'elle soit ou non, d'ailleurs, fusionnée avec une autre. — Colmar, 26 août 1857, précité.

**6431.** — ... Ou que la compagnie ait fait du chef de cette gare un de ses représentants et lui ait délégué le pouvoir de recevoir les assignations à elle adressées et d'y défendre. — Cass., 5 avr. 1859, Chemin de fer de Lyon, [S. 59.1.673, P. 60.168, D. 59.1.247]

**6432.** — ... Spécialement, d'y signifier des sommations et d'y solliciter des expertises. — Cass., 16 janv. 1861, Chemin de fer de l'Est, [S. 61.1.451, P. 61.407, D. 61.1.126]

**6433.** — ... Ou que les agents qui représentent la compagnie soient d'un ordre élevé et assistés d'officiers ministériels. — Paris, 12 mars 1858, précité.

**6434.** — Est-ce à dire qu'il ne puisse y avoir dans le seul fait d'exercer certaines fonctions comme une délégation tacite de représentation de la compagnie par son préposé? Il a été jugé, à cet égard que les préposés à la succursale d'une compagnie de chemins de fer ne sont pas uniquement chargés des opérations de trafic, mais qu'ils ont dans leurs attributions tout ce qui concerne l'exploitation dans le rayon qui leur est confié; spécialement, que les mesures intéressant la sûreté tant des voyageurs que du personnel placé sous leur direction rentrent dans l'exécution du mandat dont ils sont investis; que, par suite, le tribunal dans le ressort duquel est située cette succursale est compétent pour connaître de toute action se rattachant à l'exécution de ces mesures, et notamment d'une action en responsabilité intentée à la compagnie par un de ses employés à raison d'un accident dont il aurait été victime dans cette succursale au cours des travaux commandés par son chef. — Besançon, 8 févr. 1888, Chemin de fer de l'Est, [D. 88.2.211] — Bordeaux, 1er juill. 1891, Bénéteau, [S. et P. 92.2.130]

**6435.** — ... Que lorsqu'une compagnie de chemins de fer a fait élection de domicile dans un lieu autre que celui de son siège social pour toutes les formalités relatives aux expropriations qu'elle poursuit dans ce lieu, elle peut y être valablement assignée en la personne de son ingénieur, qui l'y représente, notamment par voie de signification de l'acte d'appel d'une ordonnance de référé rendue à l'occasion des travaux de la compagnie. — Lyon, 19 mai 1857, Meyer, [S. 58.2.313, P. 58.1162]

**6436.** — ... Qu'une compagnie de chemins de fer peut, lorsqu'il s'agit, non point d'un fait commercial se référant à l'exploitation de la voie ferrée, mais d'un fait relatif à l'établissement de la voie et à l'occupation des terrains expropriés pour cause d'utilité publique, être assignée en la personne et au bureau d'un de ses agents établi dans un lieu autre que celui du siège social, en qualité de préposé à la confection des travaux avec mandat exprès d'acquérir les terrains destinés à cette confection et d'en prendre possession; qu'à ce point de vue, la compagnie représente l'Etat et agit comme administration publique. — Montpellier, 17 août 1857, Chemin de fer du Midi, [S. 58.2.257, P. 58.117, D. 58.2.131]

**6436** *bis*. — ... Que, d'ailleurs, le lieu où un chemin de fer se bifurque avec un de ses embranchements, et où est établi l'agent susdit, constitue, au moins au point de vue de la construction, un établissement principal de la compagnie, où peuvent, par conséquent, même en la considérant comme société commerciale, être remises les assignations qui lui sont destinées. — Même arrêt.

**6437.** — ... Mais qu'un chef de district ou employé secondaire ne saurait être considéré comme investi du pouvoir de recevoir les actes judiciaires signifiés à une compagnie de chemins de fer. — Pas-de-Calais, 20 août 1891, Coulon, [Leb. chr., p. 303]

**6438.** — Si on s'attache à l'importance de la gare pour définir la compétence, encore faut-il que cette gare soit déjà reliée elle-même au reste du réseau. — Bordeaux, 28 août 1867, précité. — Ainsi jugé que les actions personnelles et mobilières dirigées contre une compagnie de chemins de fer, à raison de faits advenus sur une ligne en construction, doivent être portées devant le tribunal de la situation du siège social, et non devant le juge du lieu de la gare qui doit servir de tête à cette ligne, et qui, à raison de son importance, peut être considérée comme une succursale de la compagnie, si la ligne en construction n'atteint pas encore cette gare, qui lui est, dès lors, complètement étrangère. — Orléans, 19 juin 1867, précité.

**6439.** — Mais, ce principe posé, la nature de l'action importe peu, et il en est ainsi, soit qu'il s'agisse d'une demande formée par un tiers. — Orléans, 20 nov. 1868, précité.

**6440.** — ... Soit qu'il s'agisse d'une action intentée par un employé de la compagnie alors qu'elle a pour cause des faits

qui se sont passés dans cette gare. — Orléans, 20 nov. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.103, P. 69.465, D. 69.2.21] — Poitiers, 28 déc. 1868, Chemin de fer d'Orléans, [S. 69.2.103, P. 69.465]

**6441.** — ... Comme une contestation relative aux appointements de cet employé. — Paris, 1er avr. 1875, Imbert, [D. 77.5.110]

**6442.** — Ainsi l'action intentée contre une compagnie de chemins de fer par un ancien chef de section ou conducteur de travaux de cette compagnie, en paiement d'une somme qui lui serait dûe sur les primes à liquider à son profit est compétemment portée devant le tribunal du lieu où cette compagnie a un principal établissement, alors que les fonctions du demandeur le rattachent à cet établissement, que tous ses rapports avec la compagnie sont cantonnés limitativement dans cette localité et que, d'ailleurs, le tribunal saisi est celui où le demandeur a accepté les propositions de la compagnie et fonctionne pour son compte. — Cass., 6 mai 1891, Chemin de fer du Midi, [S. et P. 92.1.276]

**6443.** — Cette règle est même applicable aux contestations relatives aux transferts de titres, lorsque la compagnie a établi dans la gare succursale un bureau où sont reçus soit les titres qui lui sont remis en dépôt, soit ceux qui doivent être l'objet d'un transfert ou d'une conversion. — Lyon, 29 juill. 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 70.2.15, P. 70.102, D. 70.2.72]

**6444.** — Lorsque l'assignation est lancée devant le tribunal de l'une des succursales, il n'importe qu'elle ait été donnée au directeur général de la compagnie ou au chef de la gare. — Orléans, 20 nov. 1868, précité.

**6445.** — ... Et il n'y a pas lieu, pour régler les délais, de supputer la distance de cette gare au lieu du siège légal. — Rennes, 3 mai 1871, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 71.2.93, P. 71.321]

# TITRE III.

## CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

## CHAPITRE I.

### DROITS DE L'ADMINISTRATION EN TEMPS DE GUERRE.

**6446.** — En cas de mobilisation ou de guerre, les compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du ministre de la Guerre tous les moyens nécessaires pour les mouvements de la concentration des troupes et du matériel de l'armée.

**6447.** — Lorsqu'il y a lieu de requérir tout ou partie des moyens de transport dont disposent une ou plusieurs compagnies de chemins de fer, la réquisition est notifiée à chaque compagnie par un arrêté spécial du ministre des Travaux publics.

**6448.** — Le personnel et le matériel ainsi requis peuvent être indifféremment employés sans distinction de réseau sur toutes les lignes dont il peut être utile de se servir, tant en deçà qu'au delà de la base d'opérations.

**6449.** — L'autorité militaire peut aussi se faire livrer par les compagnies, sur réquisition, et au prix de revient, le combustible, les matières grasses et autres objets qui sont nécessaires pour le service des chemins de fer de campagne.

**6450.** — Les dépendances des gares et de la voie, y compris les bureaux et fils télégraphiques, nécessaires à l'administration de la guerre, doivent également être mis, sur réquisition, à la disposition de l'autorité militaire.

**6451.** — Ces diverses réquisitions donnent lieu à des indemnités; en cas de réquisition totale, le prix des transports militaires effectués en deçà de la base d'opérations est payé conformément aux stipulations du cahier des charges; s'il n'existe aucune stipulation à ce sujet, le prix est fixé à la moitié du tarif normal.

**6452.** — Au delà de la base d'opérations, il n'est dû aux compagnies, pour les transports effectués sur leurs réseaux, que la taxe de péage fixée conformément au cahier des charges qui régit chacune d'elles.

**6453.** — L'emploi des machines, voitures et wagons, provenant des compagnies, et utilisés au delà de la station de transition, donne lieu à une indemnité de location, réglée conformément à un tarif établi par un décret rendu en Conseil d'Etat; le matériel est préalablement inventorié et l'estimation portée à l'inventaire, sert de base à l'indemnité à allouer en cas de perte, de destruction ou d'avarie.

**6454.** — En temps de guerre, les transports commerciaux cessent de plein droit sur les lignes ferrées situées au delà de la station de transition; cette suppression ne donne lieu à aucune indemnité.

**6455.** — Les communes ne peuvent comprendre, dans la répartition des prestations qu'elles sont requises de fournir, aucun objet appartenant aux compagnies de chemins de fer.

## CHAPITRE II.

### MESURES PRÉPARATOIRES PRISES EN TEMPS DE PAIX.

**6456.** — Les mesures à prendre pour la préparation, dès le temps de paix, des transports stratégiques rentrent dans les attributions du chef de l'état-major général de l'armée qui dirige le service des chemins de fer, sous l'autorité du ministre de la Guerre.

**6457.** — Chaque administration de chemins de fer est représentée, en tout temps, auprès du ministre de la Guerre, par un agent agréé par lui et chargé :

1° En temps de paix, d'assurer d'après les instructions du ministre, la préparation complète des transports en temps de guerre;

2° En temps de guerre, de recevoir les ordres du ministre et d'en assurer l'exécution.

**6458.** — Une commission militaire supérieure des chemins de fer est instituée, dès le temps de paix, auprès du ministre de la Guerre (Décr. 5 févr. 1889).

**6459.** — Cette commission, présidée par le chef de l'état-major général de l'armée, comprend des représentants des ministères de la Guerre, de la Marine et des Travaux publics, ainsi que des compagnies de chemins de fer.

**6460.** — Elle est chargée d'émettre son avis sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée, et notamment celles qui concernent :

La préparation des transports stratégiques;

L'examen de tous les projets de lignes nouvelles;

L'organisation des troupes de chemin de fer et l'instruction à donner à ce personnel;

Les mesures à prendre pour assurer la protection des voies ferrées, les moyens de destruction et de réparation rapide, etc., etc. (Décr. 5 févr. 1889, art. 3).

**6461.** — Dans chaque compagnie, l'étude préparatoire des questions centralisées par la commission supérieure est confiée à une commission de réseau composée de 2 membres :

1 officier supérieur, commissaire militaire;

1 ingénieur des chemins de fer, commissaire technique.

Ces commissions sont chargées d'assurer l'exécution du service des chemins de fer de campagne, chacune sur son réseau (Décr. 5 févr. 1889).

**6462.** — Le personnel nécessaire à l'administration militaire pour l'exploitation des lignes, au delà de la station de transition, est organisé dès le temps de paix. — V. *infrà*, n. 6474 et s. — V. aussi *infrà*, v° *Génie*.

## CHAPITRE III.

### ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SERVICE EN CAMPAGNE.

**6463.** — Le service des chemins de fer aux armées comprend tout ce qui est relatif à l'organisation, l'entretien, l'exploitation, la construction et la destruction des voies ferrées; il forme l'une des divisions des services de l'arrière ayant pour objet d'assurer, soit par chemins de fer, soit par le service des étapes, la continuité des relations et des échanges entre les armées et le territoire national (Règl. 22 août 1890, note 2).

**6464.** — Le service des chemins de fer est dirigé par un of-

ficier général ou supérieur, qui porte le titre de *directeur des chemins de fer aux armées*; son action s'étend dans tout le territoire qui est placé sous les ordres du commandant en chef, en arrière des armées d'opérations et qui prend le nom de zone de l'arrière.

**6465.** — La haute direction appartient à un officier général, qui réunit dans ses attributions l'ensemble des services de l'arrière; il est placé sous l'autorité immédiate du major général; il porte le titre de directeur général des chemins de fer et des étapes.

**6466.** — Le directeur des chemins de fer aux armées est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et d'un personnel militaire et technique.

**6467.** — Dès le début des opérations, le ministre de la Guerre fixe la ligne de démarcation au delà de laquelle s'exerce l'action du commandant en chef; elle peut être déplacée selon le cours des événements.

**6468.** — Il a sous ses ordres, pour l'exécution du service : 1° une ou plusieurs commissions de réseau, disposant elles-mêmes de sous-commissions de réseau, s'il y a lieu, et de commissions de gare, pour les lignes exploitées par les compagnies nationales; 2° une ou plusieurs commissions de chemins de fer de campagne, disposant de commandement de gare sur les autres lignes de la zône des armées.

**6469.** — Les stations qui séparent les sections exploitées par les commissions de réseau et le personnel des compagnies, des sections exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne et les troupes de chemins de fer, sont appelées stations de transition.

**6470.** — Une commission de réseau, en fonctionnement, comprend un commissaire militaire et un commissaire technique avec un personnel militaire et technique, adjoint; ces commissions assurent le service jusqu'à la station de transition.

**6471.** — Une commission de chemins de fer de campagne est composée d'un officier supérieur, président, d'un ingénieur des chemins de fer, et d'un personnel adjoint, militaire et technique; ces commissions sont chargées de l'exécution du service au delà de la station de transition.

**6472.** — Les commissions de gare, en deçà de la station de transition, et les commandements de gare au delà de cette station, sont composées d'un commissaire militaire ou commandant de gare et d'un chef de gare, chargé du service technique; ces commissions ou commandements sont les agents locaux d'exécution du service.

**6473.** — Les troupes de chemins de fer comprennent les sapeurs de chemins de fer et les sections de chemins de fer de campagne. — V. *infrà*, v° *Génie*.

## CHAPITRE IV.

### ORGANISATION SPÉCIALE DES SECTIONS DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

**6474.** — Les sections de chemins de fer de campagne sont des corps militaires organisés en tout temps et chargés, en temps de guerre, concurremment avec les troupes de sapeurs de chemins de fer, de la construction, de la réparation et de l'exploitation des voies ferrées dont le service n'est pas assuré par les compagnies nationales.

**6475.** — Il est constitué, dès le temps de paix, neuf sections ayant chacune un numéro distinct (de 1 à 9), et formés avec le personnel des diverses compagnies et du réseau de l'Etat, comme il est indiqué ci-après :

1re section } compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.
2e section }
3e section : compagnie de Paris à Orléans.
4e section : compagnie de l'Ouest.
5e section : compagnie du Nord.
6e section : compagnie de l'Est.
7e section : compagnie du Midi.
8e section : Est, Ouest, Nord.
9e section : chemin de fer de l'Etat (Règl. 22 août 1890).

**6476.** — En temps de guerre, le ministre peut procéder à la création de sections nouvelles.

**6477.** — Le personnel des sections est recruté parmi les ingénieurs, employés et ouvriers attachés au service des six grandes compagnies et du réseau de l'Etat, soit volontaires, soit assujettis au service militaire par la loi du recrutement.

**6478.** — Chaque section forme un corps distinct, ayant sa hiérarchie propre, [illegible] la hiérarchie militaire proprement dite.

**6479.** — Le personnel se compose d'agents supérieurs et d'agents secondaires, avec les subdivisions ci-après :

| | |
|---|---|
| 1° Agents supérieurs nommés par le chef de l'Etat. | commandant de la section; chefs et sous-chefs de service; employés principaux. |
| 2° Agents secondaires nommés par le ministre de la Guerre. | employés et chefs ouvriers; sous-chefs ouvriers et ouvriers. |

**6480.** — Le commandant de la section exerce, à l'égard du personnel, les fonctions de chef de corps; il est subordonné à la commission des chemins de fer de campagne.

**6481.** — Les agents des sections ne peuvent être titulaires d'aucun grade dans la réserve de l'armée active ou dans l'armée territoriale.

**6482.** — Tout le personnel est soumis aux obligations du service militaire, jouit de tous les droits accordés par le droit international aux belligérants, et est, par contre, assujetti aux règles du droit des gens. — V. *suprà*, v° *Belligérant*.

**6483.** — En temps de guerre ou lors des convocations, il est justiciable des tribunaux militaires.

**6484.** — Le port de l'uniforme est obligatoire en temps de guerre; les agents supérieurs sont tenus d'être pourvus en tout temps de cet uniforme; il leur est fait application des dispositions applicables aux officiers de l'armée territoriale, en vertu desquelles des indemnités de première mise d'équipement peuvent être accordées dans la limite des crédits annuels à ce affectés par le Parlement.

**6485.** — Les agents secondaires reçoivent des magasins militaires, et aux frais de l'Etat, les effets d'habillement, de grand équipement, d'armement et de campement, dont ils doivent être pourvus.

**6486.** — L'administration de chaque section est exercée par un conseil d'administration; un fonctionnaire de l'intendance constate l'installation du conseil, en cas de mobilisation ou de réunion en temps de paix.

**6487.** — La solde et les indemnités de toute nature accordées aux divers agents sont à la charge du département de la guerre; ces allocations sont exclusives de toute prestation de vivres en nature, sauf le droit ouvert à tout le personnel de percevoir des vivres des magasins de l'Etat, à charge de remboursement.

**6488.** — Au point de vue des droits aux diverses indemnités, au logement en nature, à l'admission dans les hôpitaux et ambulances, au traitement en captivité et aux vivres remboursables, le personnel des sections est traité comme il suit :

Le commandant de la section et les chefs de service, comme *officiers supérieurs;*

Les sous-chefs et employés principaux, comme *officiers subalternes*.

Les agents secondaires sont traités :

Les employés, chefs et sous-chefs ouvriers, comme *sergents;*

Les ouvriers, comme *soldats*.

**6489.** — Au point de vue du service militaire, ce personnel appartient à la catégorie des hommes ayant une affectation spéciale, pour le temps de guerre; le contrôle des agents est tenu par l'autorité militaire d'une part, par les compagnies de chemins de fer de l'autre, sous la responsabilité du commandant de la section et de la compagnie.

**6490.** — Les sections peuvent, en temps de paix, être soumises à des inspections, revues et réunions d'instruction sur l'ordre du ministre de la Guerre; ces appels, revues ou réunions s'effectuent par section et non par classe.

**6491.** — Pendant la durée des convocations, les agents ont droit à la solde et aux diverses indemnités qu'entraîne la position de présence; les dépenses sont à la charge de l'autorité militaire.

**6492.** — Toutes les dispositions relatives à la mobilisation de chaque section sont étudiées et arrêtées dès le temps de paix; les sections doivent toujours être prêtes de façon à pouvoir être

utilisées sans délai par le ministre de la Guerre. Nous nous bornons à ces indications sommaires. On pourra consulter, au point de vue historique notamment, Picard, *op. cit.*, t. 9, p. 999.

# TITRE IV.

## DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES ET HISTORIQUES.

**6493.** — On désigne sous le nom de chemins de fer d'intérêt local des chemins de fer qui ne sont destinés qu'à desservir les intérêts d'une région déterminée sans la mettre nécessairement en rapport avec les autres points du territoire et qui sont concédés par les administrations départementales ou communales.

**6494.** — La nécessité de créer des chemins de fer d'intérêt local ne pouvait être aussi impérieuse que celle de faire communiquer ensemble les principaux centres du pays. Aussi ne voit-on les pouvoirs publics se préoccuper de ce problème économique qu'à une époque où le réseau d'intérêt général a pris déjà une extension considérable.

**6495.** — La première question qui se pose est celle de savoir si les chemins de fer d'intérêt local seront soumis à la même législation que les chemins de fer d'intérêt général. On n'hésite pas à se prononcer pour la négative. Les intérêts engagés étant moins importants, il semble qu'on peut en confier la garde aux représentants de l'administration les plus rapprochés des intéressés, et que le rôle du pouvoir central doive se borner à autoriser l'opération.

**6496.** — C'est l'esprit de la loi du 12 juill. 1865 qui, pour multiplier les travaux de ce réseau secondaire, prétend intéresser à sa construction tous ceux qui y trouvent avantage : départements, communes, particuliers eux-mêmes, et autorise à faire aux concessionnaires toutes subventions en capital.

**6497.** — Mais cet excès de faveur ne tarde pas à entraîner des abus et à compromettre le succès de l'entreprise. Des spéculateurs peu scrupuleux se contentent d'agioter sur le capital des subventions qui leur sont fournies ; en même temps, les compagnies perdent de vue le but pour lequel elles ont été créées. Elles se soudent les unes aux autres et ne craignent pas de faire concurrence au réseau d'intérêt général avec lequel elles entrent directement en lutte. Mal préparées pour cet antagonisme, la plupart succombent et un mouvement de réaction se produit.

**6498.** — Il se traduit par la promulgation d'une loi nouvelle, la loi du 11 juin 1880, qui donne à l'administration centrale des droits de contrôle et de surveillance plus étendus sur le réseau secondaire et n'autorise plus d'autres subventions que par voie d'annuités.

**6499.** — En même temps un cahier des charges-type est rédigé qui fixe d'une façon définitive les droits et devoirs réciproques des concessionnaires et de l'administration.

**6500.** — Enfin un règlement d'administration publique intervient qui précise certains points de la loi du 11 juin 1880.

**6501.** — Nous allons parcourir successivement ces différents monuments constitutifs de la législation du chemin de fer d'intérêt local. Les décisions de jurisprudence auxquelles ils ont donné lieu étant beaucoup moins nombreuses que celles qui ont été rendues à l'occasion du réseau d'intérêt général, nous aurons surtout à nous référer aux textes auxquels nous venons de faire allusion. Nous en éclairerons le commentaire à l'aide d'un certain nombre de circulaires du ministre des Travaux publics.

**6502.** — Un premier point qui se dégage de l'ensemble des textes sur la matière, c'est que le véritable caractère qui sépare les chemins de fer d'intérêt local et d'intérêt général réside dans la distinction même de l'autorité qui en fait la concession. Sans doute, la circulaire du 12 août 1865 parlant de leur destination avait pu dire : « Ces chemins devront avoir pour objet de relier les localités secondaires entre elles ou avec les grandes lignes actuellement décrétées en suivant soit une vallée, soit un plateau, mais en évitant de traverser les grandes vallées et les faîtes de montagne, points sur lesquels se trouvent généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce n'est qu'en se renfermant dans ces limites qu'il sera possible de réaliser dans la construction de ces nouvelles voies les conditions qui permettent aux départements d'en supporter les charges, et qu'on ne verra pas se substituer à des chemins d'un intérêt réellement local des voies ferrées qui, au lieu de former les affluents des grandes lignes, viendraient détruire la qualité des réseaux créés par l'Etat ». Mais on sent bien que ce n'est là que l'expression de désirs et de vœux qui peut se trouver démentie par la réalité des faits ; l'acte de concession, au contraire, est un acte indestructible qui maintient toujours leur caractère aux chemins de fer d'intérêt local.

**6503.** — Cependant, un avis du Conseil d'Etat a pu donner sur le principe de la distinction qui nous occupe des indications utiles à retenir. « Si, en droit, le classement d'une voie ferrée comme chemin de fer d'intérêt local ou comme tramway, y lisons-nous, résulte exclusivement de l'acte qui en autorise l'exécution et en déclare l'utilité publique, il entraîne des différences dans le régime légal, dans la procédure d'expropriation, dans les conditions et les limites du concours financier de l'Etat et même dans le caractère matériel de la voie ferrée. A ce dernier point de vue, notamment, le signe caractéristique des tramways est que leur plateforme sur toute leur étendue, aussi bien dans les sections à travers champs que sur les voies publiques empruntées par le tracé demeure accessible à la circulation ordinaire des voitures et des piétons ou tout au moins à celle des piétons. Au contraire, les chemins d'intérêt local sont soustraits à cette servitude au moins en dehors des sections empruntées aux voies publiques. Dès lors, le classement doit être dans chaque espèce dicté par des considérations de fait. La nature du service de la voie ferrée, son système d'exploitation et la proportion entre la longueur des sections à établir sur des voies publiques préexistantes et celles des stations à établir en dehors des voies publiques constituent, à cet égard, les principaux éléments d'appréciation. — Cons. d'Et., avis de la section des Travaux publics, 6 août 1884.

## CHAPITRE II.

### INSTRUCTION DES PROJETS. — CONCESSION, DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

**6504.** — D'après l'art. 1er, L. 12 juill. 1865, les départements et les communes avaient le choix, soit de construire les chemins de fer d'intérêt local par eux-mêmes, puis de les livrer à une compagnie qui, après les avoir mis en état, devaient en assurer l'exploitation, soit même, si cette combinaison leur paraissait plus avantageuse, de confier à une compagnie le soin d'exécuter tous les travaux en lui conférant, à titre de subvention, les ressources créées en vue de l'établissement du chemin.

**6505.** — On pourrait croire, en rapprochant de cette disposition l'art. 1er, L. 11 juin 1880, qu'il n'est plus loisible désormais aux départements ou aux communes de s'arrêter qu'au premier de ces deux partis.

**6506.** — Ce dernier article, en effet, est ainsi conçu : « L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes ». Mais ce serait donner évidemment une portée exagérée à une disposition qui n'est elle-même que purement énonciative. On peut ajouter que la loi de 1865 ayant été précisément abrogée par la loi de 1880, il semble difficile, pour les rapprocher, de puiser un argument dans ce rapprochement même.

**6507.** — Les chemins de fer d'intérêt local pouvant concerner un ou plusieurs départements, une ou plusieurs communes, il importe tout d'abord d'analyser les règles relatives à l'établissement de ces chemins de fer dans l'une et l'autre hypothèse.

**6508.** — Les règles relatives à l'instruction des avant-projets de chemins de fer d'intérêt local, à l'exception des autorités chargées de les approuver, ne présentent rien de particulier. Elles sont indiquées par l'art. 2, L. 11 juin 1880, qui contient également les prescriptions relatives à la concession et à la déclaration d'utilité publique.

**6509.** — « S'il s'agit de chemins à établir par un départe-

ment sur le territoire d'une ou plusieurs communes, porte cette disposition, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges-type approuvé par le Conseil d'Etat, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation. Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des art. 89 et 90, L. 10 août 1871. S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le § 1 du présent article seront exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet. Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'Etat. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général. L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi. »

**6510.** — Nous rappelons le texte des art. 89 et 90, L. 10 août 1871, visés par l'art. 2, précité. Art. 89 : « Deux ou plusieurs conseils généraux peuvent provoquer entre eux, par l'entremise de leurs présidents, et après en avoir averti les préfets, une entente sur les objets d'utilité départementale compris dans leurs attributions et qui intéressent à la fois leurs départements respectifs. Ils peuvent faire des conventions à l'effet d'entreprendre ou de conserver à frais communs des ouvrages ou des institutions d'utilité commune ». — Art. 90 : « Les questions d'intérêt commun seront débattues dans des conférences où chaque conseil général sera représenté, soit par sa commission départementale, soit par une commission spéciale nommée à cet effet. Les préfets des départements intéressés pourront toujours assister à ces conférences. Les décisions qui y seront prises ne seront exécutoires qu'après avoir été ratifiées par tous les conseils généraux intéressés et sous les réserves énoncées aux art. 47 et 49 de la présente loi. »

**6511.** — Ce qui ressort tout d'abord de ces dispositions, c'est qu'à la différence de ce qui se pratique pour les chemins de fer d'intérêt général, dans les chemins de fer d'intérêt local, l'autorité qui fait la concession n'est pas la même que celle qui déclare l'utilité publique.

**6512.** — C'était déjà le système en vigueur sous l'empire de la loi du 12 juill. 1865. Il est vrai qu'à cette époque, il suffisait d'un décret rendu en Conseil d'Etat pour déclarer l'utilité publique; mais on sait aussi qu'alors le pouvoir exécutif était compétent pour décréter tous travaux publics.

**6513.** — On remarquera que, tandis que les chemins d'intérêt général dont le développement ne doit pas excéder 20 kilomètres, et qu'on peut considérer comme des embranchements, peuvent être autorisés par un simple décret, l'approbation du chemin de fer d'intérêt local ne peut jamais être donnée que par une loi. Cette différence tient à la préoccupation que nous avons signalée, de la part des pouvoirs publics, de s'assurer que les chemins de fer d'intérêt local ne chercheront pas à se transformer, après coup, en chemins de fer d'intérêt général ou à jouer un rôle analogue.

**6514.** — Il n'y en a pas moins là une certaine contradiction que le législateur, à certaines époques, a voulu faire disparaître. — V. notamment, à cet égard, Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 27 et s.

**6515.** — Le pouvoir législatif n'a pas seulement mission de déclarer l'utilité publique, il doit encore intervenir pour autoriser l'exécution des travaux. On peut s'étonner de cette formalité nouvelle. « A quoi bon, dit à cet égard M. Dumay, lorsqu'il est reconnu que les travaux sont assez utiles pour légitimer le sacrifice imposé à la propriété particulière, en subordonner l'existence à une autorisation du gouvernement »? Et il répond à cette question par ces observations : « On peut voir là sans doute un de ces actes dits de tutelle par lesquels le gouvernement intervient dans les affaires départementales et communales. Mais nous sommes convaincus qu'ici la tutelle s'exerce moins au profit du pupille qu'à celui du tuteur. En obligeant les départements et communes à demander l'autorisation d'exécuter les travaux, en se réservant par suite le droit de la leur refuser, on s'est ménagé le moyen de ne leur laisser que les chemins dont l'Etat ne voudrait pas, ou dont les siens n'auraient pas à redouter la concurrence. »

**6516.** — Ces observations sont d'autant plus justes que, dans les travaux préparatoires de la loi du 12 juill. 1865, on apercevait déjà très-nettement la préoccupation de ne pas laisser se constituer, à côté du réseau des grandes compagnies et sous le nom trompeur de chemins de fer d'intérêt local, « de nombreuses voies ferrées qui, au lieu d'être les affluents des grandes lignes, seraient venues leur faire concurrence » (Extrait du rapport de M. le comte Le Hon). — V. Aucoc, *op. cit.*, t. 3, p. 632; Dumay, *op. cit.*, p. 45.

**6517.** — ... Et que c'est précisément parce que ce danger s'était réalisé qu'est intervenue, ainsi que nous l'avons déjà fait ressortir, pour y porter remède, la loi de 1880.

**6518.** — Il est vrai qu'au moment où la loi de 1865 a été rendue, les conseils généraux n'avaient pas encore été investis du droit de prendre des décisions exécutoires par elles-mêmes et sauf annulation, notamment en ce qui concernait « la direction des chemins de fer d'intérêt local, les modes et conditions de leur exécution, traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation » (L. 10 août 1871, art. 46, § 12). De sorte qu'on aurait pu se demander si, du jour où ce droit leur a été reconnu, l'autorisation gouvernementale, pour l'exécution des travaux, n'était pas devenue superflue. — Dumay, *loc. cit.*

**6519.** — Mais on peut dire que dès avant la loi du 11 juin 1880, il résultait d'une circulaire du ministre de l'Intérieur aux préfets, que le § 12, art. 46, L. 10 août 1871, n'avait pas eu pour effet d'abroger la loi du 12 juill. 1865, qu'il était douteux, en effet, qu'un chemin de fer d'intérêt local pût être établi sans qu'il fût nécessaire d'acquérir les terrains par voie d'expropriation, que l'entreprise devait donc, en principe, être déclarée d'utilité publique et qu'à ce point de vue il était indispensable de recourir à un décret; qu'en outre, comme l'Etat intervient dans l'opération par une subvention fixée au quart, au tiers ou à la moitié de la dépense suivant le produit du centime dans le département, le gouvernement aurait toujours le droit d'examiner le contrat de concession et les conditions du cahier des charges et par cela seul de refuser son adhésion. « Les dispositions du § 12 concluait la circulaire, ne sauraient donc être appliquées que dans des cas exceptionnels et qu'autant que le conseil général renonçant à toute subvention de l'Etat, ouvrirait la voie ferrée sur des terrains dont la cession aurait été opérée à l'amiable. »

**6520.** — La loi du 11 juin 1880 a fait cesser toute espèce de doute à cet égard en maintenant expressément cette formalité.

**6520** *bis*. — Lorsque le chemin de fer projeté ne doit pas occuper le sol d'une voie publique, il n'y a rien à ajouter à ce que nous venons de dire en ce qui concerne la concession. Dans le cas contraire, il faut observer les dispositions du décret du 18 mai 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution des art. 3 et 29, L. 11 juin 1880. Les avant-projets et mémoires descriptifs de ces lignes de chemins de fer sont complétés conformément aux art. 2 et 3 de ce décret et au § 5, art. 3 de la loi du 11 juin 1880, pour ce qui concerne les sections à poser sur les voies publiques. L'enquête, faite dans les formes indiquées par ce dernier, sert pour faire déclarer l'utilité publique de l'entreprise et pour en faire autoriser l'exécution tant sur le sol des routes et chemins qu'en dehors des voies publiques (art. 12, Décr. 18 mai 1881).

**6521.** — Le cahier des charges est rédigé par les soins du concédant, mais, à la différence de ce qui se passe pour les chemins de fer d'intérêt général, il y a un cahier des charges-type sur les dispositions desquelles doivent être calquées autant que possible les dispositions particulières à chaque concession.

**6522.** — Le cahier des charge détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu (L. 11 juin 1880, art. 7).

**6523.** — Les dossiers d'instruction sont communiqués aux Chambres avant qu'elles soient appelées à prononcer l'utilité publique.

**6524.** — Une circulaire du 11 août 1882 a décidé à cet égard qu'indépendamment du dossier officiel de l'enquête d'utilité publique et des originaux des traités intervenus pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et qui sont destinés aux Chambres, les ingénieurs doivent faire une copie certifiée con-

forme des pièces les plus importantes, tels que plans généraux, notes pour l'enquête, avis des commissions, rapports sur les résultats de l'enquête, délibérations du conseil général, conventions passées avec la compagnie concessionnaire, etc. Ce dossier est destiné au ministre.

**6525.** — Le cautionnement que le concessionnaire est tenu de fournir est régi par l'art. 66 du cahier des charges dont les dispositions présentent quelques particularités. « Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de... porte cet article, en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janv. 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. »

**6526.** — Comme dans les chemins de fer d'intérêt général, c'est la déclaration d'utilité publique qui, dans les chemins de fer d'intérêt local, est seule constitutive des droits des parties. Jusque-là, les intéressés n'ont que de simples expectatives qui n'autorisent de leur part aucune réclamation. C'est un principe qui avait déjà été proclamé antérieurement à la loi de 1880 et qui a reçu encore depuis une consécration nouvelle.

**6527.** — C'est ainsi qu'il avait été jugé notamment, sous l'empire de la loi du 12 juill. 1865, que la délibération par laquelle un conseil général, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par cette loi, avait voté la concession d'un chemin de fer d'intérêt local, ne constituait pas une décision administrative susceptible par elle-même d'être attaquée pour excès de pouvoirs devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux; que si, en effet, aux termes de l'art. 2, L. 12 juill. 1865, il appartient aux conseils généraux d'arrêter, après une instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, c'est seulement par un décret délibéré en Conseil d'Etat, que l'utilité publique de ce chemin pouvait être déclarée et leur exécution autorisée; qu'il suivait de là que la délibération du conseil général ne constituait pas une décision administrative susceptible par elle-même d'être attaquée devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux, en vertu de la loi des 7-14 oct. 1790. — Cons. d'Et., 28 avr. 1869, Ville d'Evreux, [S. 70.2.228, P. adm. chr., D. 70.3.49, Leb. chr., p. 399]

**6528.** — ... Que bien qu'aux termes de la loi du 12 juill. 1865, ce fût le conseil général qui arrêtât, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, si un concurrent évincé venait à se plaindre de ce que le conseil général, après avoir décidé, dans une précédente session, qu'un appel serait fait aux soumissionnaires suivant un programme de conditions exigées et que les soumissions seraient reçues jusqu'à une époque fixée, avait admis, dans une session ultérieure, un autre soumissionnaire à réviser les termes de sa soumission qui apportaient de sérieuses modifications aux conditions du programme imposé, et avait ensuite accepté cette soumission rectifiée, en violation de l'ordonnance du 4 déc. 1836 et au mépris des droits acquis au requérant par sa propre soumission qui avait été faite régulièrement dans le délai voulu et contenait acceptation de toutes les conditions du programme, et qu'il demandât à ce titre l'annulation, pour excès de pouvoirs, de la délibération du conseil général qui avait concédé ainsi diverses lignes d'intérêt local, et du traité passé entre le département et la compagnie concessionnaire, sa réclamation ne devait pas moins être écartée par le motif qu'en faisant publier un programme des conditions dans lesquelles il entendait traiter de la concession de divers chemins de fer d'intérêt local, le conseil général avait voulu faire un appel aux soumissionnaires et non mettre en adjudication la concession. — Cons. d'Et., 16 févr. 1870, Balmier et C^ie, [D. 70.3.74, Leb. chr., p. 108]

**6529.** — ... Que, dès lors, après avoir reçu les offres des soumissionnaires, il avait pu ensuite traiter de la concession avec l'un d'eux, en tenant compte des conditions de capacité et de solvabilité qui lui étaient offertes pour l'exécution du contrat. — Même arrêt.

**6530.** — ... Que sous l'empire des lois des 12 juill. 1865 et 10 août 1871, il n'appartenait pas aux conseils généraux d'accorder définitivement la concession des chemins de fer d'intérêt local; que cette concession ne pouvait résulter que d'une déclaration d'utilité publique. — Cons. d'Et., 24 nov. 1882, Henry Michel, [Leb. chr., p. 944]

**6531.** — Depuis la loi de 1880, il a été jugé également que les concessions de chemins de fer d'intérêt local accordées par les conseils généraux ne deviennent définitives que si l'utilité publique des travaux est déclarée, et l'exécution autorisée par une loi; qu'en conséquence, le concessionnaire n'ayant jusqu'alors aucun droit acquis, ne peut réclamer aucune indemnité au département pour le préjudice que lui aurait causé l'abandon du projet, si cet abandon est dû au refus de l'Etat d'accorder le concours financier sur lequel comptait le conseil général. — Cons. d'Et., 1^er mai 1891, Bardon, Mallet et C^ie, [Leb. chr., p. 339]

**6532.** — ... Que lorsqu'un projet de chemin de fer d'intérêt local n'a pas été réalisé par suite du défaut d'approbation de l'autorité supérieure, le concessionnaire éventuel n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de ce que le conseil général s'est refusé à voter un projet réduit proposé par l'autorité supérieure, ce concessionnaire, jusqu'à l'approbation du projet, n'ayant pas de droit acquis. — Cons. d'Et., 12 juin 1891, Chemins de fer départementaux, [Leb. chr., p. 442]

**6532** *bis*. — ... Que la délibération par laquelle un conseil général, en décidant la construction d'un chemin de fer d'intérêt départemental, invite le préfet à prévenir la compagnie des résolutions prises pour qu'elle puisse présenter des projets, en spécifiant que ladite compagnie n'aura aucun recours contre le département si les projets n'étaient pas acceptés, n'a pas pu conférer un droit même éventuel de la concession aux auteurs du projet; qu'en conséquence, le conseil général a pu, sans violer aucun droit acquis, écarter les projets comme entraînant des charges trop onéreuses pour le département et faire appel à de nouvelles demandes de concession n'émanant pas des demandeurs primitifs, sans que ceux-ci pussent réclamer au département aucune indemnité pour frais d'études. — Cons. d'Et., 8 avr. 1892, Dép. de la Vienne, [Leb. chr.]

**6533.** — La concession des chemins de fer d'intérêt local, comme celle des chemins de fer d'intérêt général, a un caractère personnel. Il en résulte notamment qu'aucune cession ne peut en être faite sans l'agrément du concédant.

**6534.** — C'est un principe qui avait déjà été proclamé à plusieurs reprises antérieurement à la loi du 11 juin 1880. — V. not. Cass., 14 févr. 1859, Mancel, [S. 59.1.207, P. 59.346, D. 59.1.113] — Paris, 12 févr. 1856, Jumelais, [S. 56.2.288, P. 56.279, D. 56.2.181] — Cons. d'Et., 31 mai 1878, de Méritens, [S. 80.2.64, P. adm. chr., D. 78.3.62, Leb. chr., p. 538]

**6535.** — Ce point a été consacré de nouveau par l'art. 10, L. 11 juin 1880, ainsi conçu : « Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes. Les modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession; s'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général statuant conformément aux art. 48 et 49, L. 10 août 1871; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet. En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraine la nullité et peut donner lieu à la déchéance. »

**6536.** — On peut consulter, comme ayant statué sur un cas de cession, un arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, 20 janv. 1879, [Dauv., 1879, p. 214]

**6537.** — En tous cas, les concessionnaires, qui, sans autorisation, se seraient substitué une compagnie, ne seraient pas fondés, s'ils n'avaient pas rempli leurs engagements, à demander que les poursuites fussent exercées contre la compagnie cessionnaire. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Richard Grison, [S. 85.3.45, P. adm. chr., Leb. chr., p. 662]

**6538.** — Antérieurement à la loi du 11 juin 1880, il avait été jugé, par analogie de ce qui était édicté pour les chemins de fer d'intérêt général, qu'il appartenait au gouvernement d'imposer

aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local la condition de ne faire aucune émission d'obligations sans avoir obtenu l'autorisation du ministre des Travaux publics, de concert avec le ministre de l'Intérieur, et après avis du ministre des Finances. — Cons. d'Ét., 24 oct. 1872, N..., D. 76.3.77

**6539.** — L'art. 18 de cette loi a réglementé ce point, ainsi que la formation du capital-actions des sociétés appelées à construire ou exploiter les chemins de fer d'intérêt local. « Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances. Il ne ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent. Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement. Toutefois, les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du ministre des Travaux publics. Les dispositions des § 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le ministre des Travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre. »

**6540.** — Sur l'étendue du monopole de la compagnie concessionnaire, il faut consulter les art. 6 et 8, L. 11 juin 1880, ainsi que les art. 50, 60 et 61 du cahier des charges. « L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées, par le cahier des charges. — V. *infrà*, n. 6543.

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

**6541.** — Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession (art. 8).

On peut citer comme application de cette disposition l'arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire du 20 janv. 1879, précité.

**6542.** — L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement. Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre des Travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets. Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le ministre statue. S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du § 1 du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet (art. 3, L. 11 juin 1880).

**6543.** — L'autorité qui fait la concession a toujours le droit de supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. En pareil cas (comme au cas prévu par le 3e alinéa du n. 6540), si les droits du concessionnaire ne sont pas reconnus par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut être dûe est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au § 3, art. 11, L. 11 juin 1880.

**6544.** — Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'art. 29, L. 11 juin 1880. Dans ce cas, sont également applicables les art. 34, 35, 37 et 38 de la même loi. Nous examinerons cette situation *infrà*, n. 6692 et s.

**6545.** — Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef (art. 3, L. 11 juin 1880). Sur le pouvoir propre du préfet, V. ce qui sera dit *infrà*, au sujet de l'art. 21 de la même loi.

**6546.** — Ces indications sont développées de la façon suivante par l'art. 3 du cahier des charges : « Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'art. 3, L. 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et, pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des Travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie. A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les six mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique. Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des Travaux publics par le § 2, art. 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets. L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera entre les mains du préfet. Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente. »

**6547.** — Pour mieux assurer le service des postes et télégraphes, une circulaire du ministre des Travaux publics du 20 juill. 1882, a décidé que les cahiers des charges des chemins de fer d'intérêt local préparés par les ingénieurs, doivent avant d'être soumis à l'approbation des assemblées départementales, être communiqués aux directeurs départementaux des postes et télégraphes pour être complétés s'il y a lieu au point de vue de ces services. Par la même raison, lorsqu'un département a concédé une ligne dans des conditions déterminées, dont quelques-unes, dans l'espèce, relatives au tracé, n'ont pas été admises par le décret déclaratif d'utilité publique, on doit dire que le département n'est pas fondé à réclamer l'exécution de ces dernières conditions qui, faute d'avoir été reproduites dans le décret, doivent être considérées comme lettre morte.

**6548.** — Il avait été jugé avant la loi du 11 juin 1880, que, lorsqu'un chemin de fer d'intérêt local a été, après l'enquête prescrite par le tit. 1, L. 3 mai 1841, déclaré d'utilité publique, le préfet n'est pas tenu, avant d'approuver les projets définitifs pour l'établissement de la ligne, de faire procéder à une enquête spéciale. Dans l'espèce, les projets étaient différents de ceux soumis à l'enquête qui avait précédé la déclaration d'utilité publique, mais l'expropriation qui en avait été la conséquence, avait été précédée de la deuxième enquête prescrite par le tit. 2, L. 3 mai 1841. — Cons. d'Et., 6 août 1878, Landeau, Lamothe et autres, [S. 80.2.124, P. adm. chr., D. 79.3.7, Leb. chr., p. 841] — V. Aucoc, *Conférences*, t. 3, n. 1588 et 1611.

**6549.** — Sans vouloir nous appesantir sur les différentes clauses du cahier des charges-type, nous nous bornerons à signaler les principales différences qui existent entre leur rédaction et celle de clauses similaires du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

**6550.** — Mais nous devons d'abord rappeler : 1° qu'aux termes d'une circulaire du 22 juin 1889, les ingénieurs pour ces chemins de fer comme pour les autres, et surtout comme pour les tramways, ainsi que nous le verrons plus bas, doivent fournir des comptes moraux.

**6551.** — ... Que le privilège accordé par l'art. 3, Décr. 26 pluv. an II, aux ouvriers et fournisseurs des entrepreneurs de travaux exécutés pour le compte de l'Etat sur les sommes affectées à ces travaux ne peut être invoqué relativement à un chemin de fer d'intérêt local concédé par un département. — Cass., 4 déc. 1882, Breton, [S. 84.1.17, P. 84.1.26, D. 83.1.190]

**6552.** — Nous ferons remarquer en outre, d'une façon générale, qu'il y a lieu partout où se trouve le mot *administration*

dans le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, de le remplacer par le mot *préfet*, s'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local.

**6553.** — ... Que le cahier des charges-type lui-même ne visant que le cas où le chemin de fer est concédé par un *département*, on doit substituer le mot *commune* au mot *département* dans l'hypothèse où la concession émane d'une commune.

**6554.** — Ces différents points posés, voici quelles sont les différences notables qui existent entre les principales clauses du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général et les clauses correspondantes du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local. Le point de départ du délai de commencement des travaux est la loi déclarative d'utilité publique. On prévoit un délai d'achèvement spécial pour chaque section (art. 2).

**6555.** — Indépendamment des pièces prévues à l'art. 5 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, et qui constituent les projets d'ensemble, les concessionnaires doivent remettre un extrait de la carte au 1/80,000$^{e}$.

**6556.** — Les terrains sont acquis, les ouvrages d'art et les terrassements sont exécutés et les rails sont posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Le concessionnaire est tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique atteint un chiffre déterminé pendant une année. En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il peut, à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom du département, et par le ministre des Travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie. Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration peut mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux. Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne peuvent pas recevoir une autre destination (art. 6).

**6557.** — Aux termes de l'art. 7, la largeur ordinaire de la voie varie entre 1$^{m}$,44, 1$^{m}$,00 ou 0$^{m}$,75.

**6558.** — Aux termes d'une circulaire du ministre des Travaux publics du 12 janv. 1888, la largeur ordinaire doit être de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails. De plus, toutes les fois qu'une ligne d'intérêt local ou tramway à voie étroite doit se relier à une ou plusieurs lignes à voie normale, le cahier des charges de la concession doit contenir une clause spéciale prescrivant l'établissement dans les gares de jonction, de moyens de transbordement commode pour les voyageurs et les marchandises.

**6559.** — Le même art. 7 fixe les principales dimensions du matériel roulant dans les termes suivants : la largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas (1) .......; et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à (2) ......; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de (3).

**6560.** — Dans le but de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises pour le transport des troupes et du matériel de guerre, deux circulaires des 12 juill. 1884 et 10 nov. 1887 avaient fixé les conditions auxquelles devait satisfaire la construction de ces wagons dans les chemins d'intérêt général à voie de 1 mètre de largeur, et les chemins d'intérêt général à voie normale. Deux circulaires du 12 déc. 1887 déclarent ces règles applicables aux chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre également ou à voie normale. Nous nous contentons d'indiquer ces deux circulaires qu'on trouvera dans le *Recueil des Lois, décrets, ordonnances*, intéressant le ministère des Travaux publics, t. 3, p. 1887.

**6561.** — Aux conditions exigées par l'art. 7 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, l'art. 7 du cahier des charges d'intérêt local ajoute une condition nouvelle. L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0$^{m}$,35, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0$^{m}$,90 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

**6562.** — Dans les art. 7 et 8 se rencontrent certaines dimensions spéciales qu'il faut noter. La largeur de l'entrevoie sera, telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 0$^{m}$,50. La largeur des accotements sera calculée de façon que l'arête supérieure du ballast se trouve sur la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant. Le rayon des courbes des alignements sera, à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 250 mètres pour les chemins à voie de 1$^{m}$,44; 100 mètres pour les chemins à voie de 1$^{m}$,00, et 50 mètres pour les chemins à voie de 0$^{m}$,75. Il devra y avoir en principe entre deux courbes consécutives une partie droite de 60 mètres pour la voie de 1$^{m}$,44, et 40 mètres pour les voies de 1$^{m}$,00 et de 0$^{m}$,75.

**6563.** — L'art. 8, qui prévoit le maximum des pentes et des rampes et le fixe à 30 millièmes, et qui veut qu'une partie horizontale de 60 mètres pour les voies de 1$^{m}$,44, de 40 mètres pour les voies de 1$^{m}$,00 et de 0$^{m}$,75 soit ménagée entre deux déclivités consécutives et en sens contraire, n'exige plus que les déclivités soient dirigées de façon à ce que les eaux soient versées au même point. Mais on peut supposer que ce n'est là qu'un oubli.

**6564.** — Les règles relatives à l'emplacement des stations sont différentes. Indépendamment des prescriptions relatives à la communication des plans de détail qui se trouvent placées à la fin de l'art. 9 et qui sont identiques, on trouve au début de ce même texte les dispositions suivantes : « Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale. Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après. Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale. L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations » (art. 9).

**6565.** — Il a été jugé, à cet égard, que le préfet n'a pas le droit d'imposer à une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt départemental dont la construction et l'exploitation ont été concédées moyennant un forfait kilométrique dont l'intérêt est garanti, et en dehors d'un accord préalable avec cette compagnie, la création de gares nouvelles ou de haltes en sus des stations dont le nombre et l'emplacement ont été déterminés lors de la concession du chemin, alors qu'aucune réserve de ce droit n'a été insérée dans le cahier des charges de la concession. — Cons. d'Et., 23 mai 1890, Société générale des chemins de fer économiques, [Leb. chr., p. 536]

**6565 *bis*.** — Il a été jugé également que le ministre des Travaux publics excède ses pouvoirs lorsqu'il autorise le prolongement d'un chemin de fer d'intérêt local dans l'intérieur d'une ville avec création de gares nouvelles sans l'intervention du conseil général qui a fait la concession, ces travaux autorisés plusieurs années après la mise en construction de la ligne ne rentrant pas dans les modifications de détail qu'il appartient à l'administration d'ordonner. — Cons. d'Et., 22 janv. 1892, Jaubry, [Leb. chr.]

**6566.** — L'art. 10, relatif au principe du rétablissement des voies de communication par le concessionnaire est également conçu dans des termes assez différents. Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

**6567.** — Il n'y a rien de bien spécial pour les dimensions à observer à l'égard des viaducs et des ponts à constituer dans les traverses des routes nationales, départementales, etc. Relevons seulement dans l'art. 11 le dernier § qui, prévoyant spécialement le cas où l'on se trouve en présence d'une ligne ou d'une section pour lesquelles la compagnie exécute les ouvrages d'art pour

(1) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier; toutefois on n'admet pas plus de 2$^{m}$,80 pour la voie de 1$^{m}$,44, ni de 2$^{m}$,50 pour la voie de 1$^{m}$,00, ni de 1$^{m}$,875 pour la voie de 0$^{m}$,75.

(2) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier; toutefois on n'admet pas plus de 3$^{m}$,10 pour la voie de 1$^{m}$,44, ni de 2$^{m}$,80 pour la voie de 1$^{m}$,00, ni de 2$^{m}$,175 pour la voie de 0$^{m}$,75.

C'est cette dernière dimension, égale à la plus grande largeur du gabarit du matériel roulant, qui servira à déterminer la largeur de la plate-forme et des ouvrages d'art.

(3) 4$^{m}$,20 pour la voie de 1$^{m}$,44; hauteur à déterminer dans chaque cas particulier pour les autres voies.

deux voies, prescrit que la largeur des viaducs entre les parapets soit telle qu'il y ait un intervalle de 70 centimètres au moins entre les parapets et les parties les plus saillantes du matériel roulant d'après la largeur maxima qui est fixée dans le § 2, art. 7.

**6568.** — ... Et le dernier paragraphe de l'art. 12 portant que l'ouverture d'un pont entre les culées devra être telle qu'il y ait un intervalle de 70 centimètres au moins entre les culées et les parties les plus saillantes du matériel roulant, sauf à distinguer, d'ailleurs, entre le cas où il s'agira d'un chemin à voie unique et celui où on se trouvera en présence d'une ligne ou section sur laquelle le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies.

**6569.** — Cette largeur régnera, continue le même article, jusqu'à deux mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à $1^m,80$ pour la voie de $1^m,44$; pour les autres voies, cette distance verticale sera égale à la hauteur du matériel roulant, telle qu'elle a été fixée dans le § 2, art. 7, augmentée de 60 centimètres.

**6570.** — Le dernier paragraphe de l'art. 13, relatif aux passages à niveau et aux barrières dont ils doivent être munis sont également assez sensiblement différents. « L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins. Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés. La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20/1000$^e$ au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

**6571.** — Le maximum des modifications possibles à introduire dans l'emplacement et le profil des routes existantes est comme pour les chemins de fer d'intérêt général de $0^m,03$ ou de $0^m,05$. Mais le premier chiffre, au lieu de s'appliquer également aux routes départementales et nationales, ne s'applique plus qu'à ces dernières, et, par contre, le second, au lieu d'être restreint aux seuls chemins vicinaux, s'applique également aux routes départementales. »

**6572.** — Notons également deux modifications de texte dans les dispositions relatives aux viaducs à construire à l'encontre des rivières et aux souterrains. Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, porte le § 2 de l'art. 15, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et sur les chemins à deux voies, et ils présenteront, en outre, les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

**6573.** — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins de fer à une voie, et de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera égale à la hauteur maximum du gabarit du matériel roulant, augmentée d'un intervalle libre, nécessaire pour l'aérage, d'au moins $1^m,20$ pour une ou pour deux voies (art. 16).

**6574.** — A signaler encore, dans l'art. 19, des prescriptions spéciales pour la matière et le poids des rails ainsi que pour l'espacement maximum des traverses d'axe en axe. En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, les rails devront peser 30 kilogrammes en fer et 25 kilogrammes en acier sur les chemins à voie large; le poids sera fixé dans chaque affaire pour les chemins à voie étroite.

**6575.** — A la différence de ce qui se passe dans les chemins de fer d'intérêt général, l'hypothèse où le chemin de fer traverse une mine déjà concédée est ainsi réglementée. « Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le ministre des Travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire » (art. 24).

**6576.** — Les travaux doivent être conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit (art. 26).

**6577.** — La réception définitive doit être faite dans les mêmes formes que la réception partielle (art. 27).

**6578.** — L'époque du bornage n'est plus laissée à la discrétion de l'administration. Il doit y être procédé immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation. Il doit être fait contradictoirement entre les propriétaires riverains et des agents désignés par le préfet pour représenter le département.

**6579.** — La faculté pour les départements ou les communes de concéder à d'autres compagnies, après la concession, d'autres voies de communication et d'embranchement est reconnue par les art. 58 et s. du cahier des charges dans des termes sensiblement analogues à ceux des articles correspondants du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

**6580.** — Notons seulement certaines précautions spéciales nécessitées par l'importance moindre des voies exécutées. « Le concessionnaire, porte le cahier des charges, ne pourra être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies. »

**6581.** — Notons encore quelques modifications relatives au service des gares. Ainsi on ne retrouve plus dans l'art. 60 les paragraphes relatifs à la redevance à payer par la compagnie dans les cas où un service d'embranchement viendrait à être établi dans ses gares, non plus que les dispositions relatives aux réductions de péage dont elle peut être tenue de faire profiter les chemins de fer d'embranchement suivant leur longueur.

**6582.** — D'autre part, les dispositions relatives aux gares communes sont modifiées de la façon suivante : « Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins. Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir : par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département; par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général. »

## CHAPITRE III.

### POLICE.

**6583.** — Ce sont la loi du 15 juill. 1845 et l'ordonnance du 15 nov. 1846 qui règlent la police des chemins de fer d'intérêt local comme celle des chemins de fer d'intérêt général. La loi du 11 juin 1880 a cependant apporté des dérogations à certaines de leurs dispositions. Ainsi, par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juill. 1845 sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés (art. 20). Il faut remarquer ici le pouvoir propre du préfet.

**6584.** — Ces points sont confirmés par l'art. 20 du cahier des charges qui porte : « Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'art. 20, L. 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur dix mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations. »

**6585.** — Il avait été jugé antérieurement, à ces dispositions,

que le fait de traverser, à l'approche d'un train, le passage à niveau libre et ouvert d'un chemin de fer d'intérêt local, non clos, constitue une contravention à la police des chemins de fer, lors même que le signal réglementaire ne se serait pas fait entendre pour annoncer le train. — Angers, 3 mai 1875, Rocaud, [S. 75.2.320, P. 75.1235, D. 76.2.51]

**6586.** — Jugé depuis, que la décision administrative qui dispense une compagnie d'établir des barrières à un passage à niveau ne saurait soustraire cette compagnie à l'obligation de prendre des mesures convenables pour éviter les accidents dans les cas où la situation des lieux peut en provoquer. — Cass., 11 nov. 1891, Casanova, [J. *Le Droit*, 20 nov. 1891] — Trib. Nancy, 11 févr. 1891, Chemin de fer de l'Est, [J. *Le Droit*, 23 sept. 1891]

**6586** *bis.* — Il a été jugé plus récemment qu'une compagnie de chemin de fer économique n'est pas en faute pour n'avoir pas fermé un passage à niveau alors qu'un arrêté préfectoral pris en exécution de la loi du 11 juin 1880, art. 20, avait précisément pour but et pour effet de la dispenser légalement de fermer ce passage. — Cass., 27 juill. 1892, Tabary, [*Gaz. des trib.*, 29 juill. 1892]

**6587.** — Si le préfet peut dispenser de poser des clôtures, il n'en conserve pas moins d'ailleurs le droit d'interdire au public la circulation sur la voie ferrée, sur tous chemins de fer d'intérêt local, sans qu'il y ait lieu de rechercher dans le cahier des charges quelles étaient les obligations primitives des concessionnaires :

**6588.** — Le cahier des charges contient également un certain nombre d'additions ou de modifications aux passages correspondants du cahier des charges les chemins de fer d'intérêt général. Comme dispositions nouvelles on peut signaler le § 1 de l'art. 31 : Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le § 2 de l'art. 7.

**6589.** — ... Le dernier paragraphe du même article relatif aux freins : le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

**6590.** — ... La disposition de l'art. 32 fixant le nombre minimum des trains appelés à desservir tous les jours la ligne entière dans chaque sens.

**6591.** — Parmi les dispositions modifiées, nous relevons spécialement celles qui sont relatives à l'établissement du matériel roulant.

**6592.** — L'étage inférieur, portent à cet égard les 4e, 5e et 6e alinéas de l'art. 31, sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins 1m,10 de hauteur utile. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs. Il y aura des places de .... classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui seront arrêtées par le préfet. »

## CHAPITRE IV.

### CONTRÔLE ET SURVEILLANCE.

**6593.** — Les fonctionnaires du contrôle sont les mêmes dans les chemins de fer d'intérêt local que dans les chemins de fer d'intérêt général. Mais les préfets ont été investis d'attribution particulière.

**6594.** — « La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, porte l'art. 21, sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre des Travaux publics. » Il résulte de cette disposition, et cette interprétation a été confirmée par une circulaire du 11 août 1880 que les préfets peuvent prendre des arrêtés de police obligatoires pour les chemins de fer d'intérêt local sans que ces arrêtés soient revêtus de l'approbation ministérielle contrairement à ce qui paraîtrait résulter de l'art. 21, L. 15 juill. 1845. Ces arrêtés peuvent donc comme en toute autre matière être déférés administrativement aux ministres, mais ont force légale par eux-mêmes tant qu'ils n'ont pas été annulés par lui. C'est conformément à l'esprit général de cette loi que dans les art. 3, 5, 20, il a reçu un pouvoir propre. C'est ce qui semble résulter aussi de l'art. 33 du cahier des charges-type qui mentionne les arrêtés préfectoraux à prendre conformément aux lois de 1845 et de 1880 sans indiquer qu'ils doivent être approuvés par le ministre (art. 21).

**6595.** — Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils sont réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le ministre des Travaux publics (art. 21, L. 11 juin 1880, 2e alinéa).

**6596.** — Le concessionnaire, porte de son côté l'art. 33 du cahier des charges-type, supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer. Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer. Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet, et le tableau de la marche des trains.

**6597.** — L'art. 65 du même cahier des charges, d'autre part, est ainsi conçu : Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire. Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de..... francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département (art. 65, cahier des charges).

## CHAPITRE V.

### EXPLOITATION. — TRANSPORT. — TARIFS.

**6598.** — Les règles relatives au transport et à l'exploitation sont presque identiques dans les cahiers des charges des chemins de fer d'intérêt général et local.

**6599.** — Le droit pour le concessionnaire de ne percevoir de taxes qu'autant qu'elles sont homologuées, est d'abord proclamé dans les termes suivants par la loi de 1880 : L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession (L. 11 juin 1880, art. 4).

**6600.** — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas (L. 11 juin 1880, art. 5). Sur le pouvoir propre du préfet, V. ce qui a été dit *suprà*, n. 6594.

**6601.** — L'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes (L. 11 juin 1880, art. 10).

**6602.** — Notons en passant une règle spéciale pour le tableau des distances : Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des Travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'art. 5, L. 11 juin 1880.

**6603.** — Notons aussi la disparition de la prescription relative à la réserve de compartiments spéciaux.

**6604.** — D'autre part, après avoir posé le principe que les animaux, marchandises et autres objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise, le cahier des charges ne mentionne plus le pouvoir pour l'administration d'étendre ce délai.

**6605.** — Enfin, on ne dit plus que le maximum de durée du trajet fixé par le préfet sur la proposition du concessionnaire ne devra pas excéder 24 heures par fractions de 125 kilomètres.

## CHAPITRE VI.

### RAPPORTS DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AVEC LES SERVICES PUBLICS.

**6606.** — Les rapports des chemins de fer d'intérêt local avec les services publics sont réglés par l'art. 17, L. 11 juin 1880, et les art. 53 à 58 du cahier des charges. Le principe de l'obligation aux charges que peuvent être tenus de supporter les chemins de fer d'intérêt local envers l'Etat est posé en ces termes par l'art. 17 : « Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places ». Cette distinction est très-logique : on conçoit qu'elle ne pouvait trouver place dans les chemins de fer d'intérêt général.

**6607.** — Les dispositions du cahier des charges relatives aux rapports des compagnies avec les administrations forment une section à part, la section V, intitulée : Stipulations relatives à divers services publics.

**6608.** — Bien que quelques dispositions de cette section soient analogues à celles de la section correspondante du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, nous croyons devoir la reproduire en entier, à raison des différences assez considérables qui les séparent. « Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs. La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt (cahier des charges, art. 53)

**6609.** — Dans le cas où le gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport. Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués. Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs (cahier des charges, art. 54).

**6610.** — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de 2e classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens. Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation. L'administration pourra, en outre, requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer. Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent (cahier des charges, art. 55).

**6611.** — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la 2e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures. L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents. Elle pourra installer à ses frais, risques et périls et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches, sans arrêt des trains. L'administration des postes pourra aussi : 1° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au § 1 ; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer. Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés pas l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du § 1 du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués. Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor. Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués. L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des Travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture. Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer. Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des Travaux publics. L'administration des postes en paiera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'Etat. Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance (cahier des charges, art. 56).

**6612.** — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des Travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques destinés à transmettre les *signaux* nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra, toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des Postes et des Télégraphes. Il pourra, avec l'autorisation du ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des *poteaux* de la ligne télégraphique de l'Etat, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie : il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils. Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des *appareils télégraphiques*, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat. Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées. Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques établies le long de la voie ferrée. Le gouvernement aura la faculté de faire le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques, sans nuire au service du chemin de fer.

Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer. Sur la demande du ministre des Postes et des Télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel. Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture de *fils télégraphiques*, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. En cas de rupture des fils télégraphiques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'*inspecteur-ingénieur* de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques. Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les *télégrammes officiels* par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des Postes et des Télégraphes. Dans le cas où le ministre des Postes et des Télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service. Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés, chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure (art. 57).

## CHAPITRE VII.

### RÉGIME FINANCIER.

**6613.** — L'Etat, le département et les communes peuvent fournir des subventions aux chemins de fer d'intérêt local. Les subventions des départements et des communes n'appellent aucune observation et obéissent aux principes énoncés *suprà*, n. 4405 et s. Nous nous bornerons à mentionner, à cet égard, différentes décisions portant : que lorsqu'une commune a fait promesse d'une subvention de 6,000 fr. à un département, en vue de la construction d'une ligne de chemins de fer sous la condition qu'un chemin déterminé serait classé dans l'année comme chemin vicinal et que cette condition s'est réalisée. La subvention est dûe, encore bien que la commission départementale opérant le classement ait déclaré que le chemin serait établi sans qu'aucune charge puisse en résulter pour les communes. — Cons. d'Et., 23 nov. 1883, de Maumigny, [Leb. chr., p. 856]

**6614.** — ... Que le vote d'une subvention par le conseil municipal sans le concours des plus imposés est régulier alors qu'il réserve les voies et moyens de la réaliser; que ce concours n'était obligatoire (avant la loi du 5 avr. 1884) que pour le vote d'un emprunt ou d'une imposition extraordinaire; et que l'approbation de ce vote par le préfet et l'acceptation par la commune de cette subvention résultent implicitement du traité de concession dans lequel sont approuvées et acceptées les subventions votées par les communes. — Cons d'Et., 9 août 1889, Chemin de fer d'Anvin à Calais, [Leb. chr., p. 982]

**6615.** — ... Que la condition mise par une commune à l'allocation d'une subvention à un département pour la construction d'un chemin de fer d'intérêt local et portant que la commune serait desservie par une station pour voyageurs et marchandises à proximité du village, et que la ligne projetée passerait le plus près possible de la commune, doit être considérée comme réalisée lorsque la gare a été établie à 400 mètres de la commune; et qu'elle est aussi rapprochée que possible eu égard aux conditions techniques du projet. — Cons. d'Et , 7 mars 1890, Commune d'Auzéville, [Leb. chr., p. 262]

**6616.** — Sous l'empire de la loi de 1865, les rapports financiers de l'Etat avec les chemins de fer d'intérêt local étaient réglés de la façon suivante : Des subventions peuvent être accordées sur les fonds du Trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés. Il pourra être fixé à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20,000 fr., et ne dépassera pas le quart pour ceux dans lesquels ce produit sera supérieur à 40,000 fr. (L. 12 juill. 1865, art. 5).

**6617.** — La somme affectée chaque année, sur les fonds du Trésor, au paiement des subventions mentionnées en l'article précédent, ne pourra dépasser 6,000,000 (L. 12 juill. 1865, art. 6).

**6618.** — La loi du 11 juin 1880 a substitué à ces règles des règles nouvelles. « Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 p. 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés (art. 13).

**6619.** — La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité; 2° Du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10,000 fr. par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux; 8,000 fr. pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules. En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de 10,500 fr. et de 8,500 fr., suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 0/0 par an. La participation de l'Etat sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées (Même art.).

**6620.** — La subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances. La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser 400,000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département (art. 14).

**6621.** — Le maximum de 400,000 fr. auquel l'art. 14, L. 11 juin 1880, limite les charges annuelles résultant pour l'Etat de l'ensemble des lignes d'un même département ne s'applique pas seulement aux insuffisances proprement dites de l'exercice. Il s'applique également aux intérêts calculés sur les insuffisances des exercices antérieurs. En conséquence, le département ne peut prétendre mettre à la charge de l'Etat une partie des intérêts de ces insuffisances qu'il a ajoutées au capital de premier établissement. — Cons. d'Et., 23 janv. 1891, Département de la Gironde, [Leb. chr., p. 40]

**6622.** — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 p. 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'art. 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département, ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts (L. 11 juin 1880, art. 15).

**6623.** — Un règlement d'administration publique, portait l'art. 16, L. 11 juin 1880, déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention dûe par l'Etat, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'Etat, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation (art. 16).

**6624.** — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, porte de son côté l'art. 19, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au ministre des Travaux publics. Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le ministre des Travaux publics (art. 19).

**6625.** — Le règlement prévu par l'art. 16, L. 11 juin 1880, est intervenu le 20 mars 1882. Il est ainsi conçu : « Le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des art. 13 et 36 de la loi sus-visée est fixé dans les conditions ci-après et dans les limites du maximum prévu par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé à forfait par une stipulation expresse. Ce capital comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation, si elle a lieu avant le délai fixé. Il peut être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant ladite période de construction. Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession (art. 1).

**6626.** — Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway subventionné doit remettre au préfet du département, dans un délai de quatre mois, à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour. Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière. Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement pourrait être successivement augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que agrandissements de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente en vertu d'une autorisation spéciale et préalable donnée par le ministre des Travaux publics quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le préfet dans les autres cas (art. 2).

**6627.** — Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres, et comprenant pour l'année précédente :

1° Les produits bruts de toute nature de l'exploitation;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un acte postérieur. Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant (art. 3).

**6628.** — Décidé, par interprétation du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local, que les recettes perçues par une compagnie concessionnaire de chemins de fer d'intérêt départemental pour la location de ses wagons aux propriétaires des embranchements industriels étant le résultat des opérations normales de la compagnie devait entrer en ligne de compte pour le calcul de la garantie d'intérêt. — Cons. d'Ét., 23 mai 1890, Société générale des chemins de fer économiques, [Leb. chr., p. 536]

**6629.** — Le ministre des Travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du ministre des Finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par articles sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui (art. 4).

**6630.** — Les comptes ainsi produits par le concessionnaire sont soumis à l'examen d'une commission instituée par le ministre des Travaux publics et composée ainsi qu'il suit : le préfet ou le secrétaire général délégué, président; un membre du conseil général du département ou du conseil municipal, si la concession émane d'une commune, ledit membre désigné par le conseil auquel il appartient; un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le ministre des Travaux publics; un fonctionnaire de l'administration des finances, désigné par le ministre des Finances. La commission désigne elle-même son secrétaire; s'il est pris en dehors de son sein, il n'a que voix consultative. Le président a voix prépondérante en cas de partage. Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une commission spéciale pour chaque département. Ces commissions peuvent se réunir et délibérer en commun si la concession a été faite conjointement par les conseils généraux de ces départements, par application des art. 89 et 90, L. 10 août 1871; la présidence appartient au préfet du département que la ligne traverse dans la plus grande longueur (art. 5).

**6631.** — Le concessionnaire est tenu de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes. La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne (art. 6).

**6632.** — La commission adresse son rapport avec les comptes et les pièces justificatives au ministre des Travaux publics, qui les examine après les avoir communiqués au ministre des Finances. Si cet examen ne révèle pas de difficultés ou si les modifications jugées nécessaires sont acceptées par le ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le ministre des Travaux publics, arrête définitivement le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des art. 13 et 36, L. 11 juin 1880. Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes et aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation (art. 7).

**6633.** — Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883. La commission adresse son rapport au ministre des Travaux publics qui statue après avoir pris l'avis du ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'État (art. 8).

**6634.** — Par dérogation à l'art. 7, cette commission est toujours consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways dont les concessionnaires sont liés à l'État par des conventions financières pour les chemins de fer d'intérêt local. Elle est en outre consultée directement et sans l'intervention de la commission locale prévue par l'art. 5 sur les comptes des lignes d'intérêt local et de tramways non concédées, ainsi que sur les comptes des tramways concédés à un département ou à une commune et non rétrocédés. Dans tous les cas, elle a les pouvoirs conférés par l'art. 6 aux commissions locales (Arr. modifié, Décr. 23 déc. 1883).

**6635.** — En présentant son compte annuel, le concessionnaire peut demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention. Le montant de l'avance est déterminé par le ministre des Travaux publics, sur le rapport de la commission locale, après communication au ministre des Finances. Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que cette avance a été trop considérable, le concessionnaire devra rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département ou à la commune, avec les intérêts à 4 p. 0/0 par an (art. 9).

**6636.** — La comptabilité de tout concessionnaire subventionné est soumise à la vérification de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus aux commissions de contrôle par l'art. 6 du présent décret (art. 10).

**6637.** — Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée seulement par un département ou par une commune, il est procédé à l'examen et au règlement des comptes dans les mêmes formes; mais les attributions conférées au ministre des Travaux publics par les art. 4, 5, 7 et 9 sont exercées par le préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le ministre des Finances. Lorsqu'une des parties conteste le compte arrêté par le préfet, l'art. 8 est applicable (art. 11).

**6638.** — Si la subvention est donnée par le département ou la commune en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 p. 0/0, pour l'application des art. 13 et 36 de la loi, aux termes desquels l'Etat ne peut subvenir pour partie aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune (art. 12).

**6639.** — La subvention à allouer pour l'année de la mise en exploitation de la ligne est calculée, d'après les bases indiquées dans les art. 13 et 36 de la loi susvisée, au prorata du temps écoulé depuis le jour de l'ouverture de la ligne jusqu'au 31 décembre suivant. Chaque loi ou décret par lequel l'Etat s'engage à subventionner un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway fixe le maximum de la charge annuelle qui peut résulter pour le Trésor de l'application des art. 13 ou 36 de la loi susvisée, de manière que le montant réuni de ces maxima ne dépasse, en aucun cas, la somme de 400,000 fr., fixée par l'art. 14 pour l'ensemble des lignes situées dans un même département (art. 13).

**6640.** — Une circulaire du 26 sept. 1887 a rappelé et précisé les conditions dans lesquelles l'Etat peut subventionner les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. « Le concours de l'Etat, y lisons-nous, prend obligatoirement la forme d'une subvention annuelle payable pendant la période d'exploitation qui est assujettie à des règles déterminées, et l'une de ces règles veut (art. 13 et 36, L. 11 juin 1880) qu'une partie au moins équivalente de l'insuffisance que cette subvention est destinée à couvrir soit payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés. Le département ou la commune n'est pas tenu de donner son concours sous la même forme que l'Etat, et il a toute liberté pour en régler le mode et l'importance. S'il donne une subvention annuelle fixe ou variable, payable également pendant la période d'exploitation, il n'y a aucune difficulté, et la subvention à payer chaque année par l'Etat ne peut pas dépasser celle qui est payée par le département ou la commune. Lorsque la subvention du département ou de la commune est donnée en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuité, l'art. 12, Décr. 20 mars 1882, prescrit de l'évaluer et de la transformer en annuités, au taux de 4 p. 0/0, pour l'application des art. 13 et 36, L. 11 juin 1880. Il résulte évidemment de cet article que la subvention annuelle de l'Etat ne peut pas dépasser l'annuité ainsi calculée, mais des doutes se sont élevés sur le sens à attribuer à l'expression : transformer le capital donné par le département ou la commune en annuités de 4 p. 0/0. Le conseil général des ponts et chaussées avait pensé que l'annuité qu'il s'agit de calculer est celle qui devrait être servie pendant la période d'exploitation pour payer au taux de 4 p. 0/0 l'intérêt simple et l'amortissement du capital donné par le département ou la commune. Mais le Conseil d'Etat n'a pas admis cette interprétation; il a émis l'avis que l'on devait prendre l'intérêt simple à 4 p. 0/0 du capital donné et notre administration s'est ralliée à cette manière de voir ». Puis la même circulaire, après avoir donné des formules pour permettre d'assigner les limites fixées par la loi du 11 juin 1880 pour la subvention de l'Etat et des graphiques pour faire saisir d'un coup d'œil ces formules, ainsi qu'une méthode de calcul pour l'établissement du maximum de la subvention de l'Etat à inscrire dans la loi ou le décret déclaratif d'utilité publique et rappelé que les subventions ainsi fixées ne constituent d'ailleurs que des avances, et qu'il peut y avoir lieu, conformément à l'art. 15, L. 11 juin 1880, au partage proportionnel de l'excédent de recettes, ajoute : « Il ne vous échappera pas que le département ou la commune qui fait une concession n'a pas qualité pour engager l'Etat, et qu'il ne doit pas, dès lors, insérer dans l'acte de concession, en ce qui concerne la subvention de l'Etat, des clauses qui seraient impératives ou contraires aux prescriptions de la loi. Mais il peut arriver que le département ou la commune ne veuille consentir à accorder la concession que s'il obtient de l'Etat une subvention déterminée, et je ne verrais pas d'inconvénient à ce que l'acte de concession renfermât à cet égard une clause suspensive, car l'administration restera ainsi maîtresse d'apprécier si elle peut accueillir la demande du département ou de la commune. »

**6641.** — La loi du 11 juin 1880, reproduisant sur ce point une disposition dont le principe était déjà contenu dans la loi de 1865, a permis d'ailleurs que les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 fussent appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés (art. 12).

**6642.** — Ce texte a été modifié de la façon suivante, pour l'Algérie, par une loi du 17 juill. 1883 : « Les ressources créées en vertu du décret du 5 juill. 1854 et celles qui pourraient être créées en vertu de lois et décrets postérieurs pour l'établissement des chemins vicinaux, pourront être appliquées en partie à la dépense des voies ferrées par les communes qui auront assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés. »

**6643.** — Enfin des dispositions transitoires sont intervenues pour régler la situation des chemins de fer créés sous l'empire de la loi de 1865 : « Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution, aux subventions en capital promises en exécution de l'art. 5, L. de 1865, de la subvention en annuités stipulées par la présente loi, pourra, par décret délibéré en Conseil d'Etat, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées. Ces lignes seront soumises, dès lors, à toutes les obligations résultant de la présente loi. Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance (art. 23).

**6643** *bis*. — On peut admettre que les dispositions du décret du 20 mars 1882, concernant le mode de calcul des subventions allouées par l'Etat aux chemins de fer d'intérêt local, sont applicables à une compagnie à laquelle une délibération du conseil général a accordé la concession antérieurement audit décret, si le traité passé entre le préfet et la compagnie en exécution de cette délibération est postérieur au décret et a été approuvé par une loi qui se réfère expressément à celle du 11 juin 1880 et, par suite, implicitement au règlement du 20 mars 1882 qui en est le complément.

## CHAPITRE VIII.

### IMPÔTS.

**6644.** — Aux termes d'un avis des sections réunies des finances, du commerce, de l'agriculture, des travaux publics, des beaux-arts au Conseil d'Etat, les chemins de fer d'intérêt local faisant partie, comme les chemins de fer d'intérêt général, du domaine public (V. *suprà*, v° *Biens*, n. 545), il y a lieu de les exempter de la taxe des biens de mainmorte ainsi que celles de leurs dépendances qui font partie du domaine public.

**6645.** — La plupart des règles que nous avons fait connaître *suprà*, n. 4878 et s., s'appliquent aux chemins de fer d'intérêt local comme aux chemins de fer d'intérêt général. Cependant, il en est quelques-unes qui ont un caractère spécial et que nous devons faire connaître. Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemin de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, porte l'art. 24, L. 11 juin 1880, ne sont passibles que du droit d'enregistrement fixe d'un franc. Quelle est la signification exacte du mot *rétrocession* dans cette disposition législative? Une interprétation stricte en limiterait l'application à la convention par laquelle l'Etat, ou le département est remis en possession du chemin de fer ou du tramway concédé. Mais les autres articles de la loi ainsi que les travaux préparatoires protestent contre un sens aussi restrictif et cette expression est constamment employée pour dénommer l'acte par lequel un département ou une commune concessionnaire d'un chemin de fer ou d'un tramway entrepris par l'Etat, concède à son tour ce chemin ou ce tramway à une compagnie ou à un entrepreneur. C'est plutôt une sousconcession qu'une rétrocession. Mais ce serait donner au mot rétrocession une acception beaucoup trop étendue et en contradiction avec l'art. 10, ainsi qu'avec tous les travaux préparatoires de la loi, que de comprendre sous cette dénomination les cessions totales ou partielles consenties par le concessionnaire. Le législateur a voulu que la concession, acte administratif conclu dans un but d'intérêt général, pût bénéficier du même tarif de faveur que les concessions de ligne d'intérêt général, il a étendu cette faveur aux actes par lesquels le département et la commune substi-

tués à l'Etat font appel à l'industrie privée pour construire et exploiter le chemin; mais il n'a pu vouloir exempter de l'impôt les transactions purement commerciales par lesquelles un particulier concessionnaire d'une ligne de chemin de fer ou de tramway cède à un autre particulier le bénéfice de son marché. — Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemins de fer*, n. 14 et s. — Les transmissions successives dont la même concession peut être l'objet entre particuliers doivent donc recevoir la dénomination de cession et non celle de rétrocession; et, conformément à l'interprétation de la loi du 11 juin 1880, le tarif de faveur ne doit s'appliquer qu'aux actes rentrant directement dans les prévisions des art. 24 et 39, c'est-à-dire aux rétrocessions et non aux cessions qui demeurent assujetties au droit proportionnel. — Trib. Béziers, 12 juin 1884, précité. — On doit observer, toutefois, que les cessions de cette nature s'appliquent à une entreprise d'un caractère commercial et qu'elles constituent des actes de commerce dans le sens des art. 632 et 633, C. comm. Par conséquent, si elles sont faites sous signature privée, elles peuvent être enregistrées au droit fixe de 3 fr. par application de l'art. 22, L. 11 juin 1859, et de l'art. 4, L. 28 févr. 1872. — V. *suprà*, v° *Acte de commerce*.

**6645** *bis*. — La faculté d'acquitter le droit de timbre des billets de place sur états peut être accordée à toutes les entreprises de transport, chemins de fer d'intérêt local, tramways, etc., aussi bien qu'aux chemins de fer d'intérêt général (V. *suprà*, n. 5329 et 5330). — Sol. 15 janv. 1873, [Géraud, *Suppl.*, n. 429]

**6645** *ter*. — Les dispositions édictées en matière de timbre des récépissés s'appliquent à tous les chemins de fer sans exception; le législateur n'a établi aucune distinction entre les chemins de fer d'intérêt général et ceux d'intérêt local. — Sol. 17 sept. 1888, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Transports* (contrat de), n. 112] — V. *suprà*, n. 5370 et s., 5392 et s.

## CHAPITRE IX.

### FIN DE LA CONCESSION.

**6646.** — L'exploitation des lignes d'intérêt local prend fin comme celle des chemins de fer d'intérêt général : par l'arrivée du terme de la concession, par le rachat, par la déchéance, etc. (V. *suprà*, n. 5541 et s.). On doit ajouter, toutefois, à ces différents modes, une hypothèse particulière : l'incorporation des chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général.

**6647.** — I. *Fin de la concession.* — A l'expiration de la concession, porte l'art. 9, L. 11 juin 1880, « le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent être remises en bon état d'entretien ». Le cahier des charges règle les droits et les obligations des concessionnaires en ce qui concerne les autres objets.

**6648.** — C'est l'art. 35 du cahier des charges qui contient les dispositions prévues par cet article. « L'obligation d'entretien, le droit pour le département ou la commune dans les cinq années qui précèdent le terme de la concession de saisir les revenus des chemins de fer et de les employer à rétablir les chemins en bon état y sont consacrés comme pour les chemins de fer d'intérêt général.

**6649.** — A l'égard des objets mobiliers, il y a des dispositions assez spéciales : « En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département. Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois. »

**6650.** — II. *Du rachat, de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général.* — Le rachat et l'incorporation dans le réseau d'intérêt général sont prévus par l'art. 6, §§ 13 et 14, L. 11 juin 1880, et par l'art. 36 du cahier des charges-type. « L'autorité qui fait la concession a toujours le droit de racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges, porte l'art. 6, § 2. »

**6651.** — L'art. 11, de son côté, est ainsi conçu : « A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat. Dans ce cas, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées. En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être dûe est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le ministre des Travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auraient pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris. En cas de désaccord entre l'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dûs par l'Etat sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'Etat. »

**6652.** — Il convient de rapprocher de ces dispositions et plus particulièrement de celle de l'art. 6, § 3, les prescriptions de l'art. 36 du cahier des charges : « Le département ou la commune aura toujours le droit de racheter la concession. Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément à l'art. 11, § 3, L. 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'art. 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux. Si le rachat de la concession entière est demandé par le département ou la commune après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on règlera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera dûe et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'art. 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département. Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'Etat sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges. Si l'Etat rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le § 1 du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'Etat déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être dûe au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément à l'art. 11, § 3, L. 11 juin 1880.

**6653.** — Le caractère d'utilité publique de la déclaration qui fait passer un chemin du réseau d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général ressort de différentes décisions. C'est ainsi qu'il a été jugé notamment que la convention intervenue entre une compagnie de chemins de fer et l'Etat, portant qu'une ligne d'intérêt local sera incorporée au réseau de la compagnie, lorsque les conditions d'un traité seront réalisées, et que cette ligne sera alors déclarée d'intérêt général, ne saurait avoir pour conséquence de subordonner l'exécution d'une loi d'intérêt général (L. 11 juin 1880) au consentement du département, le droit de celui-ci se résolvant en une indemnité ou un dédommagement

qui pourrait être dû par l'Etat. — Cass., 13 avr. 1891, Chemin de fer du Rhône, [S. et P. 92.1.158]

**6654.** — ... Et qu'un département n'est pas recevable à déférer au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir le décret par lequel le gouvernement, en Conseil d'Etat, a rejeté sa demande en indemnité à raison de l'incorporation dans un réseau d'intérêt général d'un chemin de fer d'intérêt départemental; le gouvernement ayant statué dans la limite de ses attributions. — Cons. d'Et., 4 juill. 1890, Département du Jura, [S. et P. 92.3.127, D. 92.3.5, Leb. chr., p. 643]; — 5 déc. 1890, Département de Saône-et-Loire, [Leb. chr., p. 926]

**6655.** — Nous n'avons rien à ajouter aux termes de la disposition de l'art. 36 du cahier en ce qui concerne l'indemnité qui peut être dûe aux concessionnaires. Les termes en sont fort clairs. Le principe n'avait pas besoin d'être posé. Mais il était utile d'en prescrire le mode d'évaluation.

**6656.** — Nous nous bornerons à rappeler un certain nombre de décisions qui ont statué sur les effets du rachat et sur le moment à partir duquel ces effets doivent être considérés comme produits.

**6657.** — Il a été jugé, à cet égard, que lorsque, antérieurement aux lois des 18 mai 1878 et 31 juill. 1879 ayant compris dans le réseau de l'Etat diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local concédées par les départements, un département n'a pas fait prononcer, pour inexécution des engagements pris, la déchéance de la compagnie exploitant plusieurs de ces lignes, il ne peut plus recourir à cette mesure depuis la promulgation de ces lois. — Cons. d'Et., 15 juill. 1881 (3e arrêt), Syndicat du chemin de fer d'Orléans à Rouen, [S. 83.3.12, P. adm. chr., Leb. chr., p. 699, D. 82.3.117]

**6658.** — ... Que le département n'ayant pas fait prononcer la déchéance, ne peut réclamer des dommages-intérêts à la compagnie à raison de ce qu'elle a consenti au rachat par l'Etat des lignes dont elle était concessionnaire, ou à raison de l'inexécution du contrat de concession. — V. aussi Cons. d'Et., 11 janv. 1884, Level, [S. 85.3.69, P. adm. chr., et les observations de M. le commissaire du gouvernement Gomel, D. 85.3.77, Leb. chr., p. 39] — ... ni se faire attribuer le cautionnement fourni par elle. — Cons. d'Et., même date (3e espèce), même partie, [*Ibid.*] — ... Et que si le département soutient que le rachat par l'Etat d'une partie des lignes de la compagnie est préjudiciable à d'autres lignes que le département doit conserver, c'est au gouvernement qu'il doit s'adresser pour obtenir une indemnité. — Cons. d'Et., 15 juill. 1881, précité. — ... Que le département est d'ailleurs libéré du paiement des subventions restant dûes à l'égard de la compagnie réserve faite des droits de l'Etat. — Mêmes arrêts. — ... Et que c'est au préfet qu'il appartenait, avant les lois susdatées, de prononcer, s'il y avait lieu, la déchéance d'une compagnie exploitant un chemin de fer d'intérêt local; qu'en conséquence, le conseil de préfecture était incompétent pour statuer à cet égard. — Cons. d'Et., 15 juill. 1881, précité.

**6659.** — ... Que lorsqu'une voie ferrée d'intérêt local est distraite du domaine public départemental et communal et classée dans le domaine public général, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune à l'égard du concessionnaire; qu'en conséquence, après l'incorporation, le département ou la commune n'a plus qualité pour poursuivre en justice l'exécution des obligations imposées au nouveau concessionnaire des lignes classées dans le domaine public général, et que sa réclamation doit donc être déclarée non recevable. — Cons. d'Et., 27 juin 1890, Département de la Somme, [Leb. chr., p. 629]

**6660.** — Il a été jugé cependant que le département a qualité pour faire valoir contre les concessionnaires d'un chemin de fer d'intérêt local les droits qui lui appartiennent par suite de la non exécution par ces derniers des engagements par eux pris, lors même que, postérieurement, il aurait cédé à l'Etat la ligne dont s'agit. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Richard-Grison, [S. 85.3.43, P. adm. chr., D. 85.3.27, Leb. chr., p. 662]

**6661.** — ... Et que c'est contre les concessionnaires, en cas d'inexécution de leurs engagements, que des mesures de rigueur doivent être prises, et non contre les tiers auxquels la concession aurait été cédée par eux, si cette cession n'était pas autorisée par le cahier des charges. — Même arrêt.

**6662.** — Mais ces diverses solutions ne sont pas aussi opposées qu'elles paraissent l'être, car dans cette dernière hypothèse, la déchéance avait été prononcée avant la cession et il ne restait plus qu'à en tirer les conséquences.

**6663.** — Il a été jugé, en tous cas, qu'une ligne concédée par un département, à titre d'intérêt local, pouvait être incorporée par l'Etat dans le réseau d'intérêt général et concédée à ce titre à un autre concessionnaire que celui du département; qu'en pareil cas, la promesse faite par le ministre, avant le vote de la loi d'incorporation, de faire utiliser par la compagnie d'intérêt général les études du précédent concessionnaire, doit être considérée comme un acte purement gracieux qui ne peut être déféré au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 24 nov. 1882, Henry Michel et Cie, [Leb. chr., p. 944]

**6664.** — ... Que la même loi n'ayant mis à la charge de cette compagnie déclarée concessionnaire des lignes concédées auparavant à une autre société par le département, ni dépenses, ni frais d'études, cette dernière n'est pas recevable à en demander le paiement à la compagnie nouvellement investie de la concession. — Même arrêt.

**6665.** — ... Que la cession de lignes de chemins de fer d'intérêt local à une compagnie de chemins de fer d'intérêt général a pour effet d'incorporer les lignes cédées à celles de la compagnie, cessionnaire et ne maintient pas sur chaque réseau une individualité et un patrimoine distincts. — Paris, 2 févr. 1888, Cresnières et consorts, [D. 89.2.163]

**6666.** — ... Que la compagnie concessionnaire ne saurait être considérée comme détenteur de ces lignes, à raison du privilège ou nantissement que les compagnies cédantes auraient constitué sur lesdites lignes au profit des obligataires, et dès lors, ne peut être le tiers convenu prévu par l'art. 92, C. comm.; que d'un autre côté, la compagnie concessionnaire se trouvant par l'effet de la cession débitrice des obligataires, le gage, en le supposant constitué, n'a pu subsister en demeurant en sa possession. — Même arrêt.

**6667.** — ... Que dans le cas où un chemin de fer d'intérêt local a été incorporé par une loi (dans l'espèce, la loi du 31 juill. 1879 relative à la ligne de Dreux-Maintenon), au réseau d'intérêt général et où la dépense de construction à faire par l'Etat sur cette ligne a été diminuée, conformément à ladite loi, du montant des subventions offertes par le département, les communes ou les propriétaires, le syndic de la faillite de la compagnie à qui cette ligne avait été primitivement concédée ne peut, sans double emploi, conserver les subventions affectées à cette ligne. — Cons. d'Et., 29 juin 1888, Sauval, [D. 89.5.64, Leb. chr., p. 595]

**6668.** — ... Que dans le cas où, aux termes d'une convention de rachat d'un chemin de fer d'intérêt local, le syndic de la faillite est chargé de faire, entre les ayants-droit, la distribution du prix de rachat, sans que l'Etat ait à intervenir à aucun titre dans cette distribution, et où, en cas d'opposition, les paiements à faire par l'Etat sont effectués à la Caisse des dépôts et consignations, les sommes consignées doivent être restituées à la faillite, lorsqu'aucune opposition n'a été faite; mais que la faillite n'a pas le droit de réclamer la différence entre le taux légal de l'intérêt et celui qui est servi par la Caisse des dépôts et consignations, lorsque la consignation a été rendue nécessaire par les nombreuses irrégularités relevées dans les transmissions de propriété des terrains acquis, et par le refus de la compagnie de fournir aucune justification. — Même arrêt.

**6669.** — Comme exemple d'arbitrage, on peut citer un arrêt du 13 févr. 1891, qui a décidé qu'une sentence arbitrale ayant réglé définitivement et sans appel les dépenses faites par une compagnie rachetée jusqu'au 30 mai 1877, celles engagées à partir de cette date n'avaient pu entrer en compte qu'autant qu'elles avaient été faites avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, et que la sentence arbitrale avait tenu compte dans les frais d'administration des dépenses du service central et de la direction. — Cons. d'Et., 13 févr. 1891, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [Leb. chr., p. 121]

**6670.** — Si le principe de l'allocation d'une indemnité au concessionnaire évincé, soit par le département, soit par l'Etat, ne pouvait paraître douteux, il n'en était pas de même à l'égard des départements et des communes. Les chemins départementaux ou communaux ne font-ils pas déjà partie du domaine public? En quoi leur transfert dans le domaine de l'Etat change-t-il leur qualité? Et si cette qualité demeure identique pourquoi accorderait-on pour ce fait au département ou à la commune une indemnité? Si spécieux que fût ce raisonnement, il ne devait pas tenir cependant devant cette triple considération : que la plupart des départements et des communes s'imposent de lourds sacrifices pour la construction des chemins de fer d'intérêt local; qu'ils se réservent

souvent une part dans les bénéfices à en provenir; que la voie ferrée doit toujours leur faire retour à titre gratuit à la fin de la concession.

**6671.** — Mais l'indemnité n'étant pas une indemnité de dépossession, il était non moins naturel qu'elle fût fixée non pas par un jury, non pas même par les tribunaux civils, mais par un décret du Conseil d'Etat (L. 11 juin 1880, art. 11, *in fine*).

**6672.** — On fait remarquer, à cet égard, que l'affaire n'ayant aucun caractère contentieux, ce n'est ni le département ni la commune qui peuvent saisir le Conseil d'Etat de la question, mais l'administration seulement. — Picard, *loc. cit.*

**6673.** — L'intervention du Conseil d'Etat est-elle d'ailleurs nécessaire à ce point que les pouvoirs publics ne puissent eux-mêmes, en prescrivant l'incorporation dans le réseau d'intérêt général, fixer le *quantum* de l'indemnité? Nous ne le pensons pas, et on pourrait citer des exemples d'évaluations semblables.

**6674.** — L'indemnité de classement ne consiste pas nécessairement en argent. En compensation de l'éviction dont ils souffraient, certains départements se sont vus dispensés de subventions dans la construction des chemins de fer d'intérêt général qui les intéressaient, ou octroyer des lignes nouvelles. Souvent même, des lignes d'intérêt local étant absolument improductives et ne constituant qu'une charge pour le département ou la commune, des classements se sont faits sans indemnité. — Picard, *loc. cit.*

**6675.** — C'est ce qui s'est produit dans des cas où l'incorporation dans le réseau d'intérêt général, bien loin de priver un département ou une commune d'une partie de leur actif, les exonérait en réalité de charges considérables. Jugé, en ce sens, qu'un département qui avait concédé un chemin de fer d'intérêt local n'était pas recevable à attaquer au fond par la voie contentieuse un décret du Conseil d'Etat décidant qu'il n'était dû aucune indemnité au département à raison de l'incorporation de ce chemin de fer dans le réseau d'intérêt général. — Cons. d'Et., 4 juill. 1890, Département du Jura, [S. et P. 92.3.127, D. 92.3.5, Leb. chr., p. 643]; — 5 déc. 1890, Département de Saône-et-Loire, [Leb. chr., p. 926]

**6676.** — Nous connaissons les dispositions de la loi du 11 juin 1880. Une loi particulière de concession ou d'incorporation pourrait-elle y déroger? La question n'est guère pratique. En fait cependant, si un pareil événement se produisait, il ne nous paraît pas douteux qu'il faudrait faire prévaloir sur les dispositions de la loi générale, celles de la loi spéciale de concession.

**6677.** — *A fortiori* faudrait-il en dire autant s'il s'agissait de l'incorporation d'une compagnie créée avant la loi du 11 juin 1880. A cet égard, il peut être intéressant de faire remarquer que la loi de 1865 ne prévoyait pas l'hypothèse.

**6678.** — Mais, au lieu de supposer que la loi de concession ou d'incorporation s'explique formellement sur ce point, on peut supposer au contraire qu'elle est muette. En pareil cas faudra-t-il appliquer à une ligne établie avant la loi du 11 juin 1880 les dispositions qu'elle renferme et que nous venons d'analyser? Nous n'hésitons pas à adopter l'affirmative. Ces dispositions ne sont, à tout prendre, que des règles de procédure, et on sait que les lois relatives aux formes de procédure échappent à la règle de non rétroactivité proclamée par l'art. 2, C. civ. Ces formes d'ailleurs ne sont pas nouvelles puisqu'elles étaient déjà usitées en 1845.

**6679.** — Nous ferions plus de réserves relativement à la première des dispositions contenues dans l'art. 11, L. 11 juin 1880, c'est-à-dire à la faculté même de rachat ou d'incorporation. Elle nous paraît toucher plutôt, en effet, au fond qu'à la forme.

**6680.** — III. *Déchéance.* — Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que les principaux cas dans lesquels la déchéance de la concession peut être encourue sont spécifiés par le cahier des charges. — V. *suprà*, n. 6522.

**6681.** — Les articles du cahier des charges qui se réfèrent à cette hypothèse sont les art. 37 et 38. Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les art. 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des Travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du *département* et lui restera acquise (art. 37).

**6682.** — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'art. 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'art. 10, L. 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du *département*, après mise en demeure, par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle (art. 38).

**6683.** — Il semble que rien n'empêche qu'il puisse y avoir prorogation de délais. — V. à cet égard, Cons. préf. Maine-et-Loire, 20 janv. 1879, [Dauv., 1879, p. 214]

**6684.** — L'application de la disposition contenue dans l'art. 38 du cahier des charges a fait naître quelques doutes dans une hypothèse où deux voies ferrées correspondaient entre elles et où l'une seule d'entre elles n'avait pas été exécutée dans les délais de concession malgré des mises en demeure réitérées, parce qu'il n'avait pas été possible, paraît-il, de constituer une société financière. On s'est demandé si la caducité du décret de concession devait frapper les deux lignes, ou si elle ne devait atteindre au contraire que cette dernière. Il a été jugé que l'unité du traité impliquait une véritable solidarité dans les concessions et que la déchéance de l'acte constitutif devait atteindre également l'une et l'autre. — Cons. préf. Pas-de-Calais, 25 août 1881, Département du Pas-de-Calais, [Dauv., 1882, p. 107]

**6685.** — Il résulte des termes précités des art. 37 et 38 du cahier des charges que la déchéance doit être prononcée par le ministre des Travaux publics.

**6686.** — C'est ce que décide d'ailleurs expressément l'art. 7, L. 11 juin 1880 : « la déchéance est prononcée par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat ». Certains arrêts, cependant, semblent admettre que cette mesure pourrait être prononcée par le préfet. Mais les arrêts dont il s'agit se rapportent à des faits accomplis avant 1880.

**6687.** — C'est ainsi qu'il a été décidé que quand il a été stipulé au cahier des charges dressé pour l'adjudication d'un chemin de fer départemental que, si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans un certain délai, la déchéance sera encourue, sans mise en demeure préalable, avec saisie du cautionnement et allocation au département d'une somme déterminée, il appartient au préfet de prononcer la déchéance avec toutes les conséquences ainsi indiquées. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Richard Grison, [S. 85.3.43, P. adm. chr., D. 85.3.27, Leb. chr., p. 662]

**6688.** — Mais si une convention postérieure a diminué la longueur de la voie concédée, les dommages-intérêts fixés, à titre de clause pénale, par la première convention, doivent être réduits proportionnellement. — Même arrêt.

**6689.** — Parmi les principales décisions d'espèces intervenues sur le chef de la déchéance qui peut être encourue par les compagnies de chemins de fer d'intérêt local pour inexécution des obligations qui leur sont imposées, nous citerons notamment :

1° Un arrêt du Conseil d'Etat du 4 avr. 1879 qui a sanctionné cette mesure parce que les concessionnaires n'avaient pas produit leurs plans malgré des mises en demeure réitérées, qu'ils n'avaient entamé leurs travaux dans les délais qui leur avaient été imposés que d'une façon dérisoire et qu'ils les avaient presque aussitôt abandonnés. — Cons. d'Et., 4 avr. 1879, Parent-Pécher et Riche frères, [Leb. chr., p. 304]

2° Un arrêté du conseil de préfecture de Loir-et-Cher intervenu à l'occasion d'une déchéance prononcée par application de l'art. 37 du cahier des charges (ancien), parce que la compagnie concessionnaire, après avoir ouvert des chantiers notoirement insuffisants, les avait abandonnés presque aussitôt après leur ouverture. — Cons. préf. Loir-et-Cher, 29 août 1879, Préfet Loir-et-Cher, [Dauv., 1880, p. 101]

**6690.** — Dans le cas de déchéance, poursuit l'art. 39 du cahier des charges, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation. Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter. Ces pièces seront examinées par le préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication. Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la recette générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire. L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux art. 11, 12, 13, 15 et 16, Ord. royale du 10 mai 1829. Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix. Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé. La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département. Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

**6691.** — Avant la loi de 1880, il avait été décidé, dans une hypothèse où une ligne avait été vendue après déchéance par un syndic à l'Etat, que le prix de rachat devait être attribué à la compagnie proclamée propriétaire des lignes rachetées ainsi que des terrains acquis, des ouvrages d'art exécutés, et des matériaux approvisionnés sur les autres lignes. — Cons. préf. Eure-et-Loir, 17 juill. 1879, [Dauv., 1880, p. 20]

## CHAPITRE X.

### COMPÉTENCE.

**6691** *bis*. — Nous n'avons rien à dire de particulier en ce qui concerne les tribunaux appelés à connaître des contestations intéressant les chemins de fer d'intérêt local. Ils font partie du domaine public départemental et communal (V. *suprà*, v° *Biens*, n. 545), et, à ce titre, les dommages qui peuvent être causés par leur exécution ressortissent des conseils de préfecture. On trouve, d'autre part, dans tous les cahiers des charges, un article qui délègue au conseil du département intéressé la connaissance des difficultés qui peuvent s'élever entre l'Etat, le département ou la commune. A tout autre point de vue, on applique les mêmes principes que pour les chemins de fer d'intérêt général. — V. *suprà*, n. 5627 et s.

## CHAPITRE XI.

### DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL EMPRUNTANT LES VOIES PUBLIQUES.

**6692.** — Ces chemins de fer sont soumis, en principe, à toutes les règles que nous venons de poser. Mais il en est d'autres qui leur sont communes avec les tramways. Ce sont celles qui sont relatives à la forme des enquêtes (Décr. 18 mai 1881, art. 4 et s.), et à la police de la voie (Décr. 6 août 1881, art. 57). On les trouvera énumérées *infrà*.

# TITRE V.

## CHEMINS DE FER MINIERS ET INDUSTRIELS.

**6693.** — Les chemins de fer miniers ou industriels comprennent deux catégories de chemins : 1° des chemins de fer qui servent à desservir des mines proprement dites; 2° des chemins de fer qui desservent d'autres exploitations que des mines.

**6694.** — La déclaration d'utilité publique des premiers est faite conformément aux art. 43 et 44, L. 21 avr. 1810, modifiés par la loi du 27 juill. 1880.

**6695.** — Il résulte de ces dispositions qu'un simple arrêté préfectoral est suffisant pour autoriser les concessionnaires de mines à occuper dans le périmètre de leur exploitation les terrains servant à l'établissement de tous les chemins de fer qui ne modifient pas le relief du sol; qu'un décret rendu en Conseil d'Etat, au contraire, est nécessaire pour déclarer d'utilité publique les chemins de fer qui modifient ce relief et qu'on se propose d'exécuter dans l'intérieur du périmètre, ainsi que les chemins de fer à exécuter en dehors de ce périmètre; les voies de communication établies en dehors du périmètre pouvant d'ailleurs être affectées à l'usage du public en observant les clauses du cahier des charges.

**6696.** — Au contraire, les chemins de fer industriels proprement dits, quand ils ne constituent pas des chemins purement privés (V. *infrà*, n. 6710), sont assujettis à l'observation des règles prescrites pour les chemins de fer d'intérêt général. Mais il ne faut rien exagérer et une compagnie concessionnaire d'un raccordement industriel pourrait sans aucun doute, si ses statuts l'autorisaient, modifier sa raison sociale et augmenter son capital sans qu'il y eût lieu pour l'Etat de lui conférer une investiture nouvelle, quant à la concession primitivement accordée.

**6697.** — Certains arrêts relatifs aux chemins de fer miniers ont précisé les cas dans lesquels il faut recourir à un décret et ceux dans lesquels il suffit d'un simple arrêté préfectoral.

**6698.** — Ainsi jugé, avant la loi du 11 juin 1880, que l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier une mine avec la gare d'un chemin de fer présente les caractères d'un travail d'exploitation pouvant donner lieu à l'occupation de terrains par application des art. 43 et 44, L. 21 avr. 1810; que le fait que ce chemin est destiné à recevoir des rails à voies étroites pour le passage des wagons sortant de la mine, ne peut le faire rentrer dans la catégorie des chemins de fer qui ne pourraient être autorisés que dans les formes prescrites par les lois du 3 mai 1841 et du 27 juill. 1870; qu'en conséquence, il n'y a pas excès de pouvoirs dans l'arrêté du préfet qui a autorisé l'occupation de ces terrains. — Cons. d'Et., 16 nov. 1877, de Forlin d'Oppède, [D. 78.3.29, Leb. chr., p. 874]

**6698** *bis*. — ... Qu'un préfet n'excède pas ses pouvoirs en autorisant, par application des art. 43 et 44, L. 21 avr. 1810, des occupations de terrains, en vue du maintien, par une compagnie minière, d'un chemin de charroi ordinaire établi sur le terrain de sa concession, avec rails à faible écartement, devant servir à la circulation de wagons traînés par des chevaux; qu'une pareille construction ne peut pas être assimilée à un chemin de fer dont l'établissement, à raison de la nature des travaux qu'il exige et des servitudes qu'il impose à la propriété, ne pourrait, à défaut de convention amiable, être autorisé que par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique, et ne saurait faire perdre à la voie dont il s'agit le caractère d'un travail d'exploitation de mines prévu par les art. 43 et 44, L. 21 avr. 1810, et pouvant donner lieu à des occupations de terrains dont les conséquences sont réglées par ces articles. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Commission administrative des hospices d'Angers, [Leb. chr., p. 143]; — 9 juill. 1875, Seillière, [S. 77.2.221, P. adm. chr., D. 76.3.24, Leb. chr., p. 676]

**6699.** — Jugé encore qu'un préfet peut, sans excéder ses pouvoirs, autoriser un concessionnaire de mines à occuper un terrain en vue d'y établir un chemin à rails pour servir à la circulation de wagons traînés par des chevaux. — Cons. d'Et., 15 juin 1877, Béhague, [D. 77.3.99, Leb. chr., p. 608]

**6700.** — Mais jugé au contraire qu'un préfet excède ses pouvoirs en autorisant un concessionnaire de mines à occuper une portion de propriété pour y construire une voie ferrée permanente à large section et à traction de locomotives, destinée à relier le carreau de la mine à un chemin de fer; que les art. 43 et 44, L. 21 avr. 1810, ne s'appliquent pas à un ouvrage de cette nature. — V., en sens contraire, l'avis du conseil général des mines (en note dans Lebon). — Cons. d'Et., 20 févr. 1868, Boucaud, [S. 69.2.27, P. adm. chr., D. 69.3.17, Leb. chr., p. 201, et les observations de M. le commissaire du gouvernement de Belbeuf ; — 5 août 1881, Morel et autres, [S. 83.3.21, P. adm. chr., D. 83.3.9, Leb. chr., p. 787]

**6701.** — ... Et que des concessionnaires de mines ne peuvent établir, même temporairement, pour le service de leur exploitation, un chemin de fer sur des terrains situés en dehors du

périmètre de leur concession, et notamment sur des [illegible] appartenant à des concessionnaires d'autres mines, qu'ils soient munis d'une autorisation émanée soit du pouvoir législatif, soit du pouvoir exécutif; que le préfet n'est pas compétent pour accorder cette autorisation. — Cons. d'Ét., 8 mars 1851, [illegible], [S. 51.2.459, P. adm. chr., D. 53.3.1, Leb. chr., p. 170

**6702.** — Les dispositions de la loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, [illegible] chemins de fer industriels. C'est ce qui avait déjà été proclamé d'une façon explicite par l'art. 8, L. 12 juill. 1865, et ce qui résulte encore aujourd'hui, par *a contrario*, de l'art. 22, L. 11 juin 1880.

**6703.** — Aux termes de cet article, en effet, les concessionnaires peuvent être dispensés d'établir des clôtures le long de la voie, ce qui suppose que, de droit commun, ils y sont assujettis.

**6704.** — Jugé, d'ailleurs, que les tribunaux sont compétents pour ordonner les mesures de précaution réclamées dans un intérêt privé contre le concessionnaire d'une mine; qu'ici ne s'applique pas l'art. 50, L. 21 avr. 1810; qu'ainsi, les tribunaux civils peuvent, sur l'action du propriétaire de la surface, condamner le concessionnaire à établir le long d'un chemin de fer pratiqué sur le terrain de ce propriétaire pour l'exploitation de la mine, une clôture propre à préserver du choc des chariots les hommes et les bestiaux. — Cass., 23 avr. 1850, Chagot, [S. 50.1.735, P. 51.1.243, D. 50.1.150]

**6705.** — Signalons en passant un arrêt d'espèce d'où il résulte qu'une société qui obtient, pour l'exploitation de mines, l'usage d'une ligne de chemin de fer non encore livrée au public, ne peut se prévaloir des tarifs généraux qui doivent ultérieurement régir cette ligne, pour se soustraire à l'exécution d'une convention spéciale et temporaire plus onéreuse, régulièrement homologuée par le ministre des Travaux publics. — Cass., 12 mars 1873, Houillère de Saint-Eloi, [S. 73.1.415, D. 73.1000, D. 73.1.299]

**6706.** — Aux termes d'un décret du 8 mars 1890, le contrôle des chemins de fer miniers et industriels est établi dans les termes suivants.

**6707.** — Le contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers autorisés et établis par application de l'art. 44, L. 27 juill. 1880, est compris dans le service ordinaire des mines et dépend de la direction des routes, de la navigation et des mines (art. 1).

**6708.** — Le contrôle de la construction (travaux neufs) des chemins de fer industriels établis par voie de concession de l'Etat, est exercé par le personnel du service ordinaire des ponts et chaussées du département et dépend de la direction des chemins de fer. Le contrôle de l'exploitation desdits chemins de fer est exercé par le personnel de l'arrondissement minéralogique et dépend de la direction des routes, de la navigation et des mines (art. 2). Si les lignes visées dans les art. 1 et 2 s'étendent sur deux ou plusieurs circonscriptions d'ingénieurs, l'organisation du contrôle fera l'objet d'un arrêté spécial. Toutefois, si les chemins de fer miniers et industriels sont ouverts à un service public de voyageurs ou de marchandises, le contrôle de leur exploitation est rattaché au contrôle de l'exploitation du réseau d'intérêt général dans le périmètre duquel ils sont situés. Ne sera pas réputé service public de marchandises pour l'application du présent article, le transport de matières ou produits de provenance ou à destination exclusive d'établissements entre lesquels une entente se sera établie en vue du raccordement par rails avec le chemin de fer (art. 3).

**6709.** — Une circulaire du 31 mai 1890, tirant une conséquence de l'assimilation établie par le texte qui précède entre le service ordinaire des mines et la surveillance que les chemins de fer ont à exercer sur les chemins de fer miniers et industriels établis par voie de concession de l'Etat, a décidé que les ingénieurs auraient à rendre compte de leur surveillance dans les travaux annuels qu'ils doivent présenter à l'administration.

**6710.** — Il faut bien se garder, d'ailleurs, de confondre les chemins de fer dont il vient d'être question avec les chemins de fer purement privés. A l'occasion des frais de tournée à attribuer aux ingénieurs du contrôle, une circulaire du 11 nov. 1890 a mis très-nettement ce point en relief. « Il existe, en outre, des chemins de fer miniers et industriels, y lit-on, des chemins de fer qui peuvent être qualifiés de privés; ce sont ceux établis par les intéressés, sans une concession ou une approbation administrative spéciale, sur des terrains leur appartenant ou dont ils ont pu disposer. Le contrôle de ces chemins de fer échappe, en prin- [illegible] constituent des dépendances immédiates des mines ou minières. Pour les mines en particulier, le caractère de pareilles dépendances est nettement établi, lorsque ces chemins de fer ont été construits par application des lois des 21 avr. 1810, 27 juill. 1880; mais, même en l'absence d'une application de ces articles, les chemins de fer privés, même à voie large et s'embranchant sur le réseau d'intérêt général, seront considérés comme des dépendances légales de la mine, lorsque cette qualification de droit paraîtra justifiée par des circonstances de fait suffisamment probantes. Pour les chemins de fer privés qui sont rattachés à des établissements autres que les mines ou les minières, le personnel des mines n'a à s'occuper que de la surveillance ordinaire des appareils à vapeur; il n'aura droit, par conséquent, à des indemnités que pour les épreuves et réépreuves dans les conditions fixées par les décrets des 10-27 mai 1854 et 23 févr. 1883. Les chemins de fer privés qui constituent des dépendances légales des mines ou minières doivent être surveillés au même titre que les mines ou minières elles-mêmes. »

## TITRE VI

### TRAINS LÉGERS.

**6711.** — Aux termes d'un décret du 20 mai 1880, le ministre des Travaux publics pouvait autoriser à titre d'essai, pour le service des voyageurs, la mise en circulation de voitures à vapeur portant leur moteur avec elles et de locomotives tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures sans interposition de fourgons.

**6712.** — Le personnel des agents accompagnant les voyageurs, dans le cas où il n'y avait qu'une voiture, pouvait être réduit à un seul mécanicien et à un conducteur garde-freins.

**6713.** — Il était stipulé, dans cet arrêté, que les mesures de précaution à observer dans la marche et dans les gares, ainsi que les limites de vitesse qu'on ne devrait pas dépasser, seraient réglées par des arrêtés ministériels.

**6714.** — Un nouveau décret du 19 sept. 1887 avait étendu les dérogations à l'ordonnance de 1846 contenues dans le premier, au cas d'un train comprenant deux wagons, pourvu que le second fût relié au premier par un frein continu.

**6715.** — La question a été de nouveau réglée par un décret du 9 mars 1889, ainsi conçu : « Le ministre des Travaux publics peut autoriser la mise en circulation de trains dits *légers*, sous les conditions déterminées par le présent décret » (art. 1).

**6716.** — Les trains légers sont ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus; ils peuvent être remorqués soit par une locomotive, soit par un moteur contenu dans un de ces véhicules. Dans ce dernier cas, les essieux de la voiture motrice comptent dans le nombre de seize (art. 2).

**6717.** — Pour tous les trains légers, les compagnies de chemins de fer sont dispensées de l'obligation, prévue par l'art. 20, Ord. 15 nov. 1846, d'interposer un fourgon ou une voiture ne portant pas de voyageurs entre le moteur et la première voiture à voyageurs (art. 3).

**6718.** — Pour les trains légers dont tous les véhicules à voyageurs sont munis du frein continu, le ministre des Travaux publics peut autoriser la suppression du chauffeur prévu par l'art. 18 de la même ordonnance, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement soit sur la machine, soit dans la première voiture du train, qu'il pourra, dans tous les cas, accéder facilement à la machine, et qu'il sera en état de l'arrêter en cas de besoin. Lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises dont se compose un train léger sont tous munis de freins continus, le ministre peut, en outre, autoriser la suppression de l'obligation, imposée par le même art. 18, d'avoir sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules, un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein (art. 4).

**6719.** — La mise en circulation des trains légers reste soumise aux prescriptions de l'Ordonnance du 15 nov. 1846 et du

décret du 23 janv. 1889, pour toutes les dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par le présent décret (art. 5).

**6720.** — Les décrets du 20 mai 1880 et du 19 sept. 1887 sont abrogés (art. 6).

**6721.** — Il résulte de ce décret que les trains légers sont ceux qui se composent de trois voitures ordinaires ou de quatre voitures doubles, analogues à celles qui fonctionnent sur les trains-tramways de la compagnie du Nord ou de cinq véhicules à trois essieux, comme il en existe quelques types.

**6722.** — Le grand avantage de ces trains consiste dans la possibilité de les faire arrêter aux passages à niveau.

## TITRE VII.

### VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS.

**6723.** — On peut distinguer deux catégories de voies ferrées : celles qui conduisent à un port maritime et celles qui conduisent à un port fluvial.

**6723** *bis.* — *Ports maritimes.* — Les voies ferrées placées sur les quais des ports maritimes sont soumises à certaines règles spéciales qu'il importe de connaître. Elles sont contenues dans un règlement général type et n'excluent pas d'ailleurs la possibilité de prendre dans des règlements additionnels les dispositions de détail motivées par les circonstances spéciales.

**6724.** — Ce règlement est du 23 avr. 1888 (*Rec. Lois, Ord.*, 2e sér., t. 3, p. 406). Il nous suffit d'en reproduire les principales dispositions.

**6725.** — Mais nous devons commencer par dégager un principe posé par le Conseil d'Etat dans un avis du 17 mars 1882. Il résulte de cet avis qu'il faut traiter les quais comme on traiterait les routes et que la concession de ces voies ne peut être accordée, par conséquent, que dans les formes et conditions prévues par le § 11, L. 11 juin 1880.

**6726.** — Le règlement du 23 avr. 1888 est un règlement qui doit servir de type à tous ceux que les préfets ont été appelés à prendre dans chacun de leurs départements, et ces préfets eux-mêmes ont dû en prendre un pour chacun des ports maritimes qui y sont compris; et même pour chacune des compagnies qui exploitent ces voies, si elles servent à plusieurs compagnies.

**6727.** — Ces arrêtés ont dû être pris uniformément à la date du 10 juin 1888, inscrits dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, notifiés aux compagnies intéressées, et publiés et affichés dans chacune des communes intéressées.

**6728.** — Les préfets n'ont reçu la faculté de modifier que les dispositions de l'art. 10 relatif à la distance de $1^{m},35$ (V. *infrà*, n. 6739). Les ingénieurs ordinaires du service maritime ont eu, d'autre part, à compléter pour chacun des ports de leur service les dispositions des art. 1, 3 § 1, 12, 15.

**6729.** — Voici au surplus les dispositions du règlement-type du 23 avr. 1888.

**6730.** — L'exploitation des voies ferrées du port de... et de l'embranchement qui relie ces voies à la gare de... est soumise aux conditions déterminées par le présent arrêté (art. 1).

**6731.** — La traction des wagons entre la gare et les quais peut être faite au moyen de chevaux ou de machines locomotives. Pour les manœuvres de wagons sur les voies des quais, on peut employer les mêmes machines ou des appareils de traction installés à cet effet (art. 2).

**6732.** — La compagnie chargée de l'exploitation n'est autorisée à effectuer la conduite des wagons de la gare au quai ou inversement, ainsi que les manœuvres à faire pour répartir le matériel vide ou chargé à l'arrivée ou pour la formation au départ, qu'aux heures et suivant les conditions de détail qui résultent des arrêtés préfectoraux spéciaux réglementant ces heures de manœuvres. Les manœuvres ont lieu par les soins du personnel de la gare sous la responsabilité du chef de gare ou de l'agent qu'il aura désigné pour le remplacer. Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies des quais que pour le chargement ou le déchargement des marchandises en provenance ou à destination des navires, sauf dans les cas où une dérogation à cette règle a été autorisée en raison de circonstances exceptionnelles par un arrêté préfectoral homologué par le ministre des Travaux publics. Les wagons ne sont admis à stationner sur les voies des quais que pendant le temps nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement ainsi qu'aux manœuvres à l'arrivée et au départ (art. 3).

**6733.** — Quand les manœuvres désignées à l'article précédent sont faites avec des chevaux ou à l'aide des appareils spéciaux du port pour les manœuvres de quais, les employés chargés de la conduite du matériel doivent se tenir constamment à la portée des freins, et prêts à les faire agir au besoin. A cet effet chaque train, ou chaque tranche de wagons attelés doit compter au moins un wagon sur trois munis de freins; les wagons sans freins non attelés à des wagons à freins, ne peuvent être manœuvrés qu'isolément et on doit se servir des engins spéciaux usités en pareil cas, soit pour modérer leur marche, soit pour les mettre à l'arrêt. Sur les voies en pente, les chevaux doivent être attelés à l'arrière du wagon, ou les remorquer parallèlement à l'un des côtés de la voie. A la traverse des pentes, les chevaux doivent être toujours attelés en tête des wagons. Sur les voies des quais ainsi qu'à la traversée des rues, routes et chemins publics, les chevaux doivent être constamment conduits au pas (art. 4).

**6734.** — Lorsque la traction du matériel vide ou chargé est faite à l'aide de machines, tout employé chargé de diriger la manœuvre doit s'assurer, avant de donner le signal de marche, que la voie est complètement libre et avertir le public à l'aide de plusieurs coups de cornes saccadés : cet avertissement est répété, s'il y a lieu, pendant la manœuvre, pour écarter les piétons et les voitures de la voie que doit suivre la machine. Un coup de corne prolongé donne le signal de marche, la vitesse ne doit pas dépasser celle d'un homme allant au pas. Un agent porteur d'un drapeau rouge roulé pendant le jour ou d'un feu blanc, soit pendant la nuit, soit en temps de brouillard, doit se tenir à 20 mètres en avant de la machine, si elle est attelée en tête des wagons, ou du premier wagon lorsque la machine sera attelée en queue. Cet agent marche en dehors de la voie du côté droit de façon à permettre au mécanicien d'apercevoir les signaux en tout temps; si un obstacle quelconque s'opposait à ce que le mécanicien pût bien voir les signaux, d'autres agents en nombre suffisant et convenablement placés les lui transmettraient. L'arrêt immédiat est commandé, soit par le drapeau rouge déployé, soit par le drapeau rouge agité vivement ou par le feu blanc agité vivement. Les mêmes précautions sont prises pour les mouvements des machines isolées. En cas de refoulement par la machine, tous les wagons doivent être attelés avant d'être mis en mouvement (art. 5).

**6735.** — Quand un ou plusieurs wagons ont été mis à la disposition d'un expéditeur ou d'un destinataire et qu'ils doivent stationner sur les voies des quais, l'expéditeur ou le destinataire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter qu'ils soient mis en mouvement soit par l'action du vent, soit par leur propre poids sur les pentes, soit par toute autre cause. A cet effet, on doit abattre les freins qui seraient maintenus au moyen des clavettes dont ils sont munis; les wagons sans frein sont calés. L'expéditeur ou le destinataire peut, sous sa responsabilité personnelle, exécuter ou faire exécuter par les agents désignés par lui tous les mouvements de wagons nécessaires aux chargements ou aux déchargements : il veille à l'observation des prescriptions édictées par le présent art. 6 pour immobiliser les wagons après les manœuvres. Si les manœuvres sont faites avec des chevaux, l'expéditeur ou le destinataire, ou ses agents sont tenus de prendre toutes les mesures de sécurité prévues à l'art. 4. Immédiatement après le chargement ou le déchargement des wagons, tous les détritus qui proviennent de ces opérations sont enlevés par les soins de l'expéditeur ou du destinataire (art. 6).

**6736.** — Dans tous les cas, le lançage des wagons sur les voies ferrées est formellement interdit, même pour les manœuvres faites à bras d'hommes (art. 7).

**6737.** — Dans les cas prévus par les art. 4 et 6, avant tout mouvement des wagons, les agents préposés aux manœuvres, soit par la compagnie, soit par l'expéditeur ou le destinataire, doivent s'assurer que la voie est libre; ils recourent, en outre, à tous les moyens en usage pour avertir le public et pour prévenir les accidents (art. 8).

**6738.** — Il est interdit aux personnes étrangères à la compagnie autres que celles désignées à l'art. 6, de toucher aux véhicules stationnant sur les quais. Toute avarie du matériel, tout accident résultant d'une infraction à ces prescriptions resteront à la charge des personnes qui en seront les auteurs (art. 9).

**6739.** — Il est formellement interdit de laisser séjourner des

voitures sur les voies ferrées et d'y faire des dépôts de quelque nature qu'ils soient, susceptibles d'entraver la circulation des trains et des machines. A cet effet, une distance de 1m,35 au moins doit toujours exister entre tout dépôt et les bords extérieurs des rails. Par exception aux dispositions qui précèdent, les voitures en chargement ou en déchargement peuvent stationner sur les voies à la condition expresse qu'elles seront toujours attelées et qu'elles seront déplacées à toute réquisition pour livrer passage aux trains et aux machines (art. 10).

**6740.** — Pendant la nuit ou en temps de brouillard, tout train en marche est éclairé :

1° Par un feu vert à l'avant et un feu rouge à l'arrière, s'il est remorqué par des chevaux;

2° Par un feu blanc en avant et un feu rouge à l'arrière, s'il est remorqué par une locomotive. Il en est de même pour une machine isolée (art. 11).

**6741.** — Le stationnement des wagons sur les voies des quais ne peut avoir lieu que conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux spéciaux qui réglementent ce stationnement (art. 12).

**6742.** — Les agents de la compagnie, ceux des expéditeurs et des destinataires sont tenus de se conformer strictement aux notes qui leur sont données par les officiers et maîtres de ports au sujet des manœuvres et du stationnement des machines et des wagons sur les voies des quais. Ils restent soumis, en outre, à toutes les dispositions des règlements généraux de police du port, intervenus et à intervenir, et auxquelles il n'aura pas été dérogé par les arrêtés spéciaux relatifs à l'exploitation des voies ferrées (art. 13).

**6743.** — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux. Ces procès-verbaux seront dressés par les officiers et maîtres de ports, dans les limites du port; par les agents des ponts et chaussées dûment assermentés, et par les commissaires de surveillance administrative en dehors de ces limites. Ces officiers et maîtres de port verbaliseront notamment contre les auteurs des contraventions aux dispositions de l'art. 10 du présent arrêté, et ils feront, sans délai, dégager d'office les voies ferrées encombrées. Les marchandises et voitures pouvant gêner la circulation des wagons et des locomotives seront enlevées et mises au dépôt. Elles ne pourront ensuite être retirées du dépôt qu'après paiement des frais d'enlèvement et de transport et, s'il y a lieu, de magasinage et de gardiennage, suivant cet arrêté rendu exécutoire par le préfet sur la proposition de l'ingénieur en chef du port (art. 14).

**6744.** — Le présent arrêté ne s'applique pas aux voies ferrées séparées des voies publiques par des clôtures permanentes ou même par des clôtures temporaires fermées seulement pour le passage des trains. S'il existe des gares maritimes non-closes et des voies ouvertes parcourues par des trains de voyageurs, l'exploitation de ces gares et la circulation de ces trains feront l'objet d'une réserve analogue; elles seront réglementées par des arrêtés préfectoraux rendus sur la proposition de l'ingénieur en chef du port et homologuées par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue (art. 15).

**6745.** — Au point de vue commercial, il a été décidé que les voies dites maritimes, construites sur les quais d'un port, doivent être considérées comme une dépendance et un prolongement de la gare. — Cass., 10 déc. 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.291, P. 84.1.699, D. 84.1.119]

**6746.** — Le stationnement sur les voies ferrées des wagons appartenant à une compagnie de chemins de fer dépendant d'un port maritime constitue-t-il une contravention? La question s'est posée une fois devant les tribunaux, mais elle n'a pas été résolue parce que, dans l'espèce, on a pu considérer que le stationnement n'avait pas une durée suffisante pour qu'il en fût ainsi. En faveur de la négative on aurait pu dire en tous cas, que le ministre des Travaux publics ayant seul le pouvoir de régler la police des chemins de fer, il ne pouvait appartenir au préfet de prendre un arrêté relatif à ce point; qu'au surplus, un arrêté ministériel du 15 nov. 1879 disposait que les manœuvres de wagons sur les voies intérieures seraient faites avec soin et sous la responsabilité des expéditeurs et destinataires. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 479] — V. Ord. 16 août 1681, art. 7, L. 4, tit. 1; L. 19-22 juill. 1791; L. 29 flor. an X; Arrêté préfectoral sur la police du port de Port-Vendre, 13 juill. 1867.

**6747.** — II. *Ports fluviaux.* — Pour les ports fluviaux on ne trouve aucun règlement analogue à celui dont il vient d'être parlé pour les ports maritimes.

**6748.** — Mais il parait à la fois prudent et logique de préconiser une extension de ce que l'expérience a reconnu bon pour les bassins maritimes aux bassins des ports intérieurs, au moins lorsque les installations de voies ferrées du port doivent servir exclusivement aux marchandises en provenance ou à destination du réseau navigable, d'une part, et du réseau ferré de l'autre, et qu'il ne s'agit pas d'établir sur le port une gare de plein exercice ouverte aux arrivages et aux expéditions de toute provenance.

**6749.** — On doit en tout cas sauvegarder le domaine public et éviter que des terre-pleins ne soient exclusivement affectés aux compagnies exploitantes, sauf, comme cela a lieu sur certains ports, à permettre aux compagnies de creuser des bassins dont elles sont propriétaires au même titre que de grands in-dustriels peuvent être propriétaires de ports et bassins particuliers établis le long des canaux et communiquant avec ces canaux.

# TITRE VIII.

## TRAMWAYS.

## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES.

**6750.** — On peut dire des tramways ce que nous avons déjà dit des chemins de fer d'intérêt local, à savoir qu'il n'est guère facile de résumer dans une définition les signes particuliers et distinctifs de ce moyen de communication. On peut signaler cependant à cet égard un avis du Conseil d'Etat, du 6 août 1884, qui donne des indications utiles à consulter. Il résulte de cet avis que l'un des principaux attributs des tramways est leur aptitude à laisser circuler sur tout leur parcours, c'est-à-dire « aussi bien dans les sections à travers champs que sur les voies publiques empruntées par le tracé », les voitures et les piétons, ou tout au moins les piétons. — V. Picard, *Traité des chemins de fer*, t. 2, p. 19.

**6751.** — Si cette définition est exacte, il faut en conclure que dans le cas où une même ligne est, sur une partie de son parcours, exclusive de toute autre circulation, et sur une autre partie, accessible, au contraire, à une circulation concurrente, cette ligne empruntera à la partie la plus importante de son réseau son caractère constitutif.

## CHAPITRE II.

### INSTRUCTION. — CONCESSION. — DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET CONSTRUCTION.

**6752.** — Les prescriptions relatives à l'établissement et à l'exploitation des tramways se trouvent aujourd'hui contenues :

1° Dans le tit. 2, L. 11 juin 1880, mais il paraît résulter d'une circulaire citée par la revue d'administration (1890.1.375), qu'une révision de cette loi serait à l'étude;

2° Dans un décret portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes, du 6 août 1881;

3° Dans un autre décret du 6 août 1881, rendu en exécution de l'art. 38, L. 11 juin 1880;

4° Dans un cahier des charges-type du 6 août 1881.

**6753.** — Les art. 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24, L. 11 juin 1880, ayant été déclarés communs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways par l'art. 39 de cette loi, nous n'insisterons que sur les dispositions particulières aux tramways.

**6754.** — Antérieurement à la loi du 11 juin 1880, on était loin d'être d'accord sur les conditions requises pour la constitution des tramways. On se demandait, notamment, s'il suffisait d'un arrêté préfectoral pour les concéder, ou s'il ne fallait pas encore exiger un décret du pouvoir exécutif.

**6755.** — Un avis de la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat, intervenu le 22 févr. 1872, portait que le service auquel ils répondaient étant un service public, il paraissait insuffisant de s'en tenir aux consentements exigés des conseils généraux et des conseils municipaux pour suppléer à la déclaration d'utilité publique, qu'il semblait d'autant plus naturel d'exiger en outre une autorisation du pouvoir central, que l'art. 21, L. 21 mai 1836, était le seul qui conférât un pouvoir analogue aux préfets, qu'il ne visait que les chemins vicinaux, et ne contenait aucune disposition similaire en ce qui concerne les chemins de fer. .

**6756.** — Plus tard, un avis du Conseil d'Etat, du 9 mars 1876, avait déclaré que les tramways ne pouvant être autorisés que par le pouvoir central, il était naturel que l'autorité qui les avait concédés pût reprendre à la fin de la concession le travail exécuté par le concessionnaire, sauf à elle à faire, si elle le préférait, une concession nouvelle; qu'il devait en être, à cet égard, des tramways concédés aux villes et sous-concédés par elles aux entrepreneurs comme des tramways concédés directement par l'Etat aux entrepreneurs; qu'il fallait même toujours réserver à l'Etat le droit de faire des concessions directes, dût-il pour vaincre les résistances des villes ou départements refusant leur concours, incorporer aux routes nationales les chemins départementaux ou vicinaux sur lesquels devait s'opérer la traction des tramways; que rien n'autorisait, en effet, les villes à concéder des tramways sur les voies exclusivement communales ou départementales; qu'il n'en était pas, à cet égard, des tramways comme des chemins de fer d'intérêt local créés par la loi du 12 juill. 1865; que, la plupart du temps, les tramways empruntant à la fois des routes nationales, départementales ou communales, il serait impossible d'admettre que l'Etat, le département ou la commune fussent propriétaires proportionnellement aux routes par eux possédées. Le même avis portait en outre que c'était à l'Etat seul et non aux concessionnaires non plus qu'aux villes et aux départements qu'il convenait de reconnaître le droit de reprendre les rails pour assurer, s'il y avait lieu, la continuation du service; qu'il convenait, par suite, de généraliser la clause qui leur reconnaissait le droit de reprendre ces objets à dire d'expert et d'y comprendre tous les objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation.

**6757.** — La situation est réglée aujourd'hui par les art. 26 et 27, L. 11 juin 1880, qui ne laissent plus place à aucun doute et qui sont ainsi conçus : « Il peut être établi, sur les voies dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques. Ces voies ferrés, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes (art. 26) :

**6758.** — La concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat. Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés avec faculté de rétrocession. La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes. Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des art. 89 et 90, L. 10 août 1871. La concession est accordée par le conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune ou sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural (art. 27).

**6759.** — Sur les pouvoirs du conseil colonial de la Cochinchine et du gouverneur en matière de concession, V. Cons. d'Et., 27 juin 1884, Société des tramways à vapeur de Cochinchine, [D. 85.5.77, Leb. chr., p. 511]

**6760.** — L'art. 26, L. 11 juin 1880, assimilant les déviations accessoires, construites en dehors du sol des routes et classées comme annexes, aux voies ferrées sur le sol des routes et les soumettant au même régime, ces déviations ne peuvent donc être autorisées que par décret et après nouvelle enquête. — Cons. d'Et., 8 avr. 1892, Chemin de fer de Bayonne à Biarritz, [Leb. chr., p. 386] — V. *infrà*, n. 6778.

**6761.** — ... Et le ministre des Travaux publics ne pourrait pas, sans excéder ses pouvoirs, autoriser, avant tout classement régulier et sans enquête préalable, l'établissement d'une déviation d'une ligne de tramways dont le tracé serait annexé au décret qui en a déclaré l'utilité publique. — Même arrêt. — V. *Revue d'administration*, t. 45, sept. 1892, p. 48.

**6762.** — Nous rappelons qu'il est admis en jurisprudence que les concessionnaires de voies ferrées ne peuvent céder leur concession à des tiers sans l'autorisation du gouvernement, et que la cession qui serait faite sans autorisation serait nulle et de nul effet; que la nullité de la cession, à défaut d'autorisation, est une nullité d'ordre public, qui existe même entre les parties contractantes, n'est pas susceptible de ratification, et peut être proposée en tout état de cause.

**6763.** — Il ne paraît pas douteux que ces principes ne soient applicables aux concessions de tramways. La loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, prononce du reste, dans son art. 10, la nullité des cessions de concession faites sans autorisation.

**6764.** — Aussi la Cour de Paris avait-elle pu juger, au lendemain même de la loi, que cette nullité existe, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les concessions de chemins de fer et les concessions de tramways à traction de locomotives ou de chevaux, alors surtout que ces tramways doivent être établis, partie sur la voie publique, partie sur des terrains à exproprier. — Paris, 22 juill. 1880, sous Cass., 5 déc. 1882, Tarbé des Sablons, [S. 84.1.193, P. 84.1.460, D. 83.1.171]

**6765.** — On retrouve la même doctrine dans un arrêt plus récent de la même cour, portant que les concessionnaires de voies ferrées (dans l'espèce, une compagnie concessionnaire de tramways) ne pouvant céder leur concession à des tiers sans l'autorisation du gouvernement, la cession qui en aurait été faite sans autorisation serait nulle d'une nullité d'ordre public, et que la nullité devrait en être prononcée, sans qu'il y eût à examiner si le traité de cession se trouvait antérieur ou non à la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. — Paris, 19 juin 1885, Société d'exploitation des tramways, [S. 86.2.61, P. 86.1.445, D. 86.2.19]

**6766.** — ... Spécialement, que doit être annulé le traité par lequel une compagnie de tramways a cédé, sans l'autorisation du gouvernement, à une autre société, l'exploitation de sa concession pour toute la durée qu'elle pourrait avoir, alors qu'il est établi que le traité constitue, non une simple convention d'exploitation, mais une véritable cession de concession. — Même arrêt.

**6767.** — Enfin elle a été consacrée par un arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation du 5 déc. 1882, précité.

**6768.** — On prétendait bien, il est vrai, dans l'espece du 19 juin 1885, que, le traité incriminé étant antérieur à la loi du 11 juin 1880, échappait à l'application de l'art. 10 de cette loi. Mais l'objection était sans portée, parce que la loi du 11 juin 1880 n'avait pas introduit dans la législation une règle nouvelle, et s'était bornée à rappeler des principes universellement admis.

**6769.** — Nous rappelons d'ailleurs que la même règle ne saurait être appliquée aux simples traités d'exploitation qui ne seraient pas un moyen détourné employé par le concessionnaire pour déguiser une véritable cession totale ou partielle de la concession.

**6770.** — La loi du 11 juin 1880 reconnaît à l'Etat, aux départements et aux communes le droit de se faire des rétrocessions dans les termes suivants : « La concession faite par l'Etat, aux termes de l'art. 27, peut être faite aux villes ou aux départements intéressés avec faculté de rétrocession. Le département peut accorder la concession à l'Etat ou à une commune avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'Etat ou du département (art. 28).

**6771.** — Un avis du Conseil d'Etat, du 5 mars 1876, avait décidé à cet égard, antérieurement par conséquent à la loi de 1880, qu'il fallait éviter que les villes dans leurs traités de rétrocession introduisissent des clauses différentes de celles de leur cahier des charges, qu'il serait bon à cet égard de rédiger un formulaire-type, et qu'il fallait surtout empêcher que les villes ne pussent exercer le droit de rétrocession avant que les conditions de cette rétrocession n'eussent été arrêtées d'avance entre l'Etat, la ville et les entrepreneurs.

**6772.** — Rappelant l'avis précité de la commission provisoire remplaçant le Conseil d'Etat du 22 févr. 1872, une circulaire du ministre des Travaux publics de 1876 voulait qu'on joignît à la demande d'autorisation :

Un plan à l'échelle de $0^{m},05$ :

Un profil en long à l'échelle du plan général;

Deux profils en travers à l'échelle de $0^{m},05$ par mètre partout où le terrain présenterait des difficultés;

Des dessins indiquant le système des rails à employer;

Un détail estimatif de la dépense;

Une évaluation probable du trafic;

Des tarifs à appliquer aux voyageurs et aux marchandises;

Un mémoire explicatif;

Un cahier des charges.

**6773.** — Aux termes de cette circulaire, c'est le préfet qui était chargé de transmettre le dossier à l'administration avec ses propres observations et celles des ingénieurs, et l'administration, sur l'avis du conseil général des ponts, décidait s'il y avait lieu de soumettre les projets à une enquête d'utilité publique, approuvait les projets d'enquête, et saisissait enfin le Conseil d'Etat d'un projet de décret d'autorisation.

**6774.** — Une autre circulaire du 12 mars 1877, intervenue à l'occasion de l'établissement des tramways dans la traverse des villes, bourgs et villages, portait qu'en principe il y avait lieu, autant que possible, de placer la voie ferrée au milieu de la chaussée, de manière à ne pas empêcher le stationnement des voitures ordinaires le long des trottoirs; que si cependant dans certains cas spéciaux, il fallait la placer du côté d'un fossé, il y avait lieu d'appeler l'attention des intéressés sur ce point, et, en même temps qu'on procéderait à l'enquête d'utilité publique sur l'ensemble du projet, de soumettre le projet à une enquête de *commodo* et *incommodo*, et d'avertir chaque riverain, dans le cas où par suite du plan, il ne resterait plus entre le rail extérieur et la bordure des trottoirs qu'une distance inférieure de 3 mètres ne permettant plus le stationnement des voitures; que le dossier de cette enquête, distinct de l'enquête d'utilité publique, devrait contenir, avec un plan détaillé des parties de route, ci-dessus spécifiées, des profils spéciaux indiquant la situation respective des voies ferrées et des propriétaires riverains.

**6775.** — Puis une autre circulaire du 13 déc. 1878 était revenue sur les prescriptions de celle du 12 mars 1877, et avait permis de confondre en une seule l'enquête de *commodo* et *incommodo* et l'enquête d'utilité publique, en prescrivant d'ailleurs de joindre au dossier :

1° Un plan détaillé de toutes les rues où le tramway ne serait pas à une distance moindre de $2^{m},60$ du trottoir;

2° Les profils en travers nécessaires pour faire bien comprendre la position relative des véhicules des trains et des riverains.

**6776.** — Tous ces points se trouvent désormais réglés par les art. 29 et 32, L. 11 juin 1880, et par les décrets des 18 mai et 6 août 1881.

**6777.** — Aux termes de l'art. 29, L. 11 juin 1880 : Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession. L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des Travaux publics, après avis du ministre de l'Intérieur.

**6778.** — Le décret du 18 mai 1881, qui est intervenu en exécution de l'article précité, est ainsi conçu : « Les demandes tendant à établir des voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques sur les voies dépendant du domaine public sont adressées : au ministre des Travaux publics, lorsque la concession doit, conformément à l'art. 27 de la loi susvisée, être accordée par l'Etat; au préfet, lorsqu'elle doit être accordée par le conseil général; au maire, lorsqu'elle peut l'être par le conseil municipal.

**6779.** — La demande doit être accompagnée d'un avant-projet comprenant :

1° Un extrait de carte à l'échelle de 1/80,000e;

2° Un plan général des voies publiques empruntées, ainsi que des déviations proposées à l'échelle de 1/10,000e, avec indication des constructions qui bordent ces voies publiques, des chemins publics ou particuliers qui s'en détachent, des plantations et des ouvrages d'art qui en dépendent; on désignera sur ce plan, au moyen de teintes conventionnelles, les sections du tramway que l'on projette de construire avec simple ou avec double voie, et celles qui seraient établies avec rails encastrés dans la chaussée et plate-forme accessible à la circulation des voitures ordinaires, ou avec rails saillants et plate-forme non praticable pour les voitures ordinaires; on indiquera aussi les emplacements des stations, haltes, garages, et, en général, de toutes les dépendances du tramway;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5,000e pour les longueurs et de 1/1,000e pour les hauteurs, indiquant au moyen d'un trait et de cotes noires les déclivités de la voie publique existante, et au moyen d'un trait et de cotes rouges celles de la voie ferrée, ainsi que les déviations projetées;

4° Des profils en travers types, à l'échelle de $0^{m},02$ pour mètre, indiquant les dispositions de la plate-forme de la voie ferrée avec le gabarit du matériel roulant, coté de dehors en dehors, de toutes les saillies latérales que ce matériel comporte; ces profils en travers devant s'appliquer soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée resterait accessible et praticable pour les voitures ordinaires, soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée ne devrait pas être accessible à la circulation des voitures ordinaires;

5° Un plan à l'échelle de 5 millimètres pour mètre de chacune des traverses suivies par le tramway. Ce dernier plan sera dressé dans la forme des plans d'alignement des traverses. Il indiquera les propriétés bâties en bordure, avec les noms des propriétaires. Les caniveaux et les trottoirs y seront tracés exactement. La zône qui doit être occupée par la circulation du matériel roulant du tramway (toutes saillies latérales comprises) sera limitée au moyen de deux traits bleus, et cette zône sera recouverte d'une teinte bleue. Des cotes en nombre suffisant serviront à indiquer, notamment dans les parties étroites, la largeur de la zône qui serait affectée à la circulation du matériel du tramway, la largeur de chacune des parties latérales de la chaussée qui resteraient libres entre la zône teintée en bleu, comme il est dit ci-dessus, et les bordures des trottoirs, ainsi que la largeur de chaque trottoir ou les largeurs qui seraient comprises entre la même zône et les façades de constructions (art. 2).

**6780.** — A l'avant-projet sera joint un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, les avantages qu'on peut s'en promettre et les dépenses qu'elle entraînera. On y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés. Les données suivantes seront relatées dans un chapitre spécial du mémoire descriptif :

1° Le genre de service auquel le tramway serait affecté : voyageurs seulement, voyageurs et messageries ou voyageurs et marchandises;

2° Le mode d'exploitation projeté, avec arrêts seulement à certaines gares et haltes déterminées, ou bien avec arrêts en pleine voie, à l'effet de prendre et de laisser sur tous les points du parcours les voyageurs et les marchandises d'une certaine catégorie (sous réserve de l'observation des règlements de police à intervenir), indépendamment des stationnements aux gares et haltes indiquées; — V. *infrà*, n. 6823.

3° Le minimum du rayon des courbes suivant lesquelles la voie ferrée serait tracée;

4° Le maximum des déclivités des rampes et pentes de la voie ferrée;

5° Le mode de traction qui serait employé;

6° Le maximum de largeur du matériel roulant, toutes saillies latérales comprises;

7° Les dispositions qui seraient proposées à l'effet de maintenir l'accès des chemins publics ou particuliers, ainsi que des maisons riveraines;

8° Le minimum de la distance qui séparera la zône affectée au tramway des façades des propriétés riveraines situées en rase campagne ou de l'arête extérieure de l'accotement des voies publiques;

9° Le maximum de la longueur des trains;

10° Le maximum de la vitesse des trains;

11° Le nombre minimum des trains qui seront mis chaque jour à la disposition du public (art. 3).

**6781.** — Après instruction, la demande est soumise à l'autorité qui doit faire la concession, et celle-ci décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête. Quand cette autorité a décidé que l'enquête doit avoir lieu, le préfet prend un arrêté pour fixer le jour et les lieux où l'enquête sera ouverte et pour nommer les membres de la commission, le tout conformément aux règles ci-après. Cet arrêté est affiché dans toutes les communes de chacun des cantons que la ligne doit traverser (art. 4).

**6782.** — La commission d'enquête se compose de sept mem-

bres au moins et de neuf au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants et les chefs d'établissements industriels. Si la ligne ne doit pas sortir des limites d'une commune, la commission se réunit à la mairie de cette commune; si elle traverse plusieurs communes d'un même arrondissement, la commission se réunit à la sous-préfecture de cet arrondissement; si elle traverse plusieurs arrondissements d'un même département, la commission siège à la préfecture; si elle traverse deux ou plusieurs départements, il est nommé une commission par département et chacune d'elles siège à la préfecture. La commission désigne elle-même son président et son secrétaire (art. 5).

**6783.** — Les pièces indiquées aux art. 2 et 3 ainsi que des registres destinés à recevoir les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise projetée restent déposés pendant un mois à la mairie de chaque chef-lieu de canton que la ligne doit traverser, ou à la mairie de la commune, si la ligne ne sort pas du territoire d'une commune. En outre, le plan de chaque traverse mentionnée au nº 5 de l'art. 2 est déposé pendant le même temps avec un registre spécial à la mairie de la commune traversée. Les pièces ci-dessus indiquées sont fournies par le demandeur en concession et à ses frais (art. 6).

**6784.** — A l'expiration du délai ci-dessus fixé, la commission d'enquête se réunit sur la convocation du préfet, du sous-préfet ou du maire, suivant le lieu où elle doit siéger; elle examine les déclarations consignées aux registres de l'enquête, entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département, et, après avoir recueilli auprès de toutes les personnes qu'elle juge utile de consulter, les renseignements dont elle croit avoir besoin, elle donne son avis motivé tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui ont été posées par l'administration ou soulevées au cours de l'enquête. Ces diverses opérations, dont elle dresse procès-verbal, doivent être terminées dans un délai de quinze jours (art. 7).

**6785.** — Aussitôt que le procès-verbal de la commission d'enquête est clos, et au plus tard, à l'expiration du délai fixé en vertu de l'article précédent, le président de la commission transmet ledit procès-verbal au préfet avec les registres et les autres pièces (art. 8).

**6786.** — Les chambres de commerce, et à défaut les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux, sont appelées par le préfet à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'entreprise. Les procès-verbaux de leurs délibérations doivent être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'art. 7 (art. 9).

**6787.** — Les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie projetée doit traverser le territoire, convoqués au besoin en session extraordinaire, sont appelés à délibérer et à émettre leur avis sur les mêmes objets, lorsqu'il ne leur appartient pas de statuer sur la concession (art. 10).

**6788.** — Lorsque toutes les formalités prescrites par les articles précédents ont été remplies, ainsi que celles qui peuvent être nécessaires aux termes des lois et règlements sur les travaux mixtes, le préfet adresse dans le plus bref délai possible le dossier complet, avec l'avis des ingénieurs et son avis particulier, à l'autorité qui doit donner la concession; il joint à ce dossier le projet du cahier des charges de la concession (art. 11).

**6789.** — Le cautionnement qu'est astreint à verser le concessionnaire est régi de la façon suivante par l'art. 38 du cahier des charges : « Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de..... en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janv. 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. »

**6790.** — Préalablement à la loi du 11 juin 1880, un cahier des charges-type existait déjà pour les tramways. Nous avons vu que l'avis du Conseil d'Etat du 9 mars 1876 voulait qu'il fût accompagné d'un formulaire général; le même avis, qu'on trouvera dans Potiquet (n. 921), proposait la modification de certains articles de ce cahier, la suppression de certains autres, l'adjonction de dispositions nouvelles.

**6791.** — On pourra consulter aussi à cet égard, dans le même recueil, une circulaire du 21 déc. 1876 qui, remplissant le vœu formulé par le Conseil d'Etat, avait adjoint au cahier des charges-type un formulaire adapté au cahier des charges, et une autre circulaire du 9 mai 1879, qui introduisait des modifications aux art. 1, 2, 15 de ce cahier des charges.

**6792.** — Pour les tramways comme pour les chemins de fer d'intérêt local, l'administration a rédigé un cahier des charges-type dans l'hypothèse où la concession est conférée par l'*Etat* à un *département*. On doit donc modifier ces mots partout où ils sont imprimés en lettres italiques suivant que l'on se trouve dans l'un ou l'autre des cas prévus par les art. 27 et 28, L. 11 juin 1880.

**6793.** — Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges-type, approuvé par le Conseil d'Etat, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'Etat et annexés au décret (art. 30, L. 11 juin 1880).

**6794.** — Le cahier des charges doit déterminer l'objet de la concession et le tracé de la façon suivante :

**6795.** — Le *réseau* de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport *des voyageurs et des marchandises* ou à un seul de ces transports.

La traction aura lieu par... (art. 1).

*Ce réseau comprendra les lignes suivantes*... et empruntera les voies publiques ci-après désignées... (art. 2).

**6796.** — Le cahier des charges doit encore déterminer le délai dans lequel les travaux doivent être commencés et achevés.

**6797.** — Les projets d'exécution, lit-on à cet égard dans le cahier des charges types, seront présentés dans un délai de..... à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de..... à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon *que la section de.... à.....* soit livrée à l'exploitation le....., *la section de..... à.....* le..... et le *réseau* entier le..... (art. 3).

**6798.** — Les dossiers et projets de décisions ministérielles relatifs aux tramways établis ou à établir sur les routes nationales et départementales doivent être, par les soins du directeur des chemins de fer, communiqués aux directeurs des routes, de la navigation et des mines pour recevoir leurs observations au point de vue des modifications à apporter aux conditions techniques et au régime de la circulation ordinaire sur lesdites routes par le fait des tramways; savoir : Les avant-projets avant envoi au Conseil d'Etat, et les projets d'exécution avant leur approbation (Arr. min. 27 mars 1889).

**6799.** — L'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des tramways est soumise, en principe, aux règles du droit commun. Cependant l'art. 31, L. 11 juin 1880, porte :

« Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'art. 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'art. 16, L. 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'art. 2, L. 8 juin 1864. »

**6800.** — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances en dehors du sol des routes et chemins, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu, porte l'art. 11, Décr. 6 août 1881, sont achetés et payés par le concessionnaire, à moins que l'autorité qui fait la concession n'ait pris l'engagement de fournir elle-même les terrains.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sont supportées et payées par le concessionnaire (Décr. 6 août 1881, art. 11).

**6801.** — En présence d'une disposition analogue, il a été jugé que cette clause comprenant tous les travaux prévus et non prévus sans aucune exception, la ville de Paris avait eu le droit de réclamer à une compagnie de tramways (dans l'espèce la compagnie du tramway-sud), les frais de conversion en pavage de l'empierrement de la chaussée d'un boulevard, l'exécution de ce travail ayant été d'ailleurs une des conditions de la concession. — Cons. préf. Seine, 12 nov. 1878, Cie du tramway-sud de Paris, Dauv., 1878.

**6802.** — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa

concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements (Décr. 6 août 1881, art. 12).

**6803.** — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes (*Ibid.*, art. 13).

**6804.** — L'art. 32, L. 11 juin 1880, porte : « Les projets d'exécution sont approuvés par le ministre des Travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'Etat.

Les dispositions de l'art. 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune. »

**6805.** — D'autre part, on lit dans l'art. 38 de la même loi : « Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés. »

**6806.** — Ce règlement est intervenu le 6 août 1881. Il contient, à tous ces points de vue, les dispositions suivantes que nous complétons par les dispositions correspondantes du cahier des charges.

**6807.** — Aucun travail ne peut être entrepris pour l'établissement d'une voie ferrée sur le sol de voies publiques qu'avec l'autorisation de l'administration compétente, donnée sur le vu des projets d'exécution.

Chaque projet d'exécution comprend l'extrait de carte, le plan général, le profil en long, les profils en travers-types et les plans de traverse, dont la production est exigée par l'art. 2 du règlement d'administration publique du 18 mai 1881, ces documents dressés dans la forme prescrite par l'art. précité et dûment complétés ou rectifiés d'après les résultats de l'instruction à laquelle l'avant-projet a été soumis.

Le projet d'exécution comprend, en outre :

1° Des profils en travers à l'échelle de un cinq millième pour mètre, relevés en nombre suffisant, principalement dans les traverses et dans les parties où les voies publiques empruntées n'ont pas la largeur et le profil normal ;

2° Un devis descriptif dans lequel sont reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long ;

3° Un mémoire dans lequel toutes les dipositions essentielles du projet sont justifiées.

Le projet d'exécution est remis au préfet en deux expéditions, dont l'une, revêtue de l'approbation que le préfet aura donnée en se conformant à la décision de l'autorité compétente pour les projets d'ensemble, est rendue au concessionnaire, tandis que l'autre demeure entre les mains du préfet.

Les projets comprenant des déviations en dehors du sol des routes et chemins sont soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics, pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau, et ne peuvent être adoptés par l'autorité qui a donné la concession, que sous la réserve des décisions prises ou à prendre par le ministre des Travaux publics sur les projets qui précèdent.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation de l'autorité qui a revêtu de sa sanction les dispositions à modifier.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office les modifications dont l'expérience ou les changements à opérer sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité (Décr. 6 août 1881, art. 1).

**6808.** — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui peuvent être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards et des conduites d'eau et de gaz, doivent être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie ferrée et sur le bon fonctionnement des divers services qui peuvent en être affectés (Même décr., art. 2).

**6809.** — Le projet d'exécution indique le nombre des voies à établir sur les différentes sections des lignes concédées, ainsi que le nombre et la disposition des gares d'évitement (Même décr., art. 3).

**6810.** — La largeur de la voie est fixée, pour chaque concession, par le cahier des charges (1).

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne peut excéder ni deux fois et demie la largeur de la voie, ni la cote maximum de 2m,80 (2) et la largeur extrême occupée par le matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des lanternes et des marchepieds latéraux, ne peut dépasser la largeur des caisses augmentée de 30 centimètres (3) (Même décr., art. 4).

**6811.** — La hauteur du matériel roulant et de son chargement ne peut excéder 4m,20 pour la voie de 1m,44 ; elle est réglée d'une manière définitive et invariable par le cahier des charges pour les voies de largeur moindre, de manière à ne pas compromettre la sécurité du public.

Dans les parties à plusieurs voies, la largeur de chaque entrevoie est telle qu'il reste un intervalle libre d'au moins 50 centimètres entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent (*Ibid.*).

**6812.** — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à ... (4).

Le maximum des déclivités est fixé à ... (5).

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet (Même décr., art. 5).

**6813.** — L'autorité qui a fait la concession détermine les sections de la ligne où la voie sera établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celle où elle sera placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le cahier des charges de chaque concession détermine les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de telle façon que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule du tramway dans le premier des deux cas considérés ci-dessus.

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer dans tous les cas la sécurité du piéton qui circule sur la voie publique et celle du riverain dont les bâtiments sont en façade sur cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails sont à gorge ou accompagnés de contre-rails; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder 29 millimètres dans les parties droites et 35 millimètres dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci (Décr. 6 août 1881, art. 5).

**6814.** — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails sont compris dans un pavage (6) de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, confor-

(1) 1m,44 pour les tramways à voie large de 1 mètre ou 0m,75 pour les tramways à voie étroite.

(2) En général, 2m,80 pour les tramways à voie de 1m,44 ; 2m,50 pour les tramways à voie de 1 mètre ; 1m,87 pour les tramways à voie de 0m,75.

(3) Maximum admissible suivant la largeur de la voie comme dessus, 3m,10, 2m,80 et 2m,17.

(4) En général, 40 mètres pour le cas de voies ferrées exploitées au moyen de locomotives, et 20 mètres pour les lignes à traction de chevaux.

(5) En général, 40 millièmes.

(6) Ou dans un empierrement, suivant la nature, la fréquentation de la chaussée dont il s'agit, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.

mément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée (1) de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire

Un intervalle libre d'au moins $1^m,10$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique (art. 6 du cahier des charges).

**6815.** — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierre cassée (2) de............ de largeur (3) et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres (4) mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par metre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 30 centimètres de largeur. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de $1^m,10$ subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui à l'extérieur seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée (art. 7 du cahier des charges).

**6816.** — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zônes à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'art. 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

A) Pour un trottoir, $1^m,10$.

B) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres (art. 8 du cahier des charges.

**6817.** — Le concessionnaire fournit, sur les points qui lui sont indiqués, des emplacements pour le dépôt des matériaux d'entretien qui trouvaient place auparavant sur l'accotement occupé par la voie ferrée.

Lorsque, pour maintenir la voie de fer dans les limites de courbure et de déclivité fixées par le cahier des charges, ou pour maintenir le fonctionnement des services intéressés (art. 2), on doit faire subir quelques modifications à l'état de la voie publique, le concessionnaire exécute tous les travaux, soit à ses frais, soit avec le concours des services intéressés, s'il y a lieu, conformément aux projets approuvés par l'administration.

Il opère pareillement les élargissements qui sont indispensables afin de restituer à la voie publique la largeur exigée en vertu de l'article précédent.

Il doit maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers ainsi que des entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer.

(1) Ou empierrée.

(2) Ou de gravier, suivant la nature de la composition de la chaussée dont il s'agit, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.

(3) Largeur égale à la largeur de la voie augmentée d'au moins 0m,50.

(4) Six mètres sont le minimum admissible pour une route nationale.

La traversée des routes et des chemins publics ou particuliers est opérée à niveau, sans que le rail forme saillie ou dépression sur la surface de ces chemins.

Le concessionnaire doit, d'ailleurs, prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux qui sont prescrits ou autorisés par l'administration afin de créer de nouveaux accès soit aux chemins publics et particuliers, soit aux propriétés riveraines (Décr. 6 août 1881, art. 6).

**6818.** — Les déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins et à classer comme annexes sont établies conformément aux dispositions arrêtées par l'autorité compétente (Même décr., art. 7). — V. *suprà*, n. 6760.

**6819.** — Le concessionnaire est tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de la concession, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablit de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'oblige à modifier momentanément (Même décr., art. 8).

**6820.** — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie ferrée sont effectuées avec célérité et avec toutes les précautions convenables.

Les chaussées doivent être remises dans le meilleur état.

Les travaux sont conduits de manière à ne pas compromettre la liberté et la sûreté de la circulation. Toute fouille restant ouverte sur le sol des voies publiques, ainsi que tout dépôt de matériaux, est éclairée et gardée au besoin pendant la nuit, jusqu'à ce que la voie publique soit débarrassée et rendue conforme au profil normal du projet (Même décr., art. 9).

**6821.** — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination (Cahier des charges, art. 9).

**6822.** — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en..... et du poids de..... kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur..... (Cahier des charges, art. 10).

**6823.** — Le cahier des charges indiquera si le tramway devra s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si enfin les deux modes d'exploitation seront combinés. — V. *suprà*, n. 6780.

Dans ces deux derniers cas, si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elles le seront lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité concédante, sur la proposition du concessionnaire et après enquête (Décr. 6 août 1881, art. 10).

**6824.** — Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881, et l'emplacement en sera définitivement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire est tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des gares, stations ou haltes, lequel se compose :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les

quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées (*Ibid.*).

**6825.** — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des marchandises sur tous les points du parcours (ou l'un d'eux seulement), sauf sur les sections ci-dessous indiquées : . . . . . . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, et des gares pour la réception et la livraison des marchandises (ou l'un d'eux seulement) suivant les indications ci-après (Cahier des charges, art. 11) : . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

**6826.** — Si la voie ferrée traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le ministre des Travaux publics détermine les mesures à prendre pour que l'établissement de cette voie ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence de la voie ferrée.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine en raison de la traversée de la voie ferrée, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, sont à la charge du concessionnaire de la voie ferrée (Même décret, art. 14).

**6827.** — Si la voie ferrée s'étend sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

Le ministre des Travaux publics détermine la nature et l'étendue des travaux qu'il convient d'entreprendre à cet effet, et qui sont d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire (Même décret, art. 15).

**6828.** — Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Ce contrôle et cette surveillance ont pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent règlement et de celles qui résultent soit des cahiers des charges, soit des projets approuvés (Même décret, art. 16).

**6829.** — A mesure que les travaux sont terminés sur des parties de voie ferrée susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il est procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées par le cahier des charges. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale de la voie ferrée, laquelle est faite dans la même forme que les réceptions partielles (Même décret, art. 17).

**6830.** — Il a été jugé, dans une espèce qui intéressait la compagnie des tramways-sud de Paris, que la réception provisoire des travaux terminés avant la livraison de la voie à la circulation, n'étant faite que sous réserve de l'approbation des autorités compétentes, la compagnie devait rester soumise, même après cette réception, aux prescriptions du ministre des Travaux publics. — Cons. préf. Seine, 12 nov. 1878, Cie Tramway-Sud, [Dauv., 1878, Leb. chr.]

**6831.** — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire doit faire faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence du préfet ou de son représentant, ainsi qu'un plan cadastral des parties de la voie ferrée et de ses dépendances qui sont situées en dehors du sol des routes et chemins. Il fait dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas est dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviennent partie intégrante de la voie ferrée, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et sont ajoutés sur le plan cadastral; addition est également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction (Même décret, art. 18).

## CHAPITRE III.

### DOMAINE ET VOIRIE.

**6832.** — Des règles spéciales ont été édictées en vue des rapports qui peuvent exister entre les tramways ou chemins de fer sur route et les autres voies de communication. On les trouve dans les art. 42, 43, 45 et 46, Décr. 6 août 1881.

**6833.** — Nous ne rappelons que pour mémoire les dispositions des art. 42 et 43 qui sont analogues aux dispositions des art. 59 et 60 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

Dans le cas où le gouvernement ordonne ou autorise la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traversent une ligne concédée, le concessionnaire ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie ferrée, ni aucuns frais pour le concessionnaire (Même décr., art. 42).

**6834.** — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située une voie ferrée qui a fait l'objet d'une concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire (Même décr., art. 43).

**6835.** — Jugé, à cet égard, dans une hypothèse où le concessionnaire avait fait rétrocession de ses droits à un particulier, que si le cahier des charges de la rétrocession ne constitue aucun monopole en faveur du cessionnaire, mais s'il a, au contraire, réservé à l'Etat concédant le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, le cessionnaire n'est pas fondé à réclamer à la ville une indemnité à raison de ce que le maire aurait accordé l'autorisation de stationner et de circuler à une entreprise concurrente. — Cons. d'Et., 27 juin 1890, Chemin de fer à voie étroite de Saint-Etienne, [S. et P. 92.3.124, Leb. chr., p. 623]

**6836.** — Jugé cependant qu'une compagnie de tramways, à laquelle une concession de chemins de fer peut causer un préjudice, est recevable à attaquer, pour excès de pouvoir, le décret qui approuve cette concession; qu'en tous cas, le particulier qui n'a pas pris part à une adjudication n'est pas recevable à en contester la validité. — Cons. d'Et., 27 juin 1884, Société des tramways à vapeur de Cochinchine, [D. 85.5.77, Leb. chr., p. 511]

**6837.** — Les dispositions de l'art. 45 sont nouvelles : Le concessionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité, ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée, ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et l'entretien de la voie, ni, enfin, pour une cause quelconque résultant de l'usage de la voie publique; les indemnités dûes à des tiers pour des dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée sont entièrement à la charge du concessionnaire (Décr. 6 août 1881, art. 45).

**6838.** — En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux excutés sur la voie publique, le concessionnaire peut être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en employant, pour la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes (Même décr., art. 46).

**6839.** — L'hypothèse de la concession d'embranchement est réglée d'une façon pour ainsi dire identique dans les tramways

(art. 61) et dans les chemins de fer d'intérêt local (art. 61), à cette exception près que le ministre est l'autorité investie, dans tous les cas, du droit de statuer sur le désaccord.

**6840.** — Comme décision d'espèce dans laquelle on peut trouver des arguments d'analogie, nous citerons un certain nombre d'arrêtés du conseil de préfecture de la Seine relatifs au règlement des rapports de la compagnie générale des omnibus avec un certain nombre de compagnies de tramways.

**6841.** — Il a été jugé que lorsque la compagnie de tramways paie une redevance à la compagnie des omnibus à raison du parcours dans Paris d'une de ses lignes, et qu'elle crée ensuite une seconde ligne empruntant une partie du parcours de la première, elle doit une seconde redevance pour le parcours commun aux deux lignes. — Cons. préf. Seine, 9 avr. 1878, Cie des chemins de fer du Tramway-Nord, [Dauv., 1878, p. 264]

**6842.** — ... Que le cahier des charges, imposé à la compagnie des tramways-nord, doit être interprété, en ce qui touche la modification apportée par le traité du 13 mars 1878, en ce sens que la redevance dûe par la compagnie à raison des prolongements concédés par le décret du 7 juill. 1879 ne peut être inférieure à 3,000 fr., mais peut être fixée sans aucune limite maximum à un chiffre déterminé, conformément aux bases fixées par l'art. 22 du cahier des charges. — Cons. préf. Seine, 13 juill. 1880, Cie des omnibus, [Dauv., 1880, p. 264]

**6843.** — ... Que les cahiers des charges imposés à la compagnie des omnibus et à la compagnie des tramways-sud sont interprétés en ce sens que la portion de la ligne partant du carrefour de la rue de Lyon et de l'avenue Daumesnil et se terminant à la place Walhubert constitue un embranchement de la ligne de Charenton, et ce, quel que puisse être le mode d'exploitation adopté par la compagnie des tramvays-sud avec l'agrément de l'autorité compétente pour le mieux de ses intérêts; que le prolongement de la ligne de Charenton jusqu'à la place de la Bastille a eu pour effet de reporter à ladite place le point terminus de cette ligne principale, et de son embranchement sur la place Walhubert; que, par suite, la partie de voie commune à la ligne principale ou à son embranchement ne doit être assujettie qu'à une seule redevance. — Même arrêt.

**6844.** — ... Que le cahier des charges de concession du réseau des tramways du département de la Seine imposé à la société générale des omnibus et à la compagnie des tramways-nord doit être interprété en ce sens que la redevance stipulée au profit de la société des omnibus à raison de l'exploitation par la compagnie de tramways extérieurs des parties de lignes construites dans l'intérieur de Paris est fondée sur la concession de cette exploitation et non sur l'abandon de l'exploitation distincte que la société des omnibus a le droit d'exercer; qu'elle représente l'abandon partiel par la société des omnibus du privilège jusque-là exclusif dont elle était en possession. — Cons. préf. Seine, 22 mars 1875, Cie Tramway-Nord, [Dauv., 1877, p. 135]

**6845.** — ... Que le cahier des charges du 29 juill. 1872 doit être interprété en ce sens que l'art. 35 ne peut être invoqué dans sa disposition relative au droit pour le concessionnaire de la ligne principale d'exiger du concessionnaire d'embranchement un matériel conforme au sien que lorsqu'il s'agit d'emprunter des lignes soit de la compagnie du tramway-nord, soit de la compagnie des omnibus par une compagnie autre que ces deux compagnies concessionnaires dont les droits réciproques ont été déterminés par les art. 18 et s. du cahier des charges; mais qu'il peut y avoir lieu toutefois de procéder à une expertise dans les formes de la loi du 16 sept. 1807 à l'effet de vérifier si une dégradation est causée par la compagnie des omnibus à la voie construite par la compagnie du tramway-nord par suite de l'emploi d'un matériel différent, dégradation non prévue par le cahier des charges dans la fixation des éléments d'indemnité déterminés par l'art. 22, et de dire si une indemnité spéciale est dûe de ce chef à la compagnie des tramways et d'en déterminer le chiffre. — Cons. préf. Seine, 20 janv. 1880, Chemins de fer parisiens, [Dauv., 1880, p. 96]

**6846.** — Les embranchements spéciaux aux propriétaires de mines, de carrières ou d'usines, sont également réglementés de la même façon dans les deux cas (art. 48 du cahier des charges des tramways et 62 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local).

**6847.** — Nous ne relevons que trois particularités : 1° Il n'y a pas nécessairement de gardien aux aiguilles. « S'il est jugé nécessaire par le préfet, statuant sur l'avis du service du contrôle, d'établir un gardien aux aiguilles d'un embranchement industriel, le traitement de cet agent est à la charge du propriétaire de l'embranchement; mais il est nommé et payé par le concessionnaire. »

**6848.** — 2° Le péage dû au concessionnaire est réglé dans tous les cas par le cahier des charges. « Le concessionnaire est indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements par la perception du tarif qui est fixé par son cahier des charges pour chaque kilomètre parcouru. »

**6849.** — Il faut en dire autant du maximum de chargement.

**6850.** — A cet égard, l'art. 34 du cahier des charges est d'ailleurs ainsi conçu : « Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre. »

## CHAPITRE IV.

### ORGANISATION DU MATÉRIEL ET ENTRETIEN.

**6851.** — La voie ferrée et tout le matériel qui en dépend doivent être constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre (Décr. 6 août 1881, art. 19).

**6852.** — Les frais d'entretien et ceux auxquels donnent lieu les réparations ordinaires et extraordinaires de la voie ferrée sont à la charge du concessionnaire.

Sur les sections à rails noyés où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglé, pour chaque concession, par le cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses.

Sur les sections où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend la surface entière des voies, augmentée d'une zône d'un mètre, qui sera mesurée à partir de chaque rail extérieur.

Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié au concessionnaire ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'art. 41.

Le montant des avances faites est recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires (*Ibid.*).

**6853.** — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, porte de son côté l'art. 12 du cahier des charges (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage (ou l'empierrement) des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zônes de 50 centimètres, qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention de..... est allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien de la route (ou du chemin) ....., en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être révisé tous les cinq ans.

**6854.** — Et l'art. 13 du même cahier des charges ajoute : Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, situées en dehors des zônes ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

**6855.** — Le matériel roulant qui est mis en circulation sur la voie ferrée doit passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont fixées conformément aux dispositions de l'art. 4 du présent règlement.

La traction est opérée conformément aux clauses de la concession (Décr. 6 août 1881, art. 20).

**6856.** — Les machines locomotives à vapeur sont construites sur les meilleurs modèles; elles doivent satisfaire aux prescriptions des art. 7, 8, 9, 11 et 15, Ord. 15 nov. 1846, et pour ce

qui concerne spécialement leur générateur, aux dispositions du décret du 30 avr. 1880.

Les types des machines employées, leur poids et leur maximum de charge par essieu doivent être approuvés par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, eu égard aux besoins de l'exploitation et à la composition ainsi qu'à l'état de la voie.

Les machines sont pourvues de freins assez puissants pour que, lancées sur une pente de 2 centimètres par mètre avec une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, elles puissent être arrêtées, sans le secours des freins des voitures remorquées, sur un espace de vingt mètres au plus.

Les locomotives à feu ne doivent donner aucune odeur et ne doivent répandre sur la voie publique ni flammèches, ni escarbilles, ni cendres, ni fumée, ni eau excédente, le concessionnaire étant expressément responsable de tout incendie causé par l'emploi des machines à feu, soit sur la voie publique, soit dans les propriétés riveraines.

Aucune locomotive ne peut être mise en service qu'en vertu d'un permis spécial de circulation délivré par le préfet sur la proposition des fonctionnaires chargés du contrôle, après accomplissement des formalités prescrites pour les locomotives de chemins de fer et après vérification de l'efficacité des freins, eu égard à la vitesse de la machine et à l'inclinaison de la voie (Même décr., art. 21).

**6857.** — Les machines fixes et les machines locomotives de tout autre système que la machine locomotive à vapeur munie d'un foyer doivent satisfaire aux prescriptions spéciales arrêtées par le ministre des Travaux publics (Même décr., art. 22).

**6857** *bis*. — Les voitures de voyageurs doivent satisfaire aux prescriptions des art. 8, 9, 12, 13, 14 et 15, Ord. 15 nov. 1846. Elles sont suspendues sur ressorts et peuvent être à deux étages. — V. *suprà*, n. 4308 *bis*.

L'étage inférieur est complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces au moins pendant l'hiver, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur est garni de banquettes avec dossiers; on y accède au moyen d'escaliers qui sont accompagnés, ainsi que les couloirs latéraux donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins 1m,10 de hauteur effective.

Sur les voies ferrées où la traction est opérée au moyen de locomotives, l'étage supérieur est couvert et protégé à l'avant et à l'arrière par des cloisons.

Les dossiers et les banquettes doivent être inclinés et les dossiers sont élevés à la hauteur des épaules des voyageurs.

Il peut y avoir des places de plusieurs classes; la disposition particulière des places de chaque classe est conforme aux prescriptions arrêtées par le préfet.

Les wagons destinés au transport des marchandises, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, sont de bonne et solide construction, et satisfont aux prescriptions des art. 8, 9 et 15, Ord. 15 nov. 1846.

Chaque voiture sans exception est munie d'un frein puissant (Même décr., art. 23).

**6858.** — Le matériel roulant et tout le matériel servant à l'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien et de propreté.

Si le matériel dont il s'agit n'est pas entretenu en bon état, il y est pourvu d'office, à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'art. 41 (Même décr., art. 24).

**6859.** — Jugé, antérieurement à la loi du 11 juin 1880, que la compagnie de tramway-nord étant régie pour ses obligations, tant par le cahier des charges spécial à son entreprise que par le cahier des charges général annexé au décret portant concession au département de la Seine du réseau des tramways de Paris et de la banlieue, cette compagnie était tenue de se conformer aux prescriptions de l'administration relative à des modifications d'aménagement de ses voitures lorsque ces modifications étaient motivées par un intérêt de police ou de sûreté publique. — Cons. préf. Seine, 11 avr. 1878, Tramway-Nord, [Dauv., 1878, p. 291]

**6860.** — Le concessionnaire est tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, et celle de la circulation ordinaire sur les routes et chemins que suit ou traverse la voie ferrée (Même décr., art. 25).

**6861.** — Lorsqu'un atelier de réparation est établi sur une voie, des signaux doivent indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des voitures ou des trains, ou s'il suffit d'en ralentir la marche (Même décr., art. 26).

**6862.** — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement un feu rouge à l'avant et un feu vert à l'arrière. Les fanaux sont à réflecteurs; ils sont allumés au coucher du soleil et ne peuvent être éteints avant son lever (Même décr., art. 27).

**6863.** — Il est interdit d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies (Même décr., art. 28).

**6864.** — Le cocher doit avoir l'appareil de manœuvre du frein sous la main; il doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances; il doit se conformer aux signaux de ralentissement ou d'arrêt qui lui sont faits par les gardiens ou ouvriers de la voie.

Le cocher est muni d'une trompe ou d'un cornet, ou de tout autre instrument du même genre, afin de signaler son approche. Dans les tramways à service de voyageurs, le cocher doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur, soit avec les voyageurs dans les voitures où il n'y a pas de receveur (Même décr., art. 29).

**6865.** — Sur les lignes de tramways à traction mécanique, la longueur des trains ne peut dépasser 60 mètres. Sous la réserve de cette condition, qui est de rigueur, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir des voitures ou des compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour le service du public. Les machines et voitures entrant dans la composition de tous les trains sont liées entre elles par des attaches rigides, avec ressorts (Même décr., art. 30).

**6866.** — Les machines sont placées en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les stations ou pour le cas de secours; dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser 5 kilomètres à l'heure.

Les trains sont remorqués par une seule machine, sauf à la montée des rampes de forte inclinaison ou en cas d'accident.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux machines à un train; la machine placée en tête règle la marche du train, dont la vitesse ne doit jamais dépasser 10 kilomètres à l'heure dans le cas d'un double attelage (Même décr., art. 31).

**6867.** — Chaque machine à feu est conduite par un mécanicien et un chauffeur. Il ne peut être employé que des mécaniciens agréés par le préfet, sur le rapport du service du contrôle. Le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine en cas de besoin.

Chaque train est accompagné, en outre, du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera jugé nécessaire; il y a d'ailleurs, en tous cas, sur la dernière voiture, un conducteur qui est mis en communication avec le mécanicien. Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres. Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive sont en bon état et, particulièrement, si le frein fonctionne convenablement. Il ne doit mettre le train en marche que lorsque le conducteur chef du train a donné le signal du départ. En marche, le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter en cas d'obstacles, suivant les circonstances; il doit se conformer aux signaux qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie. Cet agent signale l'approche du train au moyen d'une trompe, d'une cloche, ou de tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur. Dans les tramways à service de voyageurs, le mécanicien doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur ou employé, soit avec les voyageurs. Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation de la voie ferrée. Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires chargés de la surveillance (Même décr., art. 32).

**6868.** — Il y a imprudence et inobservation des règlements, suivant les termes de l'art. 319, C. pén., dans le fait par un conducteur de tramway d'ouvrir la barrière du passage à niveau d'un chemin de fer et d'y faire entrer des voitures sans attendre l'in-

tervention du garde-barrière. Par suite, en cas d'accident occasionné par ce fait et ayant amené la mort d'une ou de plusieurs personnes, le conducteur est passible des peines édictées par l'art. 319, C. pén. La compagnie du tramway est, dans le même cas, civilement responsable du fait du conducteur lorsqu'il résulte des règlements de cette compagnie que le soin de lever les obstacles matériels s'opposant à la marche d'une voiture de tramway rentre dans le service du conducteur de chaque voiture et que la voiture, une fois arrêtée, ne doit se remettre en route que sur son ordre et son signal. — Cass., 9 août 1878, Baduel, [S. 79.1.286, P. 79.684]

**6869.** — Le préfet détermine, sur les propositions du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, ainsi que le tableau du service des trains. La vitesse des trains en marche, ne peut dépasser 20 kilomètres à l'heure. Cette vitesse doit, d'ailleurs, être diminuée dans la traversée des lieux habités, ou en cas d'encombrement de la route. Le mouvement doit également être ralenti ou même arrêté toutes les fois que l'arrivée d'un train, effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être la cause de désordres et occasionner des accidents (Décr. 6 août 1881, art. 33).

**6870.** — L'établissement d'une ligne de tramway sur une route laisse à la route son caractère de voie publique. Par suite, le public a le droit de circuler et de stationner sur la voie ferrée, à la condition de se retirer à l'approche du train, et les conducteurs ou chauffeurs d'un tramway sont tenus d'observer toutes les règles de prudence imposées à ceux qui conduisent des voitures sur la voie publique. Aussi engage sa responsabilité et celle de la compagnie le conducteur d'un tramway qui, trouvant la voie encombrée, n'a pas ralenti ou arrêté sa marche et a tamponné un cheval conduit à la main et qu'un embarras de voiture avait empêché le cocher d'écarter de la voie. — Rouen, 20 avr. 1880, Leverdier, [S. 80.2.131, P. 80.549, D. 81.1.92]

**6870** *bis*. — Les art. 14 et 15 du cahier des charges fixent suivant chaque cas déterminé le nombre minimum des voyages.

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à..... (art. 14).

**6871.** — Les trains se composeront de..... voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas.....

La vitesse des trains en marche sera au plus de..... kilomètres à l'heure (art. 15).

**6872.** — Les trains ne peuvent stationner en dehors des gares que durant le temps strictement nécessaire pour les besoins du service. Les locomotives ou les voitures isolées ne peuvent stationner sur les voies affectées à la circulation. Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique (Décr. 6 août 1881, art. 33).

**6873.** — Aux termes de l'art. 34, Décr. 6 août 1881, des machines dites de secours ou de réserve doivent être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les lignes et aux points qui sont désignés par le préfet. Il y a constamment au lieu de dépôt des machines une voiture chargée de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident. Chaque train doit d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables. Aux stations ou bureaux de contrôle et d'attente désignés par le préfet, le concessionnaire entretiendra les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident (Décr. 6 août 1881, art. 34).

## CHAPITRE V.

### DE LA POLICE ET DU CONTRÔLE.

**6874.** — Les règles relatives à la police et à la surveillance des tramways sont contenues dans l'art. 37, L. 11 juin 1880, et le titre 3 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

**6875.** — La loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des art. 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 (L. 11 juin 1880, art. 37).

**6876.** — Aux termes de l'art. 35, Décr. 6 août 1881, il est défendu à toute personne étrangère au service de la voie ferrée : 1° De déranger, altérer ou modifier, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent; 2° De stationner sur la voie de fer ou d'y faire stationner des voitures; 3° D'y laisser séjourner des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte; 4° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques; 5° D'emprunter les rails de la voie ferrée pour la circulation de voitures étrangères au service. Tout conducteur de voiture doit, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, prendre en main les guides ou le cordeau de son équipage, de façon à se rendre maître de ses chevaux, dégager immédiatement la voie, et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée. Tout conducteur de troupeau doit écarter les bestiaux de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de cette voie (art. 35).

**6877.** — Les préfets sont invités à prendre des arrêtés qui, sous la sanction de l'art. 471, § 15, C. pén., interdisent aux conducteurs de tramways de couper les troupes en marche (Circ. min. int. aux préfets, 10 sept. 1881).

**6878.** — Il est défendu aux voyageurs : 1° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir pendant la marche et autrement que par la portière réservée à cet effet; 2° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors, de stationner debout sur les impériales pendant la marche. Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué dans chaque compartiment. L'entrée des voitures est interdite : 1° A toute personne en état d'ivresse; 2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission dans les voitures, faire constater que son arme n'est point chargée. Aucun chien n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, la compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit (Décr. 6 août 1881, art. 36).

**6879.** — Les personnes qui veulent expédier des marchandises considérées comme pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, d'après la classification du décret du 12 août 1874, doivent en faire la déclaration formelle au moment où elles les livrent au service de la voie ferrée. Les expéditeurs doivent se conformer, en ce qui concerne l'emballage et les marques des colis dangereux, aux prescriptions du décret précité (Même décr., art. 37).

**6880.** — Des affiches placées dans les stations et dans les bureaux d'attente et de contrôle font connaître au public les heures de départ des convois ordinaires, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à ces stations et en partir. Si l'exploitation de la ligne comporte des arrêts en pleine voie, afin de prendre ou de laisser soit des voyageurs, soit des marchandises, ces affiches font connaître cette circonstance en n'annonçant, dans ce cas, que les heures de départ des gares extrêmes (Même décr., art. 38).

**6881.** — Le préfet nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'art. 21, L. 11 juin 1880. Ces agents ont notamment pour mission : 1° en ce qui concerne l'exploitation commerciale : de surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires; de veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre; de vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes; de constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes; 2° en ce qui concerne l'exploitation technique : de vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant, et de veiller à l'exécution des règlements relatifs à la police et à la sûreté de la circulation; 3° en ce qui concerne la police : de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée. Les concessionnaires sont tenus de fournir des locaux conve-

nables aux agents du contrôle spécialement désignés par le préfet. Ils sont aussi tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale, ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis. Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le chef de train, à l'agent du contrôle dont le poste est le plus voisin. Le préfet et le chef du contrôle en sont immédiatement informés par les soins du concessionnaire. Outre la surveillance ordinaire, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et de son matériel, et à l'effet d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle (Même décr., art. 39).

**6882.** — Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité du public, si le mauvais entretien de la partie de la route dont le concessionnaire doit prendre soin compromet la sécurité publique, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires afin d'assurer provisoirement le service (Même décr., art. 41, al. 1).

**6883.** — Le concessionnaire est tenu, ainsi que le public, de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent. Toutes les dépenses qu'entraîne l'exécution de ces prescriptions sont à la charge du concessionnaire. Le concessionnaire est tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation de la voie ferrée. Les règlements dont il s'agit sont obligatoires non seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes ferrées d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteront l'usage du chemin de fer (Même décr., art. 40).

**6884.** — Les agents et gardes que le concessionnaire établit, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police de la voie de fer et de ses dépendances, peuvent être assermentés, et sont, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. Ces agents sont revêtus d'un uniforme ou sont porteurs d'un signe distinctif (Même décr., art. 50).

**6885.** — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation sont supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire est tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, la somme qui est fixée dans le cahier des charges de la concession par chaque kilomètre de voie ferrée concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire, et le montant en est recouvré comme en matière de contributions publiques (Même décr., art. 52).

**6886.** — L'art. 37 du cahier des charges fixe l'époque du paiement des frais de contrôle. La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du ....., afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de (1) ..... par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le ....., à la caisse du .....

**6887.** — Il est tenu, dans chaque station et dans chaque bureau d'attente, un registre coté et parafé par le maire de la commune, lequel est destiné à recevoir les réclamations des personnes (voyageurs ou autres) qui auraient des plaintes à former, soit contre le concessionnaire, soit contre ses agents.

Ce registre est présenté à toute réquisition du public; il est visé par les agents du service du contrôle et de surveillance administrative (Même décr., art. 53).

**6888.** — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le préfet doit statuer sur la proposition d'un concessionnaire, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai qui a été déterminé, faute de quoi le préfet peut statuer directement.

Si le préfet pense qu'il y a lieu de modifier la proposition du concessionnaire, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre celui-ci avant de prescrire les modifications dont il s'agit (Même décr., art. 54).

**6889.** — Des exemplaires du présent règlement, ainsi que des articles de l'ordonnance royale du 15 nov. 1846, du décret du 30 avr. 1880 et du décret du 12 août 1874, auxquels il se réfère, sont constamment affichés, à la diligence du concessionnaire, aux abords des bureaux des voies ferrées qui empruntent le sol des voies publiques ainsi que dans les salles d'attente.

Le conducteur ou receveur de toute voiture, le conducteur principal de tout train en marche, sont munis d'un exemplaire du règlement. Des extraits sont délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux cochers, receveurs, mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque caisse de voiture (Même décr., art. 55).

**6890.** — Sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la loi du 15 juill. 1845, qui ont été rendues applicables aux tramways par l'art. 37. L. 11 juin 1880, les contraventions au présent règlement, aux décisions ministérielles et aux arrêtés pris par les préfets pour l'exécution de ce règlement (Même décr., art. 56).

**6891.** — Pour les tramways comme pour les chemins de fer d'intérêt local on décide généralement que les arrêtés que prennent les préfets n'ont pas besoin d'être revêtus de l'approbation ministérielle. Voici à cet égard quelques considérants d'un arrêt de la cour d'appel de Bordeaux :

Attendu qu'aux termes de l'art. 21 § 1, L. 11 juin 1880 spéciale au régime des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, le service d'exploitation est soumis au contrôle et à la surveillance des préfets sous l'autorité du ministre des Travaux publics; que cet article inséré au chap. 1, L. 11 juin 1880, relatif aux chemins de fer d'intérêt local, ne s'en applique pas moins aux tramways qui font l'objet du chap. 2, ainsi d'ailleurs qu'a soin de stipuler l'art. 39 de la même loi; que c'est par une erreur d'interprétation que le tribunal donne aux mots *sous l'autorité* le sens et la portée des mots *sous l'approbation* qui se rencontrent dans le texte de l'art. 21, L. 15 juill. 1845; que sans doute, ainsi d'ailleurs que le fait remarquer le tribunal pour en tirer argument, l'art. 37, L. 11 juin 1880, rend cette disposition législative applicable au régime des tramways, mais que ce n'est évidemment qu'à raison de la sanction pénale qu'elle édicte et qui se trouve constamment invoquée dans les lois et règlements sur la matière; qu'il s'agit uniquement de savoir si sous l'empire de la loi de 1880 les arrêtés préfectoraux ont dans tous les cas besoin, pour être obligatoires, d'être revêtus de l'approbation du ministre des Travaux publics; que sous ce rapport il convient de remarquer que le législateur de 1880 obéissant à la tendance de centralisation dont il serait peut-être injuste de fixer l'origine au décret du 25 mars 1852, mais qui dans tous les cas s'est accentuée à cette époque et n'a cessé de s'affirmer depuis, a voulu assurer au pouvoir préfectoral une sphère d'action plus étendue, du moins dans les matières affectant plus directement les intérêts départementaux que ceux de l'Etat; qu'il suffit pour s'en convaincre et pour apprécier avec justesse l'esprit général de la loi de 1880 de jeter les yeux sur les art. 3, 5 et 20; que l'art. 5 en particulier est des plus significatifs à ce point de vue puisqu'il dispose que les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des Travaux publics dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans les cas de tarifs communs à plusieurs lignes, tandis qu'elles sont homologuées par les préfets dans les autres cas; qu'au surplus, l'art. 21 lui-même fournit dans son ensemble et par le rapprochement de ses deux paragraphes une démonstration décisive; qu'en effet, tandis qu'il est dit dans le premier que les arrêtés seront pris par le préfet sous l'autorité du ministre des Travaux publics, la formalité de l'approbation est exigée dans les cas prévus au second; que cette interprétation est d'ailleurs conforme à celle qui se révèle dans l'art. 33 du cahier des charges-type élaboré par le Conseil d'Etat et approuvé par décret du 6 août 1881, ainsi que dans l'art. 56 du règlement d'administration publique en date du même jour ». — Bordeaux, 23 juill. 1890, Cie des tramways de Bordeaux, [*Rec. lois, décr.*, etc., 1890, p. 339]

**6892.** — Le refus par le conducteur d'une voiture parcou-

(1) Les frais de contrôle ont été fixés, dans plusieurs concessions déjà données, à la somme annuelle de 50 francs par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

rant une route sur laquelle est établi un tramway de rendre libre la voie ferrée pour le passage d'un train, constitue une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture et passible d'une amende de 16 à 300 fr. Le propriétaire est responsable de l'amende encourue par ses domestiques. — Cons. préf. Nord, 16 janv. 1882, Cie *le Nord*, [Dauv., 1882, p. 136]

**6893.** — Ne peut être considérée comme dépendance de la voie ferrée la partie de l'accotement d'une route non occupée par l'assiette même de cette voie. En conséquence, les entreprises sur cette partie de l'accotement ne constituent pas une contravention de grande voirie, l'art. 35, Décr. 6 août 1881, ne visant que la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent. — Cons. préf. Loir-et-Cher, 19 juin 1891, Préfet de Loir-et-Cher, [Dauv., 1891, p. 206]

## CHAPITRE VI.

### EXPLOITATION.

**6894.** — Aux termes de l'art. 33, L. 11 juin 1880 : Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'Etat, et par le préfet dans les autres cas.

**6895.** — Les clauses du cahier des charges relatives au transport des voyageurs et des marchandises et qui font l'objet du tit. 4 (art. 23 à 33) sont de tout point analogues à celles que nous avons rencontrées dans le tit. 4 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local (art. 42 à 58).

**6896.** — Nous ne signalerons que deux différences. On n'y rencontre pas, et pour cause, les dispositions relatives au nombre de voitures dont doivent se composer les trains.

**6897.** — Par contre, des règles spéciales sont formellement édictées pour le tableau des distances.

« Le tableau des distances, lit-on à cet égard dans l'art. 23 du cahier des charges, entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des Travaux publics. Dans aucun cas il ne pourra être perçu, pour un voyageur pris ou laissé en route, un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué. »

**6898.** — Ainsi que le fait remarquer, au surplus, une note contenue dans le cahier des charges-type, en pratique, les articles du tit. 4 sont susceptibles d'être, les uns réduits à un petit nombre de dispositions, les autres laissés en blanc lorsque le tramway ne sera affecté qu'à un service de voyageurs seulement ou de voyageurs et de messageries.

## CHAPITRE VII.

### STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

**6899.** — Ces stipulations n'appellent que peu de développement. Aux termes de l'art. 35 du cahier des charges, les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

**6900.** — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre. L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voiltures de l'entreprise une boite aux lettres, dont elle fera opérer a pose et la levée par ses agents. Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement. Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens. Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture (cahier des charges, art. 36).

Il n'y a pas d'autre service réglé que celui dont il vient d'être question.

## CHAPITRE VIII.

### RAPPORTS FINANCIERS AVEC L'ÉTAT, LES DÉPARTEMENTS, LES COMMUNES.

**6901.** — Les rapports des compagnies de tramways avec l'Etat, les départements et les communes sont réglés par l'art. 36, L. 11 juin 1880; par l'art. 51, Décr. 6 août 1881, par le décret du 26 mars 1882 et la circulaire du 20 sept. 1887.

Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 0/0 par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune avec ou sans le concours des intéressés. La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6,000 fr. par kilomètre. En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6,500 fr., ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 0/0 par an. La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée (art. 36, L. 11 juin 1880).

**6902.** — Tout concessionnaire doit adresser chaque année au préfet des états statistiques conformes aux modèles qui seront arrêtés par le ministre des Travaux publics et qui comprennent les renseignements relatifs à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre). Cet envoi est fait le 15 avril de chaque année au plus tard. Les renseignements fournis par le concessionnaire peuvent être publiés. Indépendamment de ces états annuels, le compte rendu des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, est remis au préfet dans le mois qui suit l'expiration de chaque trimestre. Ce compte rendu est dressé en trois expéditions, destinées au préfet, au représentant de l'autorité qui a donné la concession, et au ministre des Travaux publics; il est publié, au moins par extraits, dans le *Journal officiel*, conformément aux prescriptions de l'art. 19, L. 11 juin 1880 (art. 51, Décr. 6 août 1881).

**6903.** — Antérieurement à la loi de 1886, le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation devait être remis tous les trois mois au préfet du département et au ministre des Travaux publics. — V., à cet égard, Circ. 7 nov. 1870. — V. aussi sur les comptes moraux à fournir pour le service du contrôle, Circ. 10 juill. 1877.

**6904.** — En ce qui concerne le décret du 20 mars 1882 et la circulaire du 26 sept. 1887, nous n'avons qu'à renvoyer à ce que nous avons dit *suprà*, n. 6625 et s., 6640.

## CHAPITRE IX.

### IMPÔTS ET CONTRIBUTIONS.

**6905.** — Aux termes de l'art. 34, L. 11 juin 1880, « les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des

prestations établi par l'art. 3, L. 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway. Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession. »

**6906.** — Pour l'Algérie, les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'art. 4, Décr. 5 juill. 1884, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent pas davantage exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession (L. 17 juill. 1883).

**6907.** — La contribution foncière pour les dépendances situées en dehors de l'assiette des routes, chemins et autres voies publiques est établie en raison de la surface occupée par ces dépendances; la cote en est calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avr. 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée sont assimilés aux propriétés bâties dans la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices peuvent être soumis sont aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire » (art. 49, Décr. 6 août 1881). Comme application de cette disposition relativement à la contribution foncière et à celle des portes et fenêtres en ce qui concerne les bureaux, V. Cons. préf. Seine, 10 déc. 1880, Cie du Tramway-Sud, [Dauv., 1880]

**6908.** — L'exemption des droits d'octroi prononcée par l'art. 13, Décr. 12 févr. 1870, en faveur des matériaux destinés aux chemins de fer n'est pas applicable aux voies ferrées à traction de chevaux communément appelées tramways, alors du moins que ces tramways établis sur diverses voies publiques d'une ville ne s'étendent pas au delà de ses limites et constituent une industrie purement locale. — Cass., 12 nov. 1877, Cie des tramways du Nord, [S. 78.1.33, P. 78.51, et la note, D. 77.1.465]

**6908 *bis*.** — L'administration avait décidé que le régime fiscal auquel étaient assujetties les compagnies de chemins de fer par les lois du 13 mai 1863 et les lois suivantes n'était pas applicable aux tramways. Mais un avis du Conseil d'Etat du 27 oct. 1891 ayant reconnu qu'il n'existait aucune différence dans les conditions de transport des marchandises entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways il avait été décidé à nouveau que les tramways seraient assujettis pour les expéditions de marchandises à toutes les prescriptions fiscales édictées pour les chemins de fer. — Déc. min. fin., 13 mai 1892, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 7893] — Cette solution avait soulevé de justes critiques. « On peut douter de l'exactitude de cette solution, avait pu dire M. Wahl dans une note recueillie sous cette décision, [S. 93.2.112] — La loi du 13 mai 1863 (art. 10), [S. *Lois annotées de 1863*, p. 21, P. *Lois, décr.*, etc., de 1863, p. 39], fixe à 0 fr. 20 « le droit de timbre des récépissés *que les compagnies de chemins de fer sont tenues de délivrer aux expéditeurs*, lorsque ces derniers ne demandent pas de lettre de voiture ». L'art. 11, L. 28 févr. 1872, [S. *Lois annotées de 1872*, p. 177, P. *Lois, décr.*, etc., de 1872, p. 302] élève ce droit dans les termes suivants : « récépissé *délivré par les compagnies de chemins de fer*, 0 fr. 35 ». La loi du 30 mars 1872 (art. 1), [S. *Lois annotées de 1872*, p. 197, P. *Lois, décr.*, etc., de 1872, p. 335) élève encore « le droit de timbre des récépissés *délivrés par les chemins de fer* ». Dans tout cela, il n'est pas question des tramways. Cependant les tramways existaient en 1863; le silence des lois précitées paraît donc décisif. L'assimilation entre les chemins de fer et les tramways a-t-elle, comme le prétend l'avis recueilli ci-dessus, été établie par la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local [S. *Lois annotées de 1881*, p. 45, P. *Lois, décr.*, etc., de 1881, p. 74]? Loin de là; il est inexact de soutenir que la loi de 1880 applique aux tramways « la législation en vigueur »; les seuls textes qui sont déclarés applicables aux tramways sont la loi du 15 juill. 1845 (L. de 1880, art. 38), et quelques dispositions de la loi de 1880 elle-même (art. 39). Il nous est donc permis de retourner l'argument, et de dire : 1° les tramways, quoique constitués par voies ferrées (L. de 1880, art. 26), ne sont pas des chemins de fer, puisque la loi de 1880 se divise en deux chapitres distincts, dont l'un règle les chemins de fer d'intérêt local, et l'autre les tramways; 2° les lois relatives aux chemins de fer ne sont pas, en principe, applicables aux tramways, puisque la loi de 1880 a dû, pour appliquer aux tramways certaines dispositions relatives aux chemins de fer, s'en expliquer formellement. Sans doute, comme le fait remarquer encore l'avis ci-dessus reproduit, la différence n'est pas grande et la distinction est difficile entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways; cependant, cette différence existe, et cette distinction est, à divers points de vue, indispensable à faire, puisque la loi de 1880 sépare nettement les tramways des chemins de fer. Il y a mieux : la loi précitée de 1863 assujettit au timbre les récépissés que les compagnies de chemins de fer sont *tenues* de délivrer. Or, non seulement en 1863, les compagnies de tramways, qui n'étaient pas encore réglementées, n'étaient pas tenues de fournir des récépissés aux transporteurs de marchandises, mais, aujourd'hui même, aucun texte législatif ne leur impose cette obligation. Aussi la régie avait-elle admis elle-même que les récépissés des marchandises, délivrés par les compagnies de tramways, ne sont pas sujets au timbre établi sur les récépissés des compagnies de chemins de fer. — V. sol. Régie, 17 sept. 1888, [*Rép. gén. de l'enreg.*, de Garnier, 7e édit., v° *Transports* (Contrats de), n. 113] — V. dans le même sens, Garnier, *op. et loc. cit.* — Le revirement qui vient de se produire dans la jurisprudence administrative n'est pas justifié. » — La loi du budget du 28 avr. 1893 a fait disparaître tout espèce de doute à cet égard, son art. 38 est ainsi conçu : Art. 38. Le droit de timbre des récépissés, bulletins d'expédition ou autres pièces en tenant lieu délivrés par les compagnies de tramways pour les transports sur leur réseau en grande ou en petite vitesse est réduit, y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire, à 0 fr. 10 pour chaque expédition. Sont applicables à ces récépissés les dispositions du § 2. art. 1, L. 30 mars 1872.

## CHAPITRE X.

### FIN DE LA CONCESSION.

**6909.** — La concession peut prendre fin :

1° Par l'arrivée du terme fixé par la convention;

2° Par le retrait de la concession pour cause d'utilité publique;

3° Par le rachat;

4° Par la déchéance en cas d'inexécution des obligations du concessionnaire.

**6910.** — I. *Fin de la concession.* — La fin de la concession n'offre rien de spécial. Elle est prévue par l'art. 16 du cahier des charges, dans des termes identiques à ceux dont se sert l'art. 35 pour les chemins de fer d'intérêt local. Les trois premiers paragraphes de l'art. 17, qui règlent les effets de l'arrivée du terme sont analogues à ceux de l'art. 36 correspondant. Toutefois, les deux derniers paragraphes établissent des différences assez sensibles sur le fait du caractère obligatoire ou simplement facultatif de certaines reprises de l'Etat.

**6911.** — En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat. L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois. Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie (Cahier des charges, art. 17).

**6912.** — A l'expiration de la concession, ainsi que l'annonce l'art. 35, L. 11 juin 1880, l'administration d'ailleurs peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité aux frais du concessionnaire.

**6913.** — Dans le cas où le gouvernement déciderait que les

voies ferrées doivent être supprimées, porte à cet égard, l'art. 18 du cahier des charges en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

**6914.** — La faculté de retirer l'autorisation est conçue en ces termes par l'art. 44, Décr. 6 août 1881. L'autorisation d'établir ou de maintenir une voie ferrée sur le sol des voies publiques peut être retirée à toute époque, en totalité ou en partie, dans les formes suivies pour la concession, lorsque la nécessité en a été reconnue dans l'intérêt public par le gouvernement, après une enquête; le tout sous réserve de l'application des art. 6 et 11, L. 11 juin 1880.

**6915.** — II. *Rachat.* Le rachat est réglé d'une façon particulière par l'art. 19 du cahier des charges. L'Etat aura toujours le droit de racheter la concession. Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au § 3 de l'art. 11, L. 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective *du réseau entier,* ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'art. 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux. Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'Etat après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat, en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. Le concessionnaire recevra en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les § 4 et 5 de l'art. 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l'Etat. Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession. La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession (Cahier des charges, art. 19).

**6916.** — III. *Déchéance.* — La déchéance est spécialement visée par les art. 20, 21 et 22 du cahier des charges qui l'attribue au défaut d'exécution du chemin dans les délais ou dans les conditions prescrites et par l'art. 41 qui en fait la sanction d'un interruption d'exploitation et en détermine les conséquences.

« Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'art. 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise (Cahier des charges, art. 20).

**6917.** — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'art. 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'art. 10, L. 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des Travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle. En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'art. 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881 (cahier des charges, art. 21).

**6918.** — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées (Cahier des charges, art. 22).

**6919.** — D'autre part, l'art. 41, Décr. 6 août 1881, porte : Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité du public, si le mauvais entretien de la partie de la route dont le concessionnaire doit prendre soin compromet la sécurité publique, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire les mesures nécessaires afin d'assurer provisoirement le service. Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance peut être prononcée par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Il est pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication qui sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de la voie ferrée déjà livrées à l'exploitation. Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet. A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention par un écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter. Ces pièces seront examinées par le préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication. Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la caisse du trésorier-payeur général du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire. L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux art. 11, 12, 13, 15 et 16, Ord. royale 10 mai 1829. Les soumissions ne pourront pas être inférieures à la mise à prix. L'adjudicataire sera substitué aux charges et aux droits du concessionnaire évincé; il recevra notamment les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé. La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'autorité qui a fait la concession. Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de voie ferrée déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'autorité qui a fait la concession (art. 41, Décr. 6 août 1881).

## CHAPITRE XI.

### EXERCICE DES ACTIONS EN JUSTICE ET COMPÉTENCE.

**6920.** — Le cahier des charges-type contient à cet égard les dispositions suivantes : le concessionnaire devra faire élection de domicile à.....................

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au *secrétariat général de la préfecture de*.............. (art. 39).

**6921.** — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d..................... sauf recours au Conseil d'Etat (art. 40).

**6922.** — Les règles de compétence sont les mêmes pour les difficultés qui s'élèvent à l'occasion des tramways que pour celles dont sont l'objet les chemins de fer d'intérêt local.

**6923.** — Ainsi, le conseil de préfecture est compétent pour connaître des contraventions de grande voirie. Mais il importe de distinguer avec soin les clauses qui intéressent la voirie de celles qui ne la concernent qu'indirectement.

**6924.** — Jugé à cet égard que le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur les contraventions aux dispositions du cahier des charges qui limitent la vitesse des trains sur les voies nationales ou vicinales, qui prescrivent l'emploi de locomotives ne répandant ni flammèches ni escarbilles ou qui permettent au préfet de régler l'horaire des trains. Ces dispositions n'intéressent pas le service de la navigation, la libre circulation des eaux, ou la viabilité des routes et des chemins. Mais il est compétent pour statuer sur des contraventions aux clauses du cahier des charges relatives à la largeur des ornières existant sur le sol de la voie : ces dispositions intéressent l'entretien de la voie. — Cons. d'Et., 15 mai 1891, Société des chemins de fer à voie étroite du Midi, [Leb. chr., p. 409, S. et P. 93.3.59] — V. Cons. d'Et., 4 août 1876, Chemin de fer de Lille à Valenciennes, [S. 78.2.310, P. chr.]

**6925.** — Constitue une contravention le fait de donner aux vides ou ornières existant sur le sol de la voie une largeur plus grande que celle prévue par le cahier des charges. — Même arrêt.

**6925** *bis*. — Le conseil de préfecture est aussi compétent pour connaître des dommages résultant de l'exécution des tramways, car ce sont évidemment là des travaux publics. — Cons. préf. Bouches-du-Rhône, 31 mars 1878, Poudrel, [Dauv., 1878]

**6926.** — Mais il faut qu'il y ait dommage. Ainsi jugé que l'établissement d'une gare auprès d'un immeuble et la pose de rails le long des trottoirs bordant cet immeuble, n'a pas pour effet d'empiéter sur une propriété privée et d'entraver l'exercice d'un droit réel ou d'une servitude active; qu'en conséquence, il ne saurait donner lieu à indemnité. — Cons. préf. Loire, 17 juill. 1885, Jourjon, [Dauv., 1887, p. 156]

**6927.** — L'obstacle apporté par l'établissement d'une ligne de tramway au stationnement des voitures et au déchargement des marchandises est-il, au surplus, de nature à ouvrir un droit à indemnité? Un arrêt du Conseil d'Etat, dans une décision précédente, a posé la question sans la résoudre. — Cons. d'Et., 8 févr. 1889, Jourjon, [Leb. chr., p. 190]

**6927** *bis*. — Mais la même assemblée avait déjà répondu négativement dans une décision précédente motivée par des considérations de fait. — Cons. d'Et., 23 avr. 1880, Cie générale des tramways, [Leb. chr., p. 407 et les observations de M. le commissaire du gouvernement Gomel]

**6928.** — Un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône paraît la résoudre par l'affirmative en décidant que les riverains d'une voie publique, ont sur cette voie un droit de servitude pour la circulation ou la station momentanée des voitures, et qu'ils sont fondés par suite à réclamer une indemnité pour le trouble apporté à l'exercice de cette servitude par l'établissement d'une ligne de tramway qui ne laisse pas entre les rails et le trottoir un espace suffisant pour le stationnement d'une voiture. — Cons. préf. Bouches-du-Rhône, 31 mars 1878, précité.

**6929.** — Le même arrêté décide d'ailleurs, que l'Etat, qui a concédé la ligne, et la ville garante envers l'Etat de l'accomplissement des obligations imposées ne sont pas responsables à l'égard des tiers des conséquences de l'exploitation des concessionnaires. — Même arrêt.

**6930.** — La concession de tramways ayant le caractère de marchés de travaux publics, le conseil de préfecture est également compétent pour connaître des contestations qui peuvent s'élever à ce sujet.

**6931.** — Ainsi jugé, que le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une contestation entre une commune et une société concessionnaire de tramway, au sujet des redevances réclamées à cette dernière à raison des voitures qui servent à l'exploitation de la concession; que cette concession a, en effet, le caractère de marché de travaux publics. Décidé par application du cahier des charges de la concession, que la redevance doit être établie non pas d'après le nombre de voitures faisant partie du matériel de la compagnie, mais d'après le nombre de celles circulant et stationnant sur la voie publique. — Cons. d'Et., 1er mai 1885, Tramways de Nice, [Leb. chr., p. 452]

**6932.** — Jugé encore que le conseil de préfecture est compétent pour connaître de l'interprétation du cahier des charges, notamment dans les rapports du concédant et du concessionnaire. — Cons. d'Et., 28 nov. 1890, Tramways de Roubaix, [Leb. chr., p. 882]

**6933.** — ... Spécialement, qu'il est compétent pour connaître, sauf appel au Conseil d'Etat, des difficultés soulevées entre une commune et un concessionnaire de tramway, au sujet de l'interprétation des clauses du cahier des charges portant sur la quotité et le paiement des droits de stationnement stipulé au profit de la concession; qu'en conséquence, il peut décider que la déclaration de faillite de la compagnie concessionnaire est sans influence sur l'étendue des obligations de celle-ci au regard de la commune et que la compensation ne saurait être opposée par le syndic entre le montant des droits de stationnement et la partie du cautionnement dont la commune avait le droit de rester nantie; mais que le conseil de préfecture excède les limites de sa compétence en décidant que le syndic de la faillite sera tenu de prélever le montant du droit de stationnement dû à la concession, sur les produits bruts de l'exploitation; qu'il tranche ainsi une question de privilège qui est réservée à l'autorité judiciaire. — Même arrêt.

**6934.** — Il est compétent pour connaître sauf appel au Conseil d'Etat des difficultés élevées entre une ville concessionnaire d'une ligne de tramway et son concessionnaire sur l'interprétation des clauses d'un contrat de rétrocession. — Cons. d'Et., 27 juin 1890, Chemin de fer à voie étroite de Saint-Etienne, [S. et P. 92.3.124, Leb. chr., p. 623]

**6935.** — Par contre, l'autorité judiciaire est compétente pour connaître de toutes les difficultés qui s'élèvent à l'occasion des contrats intervenus entre la compagnie et des tiers et qui n'appellent pas directement l'interprétation du cahier des charges.

**6936.** — Le tribunal civil est donc compétent pour statuer sur une réclamation formée contre une compagnie de tramway par des particuliers qui prétendent que, d'après une clause de son cahier des charges, la compagnie doit délivrer des billets de correspondance aux voyageurs porteurs de billets d'aller et de retour comme elle en délivre pour les billets simples. Mais le tribunal doit renvoyer à l'autorité administrative l'interprétation de la clause en question lorsqu'elle présente quelque ambiguïté. — Bordeaux, 13 mars 1882, Jurie et Courtet, [S. 82.2.109, P. 82.1.582]

**6937.** — C'est également à l'autorité judiciaire qu'il appartient de statuer sur les contestations élevées entre les concessionnaires de tramways et les tiers relativement, soit à l'application et à la perception, soit à l'interprétation des tarifs autorisés pour le transport des voyageurs. En conséquence, quand cette autorité saisie d'une contestation de cette nature a renvoyé les parties devant l'autorité administrative pour faire déterminer le sens d'un article du cahier des charges établissant un tarif, le Conseil d'Etat doit déclarer non-recevable la demande en interprétation formée devant lui. — Cons. d'Et., 15 févr. 1884, Jurie et Courtet et Cie des Tramways de Bordeaux, [S. 85.3.78, P. adm. chr., D. 85.3.95, Leb. chr., p. 139]

**6938.** — Les contestations qui s'élèvent entre une compagnie concessionnaire de tramways et une compagnie d'omnibus au sujet des droits et obligations, qui pour l'une et l'autre résultent des stipulations de leur cahier des charges ne rentrent pas non plus dans la compétence attribuée au conseil de préfecture par l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Cons. d'Et., 11 févr. 1881, Chemins de fer parisiens, [S. 82.3.45, P. adm. chr., D. 82.3.87, Leb. chr., p. 197]

**6939.** — La juridiction administrative n'est donc pas compétente pour connaître d'un litige existant entre la compagnie des omnibus de Paris et une compagnie de tramway touchant le sens et l'interprétation d'une convention privée, conclue entre elles au sujet de l'indemnité kilométrique due par la compagnie de tramway à celle d'omnibus. — Cons. d'Et., 31 juill. 1885, Cie générale des Omnibus, [D. 86.5.427, Leb. chr., p. 742]

**6940.** — Jugé spécialement, à cet égard, que l'autorité judiciaire est seule compétente pour rechercher quelle a été la commune intention des parties dans le contrat du 4 juin 1874, fixant pour l'ensemble des lignes, la redevance kilométrique annuelle due par la compagnie des tramways nord à la compagnie des omnibus et pour apprécier si cette convention doit recevoir ses effets en tout ou en partie. — Cons. préf. Seine, 15 juin 1880, Cie générale des Omnibus de Paris, [Dauv., 1880, p. 263]

**6941.** — L'autorité judiciaire est encore compétente pour statuer sur la validité de la cession d'une concession de voies ferrées, en appliquant les dispositions du décret de concession et les clauses du cahier des charges, lorsque le débat s'élève, non entre l'Etat et le concessionnaire, mais entre le concessionnaire et des tiers. — Cass., 5 déc. 1882, Syndic de la Cie des Tramways de Paris à Sèvres, [S. 84.1.193, P. 84.1.460] — V. aussi Eug. Guillaume, *Rev. gén. d'administrat.*, 1884, t. 1, p. 284.

**6942.** — L'autorité judiciaire connaît également des questions de propriété, de privilèges, d'hypothèques. — V. notamment à cet égard, *supra*, n. 6933.

## TITRE IX.

### LOCOMOTIVES ROUTIÈRES.

**6943.** — En dehors des chemins de fer proprement dits dont il vient d'être parlé et qui exigent une installation spéciale sur le sol des routes, on peut concevoir d'autres véhicules à vapeur qui font usage de ces routes sans les transformer : on les désigne sous le nom de locomotives routières.

**6944.** — Un arrêté spécial du ministre des Travaux publics du 20 avr. 1866 les a réglementées, qu'elles circulent isolément ou qu'elles traînent des wagons derrière elles. Cet arrêté a été commenté et modifié par deux circulaires des 20 et 30 juin 1866. D'autre part, une ordonnance de la préfecture de police du 3 janv. 1888 a été rendue qui gouverne le fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique à Paris.

**6945.** — Aux termes du décret du 20 avr. 1866 modifié par les circulaires précitées, on ne peut faire circuler une locomotive qu'après autorisation du préfet si elle ne circule que sur un chemin compris dans un seul département, et du ministre, si son parcours comprend deux ou plusieurs départements. Le refus d'autorisation peut être l'objet d'un recours au ministre, de même que l'autorisation peut être l'objet d'un recours devant la même autorité par le ministre compétent.

**6946.** — La demande doit être adressée au préfet et mentionner l'itinéraire suivi, le poids des wagons et des machines, la composition habituelle des trains et leur longueur totale.

**6947.** — Les ingénieurs des ponts et chaussées et, suivant les cas, les agents-voyers des départements, doivent être consultés. Ils doivent donner leur avis non seulement eu égard à la nature mais encore à l'état des ouvrages d'art qui se trouvent sur leur parcours.

**6948.** — Les préfets statuent ou joignent leur avis personnel dans le cas où la décision appartient au ministre.

**6949.** — Les locomotives sont assujetties à certaines conditions spéciales de construction (roues striées, bandages des roues, etc.). La charge ne peut pas excéder 8,000 kil. par essieu.

**6950.** — Les trains ne peuvent pas dépasser trente kilomètres à l'heure (vingt, suivant la circulaire du 30 juin 1881).

**6951.** — La vitesse des trains doit être ralentie dans les traverses des lieux habités ou à l'approche des chevaux.

**6952.** — Les trains doivent être munis de feux de certaines couleurs pendant la nuit.

**6953.** — La largeur des chargements ne doit pas excéder $2^{m},50$.

**6954.** — Pour tout ce qui n'est pas visé dans cet arrêté, on doit obéir aux lois sur la police du roulage et notamment aux dispositions des tit. 1 et 2, Décr. 10 août 1852.

**6955.** — Les contraventions sont punies et réprimées conformément aux lois des 30 mars 1851, 21 juill. 1856 et à l'art. 471, C. pén., sans préjudice de l'application de l'art. 1382, C. civ.

**6956.** — La légalité de l'arrêté du ministre des Travaux publics a donné naissance à des doutes qui se sont traduits par un certain nombre de décisions judiciaires.

**6957.** — C'est ainsi qu'on s'est demandé d'abord directement si l'arrêté du ministre des Travaux publics du 20 avr. 1866 qui réglemente la circulation des locomotives routières et qui détermine spécialement la forme des bandages des roues de ces locomotives, n'est pas illégal comme ayant statué sur des matières qui auraient dû faire l'objet d'un règlement d'administration publique. La question n'a pas été résolue par la cour. — Cass., 8 juin 1889, Poron-Grisart, [D. 90.1.329]

**6958.** — Mais il a été jugé qu'en l'absence d'un règlement d'administration publique régissant cette matière, il appartient au préfet chargé de veiller à la sûreté publique et d'assurer la sécurité sur les routes d'autoriser la circulation des locomotives routières sur les chemins de son département et de subordonner s'il y a lieu son autorisation à l'exécution des conditions que peut commander l'intérêt général et que l'infraction aux prescriptions d'un arrêté de cette nature, est passible des peines édictées par l'art. 471, § 15, C. pén. — Même arrêt.

**6959.** — Il a été jugé encore que le fait de conduire sur une route une locomotive dont les bandes des roues sont garnies de plaques transversales formant saillie, contrairement aux conditions imposées tant par l'arrêté préfectoral d'autorisation que par l'arrêté du ministre des Travaux publics du 20 avr. 1866, pris pour assurer l'exécution de l'art. 2, Règl. d'adm. publ. du 10 août 1852, tombe sous l'application de l'art. 9, L. 30 mai 1851, aux termes duquel lorsque, par la faute, la négligence ou l'imprudence du conducteur, une voiture a causé un dommage quelconque à une route ou à ses dépendances, le conducteur est passible d'une amende de 3 à 50 fr. — Cons. d'Et., 5 juill. 1889, Lusseaux et Poron-Grisart, [D. 90.3.59, Leb. chr., p. 841]

**6960.** — ... Que l'arrêté ministériel du 20 août 1886, relatif aux locomotives routières, est légal en tant qu'il interdit l'emploi de roues à bandes striées pouvant causer dommage aux routes; qu'il ne fait qu'appliquer le principe posé dans la loi du 30 mai 1851 et le règlement d'administration publique du 10 avr. 1852. — Cons. d'Et., 29 nov. 1889 (3 espèces), Fache et autres, [S. 92.3.24, P. adm. chr., D. 91.3.43, Leb. chr., p. 1110]

**6961.** — ... Que les infractions aux prescriptions de cet arrêté interdisant la circulation des trains remorqués par des locomotives routières, non munies de freins à l'arrière et n'ayant pas de conducteurs préposés à la manœuvre de ces freins, ne constituent pas des contraventions de grande voirie, et que la juridiction administrative est incompétente, par conséquent, pour en connaître. — Mêmes arrêts.

## TITRE X.

### LÉGISLATION COMPARÉE.

**6962.** — Dans l'impossibilité où nous sommes de donner des notions satisfaisantes sur la législation des chemins de fer dans les différents pays du globe, nous bornerons notre étude à l'examen des lois qui intéressent les principales nations de l'Europe et les Etats-Unis. Pour le surplus, on se réfèrera aux indications fournies dans notre bibliographie. Au 31 déc. 1891, on comptait en Europe 228,045 kilomètres de chemins de fer, qui se décomposaient de la façon suivante : Allemagne, 43,409, soit : Alsace-Lorraine, 1,526; — Bade, 1,533; — Bavière, 5,677, dont 688 au Palatinat; — Brunswick, 136; — Hesse-Darmstadt, 1,042; — Mecklembourg, 1,024; — Oldenbourg, 396; — Prusse, 27,166; — Saxe-Royale, 2,630; — Duchés de Saxe, villes libres, etc., 582; — Wurtemberg, 1,677; — Autriche-Hongrie, 28,066 (dont 15,208 pour les lignes autrichiennes proprement dites, 11,247 pour les lignes hongroises, 560 pour les lignes bosniaques; — Belgique, 5,307; — Danemark, 2,014; — Espagne, 10,131; — France, 37,946 (dont 33,550 d'intérêt général, 3,122 d'intérêt local, 223 de lignes industrielles); — Grande-Bretagne et Irlande, 32,695 (dont 22,940 pour l'Angleterre, 5,088 pour l'Ecosse, 4,492 pour l'Irlande, 96 pour les îles de Jersey et de Man); — Grèce, 915; — Italie, 13,186; — Pays-Bas et Luxembourg, 3,079 (dont 2,578 pour la Hollande et 483 pour le Luxembourg); — Portugal, 2,293; — Roumanie, 2,543; — Russie et Finlande, 31,071 (dont 29,063 pour la Russie et 1,877 pour la Finlande); — Serbie, 540; — Suède et Norvège, 9,841 (dont 8,018 pour la Suède et 1,562 pour la Norvège); — Suisse, 3279; — Turquie, Bulgarie et Roumélie, 1,719; — Malte, 11.

#### § 1. *Allemagne.*

**6962** *bis.* — *Historique.* — Le réseau allemand ne date que de la constitution du 16 avr. 1871. Jusque-là, chacun des gouvernements confédérés exerçait sur son réseau des pouvoirs souverains. L'art. 41 de cette constitution donna à l'empereur, dans certains cas, le droit de traverser certains pays, malgré l'opposition de leur gouvernement. Il les obligea, en même temps, à subir des raccordements avec des voies nouvelles. Aux termes de l'art. 42, les gouvernements confédérés s'engageaient à administrer les chemins de fer allemands comme un réseau unique dans un intérêt général. Ils s'engageaient également (art. 43 et s.) à laisser contrôler l'exploitation et l'administration de leur réseau par les agents de l'empire. La création de l'Office impérial des chemins de fer, le 27 juin 1873, fut un second pas dans la voie de l'unification du réseau d'empire.

**6963.** — Pour hâter cette concentration, M. de Bismarck

tenta, dès 1875, de réaliser l'absorption des chemins de fer des différents gouvernements confédérés par l'empire. Mais ce projet échoua devant la résistance de ces gouvernements et il dut se contenter de prendre toutes les mesures nécessaires pour transformer le réseau prussien concédé en réseau d'Etat.

**6964.** — Voici au surplus les dispositions de la constitution précitée. Les chemins de fer considérés comme nécessaires dans l'intérêt de la défense de l'Allemagne ou du commerce général, peuvent, en vertu d'une loi de l'empire et nonobstant l'opposition des Etats de la Confédération dont ils traversent le territoire, mais sans préjudice des droits de souveraineté territoriale, être établis pour le compte de l'empire ou concédés à des entrepreneurs particuliers avec faculté d'expropriation pour établissement de ces chemins (art. 41).

**6965.** — Tout chemin de fer actuellement existant est tenu de laisser les chemins de fer à établir postérieurement se raccorder à lui à leurs frais. Les dispositions législatives qui reconnaissent aux entreprises de chemins de fer actuellement existants le droit de s'opposer à l'établissement de lignes parallèles ou concurrentes, sont, sans préjudice des droits acquis, abrogées pour l'ensemble de l'empire. Un pareil droit ne pourra plus être accordé dans les concessions qui auront lieu à l'avenir (art. 41).

**6966.** — Les gouvernements des Etats de la Confédération sont tenus d'administrer, comme formant un réseau unique, les chemins de fer allemands établis dans l'intérêt du commerce général, et de faire en sorte que les chemins de fer à créer dans le même but soient établis et outillés d'après des règles uniformes (art. 42).

**6967.** — En conséquence, il sera, dans le plus bref délai, édicté des règles de service communes, spécialement des règlements de police semblables. La Confédération veillera à ce que les administrations de chemins de fer tiennent constamment ces chemins dans un état propre à garantir la sécurité nécessaire, et les pourvoient du matériel qu'exigent les besoins du commerce (art. 43).

**6968.** — Les administrations de chemins de fer sont tenues d'instituer avec la vitesse voulue les trains de voyageurs nécessaires à la circulation courante, et à l'établissement d'itinéraires combinés entre eux, ainsi que les trains de marchandises nécessaires à la circulation commerciale et d'établir des transports directs de voyageurs et de marchandises, en organisant le passage des moyens de transport d'un chemin sur l'autre (art. 44).

**6969.** — Le contrôle des tarifs appartient à l'Empire qui assurera spécialement : 1° L'adoption dans un bref délai de règlements de service communs à tous les chemins de fer allemands; 2° L'uniformité et l'abaissement dans la limite du possible des tarifs; spécialement, un tarif modéré et conforme aux besoins de l'agriculture et de l'industrie, pour le transport à de grandes distances du charbon, du coke, du bois, du minerai, des pierres, du sel, du fer brut, des engrais et autres objets analogues, de manière à arriver aussi tôt que possible au tarif d'un pfennig (art. 45).

**6970.** — En cas de besoins urgents, spécialement de renchérissement extraordinaire des denrées de première nécessité, les chemins de fer sont tenus d'appliquer un tarif spécial et temporaire à prix réduit, fixé par l'empereur sur la proposition de la commission compétente du Conseil fédéral pour le transport des blés, farines, légumes à cosse et pommes de terre. Ce tarif spécial ne peut cependant descendre au-dessous du taux le plus bas appliqué sur chaque chemin de fer aux matières brutes.

**6971.** — La disposition qui précède, comme aussi celle des art. 42 et 45, ne s'applique pas à la Bavière.

**6972.** — Toutefois, l'empire est investi vis-à-vis de la Bavière du droit d'établir sous forme de lois des règles uniformes pour la construction et le fonctionnement des chemins de fer de nature à contribuer à la défense nationale (art. 46).

**6973.** — Les prescriptions des autorités fédérales concernant l'usage des chemins de fer pour la défense de l'Allemagne doivent être exécutées sans observation par les administrations dont ces chemins de fer dépendent. Le matériel de guerre doit être spécialement expédié à un taux modéré et uniforme.

**6974.** — D'après la loi du 4 juin 1876, le gouvernement prussien a été autorisé à céder à l'empire d'Allemagne, moyennant une juste indemnité, tous les chemins de fer de l'Etat actuellement en construction ou en exploitation ainsi que tous les accessoires et tous les engagements de l'Etat existant en vue de la construction et de l'exploitation des chemins de fer de cette catégorie; — tous les droits de l'Etat sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer qui ne sont pas sa propriété, de même que toutes les parts et tous autres droits pécuniaires appartenant à l'Etat dont les chemins de fer [illegible] l'empire d'Allemagne. La même loi portait que tous les engagements concernant les chemins de fer qui n'étaient pas sa propriété seraient supportés par l'empire d'Allemagne moyennant une juste compensation.

**6975.** — Le rachat des chemins de fer concédés a pour point de départ la loi du 20 déc. 1879. Depuis cette époque, les lois de rachat se sont succédé pour ainsi dire d'année en année.

**6976.** — La plupart des rachats ont été faits de gré à gré. Il eût été presque impossible, en effet, d'appliquer la stipulation de la loi organique du 3 nov. 1838, tant à raison de l'indétermination du point de départ de la faculté de rachat qu'à raison du taux stipulé.

**6977.** — Les uns ont eu lieu moyennant argent comptant et échange de titres. Les autres se sont effectués simplement par la prise de possession de l'Etat avec réserve de stipulations ultérieures relatives au rachat et à la conservation des droits des obligataires. L'Etat payait aux actionnaires un revenu fixe. Il se conservait la faculté de racheter la propriété du réseau après un certain délai nécessaire pour lui permettre d'effectuer l'échange des actions contre des titres de rente. Jusque-là la société conservait une existence normale. Elle disparaissait à cette époque, entrait en liquidation, et l'Etat prenant en main le service des obligations, et devait verser entre les mains des liquidateurs les sommes nécessaires pour assurer le paiement des actions non échangées.

**6978.** — *Concessions.* — Les chemins de fer, en Allemagne, ne peuvent être établis qu'à la suite de concessions.

**6979.** — Les concessions primitives étaient faites en toute propriété. Cependant, dès le principe, le droit de rachat a été consacré en vertu de la loi organique du 3 nov. 1838. Depuis, elles ont été réduites à un certain délai.

**6980.** — Dans le début, les concessions furent toujours faites de gré à gré. Mais ce procédé donna lieu à des scandales qui motivèrent de sérieuses réformes, notamment au point de vue de l'enquête et de l'intervention des Chambres. — V. à cet égard Picard, *op. cit.*, t. 2, p. 104.

**6981.** — *Capital social.* — En dehors des règles du droit commun les sociétés pour la construction et l'exploitation des chemins de fer sont contenues dans une loi du 28 juin 1884. On en trouvera le texte dans le bulletin de statistique et de législation comparée publié par le ministère des Finances (numéros de septembre et octobre 1884).

**6982.** — *Domaine.* — Les voies ferrées, en Allemagne, constituent une véritable propriété privée.

**6983.** — Mais le matériel des chemins de fer n'est pas susceptible de gage (L. 3 mai 1886).

Cette disposition d'ailleurs ne l'empêche pas d'être vendu avec tout le reste en cas de faillite de la société.

**6984.** — *Exploitation.* — La loi du 3 nov. 1838, sur l'exploitation des chemins de fer, donne droit à indemnité aux riverains pour la trépidation causée par le transport des trains.

**6985.** — *Police et surveillance.* — Les art. 315 et 316 (C. pén. all.), contiennent des règles spéciales à la protection et à la police des chemins de fer.

**6986.** — Celui qui aura compromis la sécurité du transport sur un chemin de fer soit en dégradant volontairement le chemin, le matériel roulant ou les autres dépendances du chemin, soit en faisant de faux signaux, soit en élevant tout autre obstacle, sera puni de la réclusion pendant dix ans au plus.

**6987.** — S'il en est résulté une lésion corporelle grave, la peine sera la réclusion pendant cinq ans au moins, et en cas de mort, la peine sera la réclusion pendant dix ans au moins ou à perpétuité (art. 315).

**6988.** — Celui qui, par négligence ou par imprudence, aura, d'une des manières ci-dessus désignées, compromis la sûreté du transport sur un chemin de fer, sera puni de l'emprisonnement pendant un an au plus, et s'il en est résulté la mort d'une personne, de l'emprisonnement d'un mois à trois ans.

**6989.** — La même peine sera appliquée aux conducteurs de trains et aux inspecteurs de la voie et du mouvement qui, par négligence de leurs devoirs, auront compromis la sûreté du transport (art. 316).

**6990.** — La surveillance des chemins de fer confédérés est confiée à l'Office impérial des chemins de fer (*Reichs Eisenbahn Amt*).

**6991.** — Cet office est composé d'un certain nombre de fonctionnaires nommés différemment suivant leur grade.

**6992.** — D'après l'art. 4, l'office a pour mission : 1° d'exercer le contrôle et la surveillance sur les chemins de fer; 2° de poursuivre l'exécution de la constitution de l'empire en matière de chemins de fer, ainsi que l'application des lois et règlements de l'empire; 3° de s'efforcer de réformer les vices d'organisation et les abus en matière de chemins de fer.

**6993.** — Des mesures de détail déterminent les limites de la compétence de ces fonctionnaires dont l'autorité n'est jamais inférieure à celle des autorités de surveillance des Etats de la confédération où ces chemins de fer sont situés (L. 27 juin 1873 sur la Direction des chemins de fer de l'empire).

**6994.** — Au-dessous de cet office, les fonctionnaires de la police générale sont compétents pour assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité publique dans les gares, stations, etc., à l'extérieur et à l'intérieur, mais ils sont incompétents pour connaître des difficultés qui peuvent naître en dehors de ces cas, notamment à l'occasion de l'exploitation de la voie ferrée. Le pouvoir de police sur ce dernier point appartient exclusivement aux agents de police des chemins de fer (Règl. d'adm., 1889.3.353).

**6995.** — *Tarifs.* — A l'origine, les compagnies étaient assujetties à soumettre leur tarif ou les relèvements de droit à l'approbation du ministre du Commerce.

**6996.** — Les concessions consacraient cette obligation qui était formulée par la loi prussienne du 5 août 1838.

**6997.** — Des circulaires avaient autorisé les compagnies, en cas d'abaissement de tarif notamment, à se passer de toute approbation.

**6998.** — La loi fédérale du 6 avr. 1877 décida que l'approbation préalable de l'administration serait exigée pour tous les tarifs attribuant aux produits étrangers des taxes inférieures à celles des produits nationaux.

**6999.** — Puis le 21 févr. 1878, il fut décidé qu'une autorisation serait exigée pour toutes les taxes relatives aux relations internationales dont les bases seraient inférieures à celles du tarif intérieur. En dehors de ces restrictions, les rares compagnies qui ont survécu au rachat jouissent donc d'une liberté très-grande.

**7000.** — *Contrôle.* — Le contrôle sur les tarifs des chemins de fer confédérés appartient à l'Office impérial des chemins de fer, auquel il a été conféré par la loi du 27 juin 1873.

**7001.** — Trois ordonnances de cet office des 29 déc. 1874, 21 mai 1875 et 30 sept. 1875, ont prescrit aux administrations des chemins de fer d'aviser l'Office impérial de chaque surélévation de tarif, et de publier en temps utile ces surélévations, ainsi que toute limitation ou suppression des expéditions directes.

**7002.** — Un règlement d'exploitation des chemins de fer allemands, édicté le 11 mai 1874, contient des prescriptions détaillées en matière de tarification.

**7003.** — Aux termes d'un arrêté du 13 févr. 1879, chaque administration est tenue de fournir à l'office des chemins de fer, tous les mois, un exemplaire des tarifs intérieurs ou d'union auxquels elle est intéressée comme administration expéditrice.

**7004.** — La classification des tarifs est uniforme en Allemagne depuis l'année 1876. Mais les prix correspondants aux différentes classes sont variables dans chaque Etat.

**7005.** — *Transport des marchandises.* — Le principe est le transport par wagon complet qui constitue la règle pour ainsi dire générale pour les marchandises de faible valeur.

**7006.** — Les véhicules sont mis à la disposition des expéditeurs qui les chargent ou les déchargent eux-mêmes.

**7007.** — Il n'y a donc ni frais de manutention ni difficultés de transbordement; on arrive ainsi en même temps à ne tenir que peu de compte de la nature de la marchandise, le service étant le même pour un même poids.

**7008.** — Cependant on tient compte aussi de la distance parcourue, notamment dans l'établissement des tarifs pour les expéditions partielles en petite vitesse.

**7009.** — On rencontre également, surtout en grande vitesse des tarifs particuliers pour marchandises dénommées. — Sur tous ces points, V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 507 et s.

**7010.** — Pour les transports d'animaux, on distingue les transports en wagons-caisses, les tranports par wagons complets et les transports d'animaux isolés.

**7011.** — *Délais de transport.* — Les délais de transports sont en général en grande vitesse d'un jour par section indivisible de 300 kilomètres, et en petite vitesse d'un jour jusqu'à 100 kilomètres et deux jours par section indivisible de 200 kilomètres en sus.

**7012.** — Le délai ne court qu'à dater du moment qui a suivi l'apposition du timbre d'expédition sur la lettre de voiture.

**7013.** — Il peut y avoir des délais supplémentaires à raison de circonstances exceptionnelles.

**7014.** — L'administration n'est tenue de recevoir les marchandises qu'autant que l'expédition peut en avoir lieu.

**7015.** — En petite vitesse, les marchandises ne sont ni acceptées ni livrées les jours fériés.

**7016.** — *Responsabilité des compagnies.* — Les compagnies sont responsables du retard alors qu'elles n'établissent pas qu'elles ont apporté tous leurs soins au transport. A moins d'un chiffre de préjudice établi par l'intéressé, l'indemnité est du tiers, du quart ou de la moitié du prix de transport si le retard dépasse un certain nombre gradué de jours.

**7017.** — En tout état de cause, à moins de déclaration spéciale sur la lettre de voiture, l'indemnité ne peut dépasser la totalité du prix de transport lorsque le retard excède vingt-quatre heures.

**7018.** — En cas de perte totale ou d'avarie, la compagnie est également responsable dans des conditions qui varient suivant qu'on se trouve en présence de marchandises auxquelles le dommage peut être causé par la nature propre de l'objet, fermentation, oxydation, etc., auquel cas la présomption est que l'avarie est imputable à cette raison, ou, au contraire, en présence de marchandises n'offrant par elles-mêmes aucune cause de détérioration spéciale, et alors la compagnie est présumée en faute.

**7019.** — Pour le transport des animaux, on rencontre également des règles spéciales.

**7020.** — Il y a lieu à certaines déductions pour déchet de route (et lorsqu'il ne s'agit pas de perte totale), lorsque ce déchet excède 1 ou 2 p. 0/0 suivant les cas.

**7021.** — Ici l'indemnité est basée sur la valeur commerciale de la marchandise au moment de la livraison et, à défaut de preuve, sur une valeur de 150 fr. par 100 kilos.

**7022.** — Si l'expéditeur, dans la lettre de voiture, donne un poids supérieur à l'expédition, il doit acquitter une taxe supplémentaire de 1/10e pour mille par parcours indivisible de 1,500 kilomètres.

**7023.** — *Fins de non-recevoir.* — En principe, la réception et le paiement du prix éteignent toute action contre le voiturier pour les avaries ou pertes partielles apparentes.

**7024.** — Pour les déchets et avaries occultes, on peut stipuler un délai de prescription d'au moins quatre semaines.

**7025.** — On n'échappe à la prescription qu'en demandant la constatation de l'avarie et en prouvant qu'elle a eu lieu entre les mains de l'administration.

**7026.** — Il y a prescription de toute réclamation un an après le jour fixé pour la livraison en cas de perte totale, ou même d'avaries, si le destinataire a accepté la livraion sans payer le prix de transport.

**7027.** — En cas de retard, les réclamations sont éteintes dans un délai de huit jours si le destinataire a accepté la marchandise et payé le transport, dans un délai d'un an s'il n'a pas payé le prix ou refusé de prendre livraison. Le point de départ de ces délais varie d'ailleurs suivant que la marchandise a été remise ou refusée.

**7028.** — *Transport des voyageurs.* — On trouve des billets simples et des billets d'aller et retour valables pour deux jours ou trois jours s'ils sont délivrés la veille d'un jour férié, des billets de saison et des cartes d'abonnement, des cartes d'abonnement pour un certain nombre de voyages, des cartes d'abonnement scolaires pour un certain délai des cartes d'abonnement spéciales pour les ouvriers, etc.

**7029.** — Des réductions sont accordées aux indigents, aux corporations hospitalières, aux sociétés faisant des voyages d'instruction.

**7030.** — Les billets indiquent non seulement la taxe, mais encore l'heure et le numéro du train pour lequel ils ont été délivrés.

**7031.** — Les billets simples donnent droit de s'arrêter aux stations intermédiaires.

**7032.** — Le fait de monter dans un train sans billet est puni, suivant que le voyageur déclare lui-même ou non sa situation, d'une amende de 1 mark ou du double du prix du parcours.

**7033.** — On ne considère comme bagages que les objets dont

on peut avoir besoin en cours de route. Les seuls bagages portatifs sont admis dans les trains.

**7034.** — La franchise est en général de 25 kilos. En principe aucune indemnité n'est dûe pour retard.

**7035.** — Quant aux bagages confiés au service des bagages qui ne sont considérés comme perdus qu'après un délai de trois jours, ils donnent droit par objet non retrouvé à 15 fr. par kilo. Mais on peut obtenir une indemnité supérieure en s'assurant à raison de 2 fr. par mille sur valeur déclarée pour chaque section à parcourir de 150 kilomètres ou au-dessous.

**7036.** — Le chemin de fer n'est pas responsable quand les colis ne sont pas réclamés au bout de huit jours après l'arrivée du train.

**7037.** — L'indemnité de retard, à moins d'une assurance analogue à celle dont il a été parlé plus haut, est fixée à 0 fr. 25 par kilog.

**7038.** — L'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer tout accident à moins qu'il ne démontre que cet accident est dû à la faute de la victime ou à la force majeure. Il y a donc présomption de faute contre lui (L. 7 juin 1871).

**7039.** — Les dommages-intérêts sont proportionnels au préjudice causé et comprennent les obligations alimentaires dont pouvait être tenue la victime et la réparation de l'incapacité de travail causé.

**7040.** — On déduit de ce chiffre ce que l'entrepreneur a pu payer à une société pour assurer la victime.

**7041.** — On ne peut écarter par aucune clause de style le principe de la responsabilité.

**7042.** — En général le subside a un caractère périodique.

**7043.** — Il prend fin lorsque la victime revient à meilleure fortune.

**7044.** — L'ayant-droit peut réclamer des garanties pour le paiement de ses subsides.

**7045.** — *Personnel des compagnies.* — La situation du personnel des compagnies est réglée par un grand nombre de textes. Nous ne citons que les principaux. Les hauts fonctionnaires des chemins de fer concédés ne peuvent être nommés qu'avec approbation du ministre des Travaux publics.

**7046.** — Les autres peuvent l'être par les compagnies à la condition d'observer les prescriptions édictées par le Conseil fédéral (12 juin 1878).

**7047.** — La durée du service journalier des aiguilleurs, mécaniciens, etc., est déterminée par les prescriptions de l'Office impérial des chemins de fer du 21 juin 1875.

**7048.** — Les administrations de chemins de fer concédés doivent organiser des caisses de secours et de retraite.

**7049.** — Les pénalités applicables aux fonctionnaires et employés des chemins de fer concédés sont fixées par le Code pénal du 15 mai 1875.

**7050.** — Les directeurs d'une société de chemins de fer ou d'un établissement télégraphique destiné à un service public sont tenus de congédier tout employé condamné aussitôt qu'ils ont reçu communication du jugement passé en force de chose jugée. Toute infraction à ces prescriptions est punie d'une amende de 100 thalers au plus, ou de l'emprisonnement pendant trois mois au plus.

**7051.** — La même peine sera appliquée à l'employé reconnu incapable qui se fait agréer de nouveau dans le service d'un chemin de fer ou d'un télégraphe, ainsi qu'à ceux qui, connaissant l'interdiction prononcée contre lui, ne craignent pas de l'admettre dans leur service (C. pén. all., art. 320).

**7052.** — On peut consulter également une loi du 14 déc. 1888 sur les cautionnements à fournir par certains employés des chemins de fer de l'Etat.

**7053.** — *Administration des chemins de fer de l'Etat.* — Les fonctionnaires des chemins de fer sont assimilés aux autres fonctionnaires publics qui ressortissent au ministère des Travaux publics.

Le ministre a la direction supérieure.

Sous ses ordres il y a six directions.

Chacune de ces directions comprend un certain nombre de membres nommés par le ministre.

Elles surveillent la comptabilité des gares, l'établissement et l'application des tarifs, etc.

Il y a des fonctionnaires techniques spéciaux pour l'exploitation.

La construction est confiée aussi à des commissions spéciales dont les membres sont nommés par le ministre.

**7054.** — *Concours financier.* — On trouve en Allemagne, comme chez nous, le fonctionnement simultané des subventions à fonds perdu ou remboursables, de la participation de l'Etat à titre d'actionnaire, de la garantie d'intérêts. Cependant on peut dire qu'à partir de 1855 c'est ce dernier mode de participation qui l'a emporté. La garantie d'intérêts est fixée à un certain taux, à un certain délai, et la plupart des conventions fixent le taux à partir duquel les bénéfices des compagnies serviront à rembourser l'Etat de ses avances.

**7055.** — *Rapports avec les services publics.* — Un certain nombre de lois ont assujetti les chemins de fer a des obligations envers les administrations publiques, et principalement envers l'administration de la guerre et celle des postes. C'était d'abord la loi du 28 oct. 1871.

**7056.** — Puis la loi du 20 déc. 1875 a modifié le § 4, L. 28 oct. 1871, et l'a remplacé par treize articles nouveaux, qui règlent d'une manière uniforme les relations entre les diverses administrations de chemins de fer et l'administration des postes de l'empire.

**7057.** — En principe, le service des chemins de fer doit être mis en harmonie avec le service des postes sans cependant que l'administration des postes puisse exiger des trains spéciaux.

**7058.** — Les différends entre les deux administrations sont jugés en dernier ressort par le Conseil fédéral.

**7059.** — L'art. 2 fixe les prestations gratuites auxquelles sont tenus les chemins de fer envers l'administration des postes.

**7060.** — Un wagon doit être mis à sa disposition pour chaque train régulier, et doit servir au transport gratuit des lettres, journaux, argent, etc., des employés nécessaires pour accompagner les envois, et de l'outillage dont ils ont besoin.

**7061.** — Les transports qui ne bénéficient pas de la gratuité sont assujettis au paiement d'une taxe de transport calculée par essieu et par kilomètre sur la totalité des envois postaux soumis à la taxe et transportés sur le chemin de fer.

**7062.** — Aux termes de l'art. 3, la poste peut, au lieu d'employer un wagon spécial, n'employer qu'un compartiment. En pareil cas, l'administration des postes paie un loyer égal à celui que l'administration du chemin de fer elle-même paie aux chemins de fer voisins quand elle emploie leur matériel.

**7063.** — Si la poste n'a ni wagons, ni compartiments spéciaux, elle a le droit de confier ses valises ou ses paquets de lettres aux employés du chemin de fer ou de les faire accompagner gratuitement par un employé des postes.

**7064.** — Un certain nombre d'articles règlent les soins que les compagnies de chemins de fer doivent donner aux wagons postaux, déterminent les places que les bureaux de la poste peuvent occuper dans chaque gare, etc.

**7065.** — Un article spécial, l'art. 8, règle l'hypothèse où un accident arrive à un employé des postes faisant son service. La compagnie est présumée en faute. Elle sera donc responsable, à moins qu'elle ne prouve que l'accident ne lui est pas imputable. Mais ceci n'est vrai que dans les rapports du chemin de fer avec la victime. Dans ses rapports avec l'administration des postes, c'est à celle-ci, au contraire, à prouver que la faute provient de la compagnie du chemin de fer.

**7066.** — Sur les lignes peu importantes, l'art. 9 autorise le chancelier de l'empire à supprimer ou à diminuer les obligations à la charge des administrations des chemins de fer.

**7067.** — Une loi du 13 juin 1873 sur les prestations de guerre a réglé les obligations des compagnies par rapport aux transports de guerre, à l'outillage et au personnel nécessaires à ces transports. Des indemnités sont fixées suivant la nature de ces services. L'époque à laquelle le paiement doit être effectué, le mode d'effectuer ce paiement sont réglés par des articles spéciaux. On distingue, enfin, entre les mouvements des trains en deçà du théâtre de la guerre, ou sur le champ même ou à proximité du champ d'opérations, pour subordonner ou non les administrations de chemins de fer aux autorités militaires.

**7068.** — Toute administration de chemins de fer est tenue, moyennant dédommagement, suivant un tarif établi et revisé de temps à autre par le Conseil fédéral, d'effectuer le transport des troupes et du matériel de l'armée de terre et de la marine (art. 15).

**7069.** — Le service des réquisitions militaires est organisé par l'ord. du 1er avr. 1876. En principe, les compagnies n'ont droit à aucune indemnité pour les réquisitions qui sont faites de leur personnel en vue des besoins de l'administration militaire,

et c'est cette administration qui doit les indemniser sur la base des appointements par eux touchés en temps ordinaire.

**7070.** — L'administration militaire peut, au besoin, relever les directeurs et administrateurs de chemins de fer situés sur le théâtre de la guerre ou à proximité de ce théâtre, et se charger elle-même de ces fonctions pour ce qui concerne le service de l'exploitation.

§ 2. *Alsace-Lorraine.*

**7071.** — En principe, les chemins de fer alsaciens-lorrains sont soumis au régime des chemins de fer allemands. Il nous suffira donc de rappeler, à cet égard, les principales lois qui leur en ont fait l'application.

**7072.** — Ordonnance du 9 déc. 1871, qui crée à Strasbourg une direction centrale impériale des chemins de fer.

Ordonnance du 22 déc. 1871, portant promulgation du règlement fédéral d'exploitation des chemins de fer du 10 juin 1870, modifiée par arrêté du 5 août 1872.

Ordonnance du 29 déc. 1871, portant promulgation du règlement de police des chemins de fer allemands.

Ordonnance du 1er nov. 1872, portant promulgation de la loi fédérale du 7 juin 1871 sur les indemnités dûes à raison des morts et blessures occasionnées par l'exploitation des chemins de fer et des mines. — V. *suprà*, v° *Alsace-Lorraine*, n. 99 et 100.

§ 3. *Autriche.*

**7073.** — *Historique.* — Les premiers chemins de fer autrichiens ont été construits par l'industrie privée. Mais l'Etat fut bientôt amené, par suite de circonstances particulières (1853), à racheter une partie importante de ces chemins et à les exploiter par lui-même ou à les faire exploiter au moyen de contrats d'affermage à court terme. Cette solution n'ayant pas eu d'heureux résultats financiers, l'Etat dut se retourner de nouveau vers l'industrie privée, et ce fut ainsi que se trouvèrent fondées notamment la société autrichienne des chemins de fer de l'Etat, qui acquit les lignes construites ou en construction pour une somme déterminée, moyennant l'assurance d'une garantie d'intérêt, et celle du Sud de l'Autriche. Mais cet exemple ne fut pas suivi par la Hongrie, qui marqua résolùment, dès l'année 1868, sa tendance à se constituer un réseau d'Etat, et profita des embarras d'argent de certaines compagnies pour racheter leur réseau. L'Autriche elle-même fut enfin obligée d'entrer de nouveau dans cette voie à la suite du *krach* de 1873, et c'est ainsi que l'Etat se fit constructeur de lignes nouvelles en Istrie, en Dalmatie, en Bohême, en Galicie. Une loi du 14 déc. 1877 lui donna en même temps le droit de mettre la main sur les chemins de fer anciennement concédés lorsque des insuffisances successives d'exploitation lui paraîtraient compromettre les finances du Trésor par un emploi immodéré de la garantie d'intérêt. A la suite de cette loi, des rachats importants furent faits notamment dans l'Ouest.

**7074.** — *Concessions.* — Le système des concessions temporaires a toujours prévalu en Autriche. Mais la durée d'abord restreinte de ces concessions a constamment tendu à augmenter. C'est ainsi qu'elles ont été portées successivement de cinquante ans à quatre-vingts et à quatre-vingt-dix-neuf ans. On trouve dans la plupart des actes de concession des clauses de rachat.

**7075.** — *Expropriation.* — Les expropriations sont régies par une loi du 18 févr. 1878. Aux termes de cette loi, toute entreprise de chemins de fer peut user d'expropriation lorsque l'utilité publique de l'entreprise a été reconnue par le pouvoir compétent.

**7076.** — L'expropriation comprend la cession des immeubles, le délaissement des sources et cours d'eau privés, la création de servitudes et autres droits réels immobiliers ou leur suppression, le droit d'imposer toutes mesures restrictives de la propriété et autres droits qui appartiennent aux particuliers sur les immeubles.

**7077.** — L'expropriation peut encore s'appliquer aux accessoires de la chose expropriée (art. 2).

**7078.** — La cession des immeubles peut être demandée pour la construction des voies, gares, bâtiments à construire près des voies ou gares et autres ouvrages nécessaires à la création de l'entreprise comme aussi pour le dépôt près de la ligne en construction des terres et gravois à enlever et l'extraction des pierres et matériaux nécessaires.

**7079.** — L'occupation temporaire ne peut avoir lieu pour les maisons d'habitation.

**7080.** — L'occupation temporaire doit prendre fin six mois après le jour où l'exploitation a commencé, ou en tous cas, deux ans à partir du jour de la prise de possession.

**7081.** — L'expropriation donne droit à une indemnité en faveur de tout propriétaire ou de tout possesseur d'un droit réel.

**7082.** — On peut fixer dans l'évaluation de cette indemnité une somme spéciale pour les fermiers, locataires, etc., ou décider que cette somme sera comprise dans celle qu'on alloue à l'exproprié.

**7083.** — Dans l'éviction partielle on doit tenir compte de la dépréciation causée à l'intégralité de la propriété.

**7084.** — Mais on doit négliger toute considération tirée de la valeur d'affection ou de prédilection (art. 7).

**7085.** — Le paiement de l'indemnité a lieu suivant les cas en capital ou en rente.

**7086.** — Une commission est nommée pour déterminer l'objet et l'étendue de l'expropriation.

**7087.** — Cette commission statue après étude d'un plan de détail soumis par l'entreprise du chemin de fer au ministère du Commerce et désignant les tribunaux de cercle dans lesquels sont situés les communes, les numéros du cadastre, et la contenance des parcelles que doit frapper l'expropriation.

**7088.** — Le ministre du Commerce soumet ce projet à un examen préalable et donne au chemin de fer l'autorisation politique si le projet lui paraît apte à être mis à exécution.

**7089.** — Avant la concession de l'autorisation politique, l'entreprise du chemin de fer doit fournir à l'autorité du pays pour chaque circonscription cadastrale un tableau des noms et domiciles des expropriés ou, le cas échéant, de leurs représentants. Si les immeubles à exproprier sont inscrits sur le livre foncier, le tableau doit contenir aussi les énonciations de ce livre. Ces tableaux et plans doivent être publiés et affichés ainsi que les délais d'enquête (art. 13 et 15).

**7090.** — La commission reçoit toutes les plaintes des intéressés et les oppositions au projet d'expropriation.

**7091.** — La commission s'efforce d'obtenir un accord entre les parties en cause, mais elle ne doit pas tenir compte des indemnités qui pourraient être allouées après l'expropriation aux intéressés.

**7092.** — C'est l'autorité politique du pays qui déclare l'expropriation. Et cette déclaration ne peut être frappée d'appel que par ceux qui ont formé opposition au projet d'expropriation. L'appel est jugé par le département de l'Intérieur et celui du Commerce réunis aux autres départements ministériels intéressés (art. 16 et 17).

**7093.** — La déclaration d'expropriation met obstacle à toute modification dans l'immeuble à exproprier de la part des tenanciers (art. 19).

**7094.** — L'indemnité d'expropriation, à défaut d'accord, est fixée judiciairement (art. 22).

**7095.** — Elle est poursuivie par l'expropriant, ou par l'exproprié si l'expropriant ne fait pas lui-même les diligences pour la faire fixer dans l'année (art. 23).

**7096.** — Le tribunal peut pour la fixer recourir à toute mesure d'instruction (art. 24).

**7097.** — La loi règle, notamment, les formes d'une expertise spéciale pour arriver à cette fixation.

**7098.** — S'il s'élève une contestation sur les conséquences probables de l'expropriation, tous les points litigieux sont à la demande d'une partie l'objet d'un avis particulier dans l'allocation proposée (art. 25).

**7099.** — A la demande des deux parties, l'indemnité peut s'appliquer à des choses qui ne forment pas l'objet de la déclaration d'expropriation si les deux parties sont d'accord pour les soumettre à l'expropriation (art. 26).

**7100.** — Si l'administration du chemin de fer estime que par certaines dispositions elle diminuera notablement le préjudice pour lequel il est dû une indemnité, elle a le droit de se réserver le choix entre les diverses dispositions à prendre et de réclamer une fixation d'indemnité hypothétique pour chacune des dispositions prévues (art. 27).

**7101.** — En pareil cas, le tribunal doit fixer une indemnité distincte pour chacun des modes projetés d'exécution et réserver

au chemin de fer son droit d'option. Si dans le délai de trois mois le chemin de fer ne fait pas connaître son option, l'exproprié a le droit de l'obliger à prendre le parti qui lui est le plus avantageux.

**7102.** — L'indemnité fixée judiciairement doit être payée avant la mise en exécution de l'expropriation (art. 33).

**7103.** — Des règles spéciales sont édictées pour l'attribution de l'indemnité aux tiers ayant des droits réels sur l'immeuble exproprié (art. 34).

**7104.** — La mise à exécution de l'expropriation appartient à l'autorité politique du district.

**7105.** — Elle a lieu sur la demande de l'expropriant qui justifie qu'il a rempli toutes les obligations préalables à l'expropriation et qui lui incombaient relativement au paiement ou à la garantie du paiement de l'indemnité (art. 35).

**7106.** — Faute par l'expropriant de satisfaire à ces obligations l'exproprié peut, dans la quinzaine du contrat ou du jugement ayant autorité de chose jugée, exercer toutes poursuites pour obtenir le paiement de cette indemnité (art. 36).

**7107.** — Tant que l'exécution n'a pas eu lieu et que l'indemnité n'a pas été réglée à l'amiable et par jugement, l'entreprise du chemin de fer peut, durant une année à partir de la déclaration d'expropriation devenue exécutoire requérir de l'autorité publique du pays qui l'a prononcée, la mainlevée de l'expropriation.

**7108.** — Ce droit n'appartient pas aux parties qui ont poursuivi la fixation de l'indemnité par le tribunal (art. 37).

**7109.** — L'entreprise du chemin de fer doit indemnité pour le dommage causé par une expropriation non suivie d'exécution (art. 38).

**7110.** — Une procédure sommaire d'expropriation est organisée pour le cas où il y a lieu de recourir à cette mesure en vue de faire cesser une interruption dans le service du chemin de fer en exploitation. Dans ce cas, il n'y a pas lieu de recourir au ministre du Commerce, et les opérations ayant pour but de déterminer l'objet et l'étendue de l'expropriation doivent être faites par l'autorité politique du pays par application des prescriptions de l'art. 21.

**7111.** — *Etudes.* — L'art. 42 règle l'occupation temporaire, le droit de passer sur le terrain d'autrui pour effectuer les travaux préliminaires et les autorités compétentes pour fixer la garantie que peut être appelé à donner l'entrepreneur ainsi que l'indemnité qui peut être mise à sa charge.

**7112.** — *Domaine.* — Les chemins de fer peuvent être hypothéqués (L. 19 mai 1874). C'est là une modification considérable aux lois préexistantes qui considéraient les chemins de fer comme des biens placés hors du commerce. On a voulu que les compagnies qui empruntaient, contractaient, etc., pussent donner des gages sérieux à leurs prêteurs ou obligataires en dehors des obligations dites de priorité dont elles pouvaient seulement disposer jusque-là (*Eisenbahn Prioritäts obligationen*).

On peut regretter que des précautions suffisantes n'aient pas été prises pour empêcher les créanciers de porter préjudice à l'exploitation.

**7113.** — La loi du 19 mai 1874, qui a autorisé l'hypothèque des chemins de fer, a créé des registres fonciers spéciaux aux chemins de fer (*Eisenbahnbücher*).

**7114.** — Mais tandis que dans les registres fonciers ordinaires on ne fait figurer que des immeubles, on fait figurer également le matériel dans les registres fonciers des chemins de fer.

**7115.** — Le principe de cette législation peut se résumer ainsi. « Toute exploitation de chemin de fer forme une unité complète en faveur de laquelle il est ouvert un compte (*Einlage*). Ce compte se compose de la feuille d'état du chemin (*Bahnbestand blatt*), de la feuille de propriété (*Eigenthums blatt*) et de la feuille des charges (*Lastenblatt*).

**7116.** — La feuille d'état du chemin se divise en deux parties : dans la première, sont inscrits les divers immeubles de chemins de fer avec indication de ceux dont la propriété est divisée ou commune. Dans la seconde sont mentionnés les droits réels attachés à la possession de la voie ou des immeubles du chemin de fer ou qui appartiennent à l'entreprise sur des immeubles étrangers à l'exploitation.

**7117.** — « La feuille de propriété doit indiquer la raison sociale et le siège de l'entreprise, les droits appartenant à l'entreprise sur toute l'unité hypothécaire, les restrictions du droit de propriété, telles que les droits de rachat et de retrait au profit de l'Etat. La feuille des charges se divise en deux parties : dans la première sont inscrites les charges grevant toute l'unité hypothécaire formant l'objet du registre. La seconde partie comprend les charges spéciales à tel ou tel immeuble, et les droits des tiers à la propriété divisée ou commune de ces immeubles. Tant que les immeubles du chemin de fer qui doivent former une unité hypothécaire ne sont pas déterminés et qu'ils sont portés dans la première partie de la feuille d'état du chemin, le compte est considéré comme provisoire et doit être indiqué comme tel d'une manière apparente. Du jour de l'ouverture du compte, même s'il n'est que provisoire, le registre est assimilé au corps des registres fonciers ». — *Ann. de la soc. de lég. comp.*, 1874, p. 290.

**7118.** — Une ordonnance impériale du 29 déc. 1886 a décidé que le matériel d'exploitation des chemins de fer étrangers est, sous condition de réciprocité, soustrait à la saisie.

**7119.** — Lorsque des chemins étrangers se trouvent situés en partie sur le territoire régi par la loi du 19 mars 1874, ils ne font pas partie de l'unité hypothécaire, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement par une convention conclue avec le gouvernement étranger.

**7120.** — *Tarifs.* — En principe, l'administration a droit d'homologuer les taxes. Mais ce droit, qui varie avec les concessions, est parfois presque annihilé. On peut conclure des traités de faveur à condition de permettre à tous expéditeurs d'en jouir aux mêmes conditions. Tous les tarifs doivent être publiés.

**7121.** — Une loi du 15 juill. 1877 a fixé les tarifs maxima pour les transports de bagages. Chaque voyageur a droit, aux termes de cette loi, en dehors de sa place, au transport de 25 kilogr. pour une place entière et de 12 kilogr. pour une demi-place.

**7122.** — Une loi du 25 mai 1890 a pris les mesures nécessaires pour l'introduction du système des tarifs par zônes sur les chemins de fer, soit de l'Etat, soit des compagnies privées.

**7123.** — *Exploitation.* — L'exploitation des chemins de fer a été réglée successivement par différents textes. Nous citerons principalement un arrêté du 1er juill. 1872 et un autre arrêté du 10 juin 1874 émanant du ministre du Commerce qui a abrogé le premier (*Verordnung des Handelsministers betreffend die Einfuhrung eines neuen Betrubsreglements für die Eisenbahnen*).

**7124.** — *Transport des marchandises.* — En Autriche, à l'exception du réseau de la compagnie du Sud-Autrichien, un type de tarifs uniformes a été appliqué par conventions successives entre l'administration et les différentes compagnies en 1876.

**7125.** — La grande vitesse comprend deux catégories qui paient des prix différents par tonne et par kilomètre.

**7126.** — Les marchandises classées dans la moins coûteuse des deux catégories se composent principalement de denrées alimentaires.

**7127.** — A la petite vitesse s'appliquent des tarifs généraux, des tarifs spéciaux, des tarifs exceptionnels qui varient suivant qu'il s'agit d'une expédition partielle ou d'une expédition par wagon complet.

**7128.** — Les tarifs généraux ou spéciaux reposent sur le principe différentiel belge.

**7129.** — En Hongrie, pour les expéditions en grande vitesse, le tarif est proportionnel à la distance et ne comprend pas les frais de manutention.

**7130.** — Pour les expéditions en petite vitesse, il est encore proportionnel à la distance s'il s'agit d'expéditions partielles, il est différentiel, au contraire, pour les expéditions sous condition de tonnage.

**7131.** — *Délais de transport.* — Les règles sont sensiblement les mêmes qu'en Allemagne.

**7132.** — *Transport des voyageurs.* — Les chemins de fer autrichiens délivrent des billets simples, des billets d'aller et retour comportant une réduction d'environ 25 p. 0/0 et dont la durée de validité peut atteindre dix jours, des cartes d'abonnement permanentes, de saison, hebdomadaires ou pour un nombre de voyages déterminés.

**7133.** — Les billets indiquent le prix du transport, la durée de validité desdits billets ainsi que les trains pour lesquels ils sont valables.

**7134.** — Tout billet donne la faculté de s'arrêter à une station intermédiaire et d'en repartir le jour même ou le lendemain.

**7135.** — Tout voyage sans billet entraîne le paiement d'une double taxe ou une amende qui ne peut être inférieure à 7 fr. 50.

**7136.** — Tout voyage dans une classe supérieure entraîne le

paiement du double de la différence de la taxe et au moins de 7 fr. 50.

**7137.** — *Responsabilité des compagnies.* En principe le retard ne donne droit à aucune indemnité.

**7138.** — Les voyageurs ont droit à une franchise de bagages que nous avons fait connaître *suprà*, n. 7121.

**7139.** — Pour les bagages enregistrés à défaut de déclaration de valeur, l'indemnité dûe en cas de perte est de 15 fr. par kilog.; en cas de retard elle est de 0 fr. 25 par kilog. et par jour.

**7140.** — Mais des assurances permettent à l'intéressé de toucher une valeur plus forte.

**7141.** — *Surveillance et contrôle.* — Le contrôle ressortit tout à la fois au ministère du commerce de Vienne et au ministère des voies de communication de Persth.

**7142.** — On le désigne sous le nom d'inspection générale des chemins de fer.

**7143.** — Il se divise en cinq sections :

1° Projets et travaux neufs ou d'entretien;
2° Surveillance, signaux, exploitation;
3° Trafic, tarifs;
4° Comptabilité et concours de l'Etat;
5° Contrôle du personnel.

**7144.** — On trouvera les attributions du contrôle définies dans une ordonnance du 16 nov. 1851.

**7145.** — Signalons comme particularité le pouvoir disciplinaire qu'exercent les agents du contrôle sur les employés des compagnies.

**7146.** — En dehors du contrôle technique, la loi du 15 nov. 1867 a conféré à l'Etat un contrôle financier. Des commissaires impériaux ont été institués pour veiller à l'observation des statuts et des lois ou règlements généraux.

**7147.** — *Organisation du réseau d'Etat.* — Le réseau d'Etat est placé sous une direction générale impériale et royale confiée à un président sous les ordres du ministre du Commerce.

**7148.** — Des directions provinciales sont créées à Vienne, Linz, Innsbruck, Willach, Budweiss, Pilsen, Prague, Cracovie, Léopol, Pola, Spalato.

**7149.** — Il y a en outre une direction spéciale des constructions.

**7150.** — Chaque directeur est compétent pour les affaires se rapportant à l'exploitation de son réseau, tandis que toutes les affaires concernant directement ou indirectement l'ensemble des réseaux sont de la compétence de la direction générale et, comme telles, soumises à la sanction du ministre du Commerce. En cas de mobilisation de l'armée, c'est le directeur général qui règle le service du transport militaire, tandis que les directions provinciales d'exploitation s'entendent directement avec les commandements territoriaux relativement aux déplacements des troupes.

**7151.** — La langue à employer dans les relations officielles entre les divers agents de l'administration et pour l'autorité civile et militaire est l'allemand, à l'exception de la Gallicie. Par contre, dans les relations avec le public, on emploie la langue usitée dans chaque province.

**7152.** — *Concours financier.* — L'Autriche-Hongrie, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, t. 3, p. 420), a concouru à l'œuvre des chemins de fer concédés par la souscription à une partie du capital primitif, par des prêts, par des subventions, et beaucoup plus souvent par des garanties d'intérêt ou de revenu; elle a aussi affranchi certaines lignes des impôts.

**7153.** — Dans ces dernières années, le poids toujours croissant de la garantie d'intérêt a déterminé les pouvoirs publics à rendre la loi du 14 déc. 1877 qui n'est qu'un acheminement vers le rachat des lignes par l'Etat.

**7154.** — Aux termes de cette loi, le gouvernement est autorisé à accorder aux entreprises de chemins de fer qui jouissent de la part de l'Etat d'une garantie de produit net, des avances en papier-monnaie pour remédier au déficit de l'exploitation.

**7155.** — Les chemins de fer garantis peuvent être administrés par l'Etat ou par un délégué de son choix, tant qu'il ne s'écoule pas trois ans sans qu'un chemin de fer ait recours à ses avances.

**7156.** — En ce qui concerne l'ordonnancement, le paiement des intérêts et le remboursement des avances mentionnées à l'art. 1, les dispositions relatives aux avances garanties des chemins de fer en question doivent être appliquées avec les modifications suivantes : l'excédent total du produit net garanti sera appliqué à l'amortissement de ces avances avant de servir à rembourser les autres créances garanties.

**7157.** — Par suite, tant que ces avances ne sont pas remboursées, on n'appliquera pas la disposition par laquelle la moitié seulement du produit net dépassant la somme annuelle garantie doit être touchée par l'Etat en remboursement des avances par lui faites (art. 1).

**7158.** — Le gouvernement a le droit de diriger lui-même l'exploitation des chemins de fer garantis qui, pendant les cinq dernières années, ont eu recours à plus de la moitié du produit net garanti annuellement, sauf la réserve précitée à l'art. 2.

**7159.** — Dans le cas précédent comme au cas prévu par l'art. 2, la prise de possession de l'exploitation par le gouvernement ne portera en aucune façon atteinte aux droits et obligations de la société par actions. Elle conservera notamment la libre disposition du montant de l'excédent ou du produit net tels qu'ils résulteront de la communication de la comptabilité de l'exploitation et de la garantie de l'Etat.

**7160.** — Pour les dépenses qui doivent grever d'une manière durable l'actif du chemin de fer, l'approbation des pouvoirs statutaires de la société sera exigée (art. 5).

**7161.** — Le gouvernement est autorisé à stipuler dans les conventions provisoires relatives à l'achat des chemins de fer garantis la prise à sa charge de toutes les créances de priorité, et le paiement en obligations de chemin de fer du restant du prix d'achat.

**7162.** — Il doit être statué par une loi sur le montant du prix d'achat, le taux d'intérêt, la faculté de remboursement, le droit d'hypothèque des obligations de l'Etat (art. 6).

**7163.** — Le rachat des chemins de fer autrichiens est régi d'une façon à peu près analogue à celle des chemins de fer français; il a lieu moyennant le paiement d'une annuité calculée d'après le produit net moyen d'un certain nombre d'années et le remboursement du matériel d'exploitation.

**7164.** — *Chemins de fer secondaires, d'intérêt local et vicinaux.* — En dehors de son réseau d'intérêt général, l'Autriche jouit d'un réseau d'intérêt secondaire. Il a son origine dans une loi du 25 mars 1880.

**7165.** — Afin de favoriser la création de ce réseau secondaire, cette loi a autorisé le ministre du Commerce à dispenser les compagnies concessionnaires de lignes de ce genre d'un grand nombre d'obligations imposées pour les grandes lignes au point de vue de la construction et de l'exploitation, notamment des tarifs fixés par la loi du 15 juill. 1877.

**7166.** — Il peut leur être accordé, en outre, des dispenses d'impôts.

**7167.** — La nature et le montant du concours financier de l'Etat pour chaque ligne doivent être déterminés par des lois spéciales.

**7168.** — Les lignes d'intérêt local peuvent être établies sur les routes impériales.

**7169.** — Cette loi ne se proposait d'ailleurs d'établir qu'un régime provisoire et d'essai appelé à prendre fin en 1882.

**7170.** — Le bénéfice en a été prolongé successivement par deux lois des 25 déc. 1882 et 31 déc. 1884.

**7171.** — Puis est intervenue une loi sur les chemins de fer d'intérêt local du 17 juin 1887. Aux termes de cette loi, les chemins de fer d'intérêt local comprennent ce qu'on peut appeler les chemins de fer secondaires et les chemins de fer vicinaux.

**7172.** — Le gouvernement est autorisé à accorder à ces chemins de fer toutes sortes de facilités non seulement pour les travaux préparatoires, la construction, la superstructure et le matériel, mais encore pour l'exploitation, les mesures de sécurité et le trafic. Il peut même déroger à l'ordonnance sur les voies ferrées du 15 nov. 1851, et aux dispositions additionnelles de cette ordonnance. Mais pour introduire ces dérogations il doit tenir compte de l'importance de chaque ligne.

**7173.** — Ces chemins de fer peuvent également être dispensés des obligations relatives au transport des postes et des frais de contrôle et de surveillance.

**7174.** — Les dispositions de la loi du 15 juill. 1877 concernant le tarif maximum des personnes sur les lignes ferrées ne leur sont pas non plus nécessairement applicables.

**7175.** — Les conventions relatives à la réunion éventuelle des capitaux, aux promesses de construction de la ligne sont dispensées des droits de timbre. Les concessions de ces chemins de fer peuvent aussi donner lieu à des exemptions de droit de mutation et d'impôt sur le revenu dans les cas spécifiés par l'art. 5.

**7176.** — Si les chemins de fer d'intérêt local viennent s'embrancher sur des chemins de fer principaux exploités par l'Etat, ils peuvent être aussi exemptés de toutes prestations pour l'usage de ces chemins de fer.

**7177.** — Pour faciliter la construction des chemins de fer d'intérêt local, l'Etat peut accorder aux compagnies qui se chargent de les construire un concours spécial, tel que contribution financière, participation de l'Etat à la formation du capital, prise de l'exploitation au compte de l'Etat par une redevance fixe. Mais l'intervention d'une loi est nécessaire pour assurer ce concours.

**7178.** — En principe, d'ailleurs, l'Etat ne peut participer aux dépenses de construction qu'autant que la province, la commune ou les principaux intéressés y participent également.

**7179.** — Lorsque des faveurs financières de la nature de celles dont il vient d'être parlé ont été attribuées à une compagnie d'intérêt local, elle peut être assujettie à en accorder l'usage à l'Etat pour créer des relations entre des lignes ferrées établies ou à établir par l'Etat. L'Etat a alors le droit, en fixant librement les tarifs, de faire passer des trains entiers ou des wagons isolés sur la ligne d'intérêt local, dont l'usage est commun, contre paiement d'une indemnité convenable. Cela ne porte pas atteinte au droit que l'Etat s'est réservé, lors de la concession, de racheter la ligne concédée après son achèvement et sa mise en exploitation sous les conditions à déterminer dans l'acte de concession. L'art. 8 règle la fixation de l'indemnité et la mesure dans laquelle peut avoir lieu l'usage commun des lignes.

**7180.** — Aux termes de l'art. 9, les chemins de fer secondaires ne peuvent émettre d'obligation de priorité tant que le service des intérêts et l'amortissement de celles-ci ne paraissent pas assurés d'une façon durable au gouvernement. En tous cas, le montant ne peut être exprimé qu'en valeurs autrichiennes.

**7181.** — N'ont pas le droit d'émettre des obligations les entreprises de chemins de fer qui, à défaut des conditions légales, ne sont pas soumises à la formalité de l'inscription sur les registres fonciers dans le sens de la loi du 19 mai 1874.

**7182.** — Il est permis d'utiliser les routes impériales pour l'établissement des lignes d'intérêt local dans la mesure où l'exploitation de ces lignes ne nuit pas à la sécurité du trafic.

**7183.** — Les autorités préposées aux routes sont chargées de déterminer, d'accord avec les autorités chargées de la surveillance des chemins de fer, si l'usage des routes est permis et à quelles conditions il est autorisé.

**7184.** — « Sans préjudice des obligations résultant de l'existence d'un droit de péage, il n'y a pas d'indemnité spéciale à payer pour l'usage d'une route. L'entreprise du chemin d'intérêt local supporte les frais d'entretien régulier de la portion de la route utilisée, comme, en général, les frais supplémentaires d'entretien occasionnés par l'usage de cette route et les frais de toutes les mesures ayant pour but d'éviter de troubler le mouvement sur cette route et d'empêcher les accidents. Les autres routes peuvent être aussi utilisées pour l'établissement des lignes d'intérêt local. Mais il faut pour cela l'assentiment des autorités chargées de leur entretien ou des autorités appelées, d'après les lois en vigueur, à consentir à cet usage ». — *Ann. de lég. comp.*, 1888, p. 434.

**7185.** — *Hongrie. Bohême.* — Nous avons signalé chemin faisant les principaux points communs entre les différentes parties de l'empire de l'Autriche-Hongrie au point de vue de la législation des chemins de fer. Il nous reste à signaler un certain nombre de lois plus spécialement applicables à la Hongrie ou à la Bohême.

**7186.** — Les registres fonciers ont été introduits en Hongrie par une loi de 1868 qui a été complétée elle-même par une loi (L. 61) de 1881. Ce n'est qu'une loi de procédure. On y voit cependant que la loi qualifie de servitude le droit de jouissance qui appartient à ces entreprises sur le sol de la voie et que le matériel et l'outillage des chemins de fer, bien que meubles par nature, forment un accessoire indispensable de la voie et ne peuvent en être séparés pour l'exercice des mesures d'exécution.

**7187.** — Le chap. 39, § 434, 436 punit les dommages causés volontairement ou par imprudence aux chemins de fer lorsqu'il en résulte un danger pour les personnes ou les choses transportées, l'omission des signaux réglementaires, les faux signaux, l'inobservation des règlements, la destruction des télégraphes, l'obstacle à leur fonctionnement, l'omission volontaire ou par négligence de la part des employés des règles de leur profession.

**7188.** — Une loi du 7 juill. 1874, a réglementé la responsabilité des chemins de fer en cas de mort ou de blessure : c'est à la compagnie, alors même que la ligne n'était pas encore livrée à la circulation à prouver que la mort ou les blessures ont été causées par la force majeure ou par le fait d'un tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute de la victime elle-même.

**7189.** — En cas de blessures, la compagnie doit en sus des frais de guérison indemniser le blessé des conséquences dommageables résultant de l'incapacité de travail qui a été la suite de l'accident : en cas de mort elle doit, en dehors des frais de maladie et de sépulture, se charger de l'entretien et de l'éducation de ceux qui étaient à cet égard à la charge de la victime.

**7190.** — La compagnie peut être condamnée à fournir caution.

**7191.** — Les annuités auxquelles peut être condamnée la compagnie sont susceptibles d'ailleurs de variations, si l'état des parties vient à changer.

**7192.** — La compagnie peut recourir de son côté contre ses agents responsables.

**7193.** — Toute clause ou stipulation ayant pour objet de supprimer cette responsabilité est nulle.

**7194.** — Une loi de 1879, a édicté des mesures spéciales en faveur des employés de chemins de fer soumis à la mobilisation.

**7195.** — La loi 20 de 1875, fixe les taxes de circulation sur les chemins de fer.

**7196.** — Les chemins de fer d'intérêt local sont régis par une loi du 31 déc. 1880.

**7197.** — L'autorisation d'établir des chemins de fer d'intérêt local est donnée par simple décret ministériel.

**7198.** — Le ministre est autorisé à accorder aux concessionnaires tous avantages compatibles avec la sûreté de l'exploitation.

**7199.** — Les chemins de fer sont dispensés d'établir des lignes télégraphiques, de fournir gratuitement les locaux nécessaires pour le service des postes, de transporter gratuitement la poste et d'établir des trains réguliers.

**7200.** — Ils sont dispensés aussi des taxes établies pour la surveillance de l'Etat ou pour l'émission des capitaux, de l'impôt de timbre et de l'impôt sur les transports.

**7201.** — Si la construction est faite dans l'intérêt des domaines appartenant à l'Etat ou aux fondations publiques, les intéressés doivent participer aux frais de construction.

**7202.** — Les départements et les communes peuvent promettre une garantie d'intérêt.

**7203.** — Les rails peuvent être placés sur les voies publiques.

**7204.** — Des règles spéciales sont également édictées pour la réunion du capital social, la proportion à observer entre les actions et les obligations, etc.

**7205.** — Une loi du 18 avr. 1886, concerne l'exécution et la conservation des routes traversant les chemins de fer.

### § 4. *Belgique.*

**7206.** — *Historique.* — En Belgique, on trouve des chemins de fer concédés et un réseau d'Etat. « Le régime des chemins de fer en Belgique, dit M. Picard (*op. cit.*, t. 1, p. 697) a passé par des phases très-diverses. Les voies ferrées ont été tout d'abord retenues par l'Etat : à partir de 1845, les pouvoirs publics se sont ralliés au système des concessions; en 1870, ils sont revenus à l'exploitation par l'Etat. Pendant la première période, les raisons déterminantes ont été tout à la fois d'ordre économique et d'ordre politique : le gouvernement désirait rester maître des tarifs, afin de développer plus facilement le transit; il voulait aussi sauvegarder l'indépendance nationale des atteintes auxquelles aurait pu l'exposer l'ingérence des banquiers hollandais. Pendant la seconde, au contraire, les préoccupations de la première heure étaient calmées : les esprits étaient en outre frappés des charges que la gestion directe des chemins de fer faisait peser sur le Trésor; le gouvernement était assailli de demandes de concessions dont la plupart ne pouvaient faire naître aucune appréhension politique. Durant la troisième période, le retour à l'exploitation par l'Etat a été tout naturellement amené par la concurrence entre les lignes concédées et les lignes non concédées, par la crainte de l'immixtion de l'Allemagne et par la détresse d'un certain nombre de compagnies auxquelles on avait un peu trop légèrement accordé l'autorisation d'établir des lignes improductives. »

**7207.** — *Concessions.* — Les concessions sont en général de quatre-vingt-dix-neuf ans et comportent une clause de rachat.

**7208.** — *Capital social.* — Aux termes de l'art. 68, L. 18 mai

1873, les émissions d'obligations sont subordonnées à la constitution de la compagnie et ne doivent pas dépasser le montant du capital social effectivement versé.

**7209.** — *Douane.* — Les chemins de fer font partie du domaine public. — Bruxelles, 2 mai 1850. — Gand, 8 août 1876.

**7210.** — *Administration des chemins de fer de l'Etat.* — Deux arrêtés royaux des 15 nov. 1877 et 31 déc. 1882 contiennent les dispositions organiques de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

**7211.** — L'administration est confiée, sous la direction du ministre, à un conseil composé de quatre membres chargés l'un de la voie et des travaux, l'autre de la traction et du matériel, le troisième de l'exploitation, et le quatrième du contrôle des matières et des recettes ainsi que du service général.

**7212.** — *Contrôle.* — Le contrôle des chemins de fer concédés est confié à une direction.

La surveillance de la voie est exercée par des ingénieurs des ponts et chaussées chargés accessoirement de cette fonction chacun dans leur ressort.

Le contrôle de l'exploitation est confié à deux ingénieurs.

Ils ont dans leurs attributions tout ce qui intéresse la régularité des services et la sécurité des voyageurs.

**7213.** — Il n'existe pas, à proprement parler, de contrôle du réseau d'Etat. « Les inspecteurs généraux, ainsi que le fait remarquer M. Picard (*op. cit.*, t. 3, p. 51), ont exclusivement un rôle de surveillance générale; les projets de travaux, les tarifs et la marche des trains ne leur sont pas soumis.

**7214.** — *Tarifs.* — Les règles d'homologation et de publicité des tarifs sont à peu près semblables à celles qui sont en vigueur en France.

Mais le tarif maximum doit être conforme au tarif des chemins de fer de l'Etat, sans pouvoir être inférieur à ceux qui ont été déterminés par la loi du 12 avr. 1835 pour les voyageurs et les bagages, par les arrêtés ministériels des 6 juillet, 11 août et 5 nov. 1848, et l'arrêté royal du 8 févr. 1853 pour les autres transports.

**7215.** — Ces principes ont été successivement confirmés : 1° par une loi du 24 févr. 1879, laquelle a prorogé l'application de l'art. 1, L. 12 avr. 1835 dont il vient d'être question.

**7216.** — ... 2° par une loi du 24 mai 1882 qui a permis au gouvernement d'accorder des dérogations aux clauses du cahier des charges, lorsque ces dérogations ont pour objet d'appliquer aux chemins de fer concédés les bases et les conditions réglementaires des tarifs en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat.

**7217.** — ... 3° par une loi du 6 mars 1890 qui a de nouveau prorogé l'art. 1, L. 12 mars 1835, ainsi que l'art. 1, L. 24 mai 1882 jusqu'au 1er juill. 1895.

**7218.** — Citons accessoirement, encore en matière de tarifs, un arrêté du 10 sept. 1879 instituant un tarif spécial d'abonnement à prix réduits pour les voyageurs de commerce; un arrêté du 4 nov. 1879, fixant d'une façon particulière les conditions de transport des journaux sur les chemins de fer de l'Etat; un autre arrêté de 1879 qui autorise des réductions de 50 p. 0/0 sur le prix des places aux électeurs sur présentation de leur bulletin de convocation.

**7219.** — *Transport des voyageurs.* — On trouve des billets simples dont le prix est calculé à raison de la distance parcourue en kilomètres et des billets d'aller et retour comportant une réduction d'environ 20 p. 0/0 et valables pour un ou deux jours suivant que le parcours excède ou non quinze lieues, des abonnements annuels ou hebdomadaires pour les voyageurs ordinaires, pour les employés des chemins de fer de l'Etat, pour les ouvriers, pour les personnes qui fréquentent les établissements d'instruction.

**7220.** — Des réductions sont aussi accordées à un grand nombre de voyageurs civils ou militaires, sociétés, pompiers, émigrants, détenus, électeurs, etc.

**7221.** — Les voyageurs ne peuvent interrompre leur voyage.

**7222.** — Ils ne peuvent changer de train, pour prendre un train plus rapide, ou de classe, qu'en se munissant de coupon supplémentaire. Autrement, ils sont obligés de payer le prix du tarif augmenté de 50 p. 0/0 jusqu'à la station où un arrêt assez prolongé leur permet de se munir du coupon réglementaire.

**7223.** — La franchise des bagages est de vingt-cinq kilogrammes.

**7224.** — Pour ces bagages, la compagnie n'encourt aucune responsabilité.

**7225.** — Les bagages enregistrés ne sont admis dans le fourgon qu'autant qu'ils n'excèdent pas un certain volume et un certain poids.

**7226.** — On peut expédier son bagage pour une destination autre que celle pour laquelle on prend son billet.

**7227.** — En cas de perte d'un objet, l'administration doit une indemnité de 6 fr. par kilomètre s'il n'est pas assuré, et du montant de l'assurance dans le cas contraire.

**7228.** — L'avarie est réglée pour le mieux sans que l'indemnité qu'elle entraîne puisse jamais excéder celle qui pourrait être dûe en cas de retard.

**7229.** — Les finances et valeurs ne sont admises au transport des bagages que moyennant une déclaration exacte de leur valeur et le paiement d'une taxe supplémentaire de 10 cent. p. 0/0.

**7230.** — En grande vitesse on distingue : 1° Les colis à remettre à domicile par express; 2° les petits paquets et articles de messageries. La distinction est intéressante ainsi que nous le verrons, *infrà*, n. 7241 et s., au point de vue des délais de transport.

**7231.** — Les mulets, poneys et poulains sont les seuls animaux qui puissent voyager en grande vitesse.

**7232.** — Pour la petite vitesse, les marchandises sont divisées en quatre classes.

**7233.** — On distingue deux tarifs, l'un pour le service intérieur, l'autre pour l'exportation et le transit.

**7234.** — Les prix sont décomposés en deux éléments, l'un fixe, l'autre proportionnel à la distance et décroissant avec la longueur du parcours.

**7235.** — La classification est basée sur la valeur et le produit spécifique des marchandises.

**7236.** — Mais il peut y avoir des déclassements qui correspondent en général avec des exemptions de garantie.

**7237.** — La petite vitesse n'est accessible qu'aux expéditions pesant un certain poids.

**7238.** — En dehors des frais de transport, il y a lieu à des frais accessoires pour prise ou remise à domicile, déchargement, etc.

**7239.** — Il y a enfin des transports dits par abonnement qui consistent exclusivement à mettre à la disposition permanente de l'expéditeur un nombre déterminé de wagons.

**7240.** — ... Et des tarifs spéciaux fort nombreux soit à barême, soit à prix fermes, soit à barême et à prix fermes tout à la fois.

**7241.** — *Délais de transport.* — Pour les colis expédiés par express le délai est le même que pour les transports de voyageurs et le transport doit être effectué par le premier train partant une ou deux heures après l'expédition.

**7242.** — Là où le camionnage est organisé, la remise se fait après l'arrivée du train jusqu'à 9 heures du soir.

**7243.** — Les colis arrivant après 9 heures ne sont remis que le lendemain matin à moins de paiement d'une taxe supplémentaire.

**7244.** — Les petits paquets expédiés franco en grande vitesse sont remis à domicile dans la matinée du jour qui suit leur acceptation s'ils ne pèsent pas plus de 5 kilos, et les autres dans la soirée.

**7245.** — Pour les marchandises en petite vitesse on doit compter 24 heures pour le transport à partir de l'acceptation et 24 heures à partir de l'arrivée pour la remise à domicile.

**7246.** — *Responsabilité des compagnies.* — La compagnie est responsable du retard et doit payer de ce chef à moins de déclaration spéciale de l'expéditeur 1/10 du prix de transport par jour excédant le délai réglementaire, sans que le dédommagement puisse jamais excéder le préjudice réel.

**7247.** — En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité est de 4 fr. par kilo pour les marchandises à remettre à domicile par express ainsi que pour les marchandises expédiées en grande vitesse, et de 0 fr. 75 par kilo pour les marchandises voyageant en petite vitesse.

**7248.** — Une assurance contractée par les expéditeurs peut donner droit d'ailleurs à une indemnité supplémentaire.

**7249.** — On assimile à la perte totale le retard qui excède quinze jours.

**7250.** — Les expéditeurs sont responsables des avaries résultant des faits de chargement et de déchargement

**7251.** — *Fins de non-recevoir.* — En Belgique, c'est l'ancien art. 105, C. pén., qui est en vigueur.

**7252.** — *Personnel des compagnies.* — Nous ne signalerons en ce qui concerne les rapports avec le personnel comme ayant un caractère spécial, qu'un arrêté royal du 19 déc. 1886 qui dispose que certains emplois de commis auxiliaires dans l'administration des chemins de fer de l'Etat pourront être confiés à des femmes.

**7253.** — *Concours financier.* — On ne rencontre guère en Belgique que la garantie d'un revenu brut.

**7254.** — *Fin de la concession.* — Bien que certaines concessions prévoient expressément la faculté de rachat, on peut dire que tous ceux qui ont eu lieu proviennent de conventions amiables.

**7255.** — *Chemins vicinaux.* — A côté des chemins de fer d'intérêt général on rencontre, en Belgique, des chemins de fer vicinaux. Ces chemins de fer sont constitués par des sociétés anonymes dont le directeur et le président du conseil d'administration sont nommés par le roi.

**7256.** — Un comité de surveillants est élu par l'assemblée générale des actionnaires.

**7257.** — Celle-ci se compose des délégués de titulaires des actions.

**7258.** — Les actions sont nominatives.

**7259.** — Elles ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'Etat.

**7260.** — Toutefois des titres de délégation au porteur peuvent être délivrés par une valeur égale aux 4/5 des actions souscrites.

**7261.** — Les porteurs de ces titres ne font pas partie de l'assemblée des actionnaires.

**7262.** — Actions et délégations sont divisées en autant de séries qu'il y a de lignes concédées.

**7263.** — Chaque série a droit à 5 p. 0/0 du capital versé et au quart du surplus du bénéfice, les trois autres quarts étant affectés au fonds de réserve.

**7264.** — La société fait l'avance des pertes de l'exploitation. Elle se récupère sur les premiers bénéfices.

**7265.** — Chaque ligne est concédée par le gouvernement sur l'avis du conseil municipal et de députations permanentes des conseils provinciaux.

**7266.** — Aucune autre concession de chemins de fer semblable ne peut être accordée que par une loi à l'exemple des tramways desservant les agglomérations urbaines.

**7267.** — La concession n'est accordée qu'autant que la souscription des actions par les communes paraît assurer la construction.

**7268.** — La quote-part de l'Etat ne peut excéder la moitié du capital nominal.

**7269.** — La société peut abandonner l'exploitation d'une ligne :

1° Si pendant deux années le produit brut a été insuffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation;

2° Si pendant cinq années consécutives le produit net a été insuffisant pour couvrir 5 p. 0/0 d'intérêt du capital d'établissement.

**7270.** — Toute concession peut être rachetée par l'Etat.

**7271.** — Le gouvernement règle la police de ces chemins de fer.

**7272.** — La société ne peut être assujettie par la province au paiement d'aucune redevance ou taxe annuelle.

**7273.** — Les tarifs sont réglés par le conseil d'administration sur l'approbation du gouvernement qui peut toujours en exiger le rehaussement ou en interdire l'abaissement.

**7274.** — Une loi du 24 mars 1885 a modifié en certains points ces dispositions.

**7275.** — Des concessions peuvent être faites à d'autres sociétés si la société nationale n'a pas réclamé cette concession pour son propre compte dans l'année qui suit la demande ou si la société demanderesse n'a pas exécuté le chemin de fer dans le délai imparti.

**7276.** — Au lieu des bons de délégation, on admet les particuliers à souscrire des actions jusqu'à concurrence du tiers du capital.

**7277.** — Enfin, le gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la société jusqu'à concurrence d'une charge annuelle de 600,000 fr.

### § 5. Espagne.

**7278.** — *Historique.* — Les chemins de fer espagnols sont de date relativement récente : ce qui tient sans doute à la nature tourmentée de la péninsule ibérique et aux dépenses considérables qu'exige dans ce pays la construction de semblables moyens de transport. La première concession ne date que de 1843 : les événements politiques des années suivantes entravèrent tout progrès dans cette direction et il faut aller jusqu'en 1855 pour trouver un véritable mouvement d'opinion à cet égard. « Les premières concessions, dit M. Noël, furent accordées sur la demande des compagnies pour un délai assez court; puis, en 1855, on substitua le système des adjudications publiques à celui des concessions directes et on prévit le cas qui, d'ailleurs, ne s'est jamais produit, de la construction et de l'exploitation des lignes par l'Etat. En 1864, après de nombreux tâtonnements, une loi du 13 avril établit le plan général du réseau. Une nouvelle loi du 2 juill. 1870 compléta la première en allouant des subventions a un certain nombre de lignes dont quelqus-unes n'avaient pas trouvé d'adjudicataires : puis elle fut elle-même modifiée en dernier lieu par la loi du 23 nov. 1877 qui, revisant le plan primitif, a refondu la législation des chemins de fer et y a compris les tramways ». — *Dict. des finances*, v° *Chemin de fer*, p. 1020. — On distingue, en Espagne, deux sortes de chemins de fer, les chemins de fer d'intérêt général servant au transport des voyageurs et des marchandises, et les transports d'intérêt particulier réservés à des industries ou des usages particuliers.

**7279.** — Les lignes classées dans le réseau d'intérêt général font partie du domaine public et la création peut en être assurée par voie d'expropriation.

**7280.** — Ils ne peuvent être créés que par une loi.

**7281.** — I. *Chemin de fer d'intérêt général.* — *Concession.* — Aux termes d'une loi du 3 nov. 1877 les chemins de fer d'intérêt général peuvent être construits par l'Etat, les compagnies ou les particuliers. L'Etat peut faire appel aux ressources pécuniaires des intéressés.

**7282.** — Un plan doit indiquer le parcours de la ligne, et une loi spéciale autoriser le projet.

**7283.** — C'est également une loi qui fait concession aux particuliers et aux villes qui veulent construire une voie ferrée.

**7284.** — L'Etat peut subventionner les lignes d'intérêt général.

**7285.** — On doit veiller à ce que la concession et l'adjudication soient sérieuses. Les art. 14 à 20 de la loi contiennent à cet égard des règles spéciales.

**7286.** — La concession peut être cédée moyennant autorisation et à la condition par le sous-concessionnaire de se soumettre à toutes les obligations imposées au concessionnaire primitif.

**7287.** — La limite de la concession qui fut successivement temporaire (L. 3 juin 1855 et 30 nov. 1877) et perpétuelle (L. 14 1868), est de 99 ans. La concession se fait par voie directe ou par voie d'ajudication. Au bout de ce temps, le chemin de fer fait retour à l'Etat.

**7288.** — Les concessionnaires primitifs ne peuvent réclamer aucune indemnité pour les concessions ultérieures de chemins de fer ou de routes qui leur feraient concurrence.

**7289.** — *Présentation de projets.* — Ce point est réglé par les art. 25 à 39 de la loi précitée. Le constructeur doit fournir un plan général, un mémoire descriptif, une évaluation des dépenses, du prix du matériel, une indication des tarifs à percevoir, les conditions principales de l'exploitation.

**7290.** — Les sociétés ou particuliers doivent s'adresser, pour obtenir la concession, au ministre des Finances, lui fournir toutes pièces convenables et déposer un cautionnement de 1/100 du prix des travaux et du matériel d'exploitation.

**7291.** — La loi n'est votée qu'après une enquête auprès des députations provinciales, des *ayuntamientos* intéressés à la construction de la ligne, des fonctionnaires compétents et de la junte des chemins.

**7292.** — *Capital social.* — Les capitaux étrangers recueillis pour la construction des chemins de fer sont placés sous la sauvegarde de l'Etat et exempts des représailles, confiscations, et saisies pour cause de guerre.

**7293.** — Depuis la loi du 3 juin 1855, toute compagnie peut se constituer provisoirement dès que les 2/3 du capital social sont souscrits; mais elle ne peut émettre des titres avant sa constitution définitive.

**7294.** — Les premiers souscripteurs sont responsables solidairement du premier versement jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur nominale des actions.

**7295.** — Il faut un acte législatif pour autoriser toute augmentation du capital social.

**7296.** — Le maximum des émissions d'obligations a été tour à tour fixé à la moitié du capital par une loi du 10 juill. 1856, à une somme égale à ce capital par une ordonnance royale du 11 janv. 1860, à des sommes variables avec le taux de l'intérêt à servir aux obligataires par une loi du 29 janv. 1862.

**7297.** — *Domaine.* — Les terrains ne sont que concédés aux compagnies et font en réalité partie du domaine public. « En Espagne, dit M. Picard, les lois du 3 juin 1855 et du 17 juill. 1856 ont autorisé, en principe, les compagnies à donner en nantissement à leurs prêteurs les travaux et les recettes des chemins de fer; des lois hypothécaires du 8 févr. 1861 et du 3 déc. 1869 ont mentionné les voies ferrées concédées pour dix ans au moins parmi les biens qui peuvent être hypothéqués; toutefois, elles ont décidé que l'hypothèque gréverait exclusivement le droit appartenant au concessionnaire. Depuis, la loi du 3 nov. 1877 a explicitement rangé les chemins de fer dans les dépendances du domaine public.

**7298.** — Les compagnies sont autorisées à percevoir un péage pour le transport des voyageurs et des marchandises.

**7299.** — *Etudes de chemins de fer.* — Tout ce qui se rapporte à ces études relève du ministre du *Fomento* qui fait dresser les plans par les ingénieurs de l'Etat. Dans tous les cas, les études faites par les compagnies doivent être comparées à celles des ingénieurs de l'Etat (art. 57 et 59).

**7300.** — C'est le ministre du *Fomento* qui fixe les dimensions des chemins, le nombre des voies, l'écartement des rails.

**7301.** — *Police et Voirie.* — C'est également le ministre du *Fomento* qui a dans ses attributions tout ce qui concerne l'exploitation des lignes, la police, l'exécution des conditions, les tarifs, la surveillance. C'est par son intermédiaire que l'Etat entre en rapport avec les compagnies.

**7302.** — En principe, aux termes d'une loi du 30 mai 1871, toutes les lois et tous les règlements qui ont pour but les voies de communication sont applicables aux chemins de fer.

**7303.** — Parmi les dispositions spéciales à la conservation des voies ferrées, on trouve comme dans la plupart des autres législations l'obligation de se clore et l'interdiction de construire ou de déposer des matériaux à une certaine distance de la voie.

**7304.** — Les art. 10 et 11 confirment ces dispositions en édictant certaines règles spéciales aux distances à observer, à la construction des talus et des parapets de terre.

**7305.** — Les fautes commises par les concessionnaires de chemins de fer ont un caractère spécial.

**7306.** — Si les concessionnaires ne remplissent pas les conditions qui leur sont imposées, interrompent le service de la ligne ou du télégraphe, ils sont passibles d'une amende de 250 à 2,500 piécettes.

**7307.** — Les concessionnaires ou fermiers des lignes sont responsables des préjudices causés par les administrateurs ou ingénieurs de la ligne et le ministre du *Fomento* peut exiger la destitution des employés, lorsqu'il y va de la sécurité des voyageurs et que l'ordre public y est intéressé (tit. 4).

**7308.** — Le titre 5 prévoit les délits contre la sécurité et la conservation des chemins de fer, tels que déraillement, destruction de la voie, et punit ces deux délits de la peine correctionnelle et du *presidio.*

**7309.** — Les délits de droit commun sont placés sous le coup des dispositions du Code pénal.

**7310.** — L'art. 24 punit toute contravention aux dispositions concernant les chemins de fer d'une amende de 15 à 150 piécettes et en cas de récidive de 30 à 300.

**7311.** — Les délits concernant les chemins sont du ressort des juges ordinaires et sont jugés dans la forme des instances ordinaires.

**7312.** — Les dénonciations sont reçues par le juge du district où le délit a été commis.

**7313.** — Les compagnies sont responsables des amendes auxquelles peuvent donner lieu les délits de fraude et de contrebande, lorsque les marchandises saisies ne sont pas accompagnées d'une lettre de voiture (Ord. 6 mars 1871).

**7314.** — *Contrôle.* — Le contrôle dépend du ministère du Commerce et des Travaux publics.

**7315.** — Il comprend deux branches principales : contrôle technique et contrôle administratif.

**7316.** — Il est organisé par différents décrets, des 8 juill. 1859, 9 janv. 1861, 19 févr. 1875, 6 juill. 1877.

**7317.** — Le contrôle technique est confié à des ingénieurs avec le concours des conducteurs et des commissaires.

**7318.** — L'inspection administrative est assurée par des inspecteurs en chef, des inspecteurs et des commissaires.

**7319.** — Les compagnies doivent avoir une comptabilité particulière et séparée pour les transports de marchandises et de voyageurs.

**7320.** — *Tarifs.* — Les prix de transport sont soumis à des tarifs qui peuvent varier avec les lignes.

**7321.** — Les compagnies sont astreintes à des sujétions envers les administrations publiques et notamment l'administration des postes (Décr. 12 août 1877).

**7322.** — Les tarifs ne peuvent être dépassés. Ils doivent être révisés tous les cinq ans.

**7323.** — Le gouvernement peut d'ailleurs toujours abaisser les tarifs en garantissant à la compagnie les recettes de la dernière année et en tenant compte de l'augmentation survenue dans les cinq années précédentes.

**7324.** — Les compagnies de leur côté peuvent également toujours abaisser leurs tarifs en prévenant le ministre du *Fomento.*

**7325.** — Toute modification de tarif doit être d'ailleurs publiée.

**7326.** — Le gouvernement doit prendre toutes les mesures nécessaires pour rétablir les services suspendus; dans le délai de six mois, la compagnie devra justifier de ressources suffisantes pour continuer l'exploitation.

**7327.** — Faute de continuer l'exploitation elle verra prononcer contre elle la déchéance.

**7328.** — L'Etat peut exploiter les lignes par lui-même ou par un concessionnaire.

**7329.** — Il peut toujours intervenir pour sauvegarder les intérêts pécuniaires des compagnies.

**7330.** — *Fins de non-recevoir.* — D'après le Code de 1829 (art. 219 à 230), l'intéressé jouit d'un délai de 24 heures pour payer et pour réclamer en cas d'avaries occultes : s'il paie avant ce délai il perd ses droits. La loi espagnole ne contient aucune disposition relativement aux dommages apparents.

**7331.** — *Concours financier.* — On trouve différentes formes de concours financiers. Les principales sont la garantie d'intérêt et la subvention. Les subventions elles-mêmes se décomposent en subventions ordinaires, subventions additionnelles, avances remboursables et secours directs.

**7332.** — Les provinces ont également fourni des subsides pour la construction de différentes lignes.

**7333.** — Ces diverses formes de concours sont prévues et réglementées par les art. 8 et 9, L. 3 juin 1855.

**7334.** — D'autre part, l'art. 20 de cette loi a attribué aux compagnies d'autres avantages, tels que la possession des terrains du domaine public qui devaient être occupés par le chemin de fer et ses dépendances, des droits forestiers pour les agents et employés de la compagnie, le remboursement de droits de douane sur le matériel importé de l'étranger.

**7335.** — *De la déchéance.* — Toutes les fois que la déchéance d'une compagnie doit être prononcée il y a lieu de consulter d'abord le Conseil d'Etat.

**7336.** — La décision du gouvernement peut être l'objet d'un recours contentieux dans les deux mois du jour où elle a paru à la *Gazette officielle.*

**7337.** — Si la déchéance est prononcée pour faute imputable à la compagnie elle perd son cautionnement qui est acquis à l'Etat.

**7338.** — Les cas de déchéance sont au nombre de trois : si la ligne n'a pas été terminée dans les délais prescrits, sauf le cas de force majeure; si elle a été interrompue totalement ou partiellement sous la même réserve; si la compagnie a été dissoute par décision administrative ou judiciaire ou a été déclarée en faillite. Le ministre du *Fomento* dans ce dernier cas a la garde du matériel et des travaux et doit charger de l'exploitation un conseil composé de manière à ce que les intérêts des actionnaires, obligataires ou créanciers de la compagnie en déchéance y soient représentés.

**7339.** — Si au moment de la déchéance les travaux ne sont pas encore commencés, l'administration est déliée de tout engagement envers le concessionnaire.

**7340.** — On procède en cas de déchéance à une nouvelle adjudication dont le prix et le délai sont fixés par la loi. Il peut

y avoir aussi trois adjudications. Le nouveau concessionnaire doit verser 3 ou 5 p. 0/0 de la valeur des travaux exécutés ou à exécuter comme garantie de ses offres.

**7341.** — Si aucun adjudicataire ne se présente, le chemin de fer fait retour à l'Etat.

**7342.** — *Des chemins de fer attribués à un service particulier.* — Ces chemins de fer ne peuvent s'exécuter que conformément aux règles prescrites pour la sécurité et la salubrité.

**7343.** — On ne peut pas avoir recours pour les construire à l'expropriation forcée, à moins qu'ils ne deviennent en quelque sorte d'intérêt général par l'importance de l'industrie qu'ils ont pour objet de desservir.

**7344.** — Ces chemins de fer dépendent du ministre du *Fomento* qui les concède à des conditions à peu près identiques à celles en usage pour les chemins de fer d'intérêt général.

**7345.** — *Tramway.* — L'art. 69 définit les tramways, des chemins de fer établis sur la voie publique.

**7346.** — Les tramways sont de la compétence du ministre du *Fomento* en ce sens que c'est lui qui donne l'autorisation lorsqu'il s'agit d'en établir sur les routes de l'Etat ou des provinces.

**7347.** — Quand le tramway est établi sur des voies municipales, le projet doit être tout d'abord apprécié par le gouverneur civil.

**7348.** — Si le tramway est établi sur une route de l'Etat ou deux ou plusieurs routes provinciales, l'autorisation du ministre du *Fomento* est indispensable.

**7349.** — Si le tramway est établi sur une route provinciale, sur deux ou plusieurs chemins vicinaux, la députation provinciale doit donner son autorisation.

**7350.** — Lorsque le tramway occupe des chemins dépendant d'un seul municipe, la concession rentre dans les attributions de l'*ajuntamiento*.

**7351.** — La durée de la concession des tramways ne peut excéder soixante ans.

### § 6. *Etats-Unis.*

**7352.** — *Historique.* — En Amérique comme en Angleterre, c'est le principe de l'initiative privée et de la concurrence qui l'a toujours emporté sur celui du monopole. La plupart des concessions ont été faites tout d'abord dans un esprit de liberté qui excluait même toute intervention gouvernementale. Mais peu à peu les différents Etats ont dû intervenir pour refréner un esprit de spéculation exagéré et donner une direction normale aux chemins en évitant que les mêmes centres fussent desservis par une multiplicité ruineuse de moyens de communication, tandis que d'autres en étaient pour ainsi dire totalement dépourvus. La législation des Etats-Unis en matière de chemins de fer est tellement variable que nous nous bornerons, après avoir fait connaître les principaux traits des lois fédérales, à indiquer les dispositions les plus caractéristiques des lois d'un ou deux Etats.

**7353.** — I. *Principales règles fédérales. Concession.* — On trouve aux Etats-Unis des concessions perpétuelles et des concessions temporaires.

**7354.** — L'autorisation de construire la ligne n'intervient qu'après une enquête : elle doit être donnée par le législateur de l'Etat où doit passer le chemin de fer.

**7355.** — En principe, la compagnie qui se fonde a toute liberté tant pour le choix du tracé et la construction que pour l'exploitation.

**7356.** — Certains Etats cependant ont pris l'initiative de constructions de chemins de fer qui paraissaient indispensables à leur prospérité.

**7357.** — Une loi du 18 juin 1875 a organisé aussi un système spécial destiné à mettre en mouvement la puissance publique pour la création des chemins de fer.

**7358.** — En tous cas, ce ne sont que les gouvernements des Etats intéressés qui interviennent dans les concessions. Le gouvernement fédéral, en principe, n'y a aucune part. Il n'y a eu d'exception à cette règle que pour les chemins de fer qui ont traversé le continent américain.

**7359.** — Les cessions ou fusions ont tour à tour été prohibées ou autorisées dans les différents Etats suivant les bons ou mauvais résultats de la concurrence entre les différentes lignes. Dans certains cas on n'a toléré les concours qu'entre lignes établies en prolongement l'une de l'autre, à l'exclusion de celles dont le parcours était parallèle: dans d'autres, on a subordonné la fusion à l'approbation des assemblées générales des commissions de contrôle, etc.

**7360.** — *Capital social.* — Le capital social des compagnies américaines se compose d'actions, d'obligations et de titres mixtes connus sous le nom d'actions de priorité, *preferred shares.*

**7361.** — Le nombre et la quotité des émissions d'actions sont fixés par les actes de concession, les augmentations du capital social demeurent en général subordonnées à l'agrément d'assemblées d'actionnaires réunissant un certain minimum d'actions, mais parfois aussi ne sont restreintes par aucune condition.

**7362.** — Les obligations nominatives ou au porteur sont remboursables habituellement en trente années et garanties par hypothèque.

**7363.** — Les actions de priorité ne sont guère que des obligations échangées dans certaines circonstances spéciales contre des actions garanties.

**7364.** — Suivant les Etats, la faculté de contracter est indéfinie ou limitée à une somme représentative d'une fraction déterminée du capital social.

**7365.** — *Domaine.* — Aux Etats-Unis, l'hypothèque des chemins de fer est possible; mais pour ne pas entraver l'exploitation on reconnaît qu'en général la saisie des créanciers doit être limitée aux revenus.

**7366.** — Une loi du 26 mai 1890 a fait rentrer dans le domaine de l'Etat, sous certaines conditions, toutes les terres qui avaient été concédées à titre de subventions à des Etats et à des compagnies et qui n'avaient pas été utilisées pour la construction des chemins de fer. Déjà de nombreuses lois précédentes avaient eu le même objet. — V. not., L. 6 mai 1886; L. 6 juill. 1886, art. 637; L. 10 juill. 1886, art. 760.

**7367.** — *Exploitation.* — La loi du 2 mars 1889, modifiant sur ce point celle du 4 févr. 1867, punit d'emprisonnement toute falsification dans l'enregistrement, la classification ou le pesage des marchandises dans le but d'en procurer ou d'en obtenir le transport à un prix inférieur au tarif légal.

**7368.** — *Police.* — Un acte du 25 mars 1874 ordonne aux compagnies de chemins de fer d'informer la commission des chemins de fer de tout accident et prescrit que cette commission en recherche les causes.

**7369.** — *Contrôle.* — Une loi du 3 mars 1887 a soumis à une inspection générale toutes les compagnies qui avaient reçu une subvention des Etats-Unis afin de rechercher si elles n'avaient pas essayé de frauder la loi et de se soustraire aux règles protectrices du contrôle; on trouvera tous les pouvoirs des commissaires enquêteurs énumérés dans l'*Annuaire de législation comparée*, 1888, p. 842.

**7370.** — *Tarifs. Contrôle. Surveillance.* — Les compagnies ont toujours eu une très-grande liberté pour la fixation des taxes. Dans certains Etats, il n'y a même pas de maximum dans les tarifs. Dans d'autres, au contraire, le pouvoir central a un droit de révision limité à certaines époques ou toujours susceptible de s'exercer.

**7371.** — Une loi du 4 févr. 1887 qui s'applique à tous autres transports qu'à ceux effectués dans l'intérieur d'un même Etat a eu pour objet de mettre fin à l'arbitraire en cette matière en légitimant l'intervention du pouvoir législatif.

**7372.** — Les taxes, en principe, doivent être égales pour tous transports de même nature effectués dans les mêmes conditions.

**7373.** — Toute préférence ou tous avantages indus ou déraisonnables sont considérés comme illégaux.

**7374.** — On ne doit pas, en principe, prendre un prix de transport proportionnellement plus élevé pour une courte que pour une longue distance.

**7375.** — Les coalitions de lignes ayant pour objet la mise en commun de lignes différentes et rivales et le partage de l'exploitation de leurs produits est prohibé.

**7376.** — Les tarifs doivent être imprimés et publiés et indiquer clairement tout ce qui intéresse les voyageurs.

**7377.** — Les tarifs régulièrement fixés et publiés ne peuvent être relevés que dix jours après publication d'un avis indiquant clairement les modifications projetées et la date d'entrée en vigueur du nouveau tarif.

**7378.** — Ils peuvent être abaissés sans avis préalable, mais même en cas d'abaissement, les modifications introduites doivent être portées à la connaissance du public.

**7379.** — La commission du contrôle, constituée par l'art. 11

de la loi, doit recevoir communication du tableau des tarifs et de tous traités conclus par une compagnie avec les autres entrepreneurs de transport.

**7380.** — Il est défendu, par coalition ou autrement et particulièrement à l'aide de modifications d'horaires, de transbordements ou de tous autres moyens, d'amener des interruptions dans le transport des marchandises du point de chargement au point de destination.

**7381.** — Toute contravention à ce règlement peut faire l'objet d'une plainte à la commission ou d'une action directe de l'intéressé devant la cour fédérale de district ou de circuit compétentes.

**7382.** — Chaque infraction comporte une amende de 5,000 dollars au plus.

**7383.** — La commission dont il est question aux articles précédents est l'*Inter state commerce commission*, composée de cinq membres nommés par le président sur l'avis et le consentement du Sénat.

**7384.** — Elle a les pouvoirs les plus étendus pour vérifier l'administration commerciale de tous entrepreneurs de transport soumis aux prescriptions de la loi, pour entendre tous témoins, vérifier tous registres, etc.

**7385.** — Elle reçoit les plaintes de tous intéressés, en donne communication aux compagnies et les invite à y répondre dans un délai raisonnable.

**7386.** — Faute par les parties de s'entendre, elle dresse un rapport écrit qu'elle transcrit sur un registre et dont elle fait donner copie aux intéressés.

**7387.** — Si l'entrepreneur se soumet aux réquisitions que la compagnie lui adresse, après son rapport, de se conformer aux règlements, mention en est faite sur le registre.

**7388.** — Dans le cas contraire, la commission ou tout autre intéressé ont le pouvoir de saisir par voie de pétition sommaire la cour de circuit des Etats-Unis siégeant en équité, dans le ressort de laquelle l'entrepreneur a son principal bureau.

**7389.** — Les art. 17 et 21 de la loi renferment, sur les pouvoirs et l'organisation de la commission et la procédure suivie devant elle, des règles auxquelles nous nous contentons de renvoyer.

**7390.** — Aux termes de l'art. 22, aucune disposition de la loi précitée ne s'applique au transport ou magasinage de marchandises, effectués gratuitement ou à prix réduit pour la Confédération, pour un des Etats de la Confédération, pour les administrations municipales ou pour des œuvres de bienfaisance, ni au transport d'objets à l'occasion d'expositions, ni aux billets d'excursion : elles n'enlèvent pas non plus aux compagnies le droit d'accorder le transport gratuit aux ministres des cultes, à leur propre administration, à leurs employés, etc.

**7391.** — Des réductions de tarifs sont autorisées pour les transports d'indigents, de soldats et marins invalides, d'orphelins de soldats ou marins.

**7392.** — Réformant la loi du 4 févr. 1887, une loi du 2 mars 1889 prescrit que les tarifs ne pourront être abaissés que trois jours après avis publiés, qu'il en sera de même pour tous les tarifs communs entre plusieurs lignes, et que le relèvement n'en pourra être fait qu'après dix jours.

La même loi punit d'emprisonnement les distinctions illégales dans l'application des tarifs.

**7393.** — *Concours financiers.* — On trouve aux Etats-Unis toutes les formes de subventions, en terre, en argent, en travaux, en capital et revenus. Dans l'impossibilité où nous sommes de citer des exemples multiples, nous devons nous borner à renvoyer au livre de MM. Lavoinne et Pontzen.

**7394.** — *Fin de la concession. Rachat.* — La faculté de rachat est inscrite dans de très-nombreuses concessions aux Etats-Unis, soit à tout moment, soit seulement à partir d'une période déterminée. Le taux de rachat et ses conditions varient trop pour que nous puissions songer à les indiquer ici.

**7395.** II. *Règles spéciales à certains Etats.* — A. *Californie.* — Aux termes de la constitution du 7 mai 1879, les chemins de fer sont des entreprises publiques, et chacun des entrepreneurs peut se joindre et se couper mutuellement (art. 12, sect. 17). Les directeurs, présidents ou fonctionnaires des compagnies de chemins de fer ne peuvent avoir un intérêt dans les entreprises qui fournissent la compagnie de matériel ou de provisions, et ils ne peuvent avoir sur les ouvrages possédés, loués, contrôlés ou exploités par la compagnie, d'autre intérêt que celui auquel donne légalement naissance la propriété d'une partie du fonds social de la compagnie (sect. 18).

**7396.** — Il est interdit de délivrer des permis de faveur à ceux qui exercent des fonctions dans l'Etat : l'acceptation de pareils billets entraînerait déchéance dans la fonction (sect. 19).

**7397.** — La sect. 20 interdit les traités de faveur entre compagnies de transport et services de bateaux et prescrit le délai avant lequel il ne sera pas permis de relever des tarifs précédemment abaissés (sect. 20).

**7398.** — Sauf les billets d'excursion ou de correspondance, qui peuvent être émis à des taux spéciaux, il est interdit de faire des différences entre les lieux ou les personnes dans les prix ou les moyens de transport (sect. 21).

**7399.** — L'Etat est divisé en un certain nombre de régions, et chacune est pourvue d'un commissaire de chemin de fer. Ces commissaires sont munis de pouvoirs déterminés : le principal est de fixer les tarifs (sect. 22).

**7400.** — B. *Illinois.* — Aux termes d'une loi du 14 mars 1887, quand un voyageur se rend coupable de désordre, ou emploie un langage obscène, ou se livre à des jeux de hasard qui constituent une gêne ou un ennui pour les autres voyageurs dans tous chemins de fer, le conducteur du train a le droit d'arrêter son train à la place même où l'offense a été commise et d'expulser le voyageur du dit train : il peut, à cet effet, requérir l'assistance des employés de la compagnie et des voyageurs. Le conducteur doit rendre au voyageur expulsé la différence du prix du parcours entre l'endroit où il s'arrête et le lieu pour lequel il avait pris son billet.

**7401.** — C. *Louisiane* (L. 7 juill. 1886). — Lorsqu'un animal est tué ou blessé par l'exploitation d'un chemin de fer, la compagnie est présumée en faute.

**7402.** — Le propriétaire doit informer le chef de station le plus proche en donnant une description des animaux tués ou blessés et toutes indications requises sur le lieu et les circonstances de l'accident.

**7403.** — Le chef de station doit avertir le directeur de la compagnie, qui délègue un agent pour conférer avec le propriétaire des animaux.

**7404.** — En cas de désaccord, chacun d'eux désigne un arbitre. Si ces arbitres ne s'entendent pas, un tiers arbitre est nommé par le magistrat voisin.

**7405.** — La compagnie doit payer son indemnité dans les trente jours de la décision; sinon elle est condamnée à payer en sus 5 p. 0/0 par mois ou fraction de mois de retard.

**7406.** — Cette procédure, d'ailleurs, n'est pas obligatoire et les parties peuvent toujours porter leur action devant la cour.

**7407.** — Une loi du 18 juill. 1890 permet à tout transporteur de faire vendre aux enchères publiques les objets qu'il n'a pu remettre à leur destinataire ou qui ne lui sont pas réclamés dans un certain délai après leur arrivée.

**7408.** — D. *Massachussetts.* — La formation des sociétés de chemins de fer au Massachussetts a été réglée par un act du 28 févr. 1872.

**7409.** — Les compagnies pour la concession, la construction et l'exploitation des chemins de fer ne peuvent se former qu'autant qu'un minimum de vingt-cinq citoyens habitant l'Etat en ont fait la demande et se sont associés par contrat écrit (art. 1).

**7410.** — Le contrat de société doit désigner le nom de la compagnie, les extrémités du chemin de fer à construire, le nom de chaque cité, ville ou comté qu'il doit traverser, la largeur de la voie, etc.

**7411.** — La raison sociale doit être différente de celle adoptée par les autres compagnies : elle doit renfermer les mots *compagnie de chemins de fer* et ne peut être modifiée que par une loi (art. 3).

**7412.** — Les pays sur lesquels doit s'étendre le chemin de fer doivent être avisés des projets par une publicité, qui ne doit pas être inférieure à trois semaines, par voie d'affiches et d'insertions dans les journaux (art. 4).

**7413.** — Les directeurs doivent préparer une carte du tracé proposé à une échelle convenable, et un profil sur une échelle verticale de dix pour un relativement à l'échelle horizontale. Ils doivent y joindre un rapport d'un ingénieur compétent, basé sur un examen attentif et sur une levée de plan, montrant l'espèce et le montant des déblais, remblais, ponts et maçonneries exigés, le nombre des grandes routes et autres chemins de fer, s'il y a lieu, des cours d'eau navigables, des estuaires à traverser ainsi que la manière de les traverser, le profil général de la superficie du pays à travers lequel le chemin passera, la possibilité du tracé,

la manière de construire la ligne, et une estimation détaillée des frais de construction (art. 6).

**7414.** — Il suffit de l'accord des représentants des pays traversés et des directeurs pour que le tracé soit accepté (art. 7).

**7415.** — En cas de désaccord, le tracé est fixé par le conseil des commissaires de chemins de fer, les parties entendues (art. 8).

**7416.** — Le capital social doit être souscrit entièrement; le versement doit être fait dans la proportion d'un dixième. L'acte de société doit constater cette souscription et ce versement. Les directeurs doivent en donner certificat (art. 9).

**7417.** — Le conseil des commissaires doit attester, par un visa de son secrétaire, que ces formalités ont été remplies. Le contrat doit être ensuite enregistré au bureau du secrétaire de l'Etat (art. 10).

**7418.** — La société dûment constituée peut faire passer son chemin de fer dans la région desservie par tous autres chemins de fer : elle peut couper ces chemins, les traverser et s'en servir conformément aux lois. Mais, dans aucun cas, un chemin de fer ne peut traverser sans précautions spéciales un autre chemin de fer : la traversée de deux voies ferrées l'une par l'autre ne peut se faire que conformément à l'avis des commissaires : il en est de même pour la traversée des cours d'eau et des estuaires (Arr. 28 févr. 1872, art. 12).

**7419.** — Les indemnités pour dommage ou dépossession ne sont données aux intéressés que lorsqu'il est démontré par une instruction suivie devant les commissaires des chemins de fer que le tracé de la voie ne peut être modifié (Arr. 28 févr. 1872, art. 13).

**7420.** — Une carte et un profil doivent être dressés du chemin de fer avec des tableaux des pentes et des courbes (art. 14).

**7421.** — Le capital social peut être augmenté après un vote conforme d'une assemblée spéciale (art. 15).

**7422.** — L'art. 16 soumet la compagnie à la nécessité de commencer sa construction et de la terminer dans certains délais sous peine de déchéance.

**7423.** — L'art. 17 prohibe la faculté pour une compagnie de prendre des actions d'une autre compagnie sans autorisation.

**7424.** — Un act du 28 juin 1875 a pour objet de reviser et de codifier les dispositions concernant les lignes ferrées. Vingt-cinq personnes peuvent former une société de chemin de fer. Les statuts doivent indiquer le nom de la société, les extrémités du chemin, le nom des villes et comtés traversés, la largeur de la voie, le montant du capital et les noms de neuf personnes chargées de la direction provisoire. Aucun souscripteur ne peut verser plus de 10 p. 0/0 jusqu'à la complète formation de la société. Les villes peuvent souscrire et prendre des actions pour la formation de la société. Le plan et l'estimation des dépenses doivent être communiqués aux *mayors*, *aldermen* ou *selectmen*, qui l'approuvent ou le désapprouvent. Dans ce dernier cas, c'est alors à une commission dite des chemins de fer à donner son approbation. Un certain *quantum* doit être dépensé en construction en deux ans. Le chemin de fer doit être terminé en quatre ans. L'exploitation ne peut commencer si le capital n'égale pas la moitié du prix total. Les travaux eux-mêmes ne peuvent être entrepris que si le capital de 5,000 dollars par mille, pour les voies de 3 pieds, et de 15,000 dollars pour celles de 4 pieds 8 pouces 1/2 ont été souscrits et si le cinquième en a été versé.

**7425.** — Les chemins de fer peuvent être hypothéqués. Mais après concession d'obligations, aucune hypothèque ne peut être prise si elle ne réserve les droits des obligataires. Le domaine occupé par la voie est imprescriptible.

**7426.** — La police des chemins de fer est régie par les art. 108 à 158, Ord. 27 juin 1875. On y trouve relevées les précautions nécessaires pour la marche des trains, pour les croisements à niveau, pour la commodité des voyageurs, pour l'usage des aiguilles. On y définit aussi les agents de police nommés auprès des compagnies et leurs droits en cas de contravention.

**7427.** — Une loi du 16 mai 1882 interdit aux compagnies de chemins de fer de consentir dans les conditions de transport une faveur à tel ou tel expéditeur et exige que les tarifs soient appliqués à tous d'une façon uniforme.

**7428.** — Une loi du 29 mars 1890 a prescrit certaines mesures pour la sécurité du public dans les passages à niveau. Cette loi détermine notamment les limites du terrain avoisinant le passage à niveau dans lesquelles les arbres pourront être abattus.

**7429.** — La loi du 12 avr. 1881 règle la responsabilité des compagnies de chemins de fer dans le cas où, par suite d'une imprudence à leur charge, un voyageur aurait succombé. Elles sont passibles de dommages-intérêts qui varient entre 500 et 5,000 dollars. La somme est recouvrée par les soins de l'exécuteur testamentaire du défunt pour être partagée en deux parties égales entre la veuve et les enfants. S'il n'y a pas d'enfants, la somme appartient tout entière à la veuve; s'il n'y a pas de veuve, l'indemnité revient au parent le plus proche. Une indemnité plus faible en cas de simple blessure est accordée dans les mêmes conditions.

**7430.** — E. *New-York.* — Un act du 7 juin 1890 a réglé la constitution des sociétés de chemins de fer.

**7431.** — Aux termes de cet act, il suffit de quinze personnes pour constituer une compagnie de chemins de fer.

**7432.** — Indépendamment des pouvoirs conférés à toute corporation par la loi, les compagnies de chemins de fer peuvent :

1° Faire des occupations temporaires pour les études des projets;

2° Acquérir les immeubles nécessaires à leurs opérations;

3° Construire les voies ferrées;

4° Les faire passer à travers, au-dessus ou au-dessous des autres voies publiques de terre ou d'eau;

5° Traverser ou joindre toutes lignes déjà construites;

6° Bâtir toutes gares ou stations;

7° Transporter les personnes et les choses à l'aide de tous moyens non prohibés par les lois;

8° Fixer les tarifs et les délais de transport, etc.

**7433.** — Les individus et les corporations sont autorisés par le même act à établir en tous lieux, sauf dans une *city*, pour les besoins de leurs affaires, des lignes ferrées n'excédant pas trois kilomètres.

**7434.** — Le contrôle des chemins de fer est confié à un bureau de commissaires composé d'au moins trois membres dont un nommé par le gouverneur après avis du Sénat.

**7435.** — Il suffit de deux de ses membres pour prendre une décision valable.

**7436.** — Le bureau a comme auxiliaire un secrétaire, un *accountant* chargé d'examiner les livres des compagnies, un inspecteur investi d'une mission permanente, et les employés auxiliaires qu'il juge utile de s'adjoindre.

**7437.** — Le bureau a les pouvoirs les plus étendus pour inspecter les lignes de chemins de fer, examiner les livres des compagnies, pénétrer dans les gares, voies, stations, entendre tous témoignages et faire toutes enquêtes.

**7438.** — Il doit saisir l'*attorney* général, après avoir avisé la compagnie, de toutes infractions aux lois et ordonnances, de toutes réparations, améliorations ou modifications de tarifs jugées nécessaires.

**7439.** — Le bureau doit déposer un rapport annuel sur ses opérations. — *Ann. de lég. étr.*, 1891, p. 833.

**7440.** — La police et l'exploitation des chemins de fer sont réglés par le même act. On trouvera énumérés dans l'*Annuaire de législation étrangère* (1891, p. 832 et 833), les principaux chapitres de cette importante loi qui prévoit l'obligation pour les compagnies d'avoir leur principal établissement à New-York, accorde au gouverneur de l'Etat le droit de nommer des gouverneurs de train, *policemen* chargés d'exercer les pouvoirs conférés aux *policemen* dans les villes et villages, et réglemente les traités qui peuvent intervenir entre les différentes compagnies à l'effet de fusionner ou de se servir réciproquement de leurs lignes.

**7441.** — Le même act établit des distinctions entre les différents chemins de fer, et, notamment, entre les chemins de fer qu'on appellerait en France d'intérêt général, les chemins de fer des villes et des comtés, les *streets surface railroad*, etc. (chap. 280, 5 mai 1890).

**7442.** — Le chap. 280 (5 mai 1890) prévoit le cas de ceux qui ont détruit les rails, travaux d'art et matériel des chemins de fer, obstrué la voie, etc.

La peine varie suivant que la vie des personnes a été mise ou non en danger.

**7443.** — Le chap. 242 (6 mai 1890) est relatif à la protection de la vie et des propriétés contre les dommages causés par les chemins de fer et contient aussi des dispositions réglementaires se référant aux passages à niveau; ils doivent être garnis de portes qu'un agent de la compagnie doit fermer au moment du

passage des trains et rouvrir ensuite. Il limite également la vitesse des trains à la traversée des villes et villages.

**7444.** — F. *Pensylvanie.* — Une loi du 22 mars 1887 a établi des règles spéciales pour la constitution des sociétés de transport des voyageurs au moyen de chemins de fer funiculaires ou électriques.

**7445.** — Le chap. 17 de la constitution du 24 déc. 1872 prohibe toute fusion des compagnies de chemins de fer avec les lignes concurrentes, par bail ou autrement. Il interdit à toute compagnie qui exploite une entreprise de transports publics de s'engager dans d'autres affaires, d'acquérir ou de posséder des terres.

**7446.** — Le chap. 17 de la constitution du 24 déc. 1872, qui autorise la formation de toute société ou compagnie ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer entre deux points quelconques de l'Etat, interdit à toute compagnie des distinctions injustes ou déraisonnables dans l'application des tarifs et des facilités de transport; il défend à toute compagnie d'établir des tarifs ou d'accorder des facilités de transports différents pour les sociétés ou les individus.

### § 7. *Grande-Bretagne.*

**7447.** — Le premier chemin de fer anglais date de 1830 (Liverpool à Manchester). En 1836, on comptait déjà 1536 kilomètres concédés. Les compagnies concessionnaires avaient la plus entière liberté tant pour le tracé que pour le mode de construction et les conditions financières de l'exploitation. Cette complète indépendance eut pour résultat de donner à la concurrence un essor immodéré qui fut cause d'importantes ruines. Mais elle ne détermina pas par voie de réaction l'intervention de l'administration comme dans tant d'autres pays. Ce furent les compagnies elles-mêmes qui, par voie de conventions et d'accord, remédièrent au mal en introduisant dans les tarifs et dans les tracés l'uniformité désirable (1858). Depuis cette époque, de nombreuses lignes se sont fondées et ont permis aux réseaux les plus importants de s'étendre et de prospérer.

**7448.** — *Concession.* — Les concessions sont perpétuelles.

**7449.** — Primitivement, le gouvernement n'avait pas droit de rachat. Ce droit n'a été autorisé et réglé que par un act du Parlement du 9 août 1844 qui distingue entre les concessions antérieures et postérieures à cette époque, n'ouvre d'une façon générale la faculté de rachat qu'après une exploitation de vingt et un ans, et fixe l'indemnité qui en est la conséquence à vingt-cinq fois le produit net moyen des trois dernières années.

**7450.** — *Construction.* — L'initiative des lignes nouvelles est prise par les intéressés. L'Etat n'y a aucune part. Les études sont faites par les promoteurs qui se constituent en compagnies, conformément aux *companies acts* de 1862 et 1867, font les publications requises et ne sont autorisés à exploiter qu'autant qu'un bill a été voté par la Chambre des communes (après trois lectures) et par la Chambre des lords. Ces deux bills ne peuvent eux-mêmes intervenir qu'à la suite d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires et un avis conforme du comité des chemins de fer et canaux, ainsi que d'une commission spéciale de la cour des *referees.*

**7451.** — *Capital social.* — On distingue en Angleterre quatre catégories d'actions.

Les actions ordinaires (*ordinary shares*), analogues aux actions françaises; les actions garanties (*guaranted stock*), titres sur lesquels la compagnie s'oblige à payer un dividende fixe garanti par les bénéfices nets d'un exercice quelconque; les actions privilégiées (*preference stock*), qui ne sont garanties que dans la mesure des bénéfices de l'année courante; et les obligations consolidées (*debenture stock*), tout à fait semblables aux obligations françaises.

**7452.** — Entre actions privilégiées, il existe encore une distinction dans le privilège à raison de la date de l'émission.

**7453.** — Les émissions sont d'ailleurs limitées à une certaine fraction du capital social. — V. notamment le règlement de la Chambre des communes du 7 août 1874.

**7454.** — Sur les manœuvres employées par les compagnies pour tourner ces règles, V. not. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 213.

**7455.** — *Domaine.* — Les concessionnaires sont propriétaires du chemin de fer et peuvent l'hypothéquer (act. 8 et 9 Vict., ch. 16, art. 38 et s.). — 8 mai 1845, *Companies clauses consolidation.*

**7456.** — Cependant une loi du 20 avr. 1867 a interdit de saisir le matériel.

**7457.** — En principe, les compagnies de chemins de fer peuvent céder ou transporter leurs droits à d'autres compagnies. Est-il besoin, à cet égard, d'une autorisation du pouvoir public? La réponse à cette question ne paraît pas devoir être la même pour toutes les époques. Un act du 4 août 1845 paraissait l'exiger d'une façon générale. Mais on ne retrouve plus cette condition dans un act postérieur du 21 juill. 1863 qui a cependant pour but de déterminer les cas dans lesquels une fusion serait considérée comme accomplie. D'autre part, la nécessité de l'autorisation reparaît lorsque la concession comprend à la fois des chemins de fer et des canaux.

**7458.** — *Tarifs.* — Les principaux acts relatifs aux tarifs sont des 9 août 1844, 21 juill. 1873 et 10 août 1888. Aux termes de la loi du 9 août 1844, le gouvernement ne peut réviser le tarif maximum que vingt et un ans après la concession, lorsque le revenu net du capital consolidé à verser excède 10 p. 0/0 pour la moyenne des trois dernières années, et encore à la charge de garantir ce revenu minimum pendant une période de vingt et une années, et de ne pas procéder à une nouvelle révision sans le consentement de la compagnie durant cette même période.

**7459.** — Sauf cette restriction, les compagnies restent maîtresses de modifier leurs taxes comme elles l'entendent, sans autorisation préalable du gouvernement, à la seule condition d'observer l'égalité dans ces taxes.

**7460.** — D'autre part, depuis 1847, dans tout billet de chemin de fer doit être inscrite une clause soumettant la compagnie à subir, le cas échéant, la révision par le Parlement du maximum de ses tarifs.

**7461.** — L'act du 21 juill. 1873 a substitué à la cour des plaids une commission mixte de trois membres dont un ingénieur et un jurisconsulte pour trancher tous les différends entre compagnies de chemins de fer relativement soit à l'établissement de tarifs communs, soit au passage de voyageurs ou de marchandises d'une ligne sur l'autre.

**7462.** — Aux termes de la loi du 10 août 1888, les compagnies sont obligées, malgré toutes les lois précédentes, de soumettre au *Board of trade* une classification revisée du trafic des marchandises et un tableau des tarifs et taxes maxima qui y sont applicables, avec l'indication de toutes les taxes terminales, proposées pour chaque classe de trafic et des conditions dans lesquelles elles doivent être appliquées.

**7463.** — Ces tableaux doivent être soumis dans un certain délai au *Board of trade* qui, après avoir entendu les arguments à l'appui de la compagnie et les objections des intéressés, incorpore le tableau dans une ordonnance provisoire et présente un bill à l'une des deux Chambres pour faire confirmer par une loi l'ordre provisoire.

**7464.** — Faute par la compagnie de dresser les tableaux requis ou faute par les intéressés de s'entendre à leur sujet, c'est le *Board of trade* qui détermine lui-même la classification des tarifs et le tableau des taxes et les soumet dans la session suivante au Parlement.

**7465.** — Lorsque le Parlement a voté cet ordre provisoire, le tarif devient une loi générale publique. Jusqu'à ce vote, d'ailleurs, l'ordre provisoire peut être modifié par le *Board of trade* sur les réclamations de tout intéressé, produites dans les vingt jours de sa notification à la compagnie. Cette modification doit être annoncée dans le *London Gazette.*

**7466.** — En cas de trafic de compagnie à compagnie, la loi rappelle les dispositions de la loi de 1854 qui oblige les compagnies à donner toutes facilités pour les transports communs. Les plaignants doivent notifier aux compagnies l'indication des tarifs et itinéraires qu'ils proposent. Celles-ci, dans le délai fixé par les commissaires, doivent répondre. Leur silence vaut acquiescement. Leur refus comporte pour les commissaires le droit de statuer en tenant compte des conditions d'établissement et de prospérité de chaque compagnie.

**7467.** — Les commissaires ne peuvent obliger une compagnie à accepter un tarif par mille kilométrique plus bas que le tarif que cette compagnie peut avoir légalement adopté pour un autre mode de transport par terre ou par eau entre les deux points en litige.

**7468.** — Sous ces réserves, les commissaires peuvent fixer un tarif bout à bout, même si la part qui revient de la taxe totale à une des compagnies intéressées est moindre que le tarif maximum que la susdite compagnie est autorisée à appliquer.

**7469.** — Les commissaires doivent veiller au maintien de

l'égalité des taxes pour toutes sortes et quantités égales de marchandises parcourant la même distance, que ces marchandises soient étrangères ou indigènes.

**7470.** — Les compagnies peuvent grouper un certain nombre de localités dans le même district, placées à des distances variables d'un point de départ ou d'arrivée des marchandises, et leur appliquer un tarif uniforme, sous réserve que la différence des distances ne sera pas déraisonnable et que le groupement ne donnera pas lieu à une préférence indûe.

**7471.** — Les compagnies sont obligées de tenir à la disposition du public gratuitement en toute station les tarifs, livrets et autres documents contenant la classification générale des marchandises. Ces documents doivent être vendus au bureau principal de la compagnie pour un prix ne dépassant pas un shilling.

**7472.** — Le tableau des tarifs et taxes maximum sera mis en vente dans les conditions et au prix déterminé par le *Board of Trade*.

**7473.** — Dans la huitaine toute compagnie doit communiquer à tous ceux qui lui en font la demande par écrit le compte établissant la taxe totale qui lui incombe : ce compte doit distinguer les frais de transport sur le chemin de fer, des taxes terminales, c'est-à-dire des frais de gare, chargement, déchargement, etc., et des dépenses de magasinage, et indiquer le détail de ces deux catégories de taxes.

**7474.** — Toute augmentation dans les tarifs publics devra être précédée d'un avis publié dans les formes prescrites par le *Board of Trade* quatorze jours au moins avant l'adoption de l'augmentation, et l'avis devra indiquer la date où l'augmentation devra entrer en vigueur.

**7475.** — Dans le cas où la marchandise est reçue ou livrée ailleurs que dans les stations proprement dites, on s'en référera aux dispositions de la section 14 de la loi de 1873.

**7476.** — Tous pouvoirs sont donnés au *Board of Trade* pour réglementer le mode et la forme des classifications des tableaux et leur publication ainsi que la procédure à suivre devant lui et les frais qu'elle entraine.

**7477.** — Les plaintes contre les applications des tarifs sont réglées par l'art. 31 de cette loi. Aux termes de cette disposition le droit de réclamer est accordé à toute personne qui, recevant, envoyant ou devant envoyer des marchandises par chemin de fer estime que la compagnie lui applique un tarif injuste ou déraisonnable ou le traite d'une façon offensive ou déraisonnable. Le même droit est reconnu à toute collectivité pour tous faits préjudiciables à un de ses membres. Le *Board of Trade* cherche à arranger les parties s'il le peut; en tous cas, il statue et envoie un rapport périodique au Parlement sur la solution qu'il a donnée aux litiges portés devant lui.

**7478.** — En Grande-Bretagne, les tarifs varient à l'infini avec les compagnies qui ont toute liberté pour les adopter. Chaque station a un livret spécial dressé suivant les besoins de son trafic.

Cette variation se complique encore des traités particuliers passés entre les compagnies et les expéditeurs.

Nous n'essaierons donc pas d'en donner la physionomie générale.

**7479.** — *Délais de transport.* — En Angleterre, dit M. Picard (*op. cit.*, t. 4, p. 654), la loi se borne à décider que les transports seront effectués dans un délai raisonnable.

Néanmoins, les compagnies peuvent s'engager à livrer les marchandises dans un délai déterminé; si elles ne tiennent pas leur engagement, elles sont passibles de dommages-intérêts.

**7480.** — *Responsabilité des compagnies.* — Les compagnies de chemins de fer sont soumises aux règles de droit commun en matière de transport (L. 8 mai 1845, art. 89).

**7481.** — Une loi du 23 juill. 1830 a limité à 25 £ l'indemnité que pouvaient être tenues de payer les compagnies de chemins de fer pour les objets de prix qui leur ont été confiés et dont les expéditeurs n'ont pas déclaré la valeur.

**7482.** — Aux termes d'une loi du 10 juill. 1854, les compagnies ne peuvent s'exonérer d'avance par convention de la responsabilité qui leur incombe pour frais de transport.

La même loi limite à certain chiffre la responsabilité de la compagnie par tête d'animaux.

**7483.** — *Fin de non-recevoir.* — Le destinataire qui veut conserver son recours doit vérifier la marchandise en présence du voiturier ou devant témoins.

**7484.** — *Transport des voyageurs.* — A côté des billets simples, on trouve en Angleterre des billets d'aller et retour dont la durée de validité peut atteindre cinq jours, des billets circulaires qui permettent de s'arrêter aux gares intermédiaires, des cartes d'abonnement et de nombreux billets comportant des réductions pour certaines catégories de voyageurs.

**7485.** — Un train dit parlementaire doit être mis en marche chaque jour par les différentes compagnies qui se sont fondées depuis 1844 à la vitesse minima de 48 kilomètres à l'heure, avec l'obligation de parcourir d'un bout à l'autre la principale ligne du réseau et de s'arrêter à toutes les stations.

**7486.** — Le parcours y est taxé à un penny par mille.

**7486** *bis*. — Les trains d'ouvriers sont organisés de façon à donner le plus de commodité et de bien-être aux classes laborieuses.

**7487.** — En dehors des règles générales que nous venons d'indiquer, la plus grande diversité règne sur les lignes de la Grande-Bretagne.

**7487** *bis*. — La franchise des bagages varie avec la classe et va de 27 à 54 kilogr.

**7488.** — Les voyageurs ont toute facilité pour conserver leurs colis avec eux. Il n'y a pas, à proprement parler, d'enregistrement des bagages : ils portent seulement une étiquette indiquant le lieu de destination.

**7488** *bis*. — La responsabilité des compagnies s'étend non-seulement aux objets placés dans les fourgons, mais même à ceux que les voyageurs conservent dans les voitures. Mais elles ne peuvent être rendues responsables qu'à l'occasion des objets qu'on est dans l'habitude d'emporter en voyage.

**7489.** — Tout voyageur devra sur la demande d'un employé de la compagnie produire, ou s'il en est requis, remettre une lettre prouvant que son voyage est payé, ou payer sa place depuis le lieu où il est parti ou donner à l'employé son nom et son adresse; en cas d'infraction, il sera passible sur jugement sommaire d'une amende ne dépassant pas 40 shillings (L. 30 août 1889).

**7490.** — Si un voyageur n'ayant pas produit ou remis le billet ci-dessus désigné, ou ayant refusé de payer sa place, refuse également sur la requête d'un employé de la compagnie de donner son nom et son adresse, tout fonctionnaire de ladite compagnie ou tout constable peut le détenir jusqu'à ce qu'il soit amené en justice ou libéré régulièrement suivant les formes légales.

**7491.** — Si un voyageur, voyage ou tente de voyager sur un chemin de fer sans avoir préalablement payé son parcours, et avec l'intention de ne pas le payer; ou si ayant payé pour une certaine distance, il continue sciemment et volontairement son voyage au delà de cette distance sans payer pour la distance supplémentaire et avec l'intention de ne pas payer ce supplément, ou si n'ayant pas payé ce qu'il doit, il donne sur la demande qui lui en est faite par un employé de la compagnie une fausse adresse ou un faux nom, il sera passible, sur jugement sommaire, d'une amende ne dépassant pas 40 shillings et dans le cas de récidive d'une amende ne dépassant pas 20 livres, ou suivant arrêt de la cour d'un emprisonnement ne dépassant pas un mois.

**7492.** — Les peines prononcées contre le coupable ne le libéreront pas des sommes qu'il doit pour acquitter son ou ses voyages.

**7493.** — Les compagnies sont toujours responsables des accidents causés aux voyageurs, sauf le cas de force majeure. Mais c'est aux voyageurs à faire les preuves de la faute commise par la compagnie ou par ses agents.

**7494.** — L'action est personnelle et s'éteint avec la mort de la victime. Toutefois aux termes de l'art. 1 de l'act du 26 mars 1846, l'action passe à certaines personnes désignées.

**7495.** — L'indemnité est fixée par un jury ou par un arbitre nommé par le *Board of Trade*.

**7496.** — Il ne peut être intenté qu'une action pour le même fait.

**7497.** — L'indemnité est proportionnelle au préjudice causé.

**7498.** — L'action s'éteint par la prescription d'un an.

**7499.** — *Contrôle.* — Le contrôle est exercé en Angleterre par le *Board of Trade* avec l'assistance et la collaboration d'inspecteurs spéciaux et par une commission désignée sous le nom de chemins de fer. La plupart des pouvoirs de cette commission ont été transférés ainsi que nous le verrons plus bas (n. 7511) à un autre rouage de date récente. Mais des dispositions transitoires ont laissé à l'étude de la commission des chemins de fer un intérêt encore actuel.

**7500.** — Le *Board of Trade* donne son approbation aux rè-

glements de police, fait faire toutes enquêtes au sujet de tous accidents dont il doit aviser aussi rapidement que possible, examine les états de situation annuelle que doivent lui communiquer les compagnies, fait faire des tournées d'inspection quand il le juge convenable, et donne ou refuse l'autorisation d'ouvrir de nouvelles lignes.

**7501.** — Les inspecteurs qui n'ont pas de lieux d'inspection déterminé ont libre accès sur les voies et dans les bureaux et sont chargés des mesures temporaires que croit devoir leur confier le *Board of Trade*.

**7502.** — La commission des chemins de fer composée de trois membres est un rouage à la fois administratif et judiciaire. Elle peut être appelée à jouer le rôle d'arbitres.

**7503.** — L'art. 6, de l'act du 21 juill. 1873, leur attribue compétence pour statuer en qualité de juges et à la requête des particuliers sur les plaintes ayant pour objet les faits ou omissions constituant une violation de l'art. 2 du *Raillvay and canal act de 1854;* de l'art. 16 du *Regulation of raillvays act de 1868*, de la loi de 1873 et de toute autre disposition législative amendant ou appliquant les actes précités.

**7504.** — Les arbitrages de la commission se réfèrent le plus généralement aux difficultés pendantes entre compagnies de chemins de fer et compagnies de chemins de fer ou canaux. L'art. 19 de la loi de 1873 l'autorise également à statuer par voie d'arbitrage sur toutes difficultés pendantes entre l'administration des postes et les compagnies de chemins de fer. Enfin, une loi du 30 juill. 1864 autorise le *Board of Trade*, dans tous les cas où il peut être arbitre, à déléguer ses pouvoirs aux commissaires.

**7505.** — Le *Board of Trade* est investi par la loi du 30 août 1889 du droit d'obliger les compagnies à adopter le *Block system* intégral ou partiel, à établir tous systèmes d'enclanchement d'aiguilles ou de signaux, à munir leur matériel de certains freins déterminés.

**7506.** — Le *Board of Trade* doit tenir compte, d'ailleurs, dans ses injonctions, du trafic de la ligne, de son importance, etc. Faute d'exécuter l'ordre à elle donné par le *Board of Trade*, la compagnie de chemins de fer peut y être obligée par la cour des chemins de fer et canaux. La compagnie doit, en tous cas, fournir au *Board of Trade* l'estimation de la dépense à faire. Le *Board of Trade* fixe, sur cette évaluation, la somme qui doit être normalement considérée comme dépense de capital et la compagnie est dès lors autorisée à contracter des emprunts privilégiés ou à l'aide d'obligations de priorité pour un total ne dépassant pas la somme fixée par le *Board of Trade*.

**7507.** — Signalons en terminant sur ce point un act connu sous le nom de *railway act* et qui a pour objet autant que possible de munir les chemins de fer de freins continus.

**7508.** — *Concours financier.* — On ne trouve guère de concours financier de l'Etat qu'en Irlande. Il est fourni, soit par le gouvernement, soit par les baronies, sous forme de garantie d'intérêt. En Grande-Bretagne, les compagnies de chemins de fer ne reçoivent assistance ni de l'Etat, ni des localités.

**7509.** — *Impôts.* — Jusqu'à un act du 20 août 1888, il était perçu, d'une façon générale, un impôt de 5 p. 0/0 sur le transport des voyageurs. Cet act a eu pour but de le supprimer ou de le réduire dans des cas assez nombreux. Ainsi se trouvent désormais affranchis de l'impôt tous les billets tarifés à raison de 1 denier par mille ou au-dessous, ainsi que les billets d'aller et retour et les billets d'abonnement, lorsque le billet simple est égal ou inférieur au tarif ci-dessus. Ainsi encore, l'impôt est réduit à 2 p. 0/0 pour les billets taxés à plus de 1 denier par mille dans les districts urbains. En échange de ces dégrèvements, le *Board of Trade* peut exiger l'organisation de transports suffisants au tarif de 1 denier par mille et la création de trains d'ouvriers circulant avant huit heures du matin et après six heures du soir. Les compagnies doivent également, pour bénéficier dudit dégrèvement, accorder diverses réductions pour le transport des militaires et marins et leurs bagages, et enfin pour le transport du matériel. — *Ann. de lég. comp.*, 1884, p. 47.

**7510.** — *Fin de la concession.* — Les *bills* de concession antérieurs à 1844 n'ont pas prévu la faculté de rachat. On ne pourrait donc y procéder qu'à l'aide de conventions amiables. Un act du 9 août 1844 a autorisé le rachat des concessions postérieures; mais en fait, on n'y a jamais procédé.

**7511.** — *Compétence.* — La loi de 1873 avait institué des commissaires de chemin de fer. Une loi du 10 août 1888 dit qu'ils seront remplacés à l'expiration de leurs pouvoirs par un *court of record* munie du sceau officiel et composée de cinq membres, deux nommés, trois de droit.

**7512.** — Les membres nommés le sont par la reine sur la désignation du *Board of Trade*. Le lord chancelier peut destituer les commissaires nommés pour cause d'incapacité ou manquement grave.

**7513.** — Les trois commissaires de droit représentent l'un l'Angleterre, l'autre l'Ecosse, le troisième l'Irlande. C'est pour l'Angleterre le lord chancelier, pour l'Irlande le lord chancelier d'Irlande, et pour l'Ecosse le lord président de la *court of session* qui les choisissent parmi les juges d'une Cour suprême.

**7514.** — Cette juridiction, dont le siège central est à Londres, a des audiences publiques : il faut au moins trois commissaires pour qu'elle puisse statuer régulièrement. Le commissaire de droit préside, et son opinion prévaut dans toute question qui, de l'avis des commissaires est une question de droit.

**7515.** — Peuvent déposer des plaintes sur lesquelles la commission doit statuer, les autorités locales, le *Common council* de Londres ou d'une ville ou d'un bourg quelconque, les juges réunis en assises trimestrielles, tout corps représentatif de comité, créé ou à créer par une loi du Parlement, toute association de commerçants, chambre de commerce ou d'agriculture qui aura reçu un certificat du *Board of Trade* attestant qu'elle est considérée par ledit conseil comme apte à recevoir une plainte.

**7516.** — Tous les pouvoirs conférés par les lois précédentes aux commissaires de chemins de fer sont transférés à la commission de chemins de fer et canaux qui statue notamment sur les facilités de trafic ou préférences indûes, sur l'obligation pour les compagnies d'établir des stations ou autres travaux dans l'intérêt public, sur les obligations imposées aux compagnies en faveur du public, sur les dispositions relatives aux embranchements ou voies de garage d'intérêt privé.

**7517.** — Aux termes de l'art. 10 de la même loi, la commission a le droit de statuer sur toute difficulté touchant la légalité des tarifs, taxes ou frais appliqués au transport des marchandises, et d'imposer le paiement des tarifs, taxes ou frais qu'elle décide être légaux.

**7518.** — Les compagnies ne peuvent se dispenser par des conventions d'accorder ou ne peuvent s'autoriser à refuser telles facilités raisonnables concernant le trafic qui dans l'opinion de la commission peuvent être exigées par l'intérêt public. La commission ne peut pas davantage rencontrer dans de pareilles conventions un obstacle à ordonner ou imposer les susdites facilités.

**7519.** — La commission peut allouer au plaignant des dommages-intérêts : les dommages et intérêts alloués de la sorte peuvent être fixés après audition des parties ou après enquête. Cette allocation a pour effet d'éteindre tout droit à réclamer d'autres dommages-intérêts ou la restitution de taxes supplémentaires. L'allocation ne peut en être faite que si la commission a reçu la plainte moins d'un an après constatation par la partie du fait qui l'a lésée.

**7520.** — Aux termes de l'art. 13, la réclamation de dommages-intérêts basée sur une préférence indûe ne peut être accueillie qu'autant que les taxes auront été régulièrement publiées dans les livrets de la compagnie, ou que dans le cas où le plaignant aurait demandé par écrit à la compagnie de modifier la taxe incriminée, celle-ci n'aurait pas réglé la question dans un délai raisonnable. Sauf les questions de fait ou de *locus standi* des plaignants, les décisions de la commission sont susceptibles d'appel qui doit être porté devant une cour supérieure d'appel, ou, en cas de désaccord entre deux cours d'appel, devant la chambre des lords.

**7521.** — La commission est maîtresse de sa procédure; elle peut faire un règlement sur lequel le Parlement doit être appelé à statuer et qui a après cette approbation force de loi.

**7522.** — *Tramways.* — Signalons sur ce point un acte connu sous le nom de *Militarys Tramway Act* qui organise des facilités pour la construction des tramways.

§ 8. Hollande.

**7523.** — *Historique.* — Le réseau hollandais s'est formé peu à peu à l'aide de concessions faites à des compagnies privées. La première date du 20 sept. 1839 et eut pour objet la construction de la ligne de Amsterdam à Harlem. Jusqu'en 1857 l'Etat n'intervint pour ainsi dire pas dans les constructions des voies ferrées. Mais à partir de cette époque il se fit à son tour cons-

tructeur. Néanmoins il ne conserva pas l'exploitation des lignes qu'il avait édifiées et la concéda à une société privée. Le réseau d'État est donc encore, au moins pour l'exploitation, l'objet d'une concession. Aux termes de conventions passées le 21 janv. 1890, l'État s'est rendu acquéreur du chemin de fer néerlandais-rhénan. A la même date, d'autres conventions ont été passées avec la société créée pour l'exploitation des chemins de fer de l'État et la compagnie des chemins de fer hollandais. C'est dans ces conventions qu'il faut chercher la clef de l'organisation du réseau hollandais.

**7524.** — *Concessions.* — Les premières concessions hollandaises ont été faites pour une durée indéfinie. Plus tard, les concessions ont été réduites à une certaine durée; mais des facultés de prorogation prévues dans l'acte primitif les ont prolongées pour ainsi dire indéfiniment.

**7525.** — Les obligations des concessionnaires sont pour la plupart pourvues de sanctions pénales dont on trouvera l'énonciation aux (art. 53 et s., L. 9 avr. 1875.

**7526.** — Sont ainsi réprimés notamment le fait d'avoir contrevenu aux dispositions de la concession, d'avoir ouvert le service avant d'y avoir été autorisé, de l'avoir continué après qu'il avait été déclaré suspendu, de s'être servi de locomotives, tenders, voitures ou wagons neufs réparés sans autorisation, etc.

**7527.** — Les directeurs sont soumis aux pénalités édictées pour chacun de ces cas, à moins qu'ils n'établissent avoir fait tout ce qui dépendait d'eux pour obéir à la loi.

**7528.** — Certaines infractions entraînent, indépendamment de l'amende, l'incapacité d'être désormais placé à la tête d'aucun chemin de fer (art. 5).

**7529.** — Sont considérés comme directeurs des entreprises de chemins de fer ceux qui soit comme entrepreneurs, soit au nom des entrepreneurs, sont placés à la tête de l'entreprise. Un des directeurs au moins doit être néerlandais art. 9).

**7530.** — En Hollande, le droit de céder ou sous-louer les concessions varie avec les différentes conventions. Il ne paraît pas qu'on puisse poser de règles générales à cet égard.

**7531.** — *Voirie.* — Les entrepreneurs de chemins de fer sont tenus de tolérer le raccordement et le croisement des chemins de fer qu'ils exploitent dans l'intérêt de la construction de nouvelles lignes.

**7532.** — Ils ne peuvent pas davantage s'opposer à la construction de chaussées, de canaux, d'aqueducs ou d'autres travaux venant en contact avec leurs lignes. Si des dommages leur sont causés de ce chef, il peut leur être dû des indemnités (art. 4).

**7533.** — Les chemins de fer sont clos à la charge de la compagnie (art. 33).

**7534.** — Les riverains ont droit à une issue réglée conformément aux art. 715 à 718, C. civ. (art. 34). D'autres que les riverains peuvent avoir droit également à une issue semblable.

**7535.** — La clôture des barrières se fait à la charge des intéressés ou de la compagnie selon qu'elle est dans l'intérêt des uns ou des autres (art. 35).

**7536.** — Dans la distance de 8 mètres d'un chemin de fer, et, là où le chemin décrit une courbe, dans la distance de 20 mètres à partir de la courbe, il est défendu d'établir des bâtisses, murs, cloisons, ou toute autre construction élevée ou exhaussement de terrains, et de planter des arbres ou futaies (art. 36).

**7537.** — Dans la distance de 6 mètres, il est interdit de pratiquer des excavations (art. 37).

**7538.** — Dans une distance de 20 mètres d'un chemin de fer, il est interdit d'établir des couvertures en chaume ou en paille et de déposer des matières inflammables (art. 38).

**7539.** — Il peut y avoir lieu de dispenser de ces règles protectrices dans tous les cas où la sécurité publique n'est pas en cause (art. 39).

**7540.** — Les distances mentionnées aux art. 36, 37 et 38 sont mesurées soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai (art. 40).

**7541.** — Les constructions, excavations, plantations ou dépôts effectués en contravention des dispositions qui précèdent peuvent être comblés ou enlevés par le directeur du chemin de fer aux frais du contrevenant et sans préjudice de l'action pénale (art. 41).

**7542.** — Il est défendu de déposer sur le chemin de fer un objet quelconque qui pourrait entraver la circulation (art. 42).

**7543.** — Il est défendu à toute personne qui n'y est pas autorisée par la nature de ses fonctions de circuler sur le chemin de fer sans autorisation du directeur ou de son suppléant (art. 43), comme d'y introduire des bestiaux ou animaux quelconques (art. 44).

**7544.** — *Voisinage.* — Une loi du 19 mai 1882 prescrit que sur les chemins de fer traversant des bois, des bruyères, des tourbières ou des terrains couverts de végétaux combustibles les directeurs veillent à ce que le terrain du chemin de fer soit séparé des propriétés soit par un large fossé, soit par une bande de terrains dépourvus de matières inflammables. En cas de négligence de la part du chemin de fer à observer ces dispositions, le gouvernement est autorisé à y pourvoir à ses frais.

**7545.** — *Police des chemins de fer. Contraventions.* — Une section spéciale de la loi du 9 avr. 1875 réprime les infractions commises aux prescriptions sur les chemins de fer (art. 53 à 65).

**7546.** — Ces infractions peuvent concerner les concessionnaires de chemins de fer eux-mêmes (nous en avons rendu compte en nous occupant de la concession, les employés, le public.

**7547.** — Nous relèverons particulièrement les dispositions suivantes.

**7548.** — Ceux qui ont volontairement endommagé ou détruit en tout ou en partie les objets mobiliers dépendant d'un chemin de fer sont punis d'une amende de 1 à 1,000 fr. (art. 59).

**7549.** — Sont punis d'une réclusion dont la durée varie avec l'infraction ceux qui ont été volontairement cause d'un danger pour un convoi, ou qui ont causé un accident qui a occasionné des blessures ou maladies physiques, ou la mort. Dans certains cas, l'infraction est assimilée à un assassinat (art. 60).

Les accidents involontaires sont punis d'un simple emprisonnement (art. 61).

**7550.** — Les violences, voies de fait et résistance envers les directeurs, fonctionnaires ou employés d'un chemin de fer tombent sous le coup des dispositions des art. 209 à 218, C. pén. (art. 62).

**7551.** — Il y a aussi des peines spéciales pour les riverains, pour ceux qui négligent, notamment, de fermer les barrières placées aux passages ou issues dont ils ont la jouissance (art. 63).

**7552.** — Les voyageurs, de leur côté, peuvent être condamnés à l'amende pour infractions commises aux dispositions du règlement d'administration publique mentionnées à l'art. 27 et se voir interdire pour ce fait l'entrée des voitures (art. 64).

**7553.** — *Surveillance.* — La surveillance des chemins de fer s'exerce par des fonctionnaires sous les ordres du ministre de l'Intérieur (art. 10). Ces fonctionnaires ont en tous temps l'accès de la voie et des bâtiments à usage du chemin de fer. Ils ont le parcours gratuit (art. 11). Ils peuvent demander tous renseignements aux compagnies (art. 12). Ils peuvent donner leur avis par écrit au directeur sur ce qu'il y a à faire. Ils peuvent en cas d'urgence donner des ordres exécutoires sauf appel (art. 13).

**7554.** — Faute par les compagnies d'obéir aux ordres du ministre, celui-ci peut ordonner la suspension du service ou interdire l'emploi de certaines parties du matériel (art. 14). Le ministre peut, d'ailleurs, pourvoir aux nécessités de l'entreprise aux frais de celle-ci et les dettes ainsi contractées ont privilège sur toutes autres (art. 15). En cas de sûreté publique, la suspension peut être ordonnée par tous ceux qui ont un pouvoir de surveillance (art. 16). Le roi peut également l'ordonner dans l'intérêt de l'Etat (art. 17).

**7555.** — Dans tous ces cas, le ministre de l'Intérieur assure autant qu'il le peut le transport (art. 18). La suspension du service fait l'objet d'une publicité spéciale (art. 19). Après suspension, le service ne peut être repris qu'avec l'autorisation du ministre de l'Intérieur (art. 20). Les surveillants doivent s'opposer à ce qu'il y ait reprise clandestine (art. 21). A cet effet, ils peuvent faire séquestrer tout ou partie du matériel (art. 22). En cas de guerre, le roi peut ordonner la destruction de tout ou partie de la ligne (art. 23). Il peut dans la même occasion ordonner l'éloignement de tout ou partie du matériel (art. 24).

**7556.** — Le ministre de l'Intérieur indique l'endroit où des haltes et stations seront établies (art. 25).

**7557.** — Il indique les heures de départ et d'arrivée, le minimum des convois par jour, et le minimum des voitures de chaque classe dont chaque convoi sera composé (art. 26). Un règlement d'administration publique doit pourvoir au service des stations, à la surveillance de la voie et au service des signaux, à l'organisation et à la surveillance du matériel roulant, à la composition et à la vitesse des convois, au nombre des fonctionnaires

requis par convois, aux conditions du transport des marchandises et des voyageurs, du camionnage, etc., etc. (art. 27).

**7558.** — Les détails d'organisation et de fonctionnement du service de surveillance ont été fixés par un arrêté royal du 9 juill. 1876.

**7559.** — Enfin, un arrêté ministériel du 26 juill. 1876, a précisé les fonctions des inspecteurs.

**7560.** — On trouvera une analyse de chacun de ces textes dans Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 215 et s.

**7561.** — *Rapports avec d'autres lignes.* — Les entrepreneurs sont tenus de permettre que les entrepreneurs d'autres lignes puissent faire usage de leur ligne et de leur station. Le service commun a lieu en vertu d'un décret royal moyennant indemnité versée par les entrepreneurs qui en profitent. L'exploitation commune de la voie fait l'objet d'un règlement royal, et l'usage commun des stations ainsi que les travaux qu'ils exigent, de conventions passées entre les compagnies. Faute d'accords amiables les indemnités sont fixées par le juge (L. 9 avr. 1875, art. 5).

**7562.** — *Tarifs.* — Les tarifs sont homologués par l'administration, publiés et imprimés. Le roi peut en ordonner la réduction sauf à indemniser les compagnies des diminutions de recettes produites par cette mesure (Même loi, art. 28 et 29). Toute modification doit être annoncée un certain temps d'avance (art. 30).

**7563.** — *Transports.* — Les entrepreneurs sont tenus d'exécuter les transports dans le délai prévu sans pouvoir accorder de faveur à qui que ce soit. Toute réduction accordée devra être communiquée au ministre de l'Intérieur et ces réductions seront immédiatement applicables au transport de tous les objets de la même nature effectué sur la même ligne et sous les mêmes conditions (art. 31).

**7564.** — Aux termes de l'art. 32, il doit être pourvu à l'aide de billets directs pour le transport des voyageurs et des marchandises entre toutes les stations indiquées par le ministre de l'Intérieur. La détention de billets directs peut aussi autoriser d'autres entreprises à faire circuler sur les lignes de la première, des wagons, locomotives, tenders, etc. Les taxes pour ces transports sont fixées par le ministre de l'Intérieur, les entrepreneurs entendus (art. 32).

**7565.** — Le transport par petite vitesse a été réglé successivement par une loi du 9 août 1878, une loi du 28 oct. 1889 qui l'a abrogée et les dispositions contenues dans un décret du 26 mai 1890. La loi du 28 oct. 1889 a autorisé le roi à prendre dans un règlement d'administration publique les dispositions concernant le service et l'exploitation des chemins de fer où les trains ne font pas plus de 40 kilomètres à l'heure et à déroger aux art. 5, 27, 32, 35, 38, 43, 44 et 45, L. 9 août 1875.

**7566.** — Cette loi n'est d'ailleurs pas applicable aux chemins de fer qui ne marchent qu'à la vitesse maximum de 20 kilomètres à l'heure.

**7567.** — Toutes les contraventions à ces dispositions sont réprimées par des amendes spéciales.

**7568.** — *Responsabilité.* — Les entrepreneurs de transport par chemins de fer sont responsables des dommages causés aux voyageurs ou aux marchandises à moins qu'ils ne prouvent qu'ils se sont produits sans qu'il y ait de leur faute ou de celle de leurs employés. Ils ne peuvent restreindre leur responsabilité. Ils sont d'ailleurs assujettis à toutes les règles qui concernent les autres entrepreneurs de transport (L. 9 avr. 1875, art. 1, 2, 3).

**7569.** — L'indemnité due par les compagnies en cas de retard doit être attribuée à l'entrepreneur, sans que celui-ci ait à fournir aucune justification, dans une proportion qui varie avec la durée du retard et la nature du trajet (grande ou petite vitesse) et consiste dans la restitution d'une portion du prix de transport.

**7570.** — En prouvant un préjudice supérieur, ou en s'assurant, l'intéressé a d'ailleurs droit à une indemnité plus élevée.

**7571.** — En cas de perte ou d'avarie, on évalue l'indemnité proportionnellement à la valeur déclarée ou à celle qu'aurait eue une marchandise de même valeur à l'époque de la livraison. Mais en aucun cas, à moins d'assurance, on n'alloue d'indemnité supérieure à 30 florins par 50 kilogrammes.

**7572.** — On tient compte de la circonstance que la marchandise vient à être retrouvée.

**7573.** — La compagnie n'est tenue à aucune responsabilité pour certaines avaries tenant aux mauvaises conditions de l'emballage, au vice propre de la chose, au fait des opérations du chargement ou du déchargement par les intéressés, etc. On admet en tous cas un déchet de route de 1 ou 2 p. 0/0 suivant que la marchandise est sèche ou humide.

**7574.** — *Délai de transport.* — En grande vitesse, il faut compter un jour pour l'expédition et un jour par section indivisible de 225 kilomètres (Arr. 9 juin 1876).

**7575.** — ... En petite vitesse, deux jours pour l'expédition et deux jours par section indivisible de 225 kilomètres.

**7576.** — Le délai court de l'heure de minuit qui a suivi la remise de la marchandise.

**7576 *bis*.** — *Fins de non-recevoir.* — La réception et le paiement éteignent toute action pour avarie visible et donnent un délai de 48 heures pour obtenir la constatation du dommage provenant des avaries occultes. Un délai de 8 jours est accordé pour les réclamations fondées sur le retard apporté à la livraison.

**7577.** — *Règlements généraux sur l'exploitation.* — Aux termes du décret du 9 août 1875, les directeurs de chemins de fer sont tenus d'organiser le service de leurs lignes par un règlement qui doit être approuvé par le ministre, lequel doit approuver également toutes les modifications qu'on propose d'y apporter. Avant l'ouverture de la voie, les travaux doivent être inspectés par des fonctionnaires publics, ainsi que les locomotives, tenders, voitures, etc. Le service ne peut commencer ou être repris qu'après autorisation du gouvernement (art. 6 et 7).

**7578.** — Les règles générales de l'exploitation des chemins de fer sont contenues dans un décret du 26 mai 1890, précité (V. *suprà*, n. 7565), qui a abrogé le règlement provisoire rendu en vertu de l'art. 1, L. 28 oct. 1889, également précité (*eod. loc.*).

**7579.** — La première partie de ce décret contient sept chapitres :

I. Des chemins de fer, des barrières, de la surveillance et du service des sémaphores;

II. Du matériel roulant, locomotives, voitures, fourgons;

III. Du service des trains;

IV. Du service dans les gares;

V. Des fonctionnaires et employés au service des compagnies de chemins de fer;

VI. Dispositions générales tendant à assurer la régularité du service et la sécurité du transport sur les chemins de fer;

VII. Dispositions particulières aux objets laissés dans les voitures ou dans les gares, et non réclamés, et à la vente de ces objets.

**7580.** — La seconde partie contient les chapitres suivants :

I. Dispositions générales;

II. Conditions pour le transport des voyageurs et des bagages;

III. Conditions pour le transport des postes;

IV. Transport des animaux vivants, des cadavres et des voitures;

V. Transport des marchandises;

VI. Dispositions concernant la recherche des marchandises et les salaires.

**7581.** — Quelques-unes des dispositions de ce décret ont été complétées ou modifiées par un décret du 1er juill. 1890.

**7582.** — *Rapports avec d'autres administrations.* — Les transports de militaires, de munitions, de chevaux de l'armée, se font à moitié prix. Ne sont pas considérés comme militaires les officiers de l'armée voyageant sans troupe, les officiers de marine et les marins (L. 29 avr. 1875, art. 45).

**7583.** — Les chemins de fer doivent être mis aussi, dans certaines conditions déterminées par les art. 46, 47 et 48, au service de la maréchaussée, de la poste et des télégraphes.

**7584.** — La réquisition des chemins de fer en temps de guerre, ainsi que l'indemnité qui doit être alors allouée aux compagnies, et la manière de pourvoir aux transports marchands et de voyageurs, sont réglées par les art. 50, 51 et 52 de la même loi.

**7585.** — *Fin de la concession.* — Tout chemin de fer, après avoir été exploité pendant 20 ans, peut être racheté par l'Etat. Le prix du rachat est fixé de la façon suivante. On porte en compte les revenus nets des sept dernières années; on en déduit les deux années de revenus les moins favorables, et l'on établit la somme moyenne des cinq années qui restent après la déduction; on capitalise le montant ainsi acquis en le multipliant par le chiffre 20, et l'on y ajoute une prime de 15 p. 0/0. Il est donné avis au directeur, au moins une année d'avance, de la résolution d'user du droit de rachat (art. 49).

**7586.** — *Chemins de fer d'intérêt local.* — Une loi du 9 août 1878 autorise le roi à déroger, par règlement d'administration

publique, aux art. 5, 27, 32, 33, 35 à 38, 43, 44 et 47 de la loi de 1875 pour la construction et l'exploitation des chemins de fer destinés au transport par des convois à l'égard des poids la charge que chaque essieu de matériel roulant fait peser sur les rails ne dépasse pas 10,000 kilog. et dont la vitesse n'excède pas 30 kilom. par heure.

§ 9. *Italie.*

**7587.** — *Historique.* — Le réseau italien a été construit successivement et sans esprit d'unité par les différents gouvernements qui se partagèrent autrefois la péninsule. Il y eut même des compagnies étrangères comme la compagnie de la Haute-Italie, dont le siège était à Vienne et qui n'avaient été conçues que d'après un plan stratégique. Ces différents réseaux furent rachetés par différentes conventions, celle de Bâle notamment en date du 17 nov. 1875 et l'acte additionnel de Vienne du 25 févr. 1876; les chemins de fer de la Haute-Italie et les chemins de fer romains, pour ne parler que des principales lignes, firent l'objet d'une autre loi de rachat du 29 juin 1880. Une loi du 30 juin 1879, autorisant la création de nouveaux chemins de fer, mérite aussi d'être mentionnée parmi celles qui ont principalement contribué à la création du réseau italien. L'Etat commença à exploiter directement quelques-unes de ces lignes ou du moins celles qu'il ne put pas concéder, notamment celles de la Haute-Italie. Il y était encouragé par cette circonstance qu'à côté d'autres réseaux appartenant à des lignes privées : chemins méridionaux, vénitiens, sardes, siciliens occidentaux, etc., il y avait un réseau d'Etat dans les Calabres et la Sicile.

En mars 1885, une loi a fait succéder au régime de l'exploitation par l'Etat celui des concessions aux compagnies. Le réseau d'Etat a été réparti entre deux grands réseaux distincts, séparés par l'Apennin : celui de l'Adriatique et celui de la Méditerranée. Le réseau sicilien est demeuré distinct.

**7588.** — *Concessions.* — Les concessions en Italie varient entre soixante et quatre-vingt-dix-neuf années et comportent une clause de rachat.

**7589.** — *Capital social.* — Un décret du 16 nov. 1886, rendu en exécution de la loi du 27 avr. 1885, a approuvé un règlement d'administration publique relatif à l'émission et au service d'obligations de chemins de fer.

**7590.** — Une loi du 30 juin 1889 a donné le caractère législatif à un décret du 25 déc. 1887, relatif aux concessions de chemins de fer et aux subventions qui peuvent leur être accordées.

**7591.** — *Domaine.* — En Italie, les obligataires jouissent d'une hypothèque légale sur le chemin de fer (L. 29 juill. 1879, art. 29).

**7592.** — *Police et conservation des chemins de fer.* — La police et la conservation des chemins de fer ont été organisées par un règlement du 2 déc. 1873. Ce règlement se divise en sept titres. T. 1, Dispositions générales. T. 2, Conservation de la voie et dépendances. T. 3, Réception, usage et conservation du matériel mobile. T. 4, Formation des convois. T. 5, Circulation des convois (départ, trajet, arrivée). T. 6, Prescriptions applicables aux transports et au public. T. 7, Pénalités.

**7593.** — *Administration et contrôle.* — L'administration et le contrôle des chemins de fer ont été réglés successivement par différents textes.

Primitivement, il existait un conseil des chemins de fer (Décr. 17 mars 1867 complété par un décret du 22 oct. 1884, qui organisa l'inspection de l'Etat), une direction générale des chemins de fer, au ministère des Travaux publics, des commissaires pour la vérification des comptes. Ces différents rouages furent supprimés par un décret du 22 oct. 1885, qui organisa une inspection générale des chemins de fer et des services extérieurs. Ce décret lui-même a été modifié par deux décrets du 9 nov. 1885. Enfin il a été complété par un décret du 24 janv. 1886, qui a créé un conseil des chemins de fer.

**7594.** — On devra consulter également sur la question un règlement du 9 déc. 1873. Ce règlement se divise en six titres. 1. Dispositions générales. 2. Obligations des compagnies dérivant du droit du gouvernement de contrôler et surveiller l'administration des chemins de fer. 3. Contrôle des administrations sociales et contrôle gouvernemental des recettes et dépenses de l'exercice. 4. Pénalités. 5. Personnel de surveillance, ses devoirs, ses rapports avec le ministère et les compagnies de chemins de fer. 6. Classification, émolument, nomination du personnel de surveillance.

**7595.** — *Tarifs.* — En Italie, les tarifs sont annexés aux cahiers des charges. Ceux qui ont servi de base aux conventions de 1885 en contiennent de particulièrement détaillés.

**7596.** — Les modifications que les compagnies se proposent d'y faire subir doivent être approuvées par le Gouvernement et portées à la connaissance du public.

**7597.** — Le gouvernement, de son côté, a le droit de les abaisser. Mais ces abaissements doivent entrer en ligne de compte pour la proportion à établir entre le fond de réserve, la caisse sociale et le Trésor public. D'autre part, les compagnies peuvent établir des tarifs spéciaux à la charge d'en faire bénéficier tous ceux qui voudraient en profiter aux mêmes conditions.

**7598.** — Un décret du 24 janv. 1886 a institué auprès de l'inspection générale des chemins de fer, conformément au vœu de la loi du 27 avr. 1885 et du décret du 22 oct. 1885 une commission des tarifs et approuvé un règlement fixant les attributions de cette commission.

**7599.** — Le tarif général est basé, comme les tarifs français, sur le parcours kilométrique d'une tonne de marchandises.

**7600.** — *Transport des marchandises.* — L'administration qui opère le chargement et le déchargement n'a droit à aucune rémunération supplémentaire.

**7601.** — On ne reçoit en grande vitesse que les expéditions de 50 kilog. au plus.

**7602.** — A côté du tarif général on rencontre un certain nombre de tarifs spéciaux applicables aux petits paquets, denrées alimentaires, cocons, glace, neige, bière, etc., qui comprennent eux-mêmes différentes catégories, suivant le poids des expéditions.

**7603.** — Pour la petite vitesse les marchandises sont divisées en huit classes, suivant leur valeur, leur volume, leur conditionnement et l'étendue de responsabilité du transporteur.

**7604.** — Le minimum du poids est de 50 kilog.

**7605.** — Il y a des règles spéciales pour le cas où une expédition comprend plusieurs objets appartenant à des classes distinctes et de poids différent.

**7606.** — En principe, les taxes du tarif général sont proportionnelles à la distance.

**7607.** — *Délai de transport.* — Comme délai de transport, on compte un jour pour l'expédition, un jour pour l'arrivée, un jour par 125 kilom. parcourus.

**7608.** — Il y a des augmentations pour les traversées de montagnes, les jours fériés, etc.

**7609.** — Il y a enfin des tarifs spéciaux comportant des allongements de délais et des conditions de tonnage.

**7610.** — En grande vitesse, les colis pesant plus de 50 kilos doivent être expédiés dans les 10 heures de la remise, ceux d'un poids inférieur par le premier train affecté au transport de la messagerie, qui passe 2 heures après la remise de l'expédition.

**7611.** — Le délai de transport est réglé d'après l'horaire des trains pour les premiers, mais la compagnie, s'il y a lieu à des transbordements en route, n'est pas obligée de faire l'expédition par le premier train partant au point de bifurcation s'il ne s'écoule pas 1 heure ou 2 entre l'arrivée d'un train et le départ de l'autre suivant que le transbordement a lieu de ligne à ligne ou de réseau à réseau.

**7612.** — Au-dessus de 50 kilos, le délai est de 26 heures par parcours indivisible de 150 kilom.

**7613.** — Pour la petite vitesse, on compte suivant les stations expéditrices 24 ou 36 heures pour la mise en route et 24 heures par section indivisible de 125 kilomètres non compris le jour d'arrivée ni les jours fériés.

**7614.** — Il peut y avoir des délais supplémentaires pour transports en montagne.

**7615.** — *Responsabilité des compagnies.* — Le retard donne droit à une indemnité qui varie avec sa durée et peut atteindre la totalité du prix de transport s'il excède le double du délai dans lequel le transport aurait dû être effectué.

**7616.** — En cas de perte l'administration doit la valeur courante de la chose au moment de la remise à la compagnie.

**7617.** — En cas de dol, le dommage se résout par les règles de droit civil.

**7618.** — On considère comme perte le retard de 4 semaines à compter du jour où la marchandise aurait du être remise au destinataire.

**7619.** — La perte partielle qui dépasse les trois quarts de la quantité transportée est également considérée comme perte totale.

**7620.** — Dans la perte partielle on tient compte d'un déchet de route calculé à raison de tant p. 0/0 et déterminé à l'avance par l'administration à raison de la nature de la marchandise.

**7621.** — Pour les avaries on évalue la dépréciation et on donne comme indemnité une somme correspondante.

**7622.** — Il y a des règles spéciales pour les avaries survenant dans les transports aux risques et périls de l'expéditeur, par wagons découverts, ou résultant de la nature propre de la chose, du défaut d'emballage, etc.

**7623.** — On doit tenir compte aussi de la circonstance que la marchandise perdue viendrait à être retrouvée.

**7624.** — La loi italienne enfin ne reconnaît le droit de réclamer qu'à celui qui peut disposer de la marchandise.

**7625.** — *Fins de non-recevoir.* — Les fins de non-recevoir sont contenues dans l'art. 82 de la loi italienne. Le paiement du prix de transport et la réception sans réserve de la chose transportée éteignent toute action pour perte ou avarie encore que le paiement eût été anticipé. Il n'en est autrement que pour la perte partielle ou l'avarie non reconnaissable au moment de la réception. Mais encore faut-il alors que l'intéressé fasse la preuve que le fait s'est produit entre les mains de la compagnie et qu'il produise sa réclamation aussitôt qu'il a eu connaissance du dommage ou au plus tard dans les sept jours de la réception. La prescription est de six mois pour les expéditions faites en Europe et de un an pour les autres expéditions.

**7626.** — *Transport des voyageurs.* — On retrouve en Italie comme dans la plupart des autres nations des billets simples, des billets d'aller et retour, des cartes d'abonnement.

**7627.** — Les tarifs varient avec la vitesse des trains : la majoration pouvant être sur les trains ordinaires et suivant les cas de 10 ou 20 p. 0/0.

**7628.** — De nombreuses réductions sont accordées aux ouvriers, émigrants, indigents, congressistes, électeurs, membres des sociétés de gymnastique, etc.

**7629.** — Les billets ne sont valables que pour le train en vue duquel ils ont été délivrés.

**7630.** — On a droit à un ou deux arrêts intermédiaires suivant que le parcours excède 200 ou 500 kilomètres.

**7631.** — On ne peut changer de classe ou de trains qu'en payant un supplément.

**7632.** — Le voyageur qui ne peut prendre son train ou accomplir tout son parcours par le fait de la compagnie ou le fait du prince a droit suivant les cas à un remboursement intégral ou partiel du prix de son billet.

**7633.** — La franchise des bagages que le voyageur peut porter avec lui dans son wagon ne doit pas excéder 20 kilos. Ces bagages eux-mêmes ne doivent pas dépasser certaines proportions.

**7634.** — La compagnie n'est responsable de la perte des bagages qu'autant qu'ils sont assurés.

**7635.** — Les colis qui ne sont pas réclamés au bout d'un délai de six mois sont vendus au profit de la caisse de secours des employés de chemins de fer.

**7636.** — *Organisation du réseau de l'Etat.* — L'organisation du réseau d'Etat en Italie n'a qu'un intérêt rétrospectif. Nous nous bornerons à dire qu'on trouvera les règles qui ont présidé à l'administration des chemins de fer de la Haute-Italie de 1878 à 1885 dans une loi du 8 juill. 1878 et un décret du 6 mars 1879.

**7637.** — *Concours financier.* — Le concours financier de l'Etat s'est manifesté en Italie sous trois formes principales : exécution de travaux, subventions, garantie d'intérêt. On trouvera les principaux exemples pratiques de chacune de ces formes de concours dans Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 426.

**7638.** — Les localités ont également contribué, dans une large mesure, à la constitution du réseau, tantôt d'une façon facultative, tantôt d'une façon obligatoire. On consultera, à cet égard, les lois des 29 juill. 1879 et 27 avr. 1885, qui ont divisé les lignes en différentes catégories et fixé le taux de leur contribution suivant la catégorie à laquelle elles appartiennent.

### § 10. PRUSSE.

**7639.** — *Historique.* — Les premiers chemins de fer prussiens furent construits par l'industrie privée. Bientôt le gouvernement s'intéressa à la construction des lignes par voie de souscription d'actions et d'obligations. En 1843, il inaugura le système de la garantie d'intérêt qui fonctionna en même temps que la participation à titre d'actionnaire. L'Etat garantissait un minimum d'intérêt de 3 1/2 p. 0/0 à un certain nombre d'actions représentant une partie du capital souscrit. Mais il se réservait le droit de racheter les actions garanties et de les mettre hors de cours. Un minimum de dividende était fixé et l'excédent devait être partagé entre les actionnaires et le Trésor. Si l'Etat était forcé pendant plus de trois années de payer la garantie d'intérêt, il pouvait prendre en mains l'exploitation. Il avait toujours un représentant dans les assemblées de la compagnie.

**7640.** — En 1849, l'Etat construisit un certain nombre de lignes et en racheta d'autres. En même temps, on affecta le produit de l'impôt sur le revenu net des compagnies de chemins de fer au rachat des actions par l'Etat.

**7641.** — Mais l'industrie privée reprit sa prépondérance de 1860 à 1870.

**7642.** — La constitution du 16 avr. 1871, qui sert de base à la constitution politique du régime allemand, est un retour éclatant aux idées de concentration du réseau allemand dans les mains de l'Etat. Depuis, les nombreuses lois qui sont intervenues pour autoriser le rachat ou la construction d'un certain nombre de lignes pour le compte de l'Etat prussien n'ont fait que confirmer ces idées. — V. not. L. 20 déc. 1879, 26-30 nov. 1887, 6 janv., 11 mai 1888.

**7643.** — *Concessions.* — Les concessions de chemin de fer ont été réglées en Prusse par l'ordonnance du 3 nov. 1848.

**7644.** — Il ne peut en être accordé, aux termes des art. 1 et s. de cette ordonnance, que par ordonnance royale, sur la proposition du ministre du Commerce, qui doit donner l'approbation du tracé, des projets de construction de la voie ferrée et du matériel roulant.

**7645.** — *Expropriation et construction.* — Aucun embranchement ne peut être établi qu'après autorisation royale.

**7646.** — Les occupations temporaires de terrains et les expropriations sont réglées par les art. 7 à 19, Ord. 3 nov. 1838. C'est le gouvernement de la province qui désigne les propriétés qui doivent être cédées ou occupées temporairement. En dehors des indemnités en argent, la compagnie est tenue à la reconstruction ou à l'entretien de tous les ouvrages dont le gouvernement prescrit l'établissement, tels que chemins, passages, clôtures, canaux d'irrigation.

**7647.** — On consultera également sur ces points un certain nombre de dispositions contenues dans le Code général (*Allgemeine Landrecht*) et les dispositions d'une loi du 11 juin 1874 qui a eu pour effet de soumettre à une réglementation uniforme la province rhénane jusque-là soumise à la loi française du 8 mars 1810 et les pays annexés en 1866. D'après cette loi, l'expropriation s'applique non seulement à la cession forcée des propriétés, mais aussi aux restrictions du droit de propriété.

**7648.** — L'indemnité est fixée à défaut d'entente amiable par la régence provinciale, sauf recours devant les tribunaux ordinaires.

**7649.** — Les art. 16 et 19 de cette loi consacrent au profit des propriétaires dont le terrain n'a pas été utilisé un droit de préemption analogue à celui que nous trouvons dans notre loi du 3 mai 1841.

**7650.** — D'après les nouvelles lois et, notamment, celle du 10 mai 1890, l'exécution des lignes concédées est subordonnée à la condition que les terrains nécessaires seront fournis gratuitement ou que l'Etat sera remboursé par les régions intéressées de tout ce qu'il aura payé pour indemnité d'expropriation ou de dommages ou que les pays traversés contribueront à la construction par le versement d'une somme d'argent.

**7651.** — Aux termes des art. 21 à 25, Ord. 3 nov. 1838, le ministre du Commerce est autorisé à fixer un délai pour la construction et l'achèvement de la ligne et à demander un cautionnement à cet effet. Faute de satisfaire à ces obligations, il a le droit de faire vendre aux enchères l'établissement tel qu'il se comporte.

**7652.** — L'exploitation ne peut être autorisée qu'après inspection de la ligne.

**7653.** — *Capital social.* — Aux termes de l'ordonnance du 3 nov. 1838, les statuts doivent être approuvés par le roi. L'émission définitive des actions n'a lieu qu'après libération intégrale. Le souscripteur de l'action est absolument garant du paiement de 40 p. 0/0 du montant nominal de l'action : il ne peut s'affranchir de son engagement en le transférant à un tiers et ne peut en être délié par les compagnies.

**7654.** — *Police et surveillance.* — La police des chemins de fer est soumise à des règlements édictés par le ministre du Commerce (Ord. 3 nov. 1838, art. 25).

**7655.** — Aux termes de l'art. 6, L. 3 nov. 1838, il est nommé par ordonnance royale des commissaires perpétuels auxquels l'administration de l'entreprise doit s'adresser pour tous rapports avec l'administration de l'Etat.

**7656.** — Une loi du 21 juillet et deux décrets ministériels du 24 nov. 1848 et du 14 juin 1875 ont précisé les attributions de ces fonctionnaires. Aux termes de ces dispositions ils sont autorisés à convoquer les directeurs et à assister à leurs réunions : ils doivent veiller sur les opérations financières des compagnies, sur l'application des statuts et règlements; ils sont chargés d'inspecter avec les autorités administratives locales toute voie nouvelle avant sa mise en exploitation, etc.

**7657.** — Les tableaux de la marche des trains modifiés et approuvés par les commissaires doivent être communiqués sans retard au ministre des Travaux publics et à l'Office impérial des chemins de fer.

**7658.** — Une loi du 1er juin 1882 a organisé des conseils de district en rendant permanente une institution temporaire qui existait déjà sous le nom de conférence.

**7659.** — Ces conseils recrutés parmi les corps représentatifs des intérêts du commerce, de l'industrie, de l'agriculture de la région doivent être consultés sur les affaires importantes, notamment sur les questions de tarifs par le directeur des chemins de fer.

**7660.** — Ils peuvent aussi présenter eux-mêmes leurs propositions.

**7661.** — La même loi a organisé un conseil central qui se tient à Berlin et se compose d'un président, d'un vice-président nommés par le roi, de trois membres choisis par le ministre de l'Agriculture, trois par celui du Commerce, deux par celui des Finances, deux par celui des Travaux publics, de six membres titulaires et de six suppléants.

**7662.** — Ses délibérations qui interviennent à peu près dans les mêmes cas que celles des conseils de district doivent être communiquées aux chambres.

**7663.** — Enfin, il est déclaré dans cette loi, pour limiter les pouvoirs de ce conseil que, sans préjudice du droit reconnu par la constitution de l'empire en matière de tarifs, les tarifs maxima existant ne pourront pas être élevés sans l'intervention du pouvoir législatif.

**7664.** — *Exploitation.* — On consultera principalement, pour l'exploitation des chemins de fer, les art. 390 à 431, C. comm., promulgué le 24 janv. 1861. La responsabilité des compagnies, les délais de réclamation en cas d'avaries, la forme des lettres de voiture s'y trouvent réglementés et certaines dispositions sont déclarées applicables non seulement aux chemins de fer d'intérêt général, mais aux chemins de fer privés ainsi qu'aux chemins de fer industriels.

**7665.** — *Tarifs.* — Les règles concernant la tarification sont contenues dans les art. 26 à 35, Ord. 3 nov. 1838, dans les dispositions des actes de concession, dans les arrêtés ministériels et dans une loi du 1er juin 1882. Dans les trois premières années, la compagnie a le droit d'entreprendre seule, sans concurrence, le service des transports et de fixer à son gré les prix.

**7666.** — Les prix sont communiqués au gouvernement, publiés, et la compagnie doit observer ces prix pour les transports sans préférence pour aucun transporteur.

**7667.** — Après les trois premières années, d'autres sociétés peuvent être autorisées à faire le service de transport sur la ligne contre paiement d'un droit de péage ou d'une indemnité.

**7668.** — L'art. 29 détermine le mode de calcul de ce prix de péage.

**7669.** — L'art. 32 relatif à la tarification accorde à la compagnie le droit de déterminer suivant son appréciation les prix qu'elle veut percevoir. Ils doivent être calculés de façon à ne jamais donner au capital d'établissement un produit net plus élevé que 10 p. 0/0.

**7670.** — Lorsque le revenu net dépasse 10 p. 0/0 du capital d'établissement, les prix de transports doivent être abaissés de façon que ce produit ne dépasse plus 10 p. 0/0 (art. 33).

**7671.** — Les différends qui peuvent surgir entre les compagnies et les particuliers au sujet des droits de péage sont tranchés par le gouvernement sous réserve de recours au ministre du Commerce (art. 35).

**7672.** — C'est à partir de 1874, que l'art. 4 des concessions a réservé au ministre des Travaux publics le droit de fixer et de modifier le tarif maximum pour les voyageurs et les marchandises, et soumis à son approbation tous les tarifs exceptionnels.

**7673.** — Le concessionnaire est tenu en outre d'organiser sur la demande d'autres compagnies, et si le ministre le juge utile, un service de trains pour l'expédition des voyageurs et des marchandises et des tarifs directs.

**7674.** — Les classes des voyageurs sont réglées suivant les indications du contrôle de l'Etat, qui, pendant un certain nombre d'années, se réserve le droit d'augmenter le nombre des trains de voyageurs dans chaque direction si le produit brut de la ligne atteint une certaine moyenne pendant un nombre d'années. On trouve aussi dans certaines concessions cette règle qu'en ce qui concerne le trafic des marchandises pendant les trois premières années de l'exploitation, la fixation des taxes maxima appartient au ministre, mais que le concessionnaire peut relever ou abaisser les taxes sans dépasser le maxima, sans approbation du contrôle.

**7675.** — Le concessionnaire peut être tenu d'appliquer, si le ministre le juge utile, le système en vigueur sur le réseau d'Etat prussien.

**7676.** — Parmi les décisions ministérielles qui ont réglé la tarification par voie administrative, nous citerons plus spécialement une circulaire du 18 févr. 1863, qui a accordé aux compagnies de chemins de fer le droit de se passer de l'autorisation préalable pour les établissements des tarifs communs à base inférieure à celle des tarifs locaux et une circulaire du 21 févr. 1878, qui a assujetti les compagnies à soumettre à l'approbation des ministres seuls les taxes relatives aux relations internationales dont les bases seront inférieures à celles du trafic intérieur.

**7677.** — En ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat, il faut consulter le décret du 24 nov. 1879 qui a déterminé les pouvoirs des directeurs de chemins de fer et ceux du ministre, et précisé, notamment, les limites de l'autonomie des premiers dans l'établissement des tarifs communs et celle des taxes pour les gares et haltes nouvelles.

**7678.** — *Compétence.* — Aux termes de l'art. 4, § 3, L. 26 juill. 1870, sur la compétence administrative et judiciaire, les tribunaux ordinaires connaîtront dorénavant des litiges entre compagnie de chemins de fer et particuliers au sujet de l'application des tarifs d'expédition et de transport.

**7679.** — *Réseau d'Etat.* — Le réseau d'Etat est régi par un décret du 24 nov. 1879; son administration est répartie entre un certain nombre de directions placées toutes sous la haute autorité du ministre des Travaux publics et composées d'un président et d'un nombre déterminé de membres. Sur les attributions de ces directeurs, V. Picard, *op. cit.*, t. 3, p. 57 et s.

**7680.** — Les excédents des chemins de fer de l'Etat doivent être employés : 1° à payer les intérêts annuels de la dette des chemins de fer de l'Etat; 2° à solder le cas échéant les défauts des prévisions du budget de l'administration du réseau de l'Etat sans que le prélèvement en pareil cas puisse excéder une certaine somme; 3° à couvrir l'amortissement annuel de la dette des chemins de fer de l'Etat à raison de 34 p. 0/0 de cette dette.

**7681.** — *Contrôle.* — Les chemins de fer de l'Etat ne sont pas contrôlés.

**7682.** — *Personnel.* — Une ordonnance royale du 21 déc. 1846 contient des dispositions sur la police des chantiers et l'engagement et le licenciement des ouvriers employés à la construction des lignes de chemins de fer. Ces dispositions doivent être complétées par celles d'une ordonnance du 21 juin 1869.

**7683.** — La procédure disciplinaire relative aux employés de chemins de fer est régie en Prusse par une loi du 21 juill. 1852, dont on trouve la traduction (*Bull. min. Trav. publ.*, 1892, p. 304).

**7684.** — D'après une décision ministérielle du 28 nov. 1853, tous les employés de chemins de fer concédés qui exercent la police des voies ferrées après avoir prêté serment, sont considérés comme employés indirects de l'Etat.

**7685.** — *Concours financier.* — En Prusse, on a eu recours successivement au prêt, à la participation comme actionnaires, à la garantie d'intérêt et à l'achat d'obligations. Mais à l'origine, il n'y a eu pour ainsi dire aucun concours financier, les compagnies intéressées ont fait tous les frais de la construction des lignes. A la fin, l'Etat absorbant toutes les lignes privées, les chemins de fer particuliers disparurent, au contraire, pour faire place au réseau d'Etat.

**7686.** — *Impôts.* — Les art. 38 et 41, Ord. 3 nov. 1838, affranchissent les chemins de fer de l'impôt industriel et établis-

sent sur le revenu net des lignes concédées un impôt progressif dont le taux a été fixé par la loi du 30 mai 1853.

**7687.** — *Rapports avec les autres administrations.* — C'est dans les art. 36 et 37, Ord. 3 nov. 1838, que se trouvent les obligations des compagnies concessionnaires par rapport au service des postes. Ces obligations furent précisées postérieurement par des lois promulguées en 1850 et 1875. On consultera principalement à cet égard la loi du 20 déc. 1875.

**7688.** — Les rapports entre les chemins de fer et l'administration des télégraphes sont réglés par une décision du Conseil fédéral du 21 déc. 1868 et par une ordonnance du 2 juin 1877.

**7689.** — Nous ne croyons pas devoir entrer dans l'examen de ces textes qui ne présentent qu'un intérêt purement local.

**7690.** — *Fin de la concession. Rachat.* — Le rachat des chemins de fer est fixé par l'art. 42, Ord. 3 nov. 1838. Il ne peut être demandé qu'au bout de trente ans à partir de la mise en exploitation : il ne peut se faire qu'à une époque fixée pour le renouvellement des tarifs après notification faite à la compagnie en temps opportun et moyennant un prix fixé à vingt-cinq fois le montant du dividende annuel moyen perçu dans les cinq dernières années.

**7691.** — *Déchéance.* — La déchéance est prévue par l'art. 47, Ord. 3 nov. 1838, faute par la compagnie d'exécuter les obligations qui lui sont imposées.

**7692.** — *Chemins de fer à faible trafic et voies de troisième ordre. Petits chemins de fer. Chemins de fer privés.* — Il n'y a pas de régime général applicable aux chemins de fer à faible trafic.

Mais les voies de troisième ordre ont fait l'objet d'un règlement en date du 12 juin 1878.

De plus, des crédits ont été accordés par le gouvernement en 1879 en vue de l'établissement des lignes de cette catégorie.

**7693.** — Une loi du 28 juill. 1892 a réglementé la matière des petits chemins de fer (*Kleinbahnen*) et des chemins de fer privés aboutissant aux voies ferrées publiques. On en trouvera la traduction dans le bulletin du ministère des Travaux publics du mois d'août 1892.

**7694.** — Ce qu'on appelle petits chemins de fer ce sont les voies ferrées qui servent au transport public, mais ne sont pas soumis à la loi du 3 nov. 1838; et plus spécialement, les voies ferrées qui assurent la communication locale à l'intérieur d'une commune ou entre des communes voisines, ainsi que les voies ferrées qui ne sont pas destinées à être employées au moyen de locomotives.

**7695.** — L'établissement de ces chemins de fer est toujours subordonné à une autorisation administrative. Mais l'autorité qui peut la donner varie avec les limites du chemin de fer. La concession ne peut être accordée qu'après enquête.

**7696.** — Les chemins de fer ne peuvent occuper les voies publiques que du consentement de ceux qui sont chargés de les entretenir.

**7697.** — A l'occasion, on doit se munir également de l'autorisation des autorités militaires, télégraphistes, etc.

**7698.** — La concession peut être perpétuelle ou temporaire.

**7699.** — Les autorités compétentes doivent insérer dans l'acte de concession les prescriptions nécessaires en ce qui concerne les travaux et les tarifs de transport.

**7700.** — Le plan de la ligne doit être arrêté par les autorités compétentes. Avant cette époque, il n'est pas permis de procéder à sa construction.

**7701.** — Les moteurs mécaniques employés à la traction sont vérifiés avant l'exploitation.

**7702.** — Les petits chemins de fer sont soumis au contrôle de l'autorité compétente pour accorder la concession.

**7703.** — En cas d'inexécution des conditions de la concession il peut y avoir lieu au rachat ou à la résiliation (art. 24 et s.).

**7704.** — Les entrepreneurs de petits chemins de fer sont tenus d'accepter le raccordement avec les autres chemins de fer lorsque l'autorité qui accorde la concession le juge nécessaire. Ils peuvent également, dans certains cas, demander eux-mêmes ce raccordement.

**7705.** — Le rachat ou l'incorporation des petits chemins de fer dans le réseau d'intérêt général sont prévus par les art. 30 et 31.

**7706.** — L'autorisation royale est nécessaire pour l'établissement des petits chemins de fer dans les rues de Berlin et de Postdam.

Les petits chemins de fer sont soumis à l'impôt industriel.

**7707.** — Les art. 42 et s. règlent leur situation vis-à-vis de l'administration des postes.

**7708.** — Les chemins de fer même non publics qui aboutissent à des voies ferrées et sont exploités à l'aide de traction mécanique sont soumis à une autorisation administrative donnée après enquête, et à un contrôle de l'autorité qui a donné l'autorisation.

### § 11. *Russie.*

**7709.** — *Historique.* — Jusqu'en 1885, il n'y avait pas en Russie de législation générale des chemins de fer russes. Chaque compagnie obéissait aux règles contenues dans l'acte de concession qui la concernait. Le 12 juin 1885 parut un règlement qui eut pour objet de les assujettir toutes à des prescriptions uniformes.

**7710.** — Les chemins de fer russes ont passé par des phases diverses au point de vue de l'organisation et de l'exploitation. A l'origine, ils furent l'objet de concessions à des compagnies privées; vers 1842, l'Etat sembla vouloir en prendre la direction; en 1856, il parut renoncer à cette tendance et abandonner de nouveau la construction des voies ferrées aux compagnies privées, mais il continua à contribuer à l'établissement de ces voies à l'aide de subventions ou de garantie d'intérêt; en 1881, le fardeau croissant de sa dette le détermina de nouveau à se faire constructeur, et il procéda alors à de nombreux rachats de lignes.

**7711.** — *Concession.* — Jusqu'en 1873, le concessionnaire avait toute initiative pour la rédaction des projets et la constitution de la société chargée d'assurer l'exécution de l'entreprise et son fonctionnement.

**7712.** — Depuis le 31 mars 1873, c'est le ministre des voies et communications qui doit faire chaque année dresser les projets d'étude des voies de communication contenues dans le programme général; il doit saisir le conseil des ministres de son rapport en l'appelant à statuer en même temps sur les voies et moyens.

**7713.** — C'est une commission représentant le ministre des voies et communications, le ministre des Finances et le contrôle de l'empire qui fait appel au crédit public. — V. *infrà*, n. 7722 et s.

**7714.** — La durée des concessions varie entre 50 et 85 ans.

**7715.** — A l'expiration normale de la concession, l'Etat rentre en possession gratuite de la voie et indemnise la compagnie du matériel fixe ou roulant qu'elle a créé.

**7716.** — *Rachat.* — Au bout de 20 ans, l'Etat a presque toujours le droit de racheter la ligne moyennant une annuité fixée sur la moyenne annuelle des sept dernières années et payable jusqu'à la date primitivement assignée pour la fin de la concession

**7717.** — *Construction.* — Même dans le cas où les chemins de fer sont concédés, les plans doivent recevoir la sanction impériale et les études doivent se faire sur l'ordre et sous le contrôle du ministre des voies et communications (art. 1).

**7718.** — Ces études comprennent un plan de la direction de la ligne, un profil longitudinal, le projet de l'évaluation des travaux d'art et une estimation des fournitures et des frais de construction (art. 2).

**7719.** — Le conseil des ministres doit être saisi au début de l'année de ceux de ces projets dont la construction pourra se faire dans l'année même. Il prend ses conclusions à cet égard et les soumet à l'approbation impériale (art. 3 et 4).

**7720.** — Puis le ministre des voies et communications soumet au conseil des ministres ses propositions relatives au mode de construction, et notamment au point de savoir si elle aura lieu aux frais de l'Etat ou d'une compagnie, et dans ce dernier cas il présente ses propositions relativement aux statuts de la société, au chiffre du capital social, etc. Le conseil des ministres fait encore ses propositions sur ce point et les soumet à l'approbation impériale (art. 5 et 6).

**7721.** — Si dans le nombre des lignes dont s'agit, il s'en trouve qui touchent à des lignes déjà exploitées par d'autres compagnies, on peut, en prenant pour bases les dispositions précédentes, confier à celles-ci la construction des lignes nouvelles (art. 7).

**7722.** — *Société. Capital social.* — Les sociétés concessionnaires de chemins de fer sont astreintes à l'observation de cer-

taines règles. Les statuts, les conditions techniques de projets, les projets de travaux et les devis estimatifs de ces travaux doivent être publiés par le ministre des voies et communications. Une commission organisatrice de trois membres doit être même formée pour représenter le ministère des voies et communications, le ministère des Finances et l'administration du contrôle de l'Etat. Cette commission, conformément à un règlement rédigé par les trois ministres sus-énoncés, remplit les formalités nécessaires pour l'organisation de la société.

**7723.** — La même commission invite le public à souscrire en indiquant les conditions de la souscription et les lieux où elle pourra se faire.

**7724.** — Après la souscription, elle fait la répartition et publie le montant des souscriptions effectuées dans chaque établissement de crédit, le résultat général de la répartition, le mode de remboursement de l'excédent des sommes versées, l'invitation faite par trois fois aux souscripteurs d'assister à la première assemblée générale pour s'assurer de la réalité des versements effectués.

**7725.** — La commission préside cette assemblée. Après l'élection du conseil d'administration, l'intervention de la commission organisatrice cesse.

**7726.** — Le conseil d'administration se compose des directeurs élus et d'un directeur désigné par le ministre des voies et communications qui, indépendamment de la responsabilité générale incombant à tous les membres du conseil, est en outre rendu directement responsable envers le gouvernement du chef de tous les actes du conseil touchant l'exécution des statuts de la société. Ce directeur est autorisé, s'il y a lieu, à faire opposition, au sein du conseil, à toutes décisions et mesures prises par ce conseil, et si lesdites oppositions ne sont pas levées par le ministre des voies et communications, la décision prise contre ces mesures contestées est portée à l'appréciation générale des actionnaires. Le directeur touche un traitement de l'Etat, mais pour couvrir la dépense, la société doit verser annuellement au Trésor une somme fixée par les statuts.

**7727.** — Faute d'approbation par la première assemblée générale des mesures présentées par le conseil d'administration, celui-ci ne peut faire aucune dépense, ni passer aucun contrat, à l'exception des frais relatifs aux loyers et à l'expédition des dépenses courantes.

**7728.** — Les deux premières assemblées sont composées de tous les souscripteurs porteurs d'un certificat nominatif délivré par la commission organisatrice.

**7729.** — Les sommes qui appartiennent à la société sont déposées intégralement entre les mains du ministre des Finances et ne peuvent être délivrées au conseil que sur un bon du ministre des voies et communications, d'après les règles indiquées dans les statuts (art. 8 et 9).

**7730.** — Déjà un règlement du 12 juin 1865 avait édicté quelques règles importantes sur l'établissement et l'entretien des chemins de fer. On consultera encore avec fruit les art. 83 à 165 dans lesquels se trouvent tracées les obligations des chemins de fer dans leurs rapports avec l'Etat concédant ou avec le public, la tenue des registres de plainte, l'affichage des règlements, etc.

**7731.** — *Voirie.* — Les voies d'accès aux chemins de fer peuvent être construites et entretenues non seulement par le gouvernement, mais encore par les provinces, villes, communes, sociétés par actions ou par les particuliers.

**7732.** — Elles peuvent consister en chaussées, routes pavées ou voies ferrées à traction mécanique ou de chevaux.

**7733.** — Elles peuvent être d'un usage public ou privé.

**7734.** — Il peut y être perçu une rétribution.

**7735.** — Les propriétaires des voies privées ne sont pas obligés d'en permettre l'usage pour le transport des personnes ou marchandises; s'ils le font, ce doit être gratuitement.

**7736.** — Les voies ferrées d'accès sont placées sous le contrôle du ministre des voies et communications.

**7737.** — Les voies d'accès peuvent être établies par voie d'expropriation sur les terres d'autrui ou sur celles qui appartiennent à l'entrepreneur lui-même.

**7738.** — Les demandes d'études de tracé sont adressées au gouverneur de la province qui les transmet, à fin d'approbation, à une commission spéciale.

**7739.** — Si l'approbation est refusée, l'intéressé peut porter sa plainte au ministre de l'Intérieur qui statue définitivement après entente avec les administrations compétentes.

**7740.** — A l'exception des voies qui nécessitent une expropriation, et des voies ferrées à traction mécanique ou à traction de chevaux qui ne peuvent être construites qu'avec l'autorisation du ministre de l'Intérieur, les voies d'accès aux chemins de fer peuvent être construites sans autorisation.

**7741.** — *Police et conservation.* — La protection des voies ferrées a été assurée successivement par le Code pénal et par une loi du 25 avr. 1878, qui modifie quelques-unes de ses dispositions.

**7742.** — Cette loi décide que quiconque aura sans préméditation ou même par hasard endommagé ou encombré la voie ferrée et aussi négligé soit d'en aviser le surveillant ou tout autre agent préposé à la sécurité de la voie, soit au moins de prendre sans retard les mesures en son pouvoir pour le prévenir, est passible de deux à quatre mois d'emprisonnement, et que l'emprisonnement pourra être porté jusqu'à six mois et pourra se transformer en exil en Sibérie ou en internement dans la maison de correction, si le délit a été suivi de mort d'homme ou de blessures.

**7743.** — ... Que le même fait s'il a été suivi immédiatement d'avertissement aux autorités ou de mesures nécessaires pour éviter les conséquences fâcheuses qui pouvaient en résulter, peut être affranchi de toute peine ou entraîner trois mois d'arrêts ou 300 fr. d'amende, si l'accident n'a pas entraîné mort d'homme, ou blessures graves, ou une peine de deux à seize mois d'emprisonnement dans le cas contraire.

**7744.** — Les individus appartenant aux voies ferrées qui ont commis sciemment des irrégularités ou des omissions dans l'exercice de leurs fonctions sont punis de peines spéciales suivant la gravité du dommage. Ces peines sont : l'exil en Sibérie, la privation de tous les droits, la déportation avec travaux forcés dans les forteresses pour un temps de huit à douze années, l'internement dans une maison de travail (art. 4).

**7745.** — Est également puni le fait de conférer des fonctions à des personnes notoirement incapables ou le défaut de surveillance sur ces personnes s'il entraîne des conséquences dommageables (art. 5).

**7746.** — L'art. 6 est relatif au fait de désobéir aux injonctions légitimes des surveillants, — aux offenses faites à ces agents, — aux violences commises sur leur personne (art. 6).

**7747.** — Les poursuites peuvent être intentées d'office indépendamment de la plainte des individus blessés ou mutilés.

**7748.** — La même loi met à la charge des compagnies les réparations du dommage causé. Elles ne peuvent se soustraire à cette responsabilité qu'en prouvant que le sinistre est arrivé par force majeure ou sans leur faute. La réparation du préjudice peut consister dans une somme payable une fois pour toutes ou dans un subside annuel, toujours modifiable.

**7749.** — Toute convention de non-garantie doit être tenue pour nulle.

**7750.** — L'action en dommages-intérêts est prescrite par une année.

**7751.** — *Surveillance.* — Un conseil spécial est institué pour prendre toutes les mesures relatives aux chemins de fer (L. 12 juin 1885).

**7752.** — Il est composé de différents membres des ministères et de délégués des chemins de fer privés, du commerce et des manufactures, de l'industrie minière et de l'agriculture.

**7753.** — La présidence en appartient en principe au ministre des voies et communications.

**7754.** — Les membres des différents ministères sont nommés par l'empereur : le choix des délégués privés qui est fait par les personnes compétentes, et pour une année seulement, est également ratifié par l'empereur.

**7755.** — Les directeurs des postes et télégraphes, des affaires médicales, le chef d'état-major de la gendarmerie, le préposé au transport des troupes sont invités à assister au conseil pour prendre part à la discussion toutes les fois que le conseil s'occupe des affaires de leur compétence respective.

**7756.** — Peuvent être appelées également à donner leur avis toutes personnes susceptibles de donner des renseignements utiles.

**7757.** — Le conseil donne son avis sur les projets de lois relatifs à la construction, à l'exploitation et à l'administration des voies ferrées; sur la modification et l'abrogation des lois relatives à ces matières; sur les instructions et règlements promulgués par l'administration lorsque l'examen de ces instructions et règlements rentre dans les attributions du conseil en vertu des statuts géné-

raux des voies ferrées, sur les tarifs et taxes supplémentaires en tant que l'Etat est compétent pour intervenir; sur les affaires qui d'après les statuts généraux des voies ferrées de l'empire doivent être soumises à l'examen du conseil; sur toute affaire relative à la construction, à l'exploitation et à l'administration des chemins de fer, lorsque le ministre des voies et communications ou les chefs des administrations le jugent à propos.

**7758.** — Les décisions du conseil relativement aux affaires qui ne doivent pas passer par une instance supérieure sont définitives si le ministre les approuve et si elles ont été prises à la majorité des voix. Dans le cas de divergence entre le conseil et un des délégués du ministère, les décisions ne sont exécutoires que si le ministre opposant n'a pas déposé de protestations dans le délai d'un mois.

**7759.** — Si le ministre des voies et communications ou bien le chef d'une des administrations intéressées sont d'un avis contraire à celui du conseil, l'affaire est soumise à l'examen du conseil des ministres, à moins qu'elle ne soit de nature à être portée devant le conseil d'empire.

**7760.** — *Contrôle des chemins de fer concédés.* — Ce contrôle est réparti entre le ministère des voies et communications, le ministère des Finances et le contrôle de l'empire; le contrôle du ministère des voies et communications est tout à la fois technique et administratif. En effet, un décret du 6 juill. 1888 a divisé le conseil du ministère des voies et communications en deux sections : le conseil technique et le conseil administratif. Des inspecteurs de section et des inspecteurs principaux (Décr. 11 mars 1887 et 27 oct. 1889), chargés d'une étendue plus ou moins grande de réseau, sont chargés de contrôler les chemins de fer en exploitation. Il y avait autrefois des inspections locales qui ont été supprimées par une ordonnance du 16 juin 1892. Les chemins de fer en construction sont, au contraire, l'objet d'inspections intermittentes et régionales. Nous avons dit que l'Etat nomme des membres pour le représenter dans les conseils d'administration des compagnies, ce qui est une nouvelle sorte de contrôle. D'autre part, un avis du conseil de l'empire, du 17 mai 1888, organise des institutions de contrôle pour surveiller le mouvement des fonds des chemins de fer privés.

**7761.** — Enfin un service a été organisé par un règlement du 1er déc. 1892, pour inspecter le matériel livré aux chemins de fer de l'Etat ou privés.

**7762.** — *Tarifs.* — Les art. 68 à 71 du règlement du 3 juin 1885 contiennent les dispositions suivantes relatives à la tarification : « Les taxes et frais supplémentaires sont décomptés conformément aux tarifs légaux en vigueur et d'après les prescriptions relatives aux frais supplémentaires. Ces taxes et ces frais doivent être indiqués dans la lettre de voiture. Les chemins de fer ne peuvent percevoir, pour le transport des marchandises, d'autres taxes que celles déterminées par les tarifs et les prescriptions relatives aux frais supplémentaires, mais ils ont droit au remboursement des droits de douane et des frais supportés par eux pour le compte de l'expédition à raison du transport effectué en dehors de la voie ferrée. Les chemins de fer n'ont pas le droit d'accorder à l'expéditeur des concessions sur les tarifs en vigueur lorsque ce dernier s'engage à expédier une quantité déterminée de marchandises dans un temps donné; de même, ils ne peuvent accorder à tel ou tel expéditeur des avantages spéciaux non basés sur les conditions réglementaires des tarifs. Toute convention de cette nature est déclarée interdite et sans effet. »

**7763.** — Primitivement établis d'après l'arbitraire des compagnies, les tarifs ont été ensuite subordonnés à l'homologation de l'autorité publique qui a fixé des maxima, en laissant aux compagnies le soin de les abaisser, mais en leur interdisant de les relever avant un certain temps. Le gouvernement s'est aussi réservé en général le soin de fixer les frais accessoires.

**7763** *bis* — Lorsqu'une compagnie de chemins de fer ne soumet pas au ministère des Finances, dans le délai déterminé, le projet de tarif réclamé ou ne publie pas, suivant le mode établi, le tarif proposé, c'est le département des chemins de fer qui le rédige.

Il est alors soumis par le ministre des Finances au Sénat dirigeant pour être publié dans le Recueil des lois et décrets du gouvernement.

Il acquiert ainsi un caractère obligatoire (Déc. cons. min., 12 août 1889).

**7764.** — *Personnel.* — Un avis du conseil d'empire, du 30 mai 1888, oblige les compagnies privées de chemins de fer à fonder pour les employés des caisses de retraites ou des caisses d'épargne et de secours soumises au contrôle du ministère des voies et communications.

**7765.** — *Exploitation. Transport des voyageurs.* — Les compagnies, en principe, sont tenues d'effectuer le transport des marchandises et des voyageurs entre les stations désignées et au prix des tarifs, à moins de force majeure ou de mauvaise tenue des voyageurs (Règl. 12 juin 1885, art. 2). Des règles spéciales sont édictées pour les haltes (art. 3). Les interruptions ou suspensions de transport doivent être portées à la connaissance des intéressés.

**7766.** — Les art. 7 et 10 réglementent les rapports des différentes compagnies de chemins de fer entre elles ou avec les compagnies de navigation en les obligeant en général à organiser le transport direct d'un point à un autre.

**7767.** — Les horaires doivent être affichés dans les gares, et les transports doivent se faire au prix des tarifs légaux ou locaux (art. 14 à 17).

Les compagnies doivent fournir une place à tous les voyageurs munis de billets, fût-ce dans une classe supérieure. Tout voyage sans billet expose le voyageur à payer le double du prix de sa place entre la dernière station de contrôle et celle qui se trouve après l'endroit où on a constaté qu'il n'avait pas de billet (art. 20 à 26).

**7768.** — Les art. 27 à 29 prévoient le cas où un voyageur peut être expulsé.

**7769.** — Les art. 30 à 42 réglementent le transport des bagages, soit en franchise, soit contre une taxe lorsque le voyageur ne les prend pas avec lui, et déterminent les cas dans lesquels il peut être procédé à leur vérification, les droits auxquels peut donner lieu leur garde, les conditions auxquelles la vente peut en être faite lorsqu'ils ne sont pas réclamés.

**7770.** — *Transport des marchandises.* — Les règles relatives au transport des marchandises sont contenues dans 49 articles qui constituent le chapitre 3. On y trouve réglementées les heures d'ouverture et de fermeture des gares, les emplacements destinés au dépôt des marchandises, l'obligation où est la compagnie de recevoir les marchandises et de les expédier à tour de rôle, sauf à les emmagasiner provisoirement lorsqu'il y a encombrement, les délais de livraison des marchandises, bien que les compagnies aient à cet égard un pouvoir individuel assez étendu, l'emploi et la rédaction des lettres de voiture et de leurs duplicatas avec les timbres dont elles doivent être revêtues.

**7771.** — *Responsabilité.* — Les art. 59 et 60 établissent la responsabilité de l'expéditeur en ce qui concerne l'exactitude des déclarations portées sur le billet de voiture et autorisent les chemins de fer à vérifier le contenu, le poids ou la valeur des envois.

**7772.** — D'autre part, la responsabilité des administrations de chemins de fer au sujet des pertes et avaries occasionnées par la faute de leurs agents se trouve fixée par les art. 5 et 6 (chap. 1), où l'on voit entre autres cette règle que les conventions entre les chemins de fer et les expéditeurs tendant à annuler ou à atténuer cette responsabilité, sont nulles et de nul effet.

**7773.** — Les compagnies peuvent refuser toute marchandise dont l'emballage est défectueux.

**7774.** — Les expéditeurs doivent joindre à la lettre de voiture tous les documents nécessaires aux formalités de la douane.

**7775.** — Les art. 86 et 87 traitent de la livraison des marchandises.

**7776.** — La perte de la marchandise ou les avaries qu'elle peut subir pendant le trajet ou à la station de destination doivent être constatées (art. 88 et 89) sans retard par un procès-verbal dûment dressé. Lorsqu'on retrouve la marchandise perdue avant le paiement de l'indemnité correspondante on en avertit immédiatement l'ayant-droit. Si la marchandise est retrouvée après le paiement de cette indemnité, l'avis n'est obligatoire que dans le cas où l'ayant-droit a exprimé le désir de la recevoir après les recherches effectuées. Le délai pour réclamer la marchandise retrouvée est de deux semaines à partir du jour de l'envoi de l'avis. Les marchandises non retrouvées dans les trente jours à partir de la date de leur arrivée sont considérées comme abandonnées et pouvant faire l'objet d'une vente.

**7777.** — Le chap. 10 contient les dispositions relatives à la responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transport pour les voyageurs en cas d'accident (art. 92) ou

d'expulsion (art. 93), de retard dans le départ ou l'arrivée des trains (art. 94).

**7778.** — En cas d'avaries, la compagnie ne peut s'exonérer de la responsabilité qu'à charge de prouver qu'il y a eu force majeure ou faute du voyageur.

L'indemnité de perte ou d'avarie est fixée à l'avance et varie suivant qu'il y a eu ou non déclaration de la marchandise.

**7779.** — Les art. 98 à 120 fixent les conséquences du refus par une compagnie d'effectuer un transport, de la pluralité des contrats successifs de transport, du fait d'expédier une marchandise en dehors de son tour, etc.

**7780.** — L'art. 103 détermine dans quels cas une marchandise peut être considérée comme perdue faute de livraison dans les délais.

**7781.** — Les art. 108 et s. prévoient un certain nombre d'hypothèses dans lesquelles la compagnie n'est pas responsable : pour défaut d'emballage, vice propre de l'objet, transport en vrac ou par wagons découverts, accidents arrivés aux animaux voyageant avec ou sans escorte, etc., fausse déclaration, déchets de route, etc.

**7782.** — L'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise est fixée par les art. 107 à 109. En principe, l'indemnité doit être calculée d'après les prix courants ou, à défaut de ces prix, d'après la valeur attribuée aux marchandises similaires de la même qualité dans la localité et au moment où la marchandise devait être livrée.

**7783.** — L'art. 110 règle l'indemnité pour retard. Le propriétaire de la marchandise a droit, en général, à une indemnité équivalente à 5 p. 0/0 du prix de transport par vingt-quatre heures de retard, lors même que ce retard ne lui causerait aucun préjudice.

**7784.** — Les art. 11 et 12 traitent des réclamations et des indemnités.

**7785.** — Les art. 114 à 120 règlent la responsabilité matérielle des chemins de fer coparticipant au transport direct.

**7786.** — *Concours financier.* — Le concours financier de l'Etat dans l'établissement des chemins de fer russes a varié à l'infini. Il s'est traduit par des subventions, des avances ou des garanties d'intérêt, la concession gratuite de terres, l'autorisation d'extraire des matériaux de construction, des exemptions d'impôt, le concours des troupes pour l'exécution des travaux, l'exonération du droit de timbre, etc.

**7787.** — On trouvera à cet égard des renseignements intéressants dans le *Bulletin du ministère des Travaux publics*, année 1892, t. 1, p. 221.

**7788.** — *Impôts.* — D'après la loi du 26 déc. 1878, les chemins de fer paient un impôt de 25 p. 0/0 du prix perçu par la compagnie pour le transport des voyageurs de 1re et de 2e classe, et de 15 p. 0/0 pour les voyageurs de 3e classe. En ce qui concerne la 4e classe, l'impôt n'est perçu que dans le cas où le prix d'un transport d'un voyageur excède 3/4 d'un copeck par verste : il est alors de 15 p. 0/0 comme pour les voyageurs de 3e classe. L'impôt à prélever sur le transport des voyageurs des trains spéciaux est de 25 p. 0/0. Le même taux s'applique au transport des bagages et des marchandises en grande vitesse, mais l'ordonnance du 4 mars 1880 en a exonéré toutes les marchandises transportées en grande vitesse au prix de la petite vitesse.

**7789.** — Un avis du conseil d'empire du 24 janv. 1889 autorise les chemins de fer à faire des prêts avec leurs fonds d'exploitation. Cette autorisation n'est accordée d'ailleurs qu'aux compagnies dont la solvabilité est reconnue comme suffisante par les ministres des Finances, des voies et communications et le contrôleur de l'empire pour garantir complètement le paiement des intérêts et l'amortissement des obligations émises par les chemins de fer eux-mêmes ou par le gouvernement pour leur compte.

**7790.** — Un règlement du 10 juin 1890 détermine la répartition des bénéfices nets des compagnies, le montant des versements à effectuer à l'Etat sur ces bénéfices, et le mode de fixation du dividende.

**7791.** — D'après ce règlement, qui fixe l'ordre dans lequel doivent être payés sur les revenus nets les obligations, les emprunts, les actions, les compagnies ne peuvent faire de dépenses sur les revenus nets qu'avec l'autorisation du conseil de l'empire.

**7792.** — Lorsqu'elles sont en retard vis-à-vis du gouvernement, elles paient un intérêt moratoire de 6 p. 0/0.

**7793.** — *Compétence et procédure.* — D'après les art. 121 et 123 du règlement général du 12 juin 1885, « toute personne à laquelle l'exploitation d'un chemin de fer a porté préjudice, soit dans sa personne, soit dans ses biens, peut présenter sa réclamation d'indemnité à l'administration des chemins de fer ou intenter une action judiciaire. La personne lésée qui a adressé une réclamation d'indemnité à l'administration des chemins de fer ne peut intenter d'action judiciaire pour le même motif qu'après un refus complet ou partiel, de la part du chemin de fer, de faire droit à sa réclamation, ou après le délai de 30 jours à compter de la présentation de sa demande, si la réclamation est relative au transport local ou à un accident de personne, et de deux mois si la réclamation a trait à un transport de communication directe.

**7794.** — La réclamation doit être faite par écrit et contenir la détermination du montant de l'indemnité demandée et l'adresse du réclamant; elle doit être accompagnée des pièces à l'appui. L'administration des chemins de fer est tenue d'informer le réclamant de son adhésion ou de son refus de satisfaire à la demande de ce dernier.

**7795.** — Le fait d'intenter une action à un chemin de fer sans l'avoir au préalable saisi d'une réclamation, expose le réclamant à supporter les frais du procès.

**7796.** — Les procès relatifs au transport se débattent devant les tribunaux civils : le tribunal compétent peut être celui du siège social, du lieu de départ ou d'arrivée, ou du lieu où l'accident est arrivé.

**7797.** — Ils peuvent être dirigés, soit contre le chemin de fer expéditeur, soit contre le chemin de fer dernier transporteur, soit contre le chemin de fer sur lequel le dommage a été occasionné.

**7798.** — Tout ce qui concerne la procédure, la prescription et l'exécution des jugements contre les chemins de fer est contenu dans les art. 135 à 145, Règl. 12 juin 1885, qu'on trouvera dans le *Bulletin du ministère des Travaux publics* du mois de septembre 1892.

### § 12. *Suisse.*

**7799.** — *Historique.* — Jusqu'en 1872, l'établissement des chemins de fer ressortissait de la législation cantonale. La loi du 23 déc. 1872 a eu pour objet d'apporter de l'unité dans cette matière. On trouvera dans les art. 40, 41 et 42 de cette loi, auxquels nous nous contentons de renvoyer, la détermination des pouvoirs qui continuent à appartenir aux autorités cantonales et de ceux qui ont été conférés aux autorités fédérales. On y trouvera aussi le règlement de certaines dispositions transitoires. Nous nous bornerons à faire connaître ici les grandes lignes du sujet.

**7800.** — *Concessions.* — Le droit de faire les concessions appartient aux autorités fédérales, sauf aux autorités cantonales à faire l'instruction préparatoire (art. 1).

**7801.** — Les cantons délèguent à cet effet des représentants auprès des autorités fédérales. Les cantons frontières sont particulièrement consultés dans le cas de raccord avec les lignes étrangères (art. 2).

**7802.** — L'assemblée fédérale peut se refuser à concéder des lignes qui sembleraient de nature à porter atteinte aux intérêts militaires de la confédération (art. 3).

**7803.** — Mais il importe peu qu'un canton fasse opposition à la concession, elle peut être accordée sur son territoire nonobstant cette opposition. Cependant le canton, en pareil cas, a le droit de prendre pour lui le bénéfice de la concession (art. 4).

**7804.** — Les concessions sont temporaires (art. 5).

**7805.** — Elles ne s'opposent pas à ce que le pouvoir fédéral fasse des concessions postérieures (art. 6).

**7806.** — Les concessions ne peuvent faire l'objet de cessions qui ne soient approuvées (art. 10).

**7807.** — Les chemins de fer sont susceptibles d'hypothèque dont la constitution et la réalisation sont réglées par des lois fédérales (art. 11). — V. *infrà*, n. 7837.

**7808.** — *Etablissement du chemin de fer.* — Des délais sont fixés pour le commencement et l'achèvement des travaux (art. 13).

**7809.** — D'après l'art. 14, le plan des travaux dans leur ensemble et dans les détails doit être soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Cela concerne particulièrement le tracé de la voie, l'emplacement des stations et leur aménagement, ainsi que

tous les travaux de construction de quelque importance, y compris les bâtiments et dépendances de la voie.

**7810.** — Toute modification doit être appouvée comme les plans eux-mêmes. Les cantons intéressés sont appelés à défendre leurs intérêts. Si des modifications sont exigées par l'intérêt public ou la défense nationale, la compagnie pourrait être sommée de les exécuter (art. 14).

**7811.** — L'expropriation se fait conformément aux lois fédérales (art. 12).

**7812.** — Après la construction du chemin, l'établissement de canalisations d'eaux ou de gaz que viendrait à rencontrer la voie donnerait ou non droit à indemnité pour la compagnie suivant qu'ils seraient exécutés dans un intérêt public ou dans un intérêt particulier. Les modifications à faire subir à la voie ne peuvent, d'ailleurs, en aucun cas, avoir lieu que sous la direction des ingénieurs des chemins de fer.

**7813.** — La nécessité de ne pas interrompre la circulation pendant la construction, celle de clore la voie sont reconnues à peu près de la même façon qu'en droit français (art. 16).

**7814.** — L'exploitation ne peut commencer qu'après inspection de la voie et autorisation des autorités compétentes (art. 17).

**7815.** — Les opérations se terminent par la rédaction d'un plan cadastral, et un inventaire du matériel d'exploitation, ainsi qu'un compte général de tous les frais.

**7816.** — Aux termes du règlement intervenu pour l'application de la loi du 23 déc. 1872, le concessionnaire doit indiquer clairement dans sa demande de concession son nom et l'objet de la concession, les cantons qu'elle doit traverser, ses points de départ et d'arrivée, les circonstances économiques dans lesquelles elle se présente.

**7817.** — Il doit fournir des plans, devis et mémoires techniques ou estimatifs dont l'indication est fournie par l'art. 3 de cette loi.

**7818.** — Il doit spécifier ce qui constitue les particularités de sa demande, indiquer les deux époques du début et de l'achèvement des travaux.

**7819.** — Les pièces doivent être dressées en triple expédition.

**7820.** — Des exemplaires des concessions doivent être remis aux cantons intéressés.

**7821.** — *Sociétés.* — La formation des sociétés pour la construction des chemins de fer est régie par la même loi fédérale dans ses art. 30 et 34 (Même règlement).

**7821** *bis.* — Les statuts des sociétés doivent être approuvés par le Conseil fédéral (art. 7).

**7822.** — On doit communiquer au département du chemin de fer la liste des actions souscrites.

**7823.** — Le capital établissement doit être intégralement versé et souscrit.

**7824.** — Les titres d'actions définitives et les actions provisoires ne peuvent être remis qu'autant que 40 p. 0/0 au moins de la valeur des actions ont été versés.

**7825.** — Pour l'exécution des travaux, il faut d'abord commencer par présenter certaines pièces : les statuts de la compagnie, des documents techniques et des justifications financières (Même règl., art. 8 à 34).

**7826.** — Il n'y a rien de spécial à dire des statuts dont 20 exemplaires doivent être remis au Conseil fédéral.

**7827.** — Les documents techniques sont relatifs aux expropriations, aux plans de la ligne, des constructions et du matériel.

**7828.** — Les plans doivent être présentés, en principe, pour des sections entières.

**7829.** — L'approbation du Conseil fédéral est mentionnée sur les pièces.

**7830.** — Les documents techniques doivent pouvoir fournir l'estimation aussi juste que possible du capital d'établissement. Ce capital se compose des frais de construction, des frais d'acquisition du matériel d'exploitation de la ligne.

**7831.** — On fixe les dépenses par kilomètre et on les totalise ensuite.

« Si l'entreprise est exécutée par une société, cette dernière doit autant que la somme totale n'est pas couverte par des actions ou valeurs équivalentes, faire justifier de la somme manquante au moyen d'engagements obligatoires de communes, de corporations ou de particuliers permettant de procurer en espèces le capital pour la construction de la voie ou pour sa mise en exploitation et cela dans un délai déterminé qui ne peut dépasser l'époque où le capital-action aura été employé. »

**7832.** — Le Conseil fédéral peut, dans des circonstances exceptionnelles, accorder un délai à la compagnie pour se procurer la somme manquante qui ne doit pas dépasser les 2/5es de la somme totale. Toutefois, pour assurer l'observation du délai et la continuation des travaux, cette faveur n'est accordée que moyennant le dépôt d'un cautionnement de 5 p. 0/0 du capital non couvert avec la clause que la somme sera acquise à la caisse fédérale si ce délai n'est pas observé. — *Ann. de lég. comp.*, 1886, p. 759.

**7833.** — Les sociétés de construction sont tenues d'annoncer au département quand et en quel lieu les travaux de terrassement seront commencés.

**7834.** — Des inspecteurs sont chargés de s'assurer que les travaux ont été commencés conformément au programme.

**7835.** — Chaque année les sociétés doivent fournir un état de leur situation.

**7836.** — Une fois les travaux achevés on doit relever un plan cadastral, donner avec une description exacte de tous les ouvrages et bâtiments du chemin de fer un inventaire du matériel d'exploitation, et un compte des dépenses totales de l'établissement du chemin de fer et de son installation pour l'exploitation.

**7837.** — Une loi du 28 févr. 1878 a édicté un certain nombre de dispositions nouvelles relatives aux passages à niveau, à la circulation dans les gares, etc.

**7838.** — Aux termes d'une loi du 21 déc. 1883, le Code fédéral des obligations est appliqué aux comptes et bilans des compagnies.

**7839.** — Le mode d'établissement de l'actif avant et après l'exploitation est réglementé. Le plan d'amortissement est soumis au Conseil fédéral.

**7840.** — Les comptes et bilans annuels sont soumis également au Conseil fédéral, qui a le droit de réclamer l'application de la loi, et, en cas de refus de la compagnie, doit porter le différend devant le tribunal fédéral.

**7841.** — *Domaine. Hypothèque. Liquidation des compagnies.* — Les chemins de fer, en Suisse, peuvent être hypothéqués avec l'approbation du Conseil fédéral (L. 24 juin 1874, art. 1).

**7842.** — Les demandes d'hypothèque sont publiées dans une feuille spéciale. Les intéressés peuvent y faire opposition dans un certain délai (art. 2).

**7843.** — L'hypothèque ne peut être accordée que pour servir de garantie à des dettes déjà existantes ou à un emprunt destiné à l'achèvement, à l'amélioration ou à l'extension de la ligne, à l'augmentation du matériel d'exploitation ou à tout autre but avantageux à l'entreprise (art. 3).

**7844.** — Il est établi un registre hypothécaire spécial pour les hypothèques sur les chemins de fer. On doit y indiquer le montant des créances, leur rang, etc. (art. 5).

**7845.** — On doit observer l'ordre de priorité des hypothèques à moins que les porteurs de titres d'un premier emprunt ne concèdent leur droit aux porteurs du second (art. 6).

**7846.** — Si le premier emprunt n'a été créé qu'à la condition que la compagnie n'aurait aucun titre conférant des droits égaux ou préférables, l'hypothèque postérieure ne pourra être accordée qu'autant qu'elle ne portera pas atteinte aux droits antérieurs (art. 7).

**7847.** — Dans le cas où il y a lieu de procéder à la renonciation d'un droit d'hypothèque, les porteurs de titres intéressés doivent décider la question en assemblée générale. Les oppositions des membres présents ou absents doivent se formuler dans certains délais et sous certaines formes (art. 8).

**7848.** — L'hypothèque peut porter sur l'ensemble du réseau ou sur une seule ligne. Elle frappe sur l'emprise de la voie et ses dépendances y compris les gares, stations, hangars de marchandises, ateliers, remises, maisons de gardes et tous les autres bâtiments qui se trouvent sur la ligne et ses dépendances ainsi que le matériel servant à l'exploitation et à l'entretien de la ligne (art. 9).

**7849.** — Les créanciers hypothécaires ne peuvent pas entraver l'exploitation de la ligne, ni s'opposer aux modifications qu'on voudrait lui faire subir, non plus qu'aux bâtiments ou au matériel d'exploitation. L'hypothèque, d'ailleurs, est limitée à l'état de la ligne et du matériel d'exploitation tels qu'ils existent au

moment de la liquidation. Toutefois les créanciers hypothécaires sont autorisés à s'opposer à la vente du chemin de fer ou d'une de ses lignes, à l'aliénation d'une partie considérable du matériel d'exploitation, et à la fusion avec d'autres compagnies dans le cas où la sécurité de leur créance serait mise en péril (art. 10).

**7850.** — Les titres hypothécaires doivent indiquer outre la dette contractée par la compagnie, la ligne hypothéquée avec ses points de départ et d'arrivée et sa longueur kilométrique, les droits d'hypothèque et de priorité antérieurs, les stipulations relatives aux intérêts et au paiement (art. 11).

**7851.** — La réalisation de l'hypothèque entraîne la liquidation de la compagnie (art. 13).

**7852.** — Elle peut avoir lieu à l'époque fixée pour le remboursement du capital ou pour le paiement des intérêts et faute par la compagnie de satisfaire à ses obligations (art. 14).

**7853.** — Tout emprunt étant indivisible, la réalisation de l'hypothèque ne peut être décidée qu'à la majorité absolue des porteurs de titres réunis en assemblée, à moins de retard excessif de la compagnie, auquel cas la liquidation peut être demandée par quelques porteurs seulement (art. 15).

**7854.** — Un délai est fixé à la compagnie pour satisfaire à ses obligations et éviter la liquidation (art. 17 et 18).

**7855.** — Le tribunal fédéral peut d'ailleurs ordonner également la liquidation de la compagnie lorsque celle-ci a déclaré elle-même son insolvabilité ou qu'elle est poursuivie d'après la loi ordinaire pour une dette non constatée par obligation jusqu'à la prise de gage ou jusqu'à la faillite et que le créancier poursuivant demande la liquidation. Mais la prise de gage ne peut donner aucun privilège au créancier saisissant (art. 19).

**7856.** — Le tribunal fédéral nomme un liquidateur et prescrit la publication qui doit accompagner la liquidation afin que les créanciers puissent intervenir utilement (art. 21).

**7857.** — Suit alors le règlement de la procédure de liquidation (art. 22 et s.) sur laquelle il est inutile d'insister ici.

**7858.** — Si une partie seulement du réseau est hypothéquée les experts déterminent d'abord la part du matériel d'exploitation qui doit être attribuée à cette hypothèque en raison de la longueur kilométrique et de la fréquentation de la ligne. Le tribunal fédéral fixe cette répartition à tant pour cent et les diverses lignes avec le matériel qui leur est attribué sont taxées à part. Les immeubles qui ne font pas partie de la ligne sont réalisés à la demande du liquidateur par l'autorité cantonale compétente et d'après le droit ordinaire (art. 25).

**7859.** — On procède alors à l'adjudication suivant des formes déterminées (art. 26 à 31).

**7860.** — L'acquéreur prend possession du chemin de fer sur la base de la concession accordée au propriétaire précédent sous la condition suspensive de la ratification de l'assemblée fédérale (art. 33).

**7861.** — Le prix de l'adjudication et le surplus de l'actif servent à payer les dettes dans l'ordre suivant : frais de liquidation, contribution à l'assurance immobilière, dettes pour traitements et salaires, sommes dûes aux entrepreneurs de travaux qui sont demeurées à titre de caution entre les mains de la compagnie, porteurs d'obligations qui ont été mis au bénéfice d'un droit de priorité avant la création de l'hypothèque et qui n'y ont pas renoncé, pour le capital de leur titre et trois intérêts; les créanciers hypothécaires d'après leur rang pour le capital et trois intérêts. Le rang est fixé par la date de l'autorisation d'hypothèque; toutes autres dettes (art. 38). S'il reste un excédent après paiement de tout créancier, il est réparti entre les anciens propriétaires de la ligne proportionnellement à leur participation (art. 44).

**7862.** — A ces dispositions il faut ajouter celle d'une loi du 2 juill. 1880 qui prévoit l'hypothèse de la liquidation forcée d'une compagnie de chemins de fer, règle la collocation des créances d'autres entreprises du transport provenant de services divers (y compris les loyers dûs pour la location du matériel roulant étranger) et de la cojouissance de gares et de tronçons. Ces créances se trouvent colloquées au même rang que les sommes dûes aux entrepreneurs de travaux qui sont restées à titre de caution entre les mains de la compagnie.

**7863.** — Il n'en est ainsi toutefois qu'autant qu'elles ne datent que du mois de l'ouverture de la liquidation forcée ou des quatre mois qui l'ont précédée immédiatement, ou, dans le cas contraire, qu'elles ont été réclamées par la voie judiciaire dans un délai de quatre mois à compter de leur origine, et que la procédure d'exécution ou de litige entamée à cette occasion a continuée sans interruption et sans que le paiement ait pu être obtenu au moment de l'ouverture de la liquidation.

**7864.** *Exploitation, police, entretien et surveillance de la voie.* — Un titre spécial de la loi fédérale du 23 déc. 1872 est consacré aux dispositions nécessaires pour assurer l'unité de construction et d'exploitation des chemins de fer du réseau suisse.

**7865.** — L'art. 29 contient des prescriptions spéciales à la construction du matériel, à la composition des trains, à l'éclairage et au chauffage des wagons.

**7866.** — Aux termes de l'art. 30 : « Toute administration de chemins de fer est tenue de se prêter soit sous le rapport technique, soit quant à l'exploitation, à la jonction des lignes d'autres compagnies suisses avec la sienne, d'après un mode convenable, sans surtaxe ni droit de réexpédition et sans aggravation du transit. Les contestations qui pourraient surgir seront tranchées par le Conseil fédéral. En tant que cette jonction entraînera la cojouissance de gares et de tronçons existants jusqu'à la station de raccordement, il sera payé une juste indemnité dont le tribunal fédéral déterminera le chiffre si les parties ne tombent pas d'accord. »

**7867.** — Le Conseil fédéral tranchera également les contestations qui pourraient surgir entre les administrations de chemins de fer et les entreprises de bateaux à vapeur ayant fait l'objet d'une concession (art. 30).

**7868.** — Le Conseil fédéral fixe, après avoir entendu les administrations de chemins de fer, par voie de règlement, le mode d'après lequel il doit être procédé uniformément, sur tous les chemins de fer suisses, en vue de l'unité du service (art. 31).

**7869.** — Le Conseil fédéral veille à ce que les voies soient entretenues en bon état, à ce que le matériel roulant soit suffisant pour les besoins du service et fixe le minimum du matériel d'exploitation de chaque ligne. Il exige des administrations de chemins de fer qu'elles prennent les mesures nécessaires pour que la sécurité de la circulation sur les routes et les chemins publics ne se trouve pas compromise par le service des manœuvres dans les gares (art. 31).

**7870.** — C'est également à la législation fédérale de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports et réprimer les contraventions aux règlements de police (art. 31).

**7871.** — La police des chemins de fer appartient simultanément aux compagnies et aux autorités cantonales, chacune en ce qui les concerne (art. 32).

**7872.** — Les horaires sont soumis un certain temps d'avance aux autorités fédérales et cantonales, ainsi qu'au département des postes et au département des chemins de fer qui les arrête définitivement (L. 20 mars 1875). Les compagnies doivent organiser des services de correspondance directe entre les trains, conformément aux horaires. Les difficultés relatives à l'établissement de ces services entre compagnies sont soumises au trinal fédéral (art. 33).

**7872** *bis.* — On devra consulter encore sous tous ces points un arrêté du conseil fédéral du 24 mai 1892 concernant des améliorations dans l'exploitation des chemins de fer, arrêté qui a pris acte d'un certain nombre d'importantes déclarations des compagnies.

**7873.** — *Tarifs.* — La confédération exerce son contrôle sur les tarifs de façon à ce qu'ils ne dépassent pas les limites déterminées dans la concession, et à ce que, pour les services incombant aux compagnies en vertu de ces concessions, aucune taxe non prévue ne puisse être perçue si elle n'a pas été formellement approuvée par le Conseil fédéral et portée à la connaissance du public par les compagnies.

**7874.** — Les taxes doivent être uniformes.

**7875.** — Il ne doit pas y avoir dans les tarifs d'avantages particuliers accordés à certaines personnes.

**7876.** — Les compagnies doivent avertir en temps opportun des modifications qu'elles comptent apporter aux tarifs.

**7877.** — Le Conseil fédéral peut exiger la suppression des taxes inégales.

**7878.** — Après un abaissement, aucun relèvement ne peut se produire avant trois mois.

**7879.** — Toute élévation de tarif est elle-même publiée trois mois à l'avance (Loi fédérale, art. 35).

**7880.** — Le Conseil fédéral prend des mesures pour faire introduire autant que possible sur les chemins de fer suisses des

règlements uniformes de trafic ou de transport, lesquels doivent être soumis à son approbation. Pour le cas où le besoin s'en ferait sentir plus tard, le Conseil fédéral a le droit d'établir, après avoir entendu les compagnies de chemins de fer, un règlement uniforme sur le transport renfermant certaines dispositions essentielles sur le minimum que toute compagnie de chemins de fer suisses devra garantir au public (art. 36).

**7881.** — *Transport.* — Le contrat de transport par chemins de fer avait été réglé jusqu'ici par une loi du 20 mai 1875. A la suite de la convention de Berne et pour faire concorder dans la mesure du possible la législation relative aux transports en service intérieur avec cette convention internationale, une loi nouvelle est intervenue à la date du 29 mars 1893.

**7882.** — Elle porte le titre de *Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur.*

**7883.** — L'art. 1 impose aux différentes compagnies suisses le service direct et le passage réciproque pour les voyageurs et le matériel : elle soumet à certaines conditions de réciprocité cette obligation à l'égard des compagnies étrangères.

**7884.** — Les art. 2 et 3 énumèrent les personnes ou les biens qui restent en dehors des dispositions de la loi au point de vue de l'obligation du transport : monopoles divers, objets encombrants, voyageurs dangereux, etc.

**7885.** — Les tarifs sont soumis à l'approbation fédérale. Aucune compagnie ne peut se dégager de toute responsabilité (art. 4).

**7886.** — Le transport des marchandises et des voyageurs est obligatoire dans des conditions normales et à la condition de se soumettre aux conditions légales, à l'exception des cas de force majeure. Les expéditions s'effectuent dans l'ordre des acceptations. Les wagons doivent être mis à la disposition des expéditeurs. Ces opérations ne sont pas obligatoires les jours fériés (art. 5).

**7887.** — *Transport des marchandises.* — Toute expédition doit être accompagnée d'une lettre de voiture, dont les mentions, au nombre de douze, sont déterminées par l'art. 6.

**7888.** — L'expéditeur est responsable de l'exactitude de ces mentions. La compagnie a toujours le droit de les vérifier. L'art. 7 détermine les conséquences des fausses déclarations.

**7889.** — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de cette acceptation. Il peut être délivré un duplicata de la lettre de voiture, et ce duplicata lui-même peut être remplacé par un récépissé (art. 8).

**7890.** — Le soin de l'emballage incombe à l'expéditeur. La compagnie peut obliger celui-ci à reconnaître qu'il n'a pas eu lieu ou qu'il est défectueux, et il devient responsable des défauts ainsi constatés (art. 9).

**7891.** — L'art. 10 règle ce qui concerne les formalités de douane, d'octroi et de police. Il impose à l'expéditeur la nécessité de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, seront nécessaires à l'accomplissement de ces formalités. Elles ont lieu en cours de route par les soins du chemin de fer.

**7892.** — Les prix de transport sont calculés eu égard aux tarifs en vigueur. Les traités de faveur sont prohibés. Les chemins de fer n'ont droit en sus qu'au remboursement de leurs dépenses dûment constatées.

**7893.** — Le prix de transport est en général payé lors de la remise, sinon il est considéré comme à la charge du destinataire. Toute erreur de calcul donne droit à un remboursement. Mais la demande doit en être faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement.

**7894.** — L'envoi contre remboursement est permis dans une certaine limite. Il donne lieu à la perception d'une taxe spéciale. Le chemin de fer est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur dès que le montant en est soldé au destinataire. La délivrance de la marchandise sans encaissement engage la responsabilité de la compagnie (art. 13).

**7895.** — Les délais de transport sont fixés par le règlement d'exploitation (art. 14).

**7896.** — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, à la condition toutefois qu'il produise une lettre de voiture ou un récépissé. Il doit transmettre ses ordres par la voie d'expédition et dans une forme spéciale. Son droit cesse en cas de remise régulièrement faite au destinataire (art. 15).

**7897.** — Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture. Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autres à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que le contrat lui impose. Il peut notamment demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur est possesseur du duplicata ou d'un récépissé adressé au chemin de fer en vertu de l'art. 25 (art. 16).

**7898.** — La réception de la marchandise oblige au paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture (art. 17).

**7899.** — En cas d'interruption du transport par force majeure le chemin de fer doit demander des instructions à l'expéditeur ou choisir à son gré, et suivant les cas, une nouvelle route, si c'est possible, pour faire parvenir les marchandises à destination (art. 18).

**7900.** — A défaut d'instruction contraire et dans le cas tout au moins où la marchandise n'est pas expédiée gare restante, elle doit être adressée dans les vingt-quatre heures de son arrivée au destinataire (art. 19); s'il s'agit de marchandises en grande vitesse, la lettre de voiture doit être présentée ou la lettre d'avis envoyée dans le délai de quatre heures après l'arrivée, ou au plus tard le lendemain à 9 heures du matin, si la marchandise est arrivée après cinq heures du soir. Le jour de l'arrivée des marchandises à la gare de destination doit être indiqué sur la lettre de voiture au moyen d'un timbre à date (art. 19).

**7901.** — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer lors de la livraison le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture (art. 20).

**7902.** — Pour la totalité de ces créances, le chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste (art. 21).

**7903.** — Chaque chemin de fer est tenu après encaissement soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant de ces frais et créances (art. 23).

**7904.** — L'expéditeur doit être prévenu des obstacles à la remise de la marchandise. Celle-ci doit être alors déposée par les soins de la compagnie, ou vendue si elle est susceptible de détérioration (art. 24). Le même article détermine les formes de la vente.

**7905.** — En cas de perte totale, partielle, ou d'avaries la compagnie est tenue de faire immédiatement toutes recherches et d'aviser les intéressés du résultat de ces recherches. Elle fait dresser procès-verbal de ce qu'elle constate. En cas de difficulté, on peut toujours demander en référé la nomination d'un expert (art. 25).

**7906.** — Les actions contre le chemin de fer n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le duplicata ou le récépissé ne peut être représenté par l'expéditeur celui-ci ne peut intenter l'action que si le destinataire l'autorise à le faire (art. 27).

**7907.** — *Responsabilité.* — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusque la livraison. Chaque chemin de fer subséquent par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter ce transport en vertu de cette lettre.

**7908.** — Le chemin de fer est responsable du fait des agents attachés à son service (art. 29).

**7909.** — La compagnie est responsable en principe des dommages résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Elle n'est déchargée de cette responsabilité que si elle prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise ou un cas de force majeure (art. 30).

**7910.** — L'art. 31 prévoit en outre un certain nombre de cas où la compagnie cesse d'être responsable, notamment en cas de

transport par wagon découvert, de vice d'emballage, de vice propre, de transports d'animaux, etc. (art. 31).

**7911**. — La compagnie ne répond pas des déchets ordinaires de route jusqu'à concurrence d'une certaine tolérance. Cette tolérance est calculée séparément pour chaque colis au cas de groupement de plusieurs colis ensemble (art. 32).

**7912.** — On considère comme perdue la marchandise dont la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui ont suivi le jour fixé pour cette livraison (art. 33).

**7913.** — L'indemnité pour perte totale ou partielle est calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et de même qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant l'indemnité est calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases (art. 34).

**7914.** — Les chemins de fer peuvent à l'aide de tarifs spéciaux limiter l'indemnité qu'ils peuvent être obligés de payer (art. 25).

**7915.** — L'ayant-droit qui reçoit une indemnité en cas de perte peut faire des réserves, pour le cas où la marchandise sera retrouvée en nature dans un certain délai, sur le droit de la reprendre (art. 36).

**7916.** — En cas d'avarie, le chemin de fer a à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Toute avarie est présumée avoir eu lieu après la réception de la marchandise à moins de mention contraire dans la lettre de voiture. Si la mention que la marchandise a été remise avariée se trouve sur la lettre de voiture, mais non sur le duplicata de celle-ci ou sur un autre récépissé, il y a présomption que cette mention a été faite par le chemin de fer seul, après la consignation et la signature de la lettre de voiture. Si la fermeture et l'emballage du colis sont extérieurement intacts lors de la délivrance et qu'en même temps le poids soit trouvé conforme au poids reconnu lors de la consignation, il y a présomption que le déficit sur le contenu indiqué existait déjà lors de la remise au chemin de fer (art. 27).

**7917.** — On peut stipuler d'avance qu'en dehors des sommes dérivant des dispositions qui précèdent, il pourra y avoir lieu à l'allocation de dommages-intérêts (art. 28).

**7918.** — Les chemins de fer sont responsables du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison à moins de force majeure (art. 39).

**7919.** — L'art. 40, en cas de retard dans la livraison fixe une indemnité à forfait sans qu'il y ait à prouver aucun dommage. Dans le cas de dommage grave, il pourra y avoir lieu à l'allocation de dommages-intérêts qui ne devront pas dépasser la valeur de la marchandise.

**7920.** — La responsabilité dérivant du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration inexacte ou incorrecte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites (art. 40).

**7921.** — *Fin de non-recevoir.* — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent contre le chemin de fer toute action provenant du contrat de transport. Toutefois, l'action n'est pas éteinte : 1° si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a eu pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer; 2° en cas de réclamation pour cause de retard lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, alinéa 6 dans un délai ne dépassant pas sept jours non compris celui de la livraison; 3° en cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer; 4° en cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement sous certaines conditions. Le destinataire est libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport aussi longtemps que le dommage, dont il soutient l'existence, n'est pas constaté conformément à sa réquisition.

**7922.** — Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise, ou retard dans la livraison sont prescrites par un an lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44 (art. 45). Le même article fixe le point de départ des différentes prescriptions et la façon dont elles peuvent être interrompues.

**7923.** — Les art. 47 à 55 déterminent les cas de recours des chemins de fer entre eux, dans le cas où l'un d'eux a payé une indemnité. Le principe est que chacun répond de sa faute. Et lorsque la part de chacun dans la faute n'est pas faite, chacun répond du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport (art. 47).

**7924.** — En cas de recours il n'y a pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport (art. 49).

**7925.** — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans un seul et même instant contre les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé (art. 51).

**7926.** — Dans la plupart des compagnies de la Suisse orientale, les transports sont divisés en grande vitesse et en petite vitesse; ceux-ci se subdivisent eux-mêmes en transports par expédition partielle, et transports par wagons complets.

**7927.** — Sont transportés en grande vitesse les objets précieux, ceux pour lesquels déclaration est faite par lettre de voiture d'une valeur de 3,000 fr. par 100 kilom., ceux pour lesquels demande expresse est faite de ce genre d'expéditions.

**7928.** — Les expéditions partielles par petite vitesse comprennent toutes celles qui ne se faisant pas par grande vitesse, ne se font pas non plus par wagons complets. Il en existe deux classes.

**7929.** — Les transports par wagons complets se divisent eux-mêmes en transports par classes générales, à tarifs spéciaux, à tarifs exceptionnels.

**7930.** — On tient compte dans le transport partiel à petite vitesse de la première classe, et dans le transport par wagons complets par classes générales, du poids de l'expédition.

**7931.** — Les autres se réfèrent à des marchandises dénommées ou à des expéditions spéciales.

**7932.** — Les frais de transport sont toujours calculés sur un poids minimum de 20 kilogr., et par fraction indivisible de 10 kilogr.

**7933.** — Suivant les classes et les expéditions, les opérations de chargement et de déchargement se font aux frais et par les soins des expéditeurs ou des compagnies.

**7934.** — Les chemins de fer de la Suisse occidentale ont des tarifs un peu différents dans l'énumération desquels nous ne croyons pas devoir entrer. Nous nous contenterons de signaler qu'on y trouve d'assez nombreux tarifs spéciaux, à barème ou à prix ferme.

**7935.** — *Transport des voyageurs.* — La législation fédérale se réserve le droit de prescrire les dispositions nécessaires touchant les actions civiles en dommages-intérêts qui peuvent être intentées aux administrations de chemins de fer par suite d'accidents survenus pendant la construction ou dans l'exploitation et ayant entraîné la mort, ou des lésions graves. Il est convenu, qu'en attendant, toutes réserves ou dispositions des règlements ou des lettres de voiture des compagnies par lesquelles celles-ci chercheraient à se soustraire en tout ou en partie à la responsabilité civile qui leur incombe seront soumises à l'approbation du Conseil fédéral et ceseront d'être en vigueur dès que ce Conseil aura refusé de les ratifier (L. 23 déc. 1872, art. 38).

**7936.** — En cas d'accident entraînant mort d'homme ou blessure, l'entreprise du chemin de fer est responsable du dommage en résultant dans les termes de la loi fédérale du 1er juill. 1825 sur la responsabilité (L. 20 mai 1873, art. 58).

**7937.** — Les voyageurs, en cas de retard de plus d'une demi-heure, ou ceux qui manquent la correspondance ou le train lui-même par suite d'un départ anticipé, peuvent se faire rembourser le prix de leur billet et s'en faire délivrer un nouveau s'il y a lieu (art. 59).

**7938.** — Les voyageurs dans le même cas peuvent réclamer le remboursement des dépenses qu'ils ont dû faire (art. 59).

**7939.** — Ces règles ne s'appliquent pas aux voyages par trains de plaisir (art. 59).

**7940.** — En cas de force majeure, il y est fait également exception dans une certaine mesure.

**7941.** — En cas de retard par dol le voyageur a droit à des dommages-intérêts plus forts (art. 60).

**7942.** — Le règlement de transport fixe les droits et les obligations du voyageur quant aux bagages qu'il prend à la main. La perte ou l'avarie des bagages non consignés ne donne droit à une indemnité que dans le cas où la faute de la compagnie est établie, ou dans les cas prévus par la loi sur la responsabilité pour les accidents suivis de mort ou de lésions corporelles (art. 61).

**7943.** — Les dispositions sur la responsabilité (art. 25 et s.) sont aussi applicables en principe aux bagages et autres objets ne restant pas sous la garde personnelle des voyageurs, mais confiés au chemin de fer pour être transportés au lieu de destination en même temps que le voyageur, si ces objets ont été acceptés même gratuitement par l'administration, conformément à l'usage établi ou aux règlements en vigueur. L'art. 62 apporte cependant un certain nombre de modifications à ces principes (art. 62).

**7944.** — Le règlement de transport détermine les objets qui ne peuvent être considérés comme bagages des voyageurs (art. 63).

**7945.** — L'art. 65 contient des dispositions pénales en cas d'infraction à la loi.

**7946.** — *Personnel.* — Une loi du 14 févr. 1878 a modifié, dans quelques-unes de ses parties, l'art. 9, L. féd. 23 déc. 1872, qui décide que les employés de chemins de fer devront avoir un dimanche de libre sur trois, en autorisant de substituer au dimanche un jour ouvrable.

**7947.** — Une loi du 20 déc. 1878, concerne les garanties à donner aux caisses de maladie, de secours, aux dépôts d'épargne et de pensions des employés des chemins de fer ainsi qu'aux cautionnements déposés par ces derniers.

**7948.** — *Concours financier.* — En Suisse, ce sont surtout les cantons qui ont pris part à la construction des chemins de fer en souscrivant une partie des actions des compagnies.

**7949.** — *Rapports avec les administrations publiques.* — Les compagnies de chemins de fer, en Suisse comme en France, ont des obligations envers différents services publics, notamment celles des postes (art. 19 et s.), des télégraphes (art. 22 et 23). En principe, les compagnies doivent le service gratuit des lettres ou paquets confiés obligatoirement à la régale des postes, et doivent laisser établir des lignes télégraphiques au long de leurs voies. Les compagnies peuvent, d'ailleurs, établir également des fils à leur usage (L. 23 déc. 1872).

**7950.** — Les art. 24 et 25 de la même loi règlent les obligations des mêmes compagnies au point de vue militaire. Les militaires paient, en principe, la moitié du tarif. Comme en France, on distingue pour leur transport par train express ou omnibus, suivant qu'ils voyagent par troupe ou isolément.

**7951.** — *Fin de la concession.* — L'art. 27 fixe les délais de rachat ou du moins laisse à chaque concession le droit d'en fixer les conditions et se borne à proclamer le principe.

**7952.** — La déchéance est prononcée par l'assemblée fédérale, après sommation préalable et expiration d'un certain délai pendant lequel toutes les mesures sont prises pour sauvegarder les intérêts des tiers, s'il y a lieu. L'effet de la déchéance est de remettre le chemin de fer en adjudication (L. 23 déc. 1872).

**7953.** — *Compétence.* — Toutes les contestations de droit privé entre la confédération et toutes compagnies de chemins de fer doivent être soumises au tribunal fédéral (art. 39).

## TITRE XI.

### DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ.

**7954.** — On peut concevoir, en matière de transports par chemin de fer d'un pays à un autre, deux hypothèses bien distinctes.

**7955.** — Dans la première, le transporteur s'engage à faire parvenir les marchandises transportées du lieu d'expédition au lieu de destination, sans tenir compte pour ainsi dire de la frontière qui les sépare, en vertu d'un contrat unique qui le constitue voiturier sur le réseau du lieu d'expédition, commissionnaire sur les autres réseaux.

**7956.** — Dans la seconde, il s'oblige simplement à transporter la marchandise à la frontière de sortie et à la transmettre à la première station étrangère entre les mains d'un nouveau transporteur qui s'obligera, de son côté, par un nouveau contrat, à faire parvenir la marchandise au lieu de destination.

**7957.** — Cette seconde hypothèse n'offre pour ainsi dire aucune difficulté : chaque contrat sera régi par les règles spéciales du lieu où il interviendra.

**7958.** — Il n'en est pas de même de la première, et tant au point de vue de la forme qu'au fond on peut se demander à quelles règles obéira le contrat.

**7959.** — Faisons d'abord remarquer avec M. Arthuys (*Rev. crit.*, 1883, p. 281) que la jurisprudence, en pareil cas, n'exige pas qu'au point de jonction il se trouve, comme elle le requiert en matière de transport intérieur, un représentant chargé de recevoir la marchandise et de la réexpédier immédiatement.

**7960.** — Faisons observer également que la question n'a d'intérêt qu'autant qu'il n'existe pas de tarifs communs qui règlent les questions de comptabilité entre les compagnies.

**7961.** — Ces deux remarques faites, une première question s'impose. Le contrat étant, sinon en fait, au moins dans sa destination, le produit d'une convention unique, ses différentes manifestations seront-elles soumises à une loi unique, celle du lieu où la convention est intervenue, ou bien chacune d'elles ne sera-t-elle pas régie, au contraire, par la loi du lieu où elle se produira?

**7962.** — Entre ces deux systèmes opposés, on peut en concevoir enfin un troisième qui prenant pour base l'application d'une loi unique, la *lex loci contractus*, ne ferait céder cette règle que dans des hypothèses tout à fait exceptionnelles, en faveur du statut réel par exemple ou de l'ordre public international.

**7963.** — La plupart des auteurs se montrent favorables sinon à la première de ces différentes théories, au moins à celle que nous venons d'énoncer en dernier lieu et qui n'en est qu'une atténuation raisonnable. — V. en ce sens notamment, Lyon-Caen et Renault, *Traité du droit commercial*, n. 838 et s.; Thaller, *Annales de dr. comm.*, 1886, p. 304 et s.

**7964.** — Quelques-uns cependant s'y montrent hostiles et partant de ce principe que, sous une apparence simple, il y a en réalité autant de contrats distincts que d'intermédiaires, veulent que chacun d'eux soit régi par la loi du lieu où il est intervenu. — Surville et Arthuys, *Cours élément.*, n. 233.

**7965.** — Le principal argument qu'on peut invoquer à l'appui de cette thèse, c'est que chaque voiturier, étant par rapport à celui à qui il confie la marchandise, un véritable commissionnaire, traite en son nom propre et non au nom de l'expéditeur primitif, son mandant. Or, la règle en matière de droit international est que chaque contrat doit être régi par la loi du lieu où il a été passé. — Arthuys, *Rev. crit.*, p. 283.

**7966.** — « Toute compagnie de chemins de fer, fait au surplus remarquer cet auteur, transporte suivant des tarifs et des délais déterminés, suivant un ensemble de règles qui forment pour cette compagnie une sorte de législation. On ne peut pas rationnellement supposer que, pour certains cas spéciaux, elle a consenti à transporter dans des conditions différentes, à modifier sa responsabilité habituelle fixée par la législation qu'elle connaît et par le prix qu'elle perçoit... ». — Arthuys, *loc. cit.*

**7967.** — Malgré ces arguments sérieux, la jurisprudence paraît tout à fait favorable à la première opinion. C'est ainsi qu'elle décide pour ainsi dire unanimement que le contrat de transport, formé en pays étranger entre un expéditeur étranger et une compagnie étrangère pour l'envoi en France de marchandises à expédier du pays où le contrat a été formé, est soumis aux lois et règlements du lieu où il a été passé. — Cass., 23 févr. 1864, Cie péninsulaire et orientale de Londres, [S. 64.1.385, P. 64.225]; — 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.385, P. 74.946]; — 25 août 1875, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1064]; — 14 août 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.478, P. 76.1201]; — 4 juin 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 80.1.428, P. 80.1067, D. 78.1.368]; — 7 août 1878, Chemin de fer de la Haute-Italie, [S. 78.1.471, P. 78.1219, D. 78.1.367]; — 13 août 1879, Chemin de fer de l'Est, [S. 81.1.225, P. 81.1.534]; — 10 févr. 1886, Chemin de fer de l'Est, [S. 87.1.17, P. 87.1.55]; — 15 déc. 1886, Chemin de fer du Midi, [S. 87.1.485, P. 87.1.1182, D. 87.1.385] — Paris, 4 déc. 1877, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 78.2.184, P. 78.826, P. 79.2.23] — Amiens, 11 août 1880, Chemin de fer

de l'Ouest, S. 81.2.103, P. 81.1.572 — Douai, 9 août 1882, Dehod de la Croix, S. 84.2.26, P. 84.1.197 — Lyon, 26 mars 1884, Chemin de fer du Nord, S. 86.2.45, P. 86.1.319, D. 85.2.71 — Caen, 4 mars 1890, Chemin de fer de l'Ouest, D. 91.2.176 — Besançon, 18 mai 1892, Chemin de fer de l'Est, S. et P. 93.2.73 — *Sic*, Ruben de Couder, n. 310; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1072, 1118 et s.

**7968.** — ... Et qu'en conséquence ces règlements, lorsqu'ils n'ont rien de contraire à l'ordre public en France, peuvent être invoqués devant les tribunaux français, à l'encontre des destinataires français, agissant en vertu du contrat passé en pays étranger et de la stipulation faite pour eux par l'expéditeur aux droits duquel ils se trouvent. — Cass., 25 juil. 1881, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.84, P. 82.1.173, D. 81.1.404]; — 12 juin 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.164, P. 84.1.386, D. 84.1.72]; — 15 déc. 1886, précité. — Lyon, 26 mars 1884, précité. — Besançon, 18 mai 1892, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1119.

**7969.** — Mais cette doctrine dans sa généralité nous paraît critiquable et nous croyons qu'il y a lieu, avec M. Arthuys, de faire des distinctions. Nous allons voir, d'ailleurs, que la jurisprudence elle-même est loin d'en tirer des conclusions uniformes.

**7970.** — Ainsi il ne nous paraît pas douteux d'abord que lorsqu'il s'agit d'établir si le contrat s'est régulièrement formé dans chaque pays et comment il s'est formé, la règle *locus regit actum* doit reprendre tout son empire.

**7971.** — Nous pensons également qu'il ne sera pas possible de ne pas tenir compte des différentes lois des pays traversés par les marchandises lorsqu'il s'agira de déterminer les tarifs en vigueur avec les délais de transport. Ainsi que le fait remarquer, en effet, M. Arthuys, « les tarifs sont des règles d'ordre public créées à raison du monopole qui appartient aux chemins de fer et auxquelles il ne peut être dérogé ». — Cass., 25 mars 1885, Chemin de fer d'Orléans, [S. 86.1.78, P. 86.1.162, D. 85.1.436] — V. Thaller, *loc. cit.*

**7972.** — ... Et des raisons d'ordre et de sécurité dans l'expédition des colis exigent que les marchandises soient transportées dans les délais qui sont impartis à chaque compagnie. — Lyon, 26 mars 1884, précité. — *Sic*, Poinsard, *Journ. de dr. int. pr.*, 1892, p. 42; Arthuys, *loc. cit.*

**7973.** — Il est donc permis de penser que dans les transports internationaux comme dans les transports intérieurs, le transporteur ou les transporteurs auront droit à la totalité des délais combinés des différents réseaux parcourus, et qu'encore qu'un de ces délais fût excédé sur un réseau déterminé, l'expéditeur et le destinataire n'auront pas droit de se plaindre si la marchandise arrive avant l'expiration de tous les délais prévus. La jurisprudence paraît, d'ailleurs, conforme à cette idée.

**7974.** — Ainsi jugé notamment que les délais de transport sur les réseaux situés hors de France doivent être calculés d'après les lois et règlements du pays traversé par les lignes de chemins de fer. — Cass., 4 juin 1878, précité; — 7 août 1878, précité; — 25 juill. 1881, précité; — 12 juin 1883, précité. — Lyon, 26 mars 1884, précité.

**7975.** — ... Qu'en conséquence, les délais de transport, sur le territoire belge, d'une expédition de Belgique en France, doivent être calculés d'après les clauses et conditions des tarifs belges. — Lyon, 26 mars 1884, précité.

**7976.** — ... Les délais de transport sur le territoire français devant être calculés d'après les stipulations des tarifs français. — Même arrêt.

**7977.** — ... Et que dans les transports internationaux effectués sans tarif commun, les délais de transport doivent être calculés selon les règles applicables à chacun des pays traversés; et qu'il n'y a retard qu'autant que le délai total est dépassé. — Caen, 4 mars 1890, précité.

**7978.** — Nous rappelons, d'ailleurs, qu'en matière de transbordement, qu'il s'agisse du transport sur le sol d'un seul et même pays ou de transports internationaux, un délai d'un jour est attribué aux compagnies pour la transmission de réseau à réseau. — V. *suprà*, n. 3273.

**7979.** — Les gares ne peuvent être construites exactement sur la frontière de deux pays; par suite, lorsque la voie ferrée se continue dans un pays voisin, l'une des deux compagnies doit exploiter la ligne ferrée sur le territoire d'un pays étranger; elle continue alors à appliquer ses tarifs jusqu'à la première gare de l'autre compagnie.

**7980.** — Ainsi le tarif espagnol doit être seul appliqué à la voie ferrée entre la frontière française et la gare de Cerbère construite et exploitée par une compagnie espagnole avec le consentement du gouvernement français. — Cass., 11 mars 1885, Goutelle, [S. 86.1.180, P. 86.1.413, D. 86.1.103]

**7981.** — Mais à l'inverse, la voie ferrée entre la station française d'Hendaye et la station espagnole d'Irun étant considérée comme voie française, il y a lieu d'appliquer aux marchandises à destination d'Irun les tarifs de la compagnie du Midi, et non les tarifs communs à la compagnie du Midi et à la compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, réglant les transports qui transitent par Irun. — Cass., 8 mai 1883, Chemin de fer du Midi, [S. 84.1.82, P. 84.1.170] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1107.

**7982.** — De même, la voie ferrée entre la gare française de Modane et la frontière, étant exploitée par la compagnie italienne, il y a lieu d'appliquer les tarifs de la compagnie italienne sur ce tronçon. — Chambéry, 20 juin 1887, [J. *La Loi*, 21 juill. 1887] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1106.

**7983.** — Mais, et par application du même principe, la voie ferrée entre la gare italienne de Vintimille et la frontière, étant exploitée par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, il y a lieu d'appliquer sur ce tronçon les tarifs de la compagnie de Lyon.

**7984.** — Les taxes de transport appartiennent à la compagnie qui a exécuté le transport, alors même qu'elle l'a accompli sur la voie ferrée d'un pays autre que le sien, comme dans les espèces citées aux numéros qui précèdent. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 1110.

**7985.** — Ceci soit dit sans faire échec aux règles déterminantes de la nationalité des compagnies que nous avons signalées *suprà*, n. 2308 et s., et que nous nous bornons à rappeler ici.

**7986.** — On admet également que les conditions de transport peuvent être fixées successivement sur les différents réseaux par les différentes lois des pays traversés.

**7987.** — Ainsi jugé notamment que lorsque les règlements classent les marchandises en deux catégories, suivant qu'elles doivent être transportées par wagons couverts ou par wagons découverts, et que la réquisition de transport par wagons découverts d'une marchandise appartenant à la première catégorie, d'après la teneur des mêmes règlements, emporte décharge de responsabilité du transporteur, la compagnie ne peut être déclarée responsable de l'avarie survenue, en cours de voyage, à la marchandise appartenant à la première catégorie (notamment à des déchets de coton), et transportés par wagons découverts, sur la réquisition expresse de l'expéditeur, qu'autant qu'il est établi contre elle qu'elle a commis une faute. — Besançon, 18 mai 1892, Chemin de fer de l'Est, [S. et P. 93.2.73]

**7988.** — Jugé par *à fortiori* qu'il faut tenir pour valable la clause d'un tarif *international* portant que, pour les transports en wagons découverts, l'administration ne fournira pas de bâches; et que, dès lors, si, à défaut par l'expéditeur d'en avoir fourni, la marchandise transportée se trouve avariée par la pluie, c'est à tort qu'un arrêt rend la compagnie responsable de cette avarie, comme coupable d'un manque de précaution pour n'avoir pas abrité les marchandises contre la mouillure. — Cass., 31 mars 1874, précité. — Besançon, 18 mai 1892, précité. — *Sic*, Blanche, n. 120; Sarrut, n. 748; Duverdy, *Transp.*, n. 29 et 30; Féraud-Giraud, t. 2, n. 802.

**7989.** — Mais lorsqu'il s'agit d'apprécier les règles et le *quantum* de la responsabilité, les divergences éclatent. Chaque transporteur sera-t-il tenu de la responsabilité de tous ceux qui le précèdent ou bien ne sera-t-il responsable que de sa faute ou de sa négligence propre? L'opinion dominante paraît être qu'à moins de substitution dans les obligations d'un autre, les différents transporteurs ne sont tenus que des conséquences du contrat qui leur est personnel.

**7990.** — Ainsi jugé notamment que, lorsque des marchandises ont été transportées sur réseaux successifs, spécialement de l'étranger en France, le dernier transporteur ne peut être rendu responsable des retards dans la livraison des marchandises à lui confiées, et des conséquences préjudiciables en résultant pour le destinataire, lorsque ces retards s'étaient produits antérieurement au moment où les marchandises lui ont été transmises, à moins que ce dernier transporteur ne se soit

substitue aux obligations du ou des transporteurs précédents dans l'exécution du contrat. — Cass., 2 avr. 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 76.1.318, P. 76.771, D. 75.1.32] — Paris, 11 déc. 1891, Strauss frères, *Gaz. des trib.*, 11 févr. 1892.

**7991.** — Ce qu'il importe donc, avant tout, en pareil cas, c'est de rechercher, en fait, s'il y a eu ou non substitution du dernier transporteur aux obligations du transporteur précédent.

**7992.** — Jugé, à cet égard, qu'il n'y a pas eu substitution du dernier transporteur aux obligations du transporteur précédent, et qu'il n'y a pas, en conséquence, solidarité de leurs obligations, par ce fait seul que le transport des marchandises a été effectué suivant un tarif commun, et avec une seule lettre de voiture, lorsque les marchandises ayant été remises par l'expéditeur au premier transporteur, et expédiées au destinataire en franchise de port, le contrat de transport ne s'est formé qu'entre l'expéditeur et le premier transporteur, lequel seul a reçu le prix total du transport. — Paris, 11 déc. 1891, précité.

**7993.** — ... Que la compagnie française, dernier transporteur, n'a été que le mandataire de ce premier transporteur; que son mandat n'a pu commencer qu'au moment où les marchandises lui ont été remises par le transporteur précédent, et qu'elle ne peut être responsable d'un fait qui s'est produit avant qu'elle n'eût pris les marchandises en charge. — Même arrêt.

**7994.** — ... Qu'il importe peu, à cet égard, que la marchandise devant être voiturée sur plusieurs réseaux successifs, un accord ait pu intervenir, pour l'exécution du transport, entre les compagnies, la solidarité et la confusion dans les obligations de chacune des compagnies n'ayant pu se former en l'absence de stipulation formelle. — Même arrêt.

**7995.** — ... Que le destinataire des marchandises ne peut pas se prévaloir des conventions par lesquelles les compagnies règlent entre elles, dans des conditions spéciales, les pertes à encourir en cas de responsabilité; que ces conventions ne peuvent s'appliquer qu'entre celles des parties qui y figurent et ne prouvent pas qu'une obligation solidaire en résulte vis-à-vis des expéditeurs ou destinataires des marchandises. — Même arrêt.

**7996.** — ... Que le fait par la compagnie française d'avoir acquitté les droits de douane pour la marchandise transportée ne rend pas cette compagnie responsable des fautes qu'a pu commettre la compagnie étrangère, premier transporteur, dont elle n'a reçu elle-même la livraison que tardivement. — Même arrêt.

**7997.** — Mais jugé, au contraire, qu'une compagnie de chemins de fer qui, pour l'expédition des marchandises de l'étranger en France, se met en correspondance avec d'autres entrepreneurs de transports dans les pays étrangers, est responsable des avaries éprouvées par les marchandises depuis le lieu de départ, à l'étranger, jusqu'au lieu de destination. — Douai, 11 avr. 1859, Chemin de fer du Nord, [S. 60.2.44, P. 60.407] — Dans ce cas, la compagnie s'est volontairement substituée aux obligations contractées par les commissionnaires antérieurs, et elle a assumé la responsabilité d'un véritable commissionnaire de transport.

**7998.** — M. Arthuys qui examine la question à un point de vue plus général et recherche avant tout si c'est l'idée d'un contrat unique ou de plusieurs contrats distincts qui doit l'emporter, paraît également disposé à admettre que c'est également l'idée de pluralité de contrats qui doit faire déterminer non pas seulement, ainsi que nous venons de le voir, contre qui peuvent être dirigées les actions pour avarie, perte ou retard, mais à qui elles appartiennent, si c'est à l'expéditeur, au destinataire ou aux transporteurs intermédiaires, et si les uns ne sont pas réputés avoir traité pour les autres.

**7999.** — La détermination du *quantum* de la responsabilité a donné naissance à plus de difficultés encore parce qu'on s'est trouvé en présence de règles prohibitives dans la plupart des législations, de règles permissives dans les autres, et qu'on a dû se demander jusqu'à quel point les premières confinaient à l'ordre public.

**8000.** — Ainsi nous rappelons, notamment, qu'en France on ne peut pas s'exonérer de toute responsabilité. Pourra-t-on y déclarer applicables les clauses d'une compagnie étrangère contraires à ce principe? La négative est généralement enseignée. La majorité des auteurs et des arrêts décident que la clause n'aura pas plus de valeur qu'elle n'en aurait en France, c'est-à-dire qu'elle ne sera valable qu'autant qu'elle équivaudra à l'établissement d'une indemnité forfaitaire ou au renversement des règles de la preuve.

**8001.** — Encore paraît-on disposé à distinguer suivant que les causes de responsabilité se sont produites sur le réseau français ou sur le réseau étranger.

**8002.** — Ainsi, il a été jugé qu'on doit tenir pour valables en France les clauses des tarifs étrangers ayant pour objet de régler à forfait la responsabilité que peut encourir la compagnie étrangère. — Cass., 25 août 1875, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1064]; — 14 août 1876, Chemin de fer de l'Est, [S. 76.1.478, P. 76.120] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1120.

**8003.** — ... Spécialement, en cas de retard, celles qui fixent l'indemnité dûe à une partie du prix de transport. — Cass., 7 août 1878, Chemin de fer de la Haute-Italie, [S. 78.1.471, P. 78.1219, D. 78.1.367] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1120.

**8004.** — ... Plus spécialement, que la clause d'un tarif d'une compagnie étrangère de chemins de fer portant qu'en cas de retard, l'expéditeur n'aura jamais droit à une indemnité supérieure à une fraction du prix de transport, est applicable à l'expéditeur qui a traité avec une compagnie française d'un transport devant se continuer sur la compagnie étrangère, et qui a accepté les clauses du tarif de cette dernière, alors d'ailleurs que le retard s'est produit sur le réseau de la compagnie étrangère. — Cass., 20 nov. 1883, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 84.1.164, P. 84.1.386]

**8005.** — ... Qu'il en est ainsi, par *à fortiori*, de la clause d'un tarif *international* dûment homologué, portant qu'en l'absence d'une déclaration de valeur de la marchandise expédiée, la compagnie n'est responsable de la détérioration complète ou partielle de la marchandise, occasionnée par le retard dans le transport et dans la remise des colis, que dans la mesure réglée à forfait par le tarif; que cette clause s'oppose donc à ce que les tribunaux, en outre du forfait prévu, accordent des dommages-intérêts au destinataire, pour réparation du préjudice à lui causé par un retard prolongé. — Cass., 25 juill. 1881, Chemin de fer du Nord, [S. 82.1.84, P. 82.1.173, D. 81.1.404] — V. *suprà*, n. 3925 et s.

**8006.** — ... Qu'il faut tenir pour valable et de nature à pouvoir être invoquée en France la clause du règlement général d'exploitation d'un chemin de fer étranger qui restreint la responsabilité de la compagnie à la moitié du prix de transport en cas de retard ne dépassant pas 24 heures, et au prix total du transport en cas de retard dépassant 24 heures, à moins que l'expéditeur ne se soit assuré une indemnité plus élevée en en faisant une déclaration spéciale et en payant une taxe supplémentaire. — Paris, 4 déc. 1877, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 78.2.184, P. 78.826, D. 79.2.23]

**8007.** — ... Qu'il faut en dire autant des clauses de non-responsabilité contenues dans des tarifs étrangers, lorsqu'elles n'aboutissent pas à une dispense complète de responsabilité. — Cass., 14 août 1876, précité. — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 792.

**8008.** — ... Qu'il en est ainsi, à plus forte raison, des clauses de non-garantie contenues dans des tarifs *internationaux* homologués et approuvés par l'autorité française. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 793.

**8009.** — ... Qu'en conséquence, si la clause d'un tarif international aux termes de laquelle « en ce qui concerne les marchandises dont le chargement et le déchargement doivent, en vertu du tarif ou de conventions particulières, être effectués par l'expéditeur et le destinataire, le chemin de fer n'est pas responsable du dommage qui proviendrait de ces opérations ou d'un chargement vicieux », n'affranchit pas la compagnie transporteur, des fautes commises par ses agents en cours de route, elle a du moins pour effet de mettre la preuve de ces fautes à la charge de ceux qui en poursuivent la réparation. — Cass., 20 mars 1893, Chemin de fer du Nord, [J. *La Loi* du 23 juin 1893]

**8010.** — ... Qu'en pareil cas, le vice d'arrimage imputable à l'expéditeur établit en faveur de la compagnie une présomption qui ne peut céder qu'à la preuve contraire, de laquelle il résulterait que l'avarie a été causée par un choc dû à une faute de la compagnie. — Même arrêt.

**8011.** — ... Spécialement, qu'est valable et obligatoire l'art. 2 du tarif franco-allemand, portant que, à l'égard des marchandises chargées par l'expéditeur, la compagnie n'est responsable ni du nombre des colis, ni du poids porté sur la lettre de voiture. — Cass., 6 août 1879, Chemin de fer du Nord, [S. 81.1.426, P. 81.1.1081, D. 82.5.98

**8012.** — La clause d'un tarif international de chemins de fer portant qu'en cas de retard l'expéditeur n'aura jamais droit, en dehors du parcours français, à une indemnité supérieure à une fraction du prix de transport, ne comporte d'ailleurs, entre les parties, que la prévision d'un retard modique et sans conséquence, et non celle d'un retard anormal, de longue durée et de grave préjudice; dans ce dernier cas, l'indemnité devrait être de la totalité du préjudice causé, alors surtout que, les parties n'ayant entendu renoncer à l'application du tarif intérieur de la compagnie française qu'en dehors du parcours français, la faute engendrant le retard s'est produite sur ce parcours et avant la remise du colis à l'agence du chemin de fer étranger. — Paris, 3 mai 1879, Ladewig et Cie, [D. 80.2.69]

**8013.** — Mais si une compagnie de chemin de fer étrangère stipule qu'elle sera affranchie de toute responsabilité relativement aux marchandises qu'elle se charge de transporter, cette clause ne saurait être respectée en France comme contraire à l'ordre public, alors même qu'elle serait autorisée par la législation du pays où la convention a été passée. — Cass., 5 févr. 1873, Delattre, [S. 73.1.105, P. 73.238]; — 31 mars 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [S. 74.1.375, P. 74.946] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 787; Fœlix, t. 1, n. 82; Aubry et Rau, t. 1, § 31, p. 105.

**8014.** — Le tout est encore de savoir dans quel cas il y a dispense complète de responsabilité.

**8015.** — Il a été jugé, à cet égard, qu'il n'y a pas dispense complète de responsabilité dans la clause qui, laissant à l'expéditeur le choix entre deux tarifs, lui assure, par son option pour le tarif *ad valorem*, suivie de la déclaration de la valeur des marchandises expédiées, le remboursement intégral de cette valeur, mais ne lui donne droit, dans le cas contraire, qu'à une indemnité. — Cass., 25 août 1875, Chemin de fer Alsace-Lorraine, [S. 75.1.426, P. 75.1061]

**8016.** — ... Qu'il faut en dire autant de la clause d'un tarif belge portant que, pour les expéditions de houille, le transporteur n'a pas à répondre du poids si les wagons arrivent avec leur chaulage intact; que cette disposition n'a pas pour effet de décharger la compagnie de toute responsabilité, mais de mettre à la charge du destinataire la preuve d'une faute imputable à la compagnie; qu'elle est donc opposable au destinataire français. — Cass., 4 juin 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 80.1.428, P. 80.1067, D. 78.1.368]

**8017.** — Il est à remarquer, d'ailleurs, que cette interprétation des clauses de non-garantie n'est pas spéciale à la jurisprudence française et qu'elle est partagée également par la jurisprudence allemande, par la jurisprudence anglaise. — Haute-Cour de justice d'Angleterre, 9 nov. 1876, Harrig, [Clunet, 77.51], — et par la jurisprudence belge. — Cass. belge, 7 mai 1874, [*Pasicr.*, 74.1.148]; — 19 nov. 1874, [*Pasicr.*, 75.1.19]

**8018.** — Comme on le voit d'après ce qui précède, on paraît en définitive disposé à régler le *quantum* de la responsabilité par la loi étrangère du lieu du contrat, sauf à lui donner pour limite maxima, celle du lieu du pays où la cause de cette responsabilité s'est produite, si le taux de l'une et de l'autre ne sont pas adéquats. M. Arthuys, qui préconise cette dernière solution, s'appuie, pour la justifier, sur le caractère de commissionnaire du « croire » qu'il reconnaît au transporteur en tant que le transport s'effectue en dehors de son réseau. « La clause de *du croire*, dit-il, est une sorte de contrat d'assurance, et pour répondre de la faute d'autrui pour une somme supérieure à celle que l'on obtiendrait soi-même par voie de recours, il faudrait une élévation dans le prix de transport qui représentât la prime de son assurance ». — Arthuys, p. 289.

**8019.** — La question de savoir qui a droit de réclamer le paiement du prix de transport se pose dans des termes à peu près analogues à ceux que nous avons fait connaître pour le partage de la responsabilité, et paraît de nature à recevoir une solution semblable. On pourra se référer, à cet égard, à ce que nous avons dit *suprà*, n. 3389.

**8020.** — Certaines facilités sont accordées pour les formalités de douane à l'égard des trains directs internationaux; ainsi des bagages, enregistrés directement à destination d'un pays, ne sont pas assujettis à la visite de douane d'un autre État qu'ils ne font que traverser; ainsi encore, la visite à la douane peut avoir lieu, en certains cas, à destination, et non aux gares frontières. — Féraud-Giraud, t. 3, n. 349.

**8021.** — La rétribution fixée pour l'accomplissement des formalités relatives au passage en douane des marchandises transportées sous le régime du transit international est dûe à la compagnie, du moment qu'elle a présenté les marchandises lors de leur arrivée à l'administration de la douane et a assisté à leur dépôt et à leur vérification, bien que le destinataire ait personnellement fait dresser le permis de sortie, retiré et réexpédié les marchandises. — Cass., 28 juill. 1870, Brunel, [D. 71.1.151]

**8022.** — Si la marchandise est arrivée à destination, les principes qui concernent la livraison sont, de l'aveu de tous, fixés par la loi du lieu d'arrivée. « Si donc le destinataire refuse d'accepter les marchandises, il sera procédé, conformément à cette loi, à la vérification de cette marchandise, à la mise en dépôt et à la vente. La loi du lieu d'exécution est ici souveraine ». — Arthuys, *loc. cit.*; Lyon-Caen et Renault, n. 849 et 850; Thaller, *op. cit.*, p. 313.

**8023.** — C'est également la même loi, croyons-nous, qui doit régler les conditions dans lesquelles le voiturier exercera son privilège et pourra opposer la fin de non-recevoir résultant de la réception. — Nîmes, 9 juill. 1881, [Clunet, 82.216]

**8024.** — M. Féraud-Giraud a pu dire à cet égard, que lorsqu'une livraison a lieu à l'étranger, l'art. 105, C. comm., cesse d'être applicable en vertu de la règle *Locus regit actum*; que dans ce cas, les recours pour avaries ont lieu conformément à la législation du pays dans lequel la réception de la marchandise a eu lieu. — Féraud-Giraud, t. 2, n. 937.

**8025.** — L'application des règles de la prescription a donné naissance à des difficultés plus sérieuses. « La prescription, dit M. Arthuys, peut être invoquée soit par le voiturier poursuivi à raison de la responsabilité qui pèse sur lui, soit par l'expéditeur ou le destinataire. Dans l'un et l'autre cas, nous ne croyons pas devoir nous écarter d'une règle que nous avons admise ailleurs et qui accorde la préférence à la loi du débiteur ». — Arthuys, *loc. cit.*

**8025 *bis*.** — Il y a lieu cependant de mentionner certaines opinions divergentes qui se sont produites et en faveur desquelles on peut invoquer des considérations spéciales à notre sujet. En premier lieu, on a proposé de tenir compte de la loi du créancier En effet, l'ancien art. 108, C. comm., avait implicitement tranché la question en ce sens. Mais le nouvel article n'a pas reproduit cette distinction qui ne repose donc plus sur aucun motif sérieux.

**8026.** — « En second lieu, on a donné la préférence à la loi du lieu de destination, et la raison en est que la prescription repose particulièrement, sinon exclusivement, sur cette présomption que la livraison a été faite et l'obligation exécutée. Or la compagnie qui livre la marchandise au destinataire ne peut pas conserver indéfiniment la preuve de sa libération. Aussi la loi abrège-t-elle en sa faveur la durée de la prescription. C'est donc à la compagnie qui opère la délivrance que cette faveur doit s'attacher, si on tient compte de ce motif ». Mais la valeur de cette argumentation se trouve écartée par cette raison que la prescription est avant tout un moyen de défense faisant perdre toute action au créancier.

**8027.** — Il a été jugé, à cet égard, que lorsqu'un transport a été effectué partie en France, partie à l'étranger, la loi applicable pour fixer la durée de la prescription est la loi du domicile du défendeur, et non celle de l'exécution du contrat; qu'il en est ainsi spécialement quand le transport a commencé en Espagne, s'est continué en France, et s'est terminé en Belgique; que, dans ce cas, la compagnie de chemins de fer française, a le droit d'opposer les prescriptions établies par l'art. 108, C. comm. — Cass., 13 janv. 1869, Albrecht, [S. 69.1.49, P. 69.113] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 939.

**8028.** — ... Que des lois d'ordre général et non pas des lois purement interprétatives n'ayant de force que par la volonté des parties, quand une loi abrège le délai d'une prescription extinctive d'un droit, celui à qui est opposée la prescription, après le laps de temps fixé par la loi nouvelle, doit voir repousser son action, et ne peut s'en prendre qu'à lui-même de n'avoir pas fait en temps voulu les diligences prescrites pour conserver son droit. — Cass., 16 nov. 1889, Cauhapérou, [J. *La Loi*, 16 nov. 1889]

**8029.** — Spécialement que l'art. 951 du nouveau Code de commerce espagnol, qui déclare prescrites au bout de six mois les actions des transporteurs pour le paiement du transport, est également applicable à celles des expéditeurs ou destinataires en remboursement de taxes indûment perçues, et est opposable au destinataire français de marchandises expédiées d'Espagne en

France, qui demande devant les tribunaux français le remboursement d'une taxe indûment perçue par la compagnie espagnole; que d'ailleurs, à défaut de l'art. 951, la compagnie espagnole peut opposer l'art. 952 § 2 du même Code, qui déclare prescrites par un an toutes actions relatives à la livraison des objets transportés. — Même arrêt.

**8030.** — La compétence des tribunaux chargés de connaître des actions de transport se détermine par les règles de droit commun.

**8031.** — Nous aurons à nous demander cependant bientôt si des conventions particulières ne pourraient pas y faire échec. — V. *infrà*, n. 8060.

**8032.** — Nous rappelons d'ailleurs que lorsqu'un accident s'est produit sur la partie d'un réseau français exploitée par une compagnie étrangère, le français victime de cet accident ne peut actionner la compagnie étrangère devant le tribunal français du lieu de l'accident, alors qu'aucun fait délictueux n'est relevé contre cette compagnie et que ni le demandeur, ni la compagnie étrangère n'ont de résidence dans le ressort du tribunal saisi. — V. *suprà*, n. 6417.

**8033.** — Est-il besoin de rappeler que les règles qui dérivent du contrat de transport appartenant au droit commercial ou à l'ordre public, les étrangers peuvent comme les français les invoquer en France?

**8034.** — Ainsi jugé que les étrangers comme les français peuvent actionner les compagnies de chemins de fer, quelle que soit la cause du préjudice qu'ils ont éprouvé, et notamment s'il s'agit de perceptions non prévues par les tarifs ou de dommages occasionnés par des traités particuliers. — Cass., 3 juill. 1865, Robinson, [S. 65.1.441, P. 65.1666, D. 65.1.347]; — 5 juill. 1865, Chemin de fer de l'Est, [S. 65.1.441, P. 65.1166, D. 65.1.347]; — 20 juill. 1869, Robinson, [S. 69.1.382, P. 69.940, D. 69.1.526] — Limoges, 28 juill. 1866, Robinson, [S. 66.2.143, P. 66.591, D. 66.2.140] — *Sic*, Bédarride, t. 1, n. 9 et 159; Féraud-Giraud, t. 2, n. 1020 et 1021. — *Contrà*, Bordeaux, 28 juill. 1863, Chemin de fer du Midi, [S. 64.2.17, P. 64.410, D. 65.2.51]

**8035.** — ... Que l'action civile à raison d'un traité de cette nature appartient aux étrangers comme aux français. — Trib. Bordeaux, 15 avr. 1867, sous Cass., 20 juill. 1869, précité.

**8036.** — ... Qu'un étranger est recevable à poursuivre en France une compagnie de chemins de fer afin de lui faire défendre d'exercer un commerce contraire à ses statuts, tels que le commerce des charbons de terre, et d'obtenir contre elle des dommages-intérêts pour faits de vente illicite. — Cass., 5 juill. 1865, précité. — Limoges, 28 juill. 1866, précité.

**8037.** — ... Spécialement que les étrangers ont le droit aussi bien que les français d'invoquer les stipulations du cahier des charges d'une compagnie de chemins de fer et de se plaindre devant les tribunaux français du préjudice résultant pour eux de l'inexécution de ces stipulations. — Même arrêt.

**8038.** — ... Que les compagnies de chemins de fer sont tenues à l'observation de leur cahier des charges vis-à-vis de tous ceux qui usent de la voie ferrée, quelle que soit leur nationalité; et que, dès lors, un étranger est recevable à demander contre elles, devant les tribunaux de France, la réparation du préjudice qu'elles lui ont causé par un quasi-délit commis sur le territoire français. — Paris, 17 janv. 1863, Lamarche, [P. 63.22]

**8039.** — Il est d'ailleurs à remarquer que les législations étrangères refusent, en général, toute validité, aux traités particuliers intervenus entre des compagnies de chemins de fer et certains expéditeurs. — Clunet, 1877, p. 278; Féraud-Giraud, t. 1, n. 35.

**8040.** — Jugé cependant que les étrangers ne peuvent, à moins de stipulations internationales contraires, se prévaloir des dispositions du cahier des charges d'une compagnie de chemins de fer français interdisant tout avantage particulier de la part de celle-ci au profit de certains entrepreneurs de transport. — Bordeaux, 26 juill. 1863, Chemin de fer du Midi, [S. 64.2.17, P. 64.410, D. 65.2.4]

**8041.** — Une compagnie n'est, d'ailleurs, pas responsable de l'insuffisance de la distance ménagée pour tenir une portière ouverte au passage de certains travaux d'art, lorsque la ligne, construite par une compagnie étrangère, réunie au réseau français après l'annexion de la Savoie, a été reconnue, dans le cahier des charges, comme régulièrement et légalement faite. — Trib. Seine, 11 juill. 1891, Vve Mercier, *Gaz. des trib.*, 13 août 1891]

**8042.** — ... Alors surtout que, dans le but de prémunir les employés contre les dangers auxquels ils peuvent être exposés dans l'exercice de leurs fonctions, il a été fait des instructions et des règlements leur signalant les passages dangereux sur certains points de la voie. — Même jugement.

**8043.** — L'imprudence commise par la victime n'entraîne pas la responsabilité de la compagnie étrangère. — Même jugement.

**8044.** — Relativement à la violation des tarifs étrangers, il faut s'en rapporter aux principes généraux qui régissent la violation des lois étrangères et, par suite, des tarifs et règlements étrangers, qui sont une partie de la loi étrangère. Or, la fausse interprétation, fausse application ou violation d'une loi étrangère ne peut donner lieu à cassation. — V. notamment Cass., 18 mai 1886, Gabay, [S. 86.1.243, P. 86.1.597]; — 10 févr. 1892, Chemin de fer P.-L.-M., [S. et P. 92.1.317, D. 92.1.299], — à moins que cette fausse interprétation, fausse application, ou violation ne devienne la source d'une contravention expresse à la loi française. — V. notamment Cass., 18 juill. 1876, Wyse, [S. 76.1.451, P. 76.1154, D. 76.1.497] — V. *suprà*, v° *Cassation* (mat. civ.), n. 2944 et s.

**8045.** — Par suite, la violation des tarifs étrangers ne saurait entraîner la cassation d'un jugement à moins que cette violation ne porte atteinte à un texte de loi française. — Cass., 18 févr. 1874, Chemin de fer d'Alsace-Lorraine, [D. 74.1.255]; — 31 mars 1875, [cité par Lamé-Fleury, *Bull. des chemins de fer*, 1875, p. 246] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1066. — V. aussi Cass., 4 juin 1878, Chemin de fer de l'Est, [S. 80.1.428, P. 80. 1067, D. 78.1.368]

**8046.** — Il y aurait atteinte à la loi française si, au lieu d'un tarif étranger, il s'agissait de la violation d'un tarif international dûment homologué. — Cass., 25 juill. 1881, [S. 82.1.84, P. 82.1.173, D. 81.1.404] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 1, n. 415.

**8047.** — Il appartient aux juges du fond de décider souverainement que les dispositions limitatives, au point de vue de la fixation des indemnités dûes pour retard dans les transports, ne sont applicables qu'aux simples préjudices résultant du fait même du retard, et non à des préjudices spéciaux et en dehors des cas ordinaires. — Cass., 10 févr. 1892, précité.

**8047 *bis*.** — Comme on le voit par tout ce qui précède, les contrats de transport internationaux donnent naissance à des difficultés multiples. Pour échapper à ces difficultés, on a imaginé différents moyens : des traités internationaux, des contrats passés entre les différentes compagnies.

**8048.** — Les tarifs internationaux tiennent à la fois des deux combinaisons, dans les pays du moins où ils ont besoin d'être homologués par l'autorité supérieure.

**8049.** — Les tarifs internationaux en France, ainsi que le fait remarquer M. Picard, se divisent en trois grandes catégories :

1° Tarifs d'exportation;
2° Tarifs d'importation;
3° Tarifs de transit.

**8050.** — Les tarifs d'exportation et de transit ont été soumis, par les décrets des 26 avr. 1862 et 1er août 1864, à un régime de faveur, qui consiste principalement en une dispense complète des formalités d'affichage et des délais à observer pour la fixation des taxes réduites ou le relèvement des taxes abaissées. — V. cependant, Douai, 25 avr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 77.2.201]

**8051.** — Les tarifs d'importation sont, au contraire, soumis au régime du droit commun.

**8052.** — Mais les uns et les autres sont surbordonnés à l'homologation qui en fait de véritables lois françaises. L'un des principaux moyens de favoriser l'exportation est l'usage de la clause des stations non dénommées, au moyen de laquelle toute station française non dénommée est appelée à jouir du bénéfice des tarifs d'exportation en payant le prix fixé au départ de la station dénommée qui la précède immédiatement.

**8053.** — On peut arriver à ce résultat de deux façons différentes : soit en faisant bénéficier directement l'expéditeur de la différence de tarif, soit en l'obligeant, au contraire, à payer le tarif plein et en lui ouvrant, après coup, une action en détaxe.

**8054.** — Suivant les réseaux, on impose d'ailleurs à l'intéressé des justifications différentes sur la destination de la marchandise.

**8055.** — Dans les tarifs de transit, contrairement à ce que

nous venons de voir pour les tarifs d'exportation, il n'existe, pour ainsi dire, pas de clause de station non dénommée. Une pareille stipulation serait contraire, d'ailleurs, à l'esprit de ces tarifs.

**8056.** — Les tarifs de transit sont appliqués directement et non par voie de détaxe.

**8057.** — Dans certains cas, le transit n'est soumis à aucune autre justification que celle du transport réel effectué; dans d'autres, on exige que la provenance des marchandises et leur sortie du territoire soient constatées par des connaissements ou des récépissés.

**8058.** — Les tarifs d'importation n'obéissent à aucune règle précise. Cependant on y trouve en général la clause des stations non dénommées.

**8059.** — Alors même que les tarifs internationaux sont homologués et qu'ils ont reçu ainsi une sorte de nationalité, ils ne peuvent rien contenir de contraire à l'ordre public.

**8060.** — A cet égard, on s'est demandé quel serait l'effet d'une clause d'un tarif international stipulant qu'en cas d'accident ou de perte, le dommage sera toujours réglé au lieu de destination, et si ce tarif pouvait enlever à la juridiction française la connaissance d'une contestation née d'un contrat conclu en France, entre des parties françaises, et attribuer compétence à une juridiction étrangère. — Paris, 11 juin 1877, Coignet et Cie, [S. 77.2.313, P. 77.1266, D. 78.2.209]

**8061.** — De nombreux arrêts ont décidé que cette clause n'est point contraire à l'ordre public; qu'elle est obligatoire pour les compagnies qui l'ont consentie; qu'elle l'est aussi pour l'expéditeur qui a réclamé l'application du tarif qui la contient. — Cass., 13 août 1879, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 81.1.225, P. 81.1.534, D. 81.1.85]; — 11 mars 1885, Goutelle, [S. 86.1.180, P. 86.1.413, D. 86.1.103] — Amiens, 11 août 1880, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 81.2.103, P. 81.1.572] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 998. — *Contrà*, Paris, 11 juin 1877, précité.

**8062.** — Il a été jugé, toutefois, que la clause d'un tarif international qui stipule qu'en cas d'accident le dommage sera réglé au lieu de destination, à l'étranger, et le litige porté devant le tribunal de ce lieu est illicite si, en tous cas, elle ne s'applique pas à la demande fondée sur ce que la compagnie aurait livré les marchandises au destinataire sans se conformer à un ordre contraire ultérieurement transmis; mais que ladite clause ne ferait pas obstacle à ce que la compagnie étrangère soit appelée en garantie devant le tribunal français saisi de la demande principale formée par l'expéditeur contre la commune qui avait d'abord reçu les travaux dont l'exécution a occasionné le litige. — Rouen, 21 févr. 1878, Bosson, [D. 78.2.210]

**8063.** — Il a été jugé également, d'une façon plus générale, que c'est là une clause contraire à l'ordre public et que les tribunaux de l'ordre judiciaire peuvent refuser d'appliquer les tarifs de chemins de fer même homologués par l'administration. — Paris, 11 juin 1877, précité.

**8064.** — La même règle conduit à décider que les tarifs internationaux ne sauraient comprendre d'exception à la règle prohibitive des tours de faveur.

**8065.** — Mais la compagnie de chemins de fer qui transporte à travers la France, sous le régime du transit international, des marchandises venant de l'étranger et allant à l'étranger, étant responsable vis-à-vis de la douane française jusqu'à la réception de ces marchandises par la douane étrangère, est maîtresse du choix des transporteurs de la dernière station française à la première station étrangère, jusqu'à laquelle ne parvient pas la voie ferrée, et peut dès lors refuser de les livrer, même contre l'offre de garanties telles que de droit, au commissionnaire de transport établi à la frontière, auquel elles sont adressées par les expéditeurs pour les faire parvenir à l'étranger. — Chambéry, 19 août 1869, Chemin de fer de Lyon, [S. 71.2.95, D. 70.2.117]

**8066.** — Ici n'est point applicable la prohibition des traités particuliers faite aux compagnies de chemins de fer par la loi du 15 juill. 1845 (art. 14) et par leur cahier des charges, cette prohibition n'étant relative qu'aux entreprises de transport qui donnent au chemin de fer, ou en reçoivent, des marchandises libres de sa responsabilité, et ayant uniquement en vue la concurrence générale à laquelle le chemin de fer ne doit pas apporter d'empêchement. — Même arrêt.

**8067.** — En dehors des règles que nous venons de faire connaître, les tarifs internationaux ne présentent aucune particularité.

**8068.** — Ayant pour objet de régulariser les relations des différentes lignes et de les rapprocher, ils ont pour effet principal, il est à peine besoin de le dire, d'établir une étroite solidarité entre les compagnies de chemins de fer qui l'ont adopté. — Montpellier, 23 déc. 1883, sous Cass., 15 déc. 1886, Chemin de fer du Midi, [D. 87.1.385]

**8069.** — Mais cette solidarité ne peut survivre au lien qui l'a fait naître. En conséquence, lorsqu'un tarif international a été régulièrement supprimé par la compagnie de chemins de fer étrangère sur le réseau de laquelle a lieu l'expédition, l'application de ce tarif ne peut être exigée des compagnies françaises, bien qu'il soit demeuré en vigueur sur leurs lignes. — Cass., 15 déc. 1886, Chemin de fer du Midi, [S. 87.1.485, P. 87.1.1182, D. 87.1.385] — *Sic*, Féraud-Giraud, t. 2, n. 1109.

**8070.** — D'autre part, ils ne doivent s'interpréter que selon leur forme et teneur.

**8071.** — Ainsi les taxes de transport contenues dans un tarif international qui stipule un prix spécial pour le transport des marchandises entre deux points déterminés (dans l'espèce, Paris, Londres), ne sont pas susceptibles de fractionnement; par suite, le bénéfice de ces taxes ne peut être invoqué par l'expéditeur dont les marchandises ne voyagent que sur le réseau compris dans le territoire français (dans l'espèce, de Boulogne à Paris). — Douai, 25 avr. 1876, Chemin de fer du Nord, [D. 77.2.201]

**8072.** — Pour d'autres applications particulières des tarifs internationaux nous renvoyons à ce que nous avons dit, *suprà*, n. 8004, 8008, 8012.

**8073.** — En dehors des traités particuliers de compagnie à compagnie, on ne pouvait citer jusque dans ces derniers temps qu'un petit nombre de traités internationaux relatifs aux transports par chemin de fer. Le plus important était celui qui avait groupé autour de l'Allemagne les principaux Etats du centre, c'est-à-dire l'Autriche-Hongrie, la Roumanie et certaines lignes ferrées de la Belgique, de la Russie, des Pays-Bas, ainsi que le réseau des chemins de fer de Varsovie-Vienne.

**8074.** — Le 14 oct. 1890, à la suite de conférences tenues à Berne en 1878, 1880 et 1886, a été signée dans cette dernière ville une très-importante convention entre la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Russie et la Suisse qui a diminué dans une large mesure les conflits de lois. « Mais il s'en faut de beaucoup, ainsi que le fait remarquer M. Arthuys (*loc. cit.*), qu'ils aient complètement disparu. Outre que la convention vise uniquement le transport par chemin de fer, le nombre des Etats contractants est assez restreint. De plus, même en ce qui concerne ces Etats, la convention ne comprend pas toutes les lignes de chemins de fer situées sur le territoire des Etats signataires.

**8075.** — Ajoutons avec M. Lyon-Caen (*J. du dr. int. pr.*), que le seul contrat de transport par chemin de fer visé par la convention est le contrat de transport international, c'est-à-dire le *contrat unique* conclu dans un pays pour un transport à faire successivement sur les territoires de plusieurs pays différents, et que la convention n'est même pas faite pour tous les contrats de transports internationaux, mais uniquement pour ceux qui ont des marchandises pour objet.

**8076.** — Cette convention a déjà reçu soit en France, soit à l'étranger un certain nombre de commentaires. Nous citerons notamment Lyon-Caen : *La convention du 14 oct. 1890 sur le transport international des marchandises par chemin de fer* (*J. du dr. int. pr.*); Gerstner, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht* (Berlin, 1893); Eger, *Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 16. Oktoler 1890* (Berlin, 1893). Ce dernier auteur avait publié dès 1877, en allemand, sur le projet de convention, un ouvrage qui a été traduit en français sous le titre de : *La législation internationale sur les transports par chemins de fer*. — Ercole Vidari, *Convenzione internazionale pel trasporto delle merce sulle strade ferrate. Il filangieri*, mai 1892

**8077.** — Elle a même nécessité à l'étranger l'intervention de certaine lois spéciales qui en ont fait l'application. — Telle est notamment la loi suisse du 29 mars 1893, par nous analysée, *suprà*, n. 7881 et s.

**8078.** — Nous nous bornerons, en ce qui nous concerne, à en donner le texte qui se trouve au *Journal officiel* du 30 déc. 1891, ainsi que des différentes déclarations accessoires et protocoles qui l'ont suivie ou accompagnée.

**8079.** — Voici d'abord le texte de la convention de Berne.

CONVENTION DE BERNE.

La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'art. 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente convention auront la même valeur que la convention elle-même (art. 1er).

Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport;

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser (art. 2).

Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation seront exclus du transport international réglé par la présente convention ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions (art. 3).

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la convention; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues (art. 4).

Tout chemin de fer désigné comme il est dit à l'art. 1 est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé (art. 5).

Toute expédition internationale (art. 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

*a*) Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée;

*b*) La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice;

*c*) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire;

*d*) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis;

*e*) La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux art. 14 et 35;

*f*) La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 38 et 40);

*g*) La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse;

*h*) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise;

*i*) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alin. 3).

*k*) Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13);

*l*) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

1° Les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° Il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° La marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

*m*) Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata (art. 6).

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis (art. 7).

Les dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement (art. 8).

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver des pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol (art. 9).

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et de présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture (art. 10).

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives (art. 11).

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas (art. 12).

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2) ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire (art. 13).

Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial (art. 14).

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois, l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'art. 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer, sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer (art. 15).

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra notamment demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison (art. 16).

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture (art. 17).

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination (art. 18).

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison (art. 19).

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés (art. 20).

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'art. 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui (art. 21).

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison (art. 22).

Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise,

sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire (art. 23).

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison (art. 24).

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise (art. 25).

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire (art. 26).

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint (art. 27).

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'art. 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport (art. 28).

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé (art. 29).

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'art. 19 (art. 30).

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux ;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger ;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux ;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, en égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire (art. 31).

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourrait être fait aucune déduction résultant du déchet de route (art. 32).

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue (art. 33).

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douanes, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés (art. 34).

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours (art. 35).

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare du départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instruction dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays (art. 36).

En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'art. 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite (art. 37).

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, outre l'indemnité fixée par l'art. 34, et en cas d'avarie, outre l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 38).

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait (art. 39).

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$1/10^{e}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $1/10^{e}$ du délai de transport;

$2/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $2/10^{es}$ du délai de transport;

$3/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $3/10^{es}$ du délai de transport;

$4/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $4/10^{es}$ du délai de transport;

$5/10^{es}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $4/10^{es}$ du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$2/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $1/10^{e}$ du délai de transport;

$4/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $2/10^{es}$ du délai de transport;

$6/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $3/10^{es}$ du délai de transport;

$8/10^{es}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $4/10^{es}$ du délai de transport;

$10/10^{es}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $4/10^{es}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée (art. 40).

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer (art. 41).

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de 6 p. 0/0 de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande (art. 42).

La responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites (art. 43).

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, al. 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception;

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25, et n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

*a*. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25 doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise;

*b*. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le § 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit (art. 44).

Les actions en indemnités pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n. 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée (art. 45).

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des art. 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception (art. 46).

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le n. 3;

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement aux prix de transport revenant à chacun d'eux (art. 47).

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport (art. 48).

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport (art. 49).

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit (art. 50).

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur (art. 51).

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité (art. 52).

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande (art. 53).

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours (art. 54).

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent (art. 55).

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international (art. 56).

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un office central des transports internationaux, chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et administrations;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et, en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle conférence;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action (art. 57).

L'office central prévu à l'art. 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'art. 1.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination (art. 58).

Tous les trois ans, au moins, une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés (art. 59).

La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification (art. 60).

**8080.** — Nous avons dit que toutes les lignes des Etats contractants ne sont pas soumises à la convention. Il importe de faire connaître celles qui y sont assujetties. Ce sont les suivantes :

### ALLEMAGNE.

#### A. — Lignes exploitées par des administrations allemandes.

##### I. — *Chemins de fer de l'Etat et exploités par l'Etat.*

1. Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
2. Chemin de fer militaire.
3. Chemins de fer de l'Etat de Prusse et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Prusse, à l'exception : *a*) Du chemin d'embranchement à voie étroite de la haute Silésie.
4. Chemin de fer de l'Etat de Bavière.
5. Chemins de fer de l'Etat de Saxe et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Saxe, à l'exception des lignes à voie étroite suivantes : *b*) Dœbeln-Mügeln-Oschatz; — *c*) Grunstadtel-Oberrittersgrun; — *d*) Hainsberg-Dippoldiswalde-Kipsdorf; — *e*) Klotzsche-Kœnigsbrück; — *f*) Mosel-Ortmannsdorf; — *g*) Mügeln près Oschatz-Nerchau-Trebsen; — *h*) Mügeln près Pirna-Geising; — *i*) Potschappel-Wilsdruff; — *k*) Radebeul-Radeburg; — *l*) Schönfeld-Geyer; — *m*) Wilischthal-Ehrenfriedersdorf, y compris l'embranchement Oberherold-Thum; — *n*) Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf; — *o*) Zittau-Markersdorf; — *p*) Zittau-Oybin, y compris l'embranchement Bertsdorf-Jonsdorf.
6. Chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg.
7. Chemins de fer de l'Etat de Bade et les chemins de fer privés exploités par l'Etat de Bade.
8. Chemin de fer du Mein-Neckar, y compris la ligne Eberstadt-Pfunhstadt.
9. Chemins de fer grands-ducaux de la haute Hesse.
10. Chemin de fer grand-ducal Frédéric-François de Mecklembourg, à l'exception : *q*) du chemin de fer à voie étroite Doberan-Helligendamm.
11. Chemin de fer de l'Etat d'Oldenbourg, à l'exception : *r*) du chemin de fer Ocholt-Westerstede.

##### II. — *Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées.*

12. Chemin de fer Alt-Damm-Colberg.
13. Chemin de fer Altona-Kaltenkirchen.
14. Chemin de fer Arnstadt-Ichtershausen.
15. Chemin de fer de l'Etat Brunswick.
16. Chemin de fer de Breslau-Varsovie.
17. Chemin de fer de la vallée de Broel (Hennef-Waldbroel).
18. Chemin de fer de Crefeld.
19. Chemin de fer de Cronberg.
20. Chemin de fer de Dahme-Uckro.
21. Chemin de fer Dortmund-Gronau-Enschede.
22. Chemin de fer à voie étroite Eckernfœrde-Kappeln.
23. Chemin de fer Eisenberg-Crossen.
24. Chemin de fer Eisern-Siegen.
25. Chemin de fer de la vallée de l'Erm (Metzingen-Urach).
26. Chemin de fer Eutin-Lübeck.
27. Chemin de fer Flensbourg-Kappeln.
28. Chemin de fer de jonction de Francfort-sur-Mein.
29. Chemin de fer Fürth-Zindorf.
30. Chemin de fer de la forge George-Marie.
31. Chemin de fer Gernrode-Harzgerode.
32. Chemin de fer Gotteszell-Viechtach (section de Gotteszell à Teisnach).
33. Chemin de fer Halberstadt-Blankenbourg.
34. Chemin de fer Louis-de-Hesse.
35. Chemin de fer Hohenebra-Ebeleben.
36. Chemin de fer de Hoya (Hoya-Eystrup).
37. Chemin de fer Ilmenau-Grossbreitenbach.
38. Chemin de fer de Kerkerbach.
39. Chemin de fer de Kiel-Eckernfœrde-Flensbourg.
40. Chemin de fer de Kirchheim.
41. Chemin de fer de Kœnigsberg-Cranz.
42. Chemin de fer à voie étroite du district d'Altena.
43. Chemin de fer Lübeck-Buchen et Lübeck-Hambourg.
44. Chemin de fer Louis (Nuremberg-Fürth).
45. Chemin de fer Marienbourg-Mlawka.
46. Chemin de fer du sud de Mecklembourg (Parchim-Neubrandenbourg).
47. Chemin de fer Murnau-Garmisch-Partenkirchen.
48. Chemin de fer Neubrandenbourg-Friedland.
49. Chemin de fer de Neubaldensleben.
50. Chemin de fer Neustrelitz-Warnemünde.
51. Chemin de fer Neustrelitz-Wesenberg-Mirow.
52. Chemin de fer Oberdorf-Füssen.
53. Chemin de fer Osterwieck-Wasserleben.
54. Chemin de fer Osthofen-Westhofen.
55. Chemin de fer du sud de la Prusse orientale, y compris la ligne Fischausen-Palmnicken.
56. Chemin de fer Parchim-Ludwigslust.
57. Chemin de fer Paulinenaue-Neu-Ruppin.
58. Chemin de fer Peine-Ilsede.
59. Chemin de fer du Palatinat.
60. Chemin de fer de la Priegnitz (Perleberg-Wittstock).
61. Chemin de fer Reinheim-Reichelsheim.
62. Chemin de fer Rhene-Diemelthal (Bredelard-Martenberg).
63. Chemin de fer de Ruhla (Wutha-Rulha).
64. Chemin de fer de la Saale.
65. Chemin de fer Schaftlach-Gmund.
66. Chemin de fer Schleswig-Angel (Schleswig-Suderbrarup).
67. Chemin de fer Sonthofen-Oberstdorf.
68. Chemin de fer Sprendlingen-Wœllstein.
69. Chemin de fer Stargard-Cüstrin, y compris la ligne Glasow-Berlinchen.
70. Chemin de fer Stendal-Tangermünde.
71. Chemin de fer Warstein-Lippstadt.
72. Chemin de fer Weimar-Gera.
73. Chemin de fer Wermelskirchen-Burg.
74. Chemin de fer de Werra.
75. Chemin de fer Wittenberge-Perleberg.
76. Chemin de fer Worms-Offstein.
77. Chemin de fer Zell-Todtnau.
78. Chemin de fer Zschipkau-Finsterwalde.

#### B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.

##### 1. — *Administrations russes.*

79. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Grande Compagnie russe, de la frontière russe-allemande près Eydtkuhnen à Eydtkuhnen.
80. Le tronçon exploité par le chemin de fer Brest-Grajewo, de la frontière russe-allemande près Prostken à Prostken.
81. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de la Vistule, de la frontière russe-allemande près Illowo à Illowo.

### II. — *Administrations autrichiennes.*

82. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'empereur Ferdinand, de la frontière austro-allemande près Myslowitz à Myslowitz.
83. Le tronçon, exploité par le chemin de fer central Morave-Silésien, de la frontière austro-allemande près Hennersdorf à Ziegenhals.
84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadtl à Mittelwalde.
85. Le tronçon, exploité par la société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la frontière austro-allemande près Mittelsteine à Mittelsteine.
Les tronçons, exploités par le chemin de fer de jonction Sud-Nord allemand de la frontière austro-allemande :
86. Près Liebau à Liebau.
87. Près Seidenberg à Seidenberg.
88. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Ebersbach à Ebersbach.
Les tronçons, exploités par le chemin de fer de Buschtebrad, de la frontière austro-allemande :
89. Près Reitzenhain à Reitzenhain.
90. Près Kungenthal à Klingenthal.
91. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de l'Ouest de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Fourth i. W. à Four thi. W.
Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat autrichien, de la frontière austro-allemande :
92. Près Niklasdorf à Ziegenhals.
93. Près Passau à Passau.
94. Près Braunau à Simbach.
95. Près Lochau à Lindau.

### III. — *Administrations suisses.*

Les tronçons, exploités par le chemin de fer du Nord-Est suisse, de la frontière suisse allemande :
96. Près Constance à Constance.
97. Près Biehasingen à Singen.
98. Près Waldshut à Waldshut.

### IV. — *Administrations françaises.*

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et coexploités par le chemin de fer de l'Est français, de la frontière franco-allemande :
99. Près Altmünsterol à Altmünsterol.
100. Près Avricourt à Deutsch-Avricourt.
101. Près Chambrey à Chambrey.
102. Près Novéant à Novéant.
103. Près Amanweiler à Amanweiler.
104. Près Fentsch (Fontoi) à Fentsch (Fontoi).

### V. — *Administrations belges.*

Les tronçons, exploités par le Grand Central belge, de la frontière néerlandaise allemande :
105. Près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle.
106. Près Dalheim à Dalheim.

### VI. — *Administrations néerlandaises.*

107. Le tronçon, exploité par le chemin du Brabant septentrional allemand, de la frontière néerlandaise allemande, près Gennep à Wesel.
108. Le tronçon, exploité par le chemin de fer hollandais, de la frontière néerlandaise allemande, près de Cranembourg à Cleve.
109. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Rhénan-Néerlandais, de la frontière néerlandaise allemande, près Emmerich à Emmerich.
Les tronçons, exploités par les chemins de fer de l'Etat néerlandais, de la frontière néerlandaise allemande :
110. Près Gronau à Gronau.
111. Près Gildehaus à Salsbergen.
*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons situés sur le territoire étranger, exploités par des administrations allemandes, voir :
Belgique, chiffre 14.
France, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxembourg, chiffres 2, 3.
Pays-Bas, chiffres 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
Autriche-Hongrie, chiffres 25 à 44 inclus.
Russie, chiffres 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Suisse, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

## AUTRICHE-HONGRIE.

### I. Royaume et pays représentés au « Reichsrath » (y compris Liechtensteit).

**A. — Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche-Hongrie.**

1. Direction générale impériale-royale des chemins de fer de l'Etat autrichien, y compris la partie de la ligne de Feldkirch à Buchs qui est située dans la principauté de Liechtenstein et le tronçon coexploité par la compagnie italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne près Pontebba à Pontafel. Sont exceptées par contre les lignes des chemins de fer de l'Etat en Dalmatie :
a) [illegible]-Knin.
b) Perkovic-Slivno-Sebenico.
En outre les lignes d'intérêt local de Koloméa :
c) Koloméa-Sloboda rungurska et l'embranchement :
d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce, Zniazdwor.
2. Chemin de fer Aussig Teplitz.
3. Chemins de fer commerciaux de la Bohême.
4. Chemin de fer du Nord de la Bohême.
5. Chemin de fer de l'Ouest de la Bohême.
6. Chemin de fer Bozen-Meran.
7. Chemin de fer de Buchtebrad.
8. Chemin de fer galicien de Charles-Louis, y compris les tronçons de Brody et Podwoloczyska à la frontière austro-russe près Brody et Podwoloczyska coexploités par l'administration des chemins de fer russes du Sud-Ouest. Est excepté par contre l'embranchement :
Podleze-Niepolomice.
9. Chemin de fer du Nord de l'empereur Ferdinand.
10. Chemin de fer Kaschau-Oderberg (tronçon autrichien).
11. Chemin de fer du Kremsthal.
12. Chemin de fer central Morave-Silésien.
13. Chemin de fer d'intérêt local de Neutitschein.
14. Chemin de fer du Nord-Ouest autrichien.
15. Société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes autrichiennes).
16. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes autrichiennes), excepté la ligne d'intérêt local à voie étroite Mœdlinh-Hinterbruehl près de Vienne (à moteurs électriques).
17. Chemin de fer de jonction Sud-Nord allemand.
18. Chemin de fer d'intérêt local Stauding-Stramberg.
19. Chemin de fer de l'Etat hongrois exploitant le tronçon de Lawoczne à la frontière hongroise du chemin de fer de l'Etat impérial-royal de Stryj à la frontière hongroise près Beskid.
20. Chemin de fer Vienne-Aspang.
21. Chemin de fer de ceinture à Vienne.

**B. — Tronçons exploités ou coexploités par les administrations étrangères**

### I. — *Administrations italiennes.*

Les tronçons, exploités par la compagnie italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne :
22. Près Cormons à Cormons.
23. Près Pontebba à Pontafel dans la direction de l'Italie.
24. Près Peri à Ala.

### II. — *Administrations allemandes.*

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, de la frontière allemande-autrichienne :
25. Près Kiefersfelden à Kufstein.
26. Près Salzbourg à Salzbourg.
27. Près Waldsassen à Eger.
28. Près Schirnding à Eger.
29. Près Asch à Eger.
Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, de la frontière allemande-autrichienne :
30. Près Brambach à Eger.
31. Près Bærenstein à Weipert.
32. Près Moldau à Moldau.
33. Près Schœna à Bodenbach.
34. Près Schœna à Tetschen.
35. Près Neusalza-Spremberg à la frontière austro-allemande près Taubenheim.
36. Près Alt-et-Neu-Gersdorf à la frontière austro-allemande près Ebersbach.
37. Près Seifhennersdorf à Warnsdorf.
38. Près Gross-Schœnau à Warnsdorf.
39. Près Zittau à Reichenberg.
Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-autrichienne :
40. Près Neusorge à Halbstadt.
41. Près Jægerndorf à Jægerndorf.
42. Près Oderberg à Oderberg.
43. Près Goczalkovitz à Dzieditz.
44. Près Neuberun à Oswiecim.

### III. — *Administrations russes.*

Les tronçons exploités par les chemins de fer russes du Sud-Ouest dans la direction de la Russie, de la frontière russe-autrichienne :
45. Près Radziwilow à Brody.
46. Près Woloczysk à Podwoloczyska.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations autrichiennes, voir :
Allemagne, chiffres 82 à 95 inclus.
Italie, chiffre 6.
Russie, chiffres 53, 54, 55.
Suisse, chiffres 12, 13.

II. — HONGRIE.

**Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche ou en Hongrie.**

1. Chemins de fer de l'Etat hongrois, excepté les lignes :
Garam-Berzencze-Selmeczbanya.
Soroksar-Szt-Lörincz.
Taraczköz-Teresel.
Mais y compris les lignes suivantes exploitées par les chemins de fer de l'Etat :
*a*) Frontière de Roumanie; Prédéal; — *b*) Zimony (frontière); Belgrade; — *c*) Brod-Bosna-Brod; — *d*) Chemin de fer Arad-Temesvar; — *e*) Chemin de fer d'intérêt local Békés-Földvar-Békés; — *f*) Chemin de fer d'intérêt local Debreczen-H.-Nanas-Bud-Szt-Mihaly; — *g*) Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Varad-Belényes-Vaskoh; — *h*) Chemin de fer d'intérêt local Puszta-Tenyö-Kun-Szt-Marton; — *i*) Chemin de fer d'intérêt local Kun-Szt.-Marton-Szentes; — *j*) Chemin de fer d'intérêt local Ujszasz-Jasz-Apati; — *k*) Chemin de fer d'intérêt local Mezö-Tur-Turkeve; — *l*) Chemin de fer d'intérêt local de Zagorie (Csaktornya-Zagrab); — *m*) Chemin de fer d'intérêt local Vinkovce-Brcka; — *n*) Chemin de fer d'intérêt local Maros-Vasarhely-Szasz-Régen; — *o*) Chemin de fer d'intérêt local de Matra; — *p*) Chemin de fer d'intérêt local Banréve-Ozd; — *q*) Chemin de fer d'intérêt local de Bihar; — *r*) Chemin de fer d'intérêt local Héjasfalva-Székelyudvarhely; — *s*) Chemin de fer d'intérêt local Maros-Ludas-Beszterce; — *t*) Chemin de fer d'intérêt local Ruma-Vrdnik; — *u*) Chemin de fer d'intérêt local Szombathely-Pinkafö; — *v*) Chemin de fer d'intérêt local Boba-Sümegh; — *w*) Chemin de fer d'intérêt local Marmaros-Sziget-Sziget; — *x*) Chemin de fer d'intérêt local Szatmar-Nagybanya; — *y*) Chemin de fer d'intérêt local de Szilagysag; — *z*) Chemin de fer d'intérêt local Nyiregyhaza-Matészalka; — *aa*) Chemin de fer d'intérêt local Rétszihus-Szegszard; — *bb*) Chemin de fer d'intérêt local Budapest-Lajosmizse; — *cc*) Chemin de fer d'intérêt local Kisujszallas-Dévavanya-Gyoma; — *dd*) Chemin de fer d'intérêt local Bacs-Bodrogh; — *ee*) Chemin de fer Pécs-Barcs; — *ff*) Chemin de fer Mohacs-Pécs.
2. Société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'Etat (ligne hongroise), y compris les lignes exploitées par cette société :
Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek.
Chemin de fer d'intérêt local de Torantal.
3. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), y compris les lignes d'intérêt local exploitées par cette société : *a*) Koszegh-Szombathely; — *b*) Barcs-Pakracz.
4. Compagnie impériale-royale de chemins de fer Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), y compris la partie Margitfalu-Gölniczbanya du chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Gölnicz, exploitée par la compagnie, mais excepté la partie à voie étroite Gölniczbanya-Szomolnok de la même ligne.
5. Compagnie de chemin de fer Györ-Sopren-Ebenfurt, y compris le tronçon exploité par elle de Lutja-Ujfalu-Ebenfurt, de la ligne de la société impériale-royale des chemins de fer du Sud-Vienne-Pottendorf-Wienerneustadt.
6. Chemin de fer d'intérêt local d'Arad et de Csanad.
7. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Szamos.
8. Chemin de fer d'intérêt local Kestzhely-Balaton-Szt-György.
9. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Poprad.

BELGIQUE.

A. — **Lignes exploitées par des administrations belges.**

1. Administration des chemins de fer de l'Etat belge.
2. Nord belge.
3. Grand-Central belge.
4. Liège-Maestricht.
5. Gand-Terneuzen.
6. Malines-Terneuzen.
7. Flandre occidentale.
8. Chemin de fer de Chimay.
9. Gand-Eecloo-Bruges.
10. Termonde-Saint-Nicolas.
11. Hasselt-Maeseyck.
12. Anvers-Gand (Waes).

B. — **Tronçons exploités ou coexploités par les administrations étrangères.**

I. — *Administrations néerlandaises.*

13. Le tronçon, exploité par la compagnie des chemins de fer de l'Etat néerlandais, de la frontière belge-néerlandaise près Achel à Liège-Vivegnis, Ans (Etat) et Flémalle-Grande.

II. — *Administrations allemandes.*

14. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière belge-néerlandaise près Bleyberg à Bleyberg.

III. — *Administrations françaises.*

Les tronçons, exploités par la compagnie des chemins de fer français du Nord, de la frontière belge française :
15. Près Comines à Comines.
16. Près Halluin à Menin.

IV. — *Administrations luxembourgeoises.*

Les tronçons, exploités par la société du chemin de fer Prince-Henry, de la frontière belge-luxembourgeoise :
17. Près Pétange à Athus.
18. Près Clémency à Autel-Bas.
*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons situés sur territoire étranger, exploités par des administrations belges, voir :
Allemagne, chiffres 105, 106.
France, chiffres 9, 10, 11, 12, 13.
Pays-Bas, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

FRANCE.

A. — **Lignes exploitées par des administrations françaises.**

*Lignes d'intérêt général.*

1. Du Nord.
2. De l'Est, y compris les lignes de Monthermé à Monthermé, Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois, Carignan à Messempré, Charmes à Rambervillers, Avricourt à Blamont et à Cirey, Saint-Dizier à Vassy, Vassy à Doulevant-le-Château, exploitées par la compagnie pour le compte des concessionnaires directs.
3. De l'Ouest.
4. De Paris-Lyon-Méditerranée, y compris le chemin du Vieux-Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités pour le compte des concessionnaires directs.
5. D'Orléans, y compris les lignes d'intérêt local de la Sarthe, exploitées dans les mêmes conditions que le réseau normal.
6. Du Midi.
7. Du réseau de l'Etat, y compris les lignes d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu et de Barbezieux à Châteauneuf, exploitées pour le compte des concessionnaires directs.
8. Des deux ceintures de Paris, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

B. — **Tronçons exploités ou coexploités par les administrations étrangères.**

I. — *Administrations belges.*

Les tronçons, exploités par le Grand-Central belge, de la frontière franco-belge :
9. Près Treignes à Vireux.
10. Près Doische à Givet.
11. Le tronçon, exploité par la compagnie du chemin de fer du Nord-Belge, de la frontière franco-belge près Heer-Agimont à Givet.
12. Le tronçon, exploité par la compagnie belge des chemins de fer de la Flandre occidentale, de la frontière franco-belge près Abeel à Hazebrouck.
13. Le tronçon, exploité par la compagnie belge du chemin de fer de Chimay, de la frontière franco-belge près Momignies à Anor.

II. — *Administrations allemandes.*

Les tronçons, appartenant au chemin de fer de l'Est français et coexploités par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière franco-allemande :
14. Près Altmünsterol à Petit-Croix.
15. Près Deutsch-Avricourt à Igney-Avricourt.
16. Près Chambrey à Moncel.
17. Près Novéant à Pagny-sur-Moselle.
18. Près Amanweiler à Batilly.
19. Près Fentsh (Fontoi) à Audun-le-Roman.

III. — *Administrations suisses.*

Les tronçons, exploités par la compagnie du Jura-Simplon, de la frontière franco-suisse :
20. Près Delle à Delle.
21. Près Vallorbes à Pontarlier.
22. Près Verrières à Pontarlier.

IV. — *Administrations italiennes.*

23. Le tronçon, exploité par la compagnie italienne de la Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Modane à Modane.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations françaises, voir :
Allemagne, chiffres 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Belgique, chiffres 15, 16.
Italie, chiffre 4.
Suisse, chiffres 20, 21, 22, 23.

## ITALIE.

**A. — Lignes exploitées par des administrations italiennes.**

1. Toutes les lignes exploitées par la compagnie du réseau de la Méditerranée.
2. Toutes les lignes exploitées par la compagnie du réseau de l'Adriatique.
3. Toutes les lignes exploitées par la compagnie du réseau sicilien.

**B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.**

I. — *Administrations françaises.*

4. Le tronçon, exploité par la compagnie française de Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Ventimiglia à Ventimiglia.

II. — *Administrations suisses.*

5. Le tronçon, exploité par la compagnie du Gothard, de la frontière italo-suisse près Pino à Luino.

III. — *Administrations autrichiennes.*

6. Le tronçon, coexploité par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat autrichien dans la direction vers l'Italie, de la frontière italo-autrichienne, près Pontafel à Pontebba.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons, situés sur le territoire étranger, exploités par des administrations italiennes, voir :
France, chiffre 23.
Autriche-Hongrie, chiffres 22, 23, 24.
Suisse, chiffre 24.

## LUXEMBOURG.

**A. — Lignes exploitées par des administrations luxembourgeoises.**

1. Chemin de fer Prince-Henri, y compris la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher.

**B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.**

I. — *Administrations allemandes.*

2. Les lignes des chemins de fer Guillaume du Luxembourg exploitées par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
3. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-luxembourgeoise près Trois-Vierges à Trois-Vierges.

*Remarque.* En ce qui concerne les tronçons, situés sur le territoire étranger, exploités par des administrations luxembourgeoises, voir :
Belgique, chiffres 17, 18.

## PAYS-BAS.

**A. — Lignes exploitées par des administrations néerlandaises.**

1. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.
2. Compagnie du chemin de fer Rhénan-Néerlandais.
3. Compagnie de chemins de fer Hollandais.
4. Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais.
5. Compagnie du chemin de fer Brabant-Septentrional-Allemand.
6. Compagnie du chemin de fer Haarlem-Zandwoort.

**B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.**

I. — *Administrations allemandes.*

7. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'Etat grand-ducal d'Oldenbourg, de la frontière allemande-néerlandaise près Neuschanz à Neuschanz.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-néerlandaise :
8. Près Borken à Winterswyk.
9. Près Hocholt à Winterswyk.
10. Près Elten à Zevenaar.
11. Près Straelen à Venloo.
12. Près Kaldenkirchen à Venloo.
13. Près Dahlheim à Vlodrop.

II. — *Administrations belges.*

Les tronçons, exploités par le Grand-Central belge :
14. De la frontière belge-néerlandaise près Hamont à la frontière néerlandaise-allemande près Dahlheim.
15. De la frontière belge-néerlandaise près Lanaeken à la frontière néerlandaise-allemande près d'Aix-la-Chapelle.
16. De la frontière belge-néerlandaise près Weelds-Merxplas à Tilbourg.
17. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Liège-Maestricht, de la frontière belge-néerlandaise près Visé à Maestricht.
18. Le tronçon, exploité par la compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près la Clinge à Terneuzen.
19. Le tronçon, exploité par la compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près Selzaete à Terneuzen.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons situés sur territoire étranger, exploités par des administrations néerlandaises, voir :
Belgique, chiffre 13.
Allemagne, chiffres 107, 108, 109, 110, 111.

## RUSSIE.

**A. — Lignes exploitées par des administrations russes.**

1. Chemin de fer Nicolas.
2. Chemin de fer Poutiloff (embranchement du chemin de fer Nicolas).
3. Chemin de fer Rybinsk-Bologoïé.
4. Chemin de fer Ostachkovo-Rjew.
5. Chemin de fer Saint-Pétersbourg-Varsovie.
6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2e section).
7. Chemin de fer Riga-Tuckum.
8. Chemin de fer Moscou-Nijninovgorod.
9. Chemin de fer Chouïa-Ivanovo.
10. Chemin de fer Moscou-Jaroslavl.
11. Chemin de fer Moscou-Brest.
12. Chemin de fer Moscou-Koursk.
13. Chemin de fer Moscou-Riazan.
14. Chemin de fer Riazan-Koslow.
15. Chemin de fer Riajsk-Viazma.
16. Chemin de fer Riajsk-Morchansk.
17. Chemin de fer Tambow-Koslow.
18. Chemin de fer Tambow-Saratow.
19. Chemin de fer Griazi-Tsaritsyn.
20. Chemin de fer Kozlow-Voronège-Rostow.
21. Chemin de fer Catherine.
22. Chemin de fer Orel-Griazi.
23. Chemin de fer de Livny (voie étroite).
24. Chemin de fer Orel-Vitebsk.
25. Chemin de fer Dünabourg-Vitebsk.
26. Chemin de fer Riga-Dünabourg.
27. Chemin de fer de Mitau.
28. Chemin de fer Libau-Romny.
29. Chemin de fer Varsovie-Térespol.
30. Chemin de fer Varsovie-Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie-Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer de Kourks-Kiew.
34. Chemin de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow-Nicolaïew.
36. Chemin de fer Koursk-Kharkow-Azow.
37. Chemin de fer Losovaïa-Sébastopol.
38. Chemin de fer de la Vistule.
39. Chemin de fer Ivangorod-Dombrovo.
40. Chemin de fer Morschansk-Syzran.
41. Chemin de fer de Vladikavkaz.
42. Chemin de fer de Fastow.
43. Chemin de fer d'Orenbourg.
44. Chemin de fer Samara-Oufa.
45. Chemin de fer de Mourome.
46. Chemin de fer de Polésie.

**B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.**

I. — *Administrations allemandes.*

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-russe :
47. Près Eydtkuhnen à Wirballen.
48. Près Ottlotschin à Alexandrowo.
49. Près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de l'Oder rive droite).
50. Près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de la haute Silésie).
51. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, de la frontière allemande-russe près Protsken à Grajewo.
52. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Marienbourg-Mlawka, de la frontière allemande-russe, près Illowo, à Mlawa.

II. — *Administrations autrichiennes.*

53. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-russe près Szczakowa à Granica.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer galicien de Charles-Louis dans la direction vers la Russie de la frontière austro-russe.

54. Près Brody à Radziwilow.

55. Près Podwoloczyska à Woloczysk.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations russes, voir :

Allemagne, chiffres 79, 80, 81.

Autriche-Hongrie, chiffres 45, 46.

## SUISSE.

### A. — Lignes exploitées par des administrations suisses.

1. Chemin de fer du Central suisse.
2. Chemin de fer du Gothard.
3. Chemin de fer du Jura-Simplon.
4. Chemin de fer du Nord-Est suisse.
5. Chemin de fer de l'Union suisse.
6. Chemin de fer du Jura neuchâtelois.
7. Chemin de fer de l'Emmenthal.
8. Chemin de fer Langenthal-Huttwil.
9. Chemin de fer du Tössthal.
10. Chemin de fer du Seethal argovien-lucernois.
11. Chemin de fer du Sud-Est suisse.

### B. — Tronçons exploités ou coexploités par des administrations étrangères.

I. — *Administrations autrichiennes.*

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat autrichien, de la frontière austro-suisse.

12. Près Buchs à Buchs.

13. Près Saint-Margrethen à Saint-Margrethen.

II. — *Administrations allemandes.*

Les tronçons, exploités par les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, de la frontière allemande-suisse.

14. Près Gottmadingen à la frontière suisse-allemande près Wilchingen.

15. Près Stetten à Bâle.

16. Près Léopoldshœhe à Bâle.

17. Près Grenzach à Bâle.

18. Le chemin de fer de raccordement de la gare badoise à la gare du Central à Bâle, coexploité par les chemins de fer badois.

19. Le tronçon, exploité par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière allemande-suisse près Saint-Louis à Bâle.

III. — *Administrations françaises.*

Les tronçons, exploités par la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-suisse :

20. Près Saint-Gingolph à Bouveret.

21. Près Chêne-Bourg à Genève-Eaux-Vives.

22. Près la Plaine à Genève-Cornavin.

23. Près Col-des-Roches au Locle.

IV. — *Administrations italiennes.*

24. Le tronçon, exploité par les compagnies italiennes du réseau de la Méditerranée et de l'Adriatique, de la frontière italo-suisse, près Chiasso à Chiasso.

*Remarque.* — En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations suisses, voir :

Allemagne, chiffres 96, 97, 98.

France, chiffres 20, 21, 22.

Italie, chiffre 5.

Fait à Berne, le 14 octobre 1890.

**8081.** — L'office central chargé de faciliter l'exécution de la convention internationale a été réglementé de la manière suivante :

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'art. 57 de la convention. Le siège de cet office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet office, qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 fr. par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux (art. 1).

L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'art. 2 de la convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires (art. 2).

Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux (art. 3).

**8082.** — Nous devons signaler également un certain nombre de dispositions réglementaires qui ont été prises pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Sont exclus du rapport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux ;

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités ;

3° Transports funèbres ;

4° La poudre à tirer, la poudre-coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitroglycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins, deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport (§ 1, art. 6 de la convention).

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet (§ 2, art. 6 de la convention).

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 fr. par kilog. du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'art. 7 de la convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 p. 0/0 la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de dix fois la différence du prix de transport (§ 3, art. 7 de la convention).

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9, on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3) (§ 4, art. 9 de la convention).

Le maximum des remboursements est de 2,000 fr. par lettre de voiture (§ 5, art. 13 de la convention).

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

*a*) Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition : 1 jour;

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres : 1 jour.

*b*) Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition : 2 jours;

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres : 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelles mesures les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

1° Les jours de foire;

2° Les époques de trafic extraordinaires;

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport;

4° Pour les lignes secondaires, ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessous, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé lorsque, avant qu'il soit expiré, la marchandise est remise où l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion (§ 6, art. 14 de la convention).

Pour la déclaration prévue dans l'art. 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4 (§ 7, art. 15 de la convention).

Une tolérance de 2 p. 0/0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teintures râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laines, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 32 de la convention, cette tolérance est réduite à 1 p. 0/0 (§ 8, art. 32 de la convention).

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, 1 p. 1000 de la somme déclarée.

La taxe minimum est de 50 cent. (§ 9, art. 38 de la convention).

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

*a*) Le délai d'expédition, en deux parties égales.

*b*) Le délai de transport en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus :

*a*) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun douze heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et six heures pour la grande vitesse.

*b*) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

*c*) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération si le délai de livraison total est observé (§ 10, art. 48 de la convention).

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats (§ 11).

**Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.**

I. — Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II. — Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III. — Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou), seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1, 2 mètres cubes au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV. — Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n. III.

V. — Les boites-extincteurs Bucher dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogr. au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI. — Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilogr. au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogr. et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut. »

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogr. et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge. »

VII. — Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer-blanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients imperméables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées

de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII. — La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine de collodium, n'est pas admise au transport, à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

IX. — L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodium), ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante :

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogr.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

X. — Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

1° Soit en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogr.;

2° Ou en vases de fer-blanc de 75 kilogr. brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles;

3° Ou en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

XI. — L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n. IX, pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XII. — La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII. — Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV. — L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV. — Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte), sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du n. XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent, notamment, pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI. — La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous le n. XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XVII. — Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le n. XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoire séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII. — L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe), ne peut être transporté que :

1° Dans des boîtes de fer-blanc, fortes, étamées et bien soudées;

2° Ou dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n. XV, 2 et 3 sont applicables.

XIX. — Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n. IX) et de l'essence de pétrole (voir n. XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n. XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n. XV, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XX. — Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17°5 du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc.);

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine), sont soumises aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

*b*) Ou dans des vases en métal étanches et capables de résister,

*c*) Ou dans des vases en verre; en ce dernier cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogr.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n. III qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n. XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI. — Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°,5 du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et putzol).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

Ou

*b*) Dans des vases en métal étanches et capables de résister,

Ou

*c*) Dans des vases en verre; en ce dernier cas, toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogr.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV;

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses;

7° Dans les wagons, les paniers ou cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « A manœuvrer avec précaution; »

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°,5 Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport n. XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII. — L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17°,5 Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes :

1° Ces objets ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des vases en métal étanches et capables de résister;

*b*) Ou dans des vases en verre; en ce dernier cas, toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d emballage; le couvercle, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n. XXXV;

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses;

7° Dans les wagons, les paniers doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « A ranger avec précaution. »

XXIII. — Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XXIV. — Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que :

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription : « arsenic (poison) », et

2° Si l'emballage est fait de la manière suivante :

*a*) Soit en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec, et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

*b*) Ou en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois, fort et sec,

*c*) Ou en cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV. — Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1, et sous XV, 1 et 3, à l'exception de la disposition du 2 [illegible].

XXVI. — Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que : sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, telles que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb : poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII. — La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne seront pas fermés hermétiquement.

XXVIII. — Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXIX. — Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage :

*a*) Soit des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

*b*) Ou des tonnnaux (dits tonneaux américains, hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX. — Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous de 1 centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage,

XXXI. — La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, chiffons et les autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts (Pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alin. 3).

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non; dans le cas contraire, ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII. — Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que : peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement;

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés;

3° Les tendons frais, les colles, matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n. 2, même pour les chargements par wagon complet;

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur;

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport;

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII. — Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIV. — Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que : foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n. XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même que le plâtre, les cendres lessivées de chaux et strass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV. — Quand les produits chimiques spécifiés sous les n. IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantités ne dépassant pas 10 kilog. par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n. IX, XI, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n. XV (y compris le brome jusqu'au poids de 100 gr.), d'autre part. Ces corps, renfermés dans des flacons de verre ou de fer-blanc, doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

**8083.** — Les Etats contractants, avant de signer la convention internationale, ont tenu de préciser certains points dans le protocole suivant.

PROTOCOLE.

Au moment de procéder à la signature de la convention conclue à la date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit :

1° Au sujet de l'art. 1, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'art. 11, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'art. 11 de la convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le règlement relatif à l'institution d'un office central, ainsi que les dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4 auront la même valeur et durée que la convention elle-même.

Le présent protocole, qui sera ratifié en même temps que la convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette convention, et aura la même valeur et durée.

**8084.** — Nous terminerons notre étude de droit international par l'indication de quelques règles particulières à l'enregistrement et au timbre.

**8085.** — Nous commencerons par résumer les principales solutions données à l'occasion de transports internationaux antérieurs à la convention de Berne, solutions qui nous paraissent devoir s'appliquer encore toutes les fois qu'on sera en dehors du cadre de ce traité. Puis nous donnerons le texte de la loi du 29 déc. 1892 qui a assimilé aux récépissés des chemins de fer les lettres de voiture internationales créées en vertu de cette convention.

**8086.** — L'exigibilité du droit de timbre de 10 cent. sur les billets de place, comme d'ailleurs la perception de tous les autres droits de timbre, est soumise au principe de la territorialité de l'impôt. C'est pourquoi les billets de plus de 10 fr. délivrés en France par une compagnie étrangère sont assujettis au timbre de 10 cent. — Sol. 1er août 1888, [Garnier, *eod. loc.*, n. 698]

**8087.** — ... Tandis que les billets délivrés à l'étranger par une compagnie française sont exempts de tout droit alors même qu'une partie du parcours s'effectuerait en France. — Sol. 17 juin 1885, [Garnier, *eod. loc.*, n. 701]

**8088.** — La faculté d'acquitter le droit de timbre des billets de place sur états n'a pas été accordée jusqu'à ce jour aux sociétés étrangères, bien qu'il n'existe ni dans la loi du 23 août 1871, ni dans le décret du 27 nov. 1871 aucune disposition prohibitive à cet égard. L'administration pourrait donc leur concéder la même faveur qu'aux compagnies françaises. — Sol. 13 janv. 1873, [Géraud, *Suppl.*, n. 430]; — 15 févr. 1890, [Garnier, *eod. loc.*, n. 492]

**8089.** — Une décision ministérielle du 3 mars 1883, relative aux transports internationaux a rendu obligatoire la rédaction d'un contrat de transport synallagmatique entre l'expéditeur et la compagnie de chemins de fer. L'administration a reconnu que l'intervention de l'expéditeur dans la rédaction de la formule à remettre au destinataire n'enlevait pas à cet écrit le caractère d'un récépissé de chemin de fer, lequel, dans les deux autres parties, doit satisfaire aux conditions prescrites par la loi de 1863. La compagnie doit donc, à peine d'amende, compléter la rédaction de la formule spécialement en ce qui concerne les mentions à inscrire sur la souche. Ces récépissés, pour les expéditions en grande vitesse, ne sont assujettis qu'au droit de 35 cent. — Sol. 29 juin 1887, [Garnier, *Rép. gén.*, v° *Transports* (contrat de), n. 114]

**8090.** — Les envois venant de l'étranger ou passant en transit par la France sont assujettis au même droit que les récépissés créés en France.

**8091.** — Pour les expéditions venant de l'étranger ou passant en train par la France, un décret du 2 janv. 1864 a établi des timbres mobiles pour être apposés sur les récépissés accompagnant les envois ou sur les pièces qui tiennent lieu de ces récépissés. Ces timbres mobiles sont annulés, après leur apposition, au moyen d'une griffe, soit par les receveurs de l'enregistrement, soit par les préposés des douanes désignés par le ministre des Finances; les timbres mobiles destinés à l'acquittement du droit de timbre des récépissés ne peuvent être employés hors des cas prévus par le décret (Décr. 16 janv. 1890).

**8092.** — Ce mode de paiement du droit de timbre est strictement limité aux transports arrivant de l'étranger par voie de terre. Pour les marchandises arrivant par voie de mer, c'est la gare expéditrice qui crée le récépissé dans les formes ordinaires pour les transports en France (Inst. gén., n. 2268 et 2279)

**8093.** — L'apposition du timbre mobile doit avoir lieu à la gare frontière; dans le cas où les marchandises seraient destinées à des gares de l'intérieur considérées comme gares frontières; dans le cas, par exemple, où elles voyageraient dans des wagons plombés sous le régime des douanes, à destination de Paris considérée fictivement comme gare frontière, l'apposition du timbre ne doit se faire qu'à cette gare; jusque-là l'absence du timbre sur les pièces accompagnant les marchandises ne constitue pas une contravention. — Déc. min. fin., 23 oct. 1874, [J. enreg., n. 19831, Garnier, *Rép. pér.*, n. 3944]

**8094.** — La loi du 19 févr. 1874 s'applique aux expéditions faites à l'étranger comme à celles faites en France. — Sol. 10 juin 1879 et 12 janv. 1881, [Garnier, *Rép. gén.*, *eod. v°*, n. 169]

**8095.** — Le paiement du droit de timbre sur états s'étend pour les compagnies admises à en profiter tant aux récépissés créés en France qu'aux récépissés provenant de l'étranger ou aux pièces en tenant lieu.

**8096.** — En cas de trafic international et de transit en France, les droits sont versés au Trésor par la compagnie qui reçoit à la frontière les objets et marchandises provenant de l'étranger. Par exception, les droits afférents aux transports en trafic international direct, sous régime de douane, sont portés au compte de la gare destinataire. — Arr. min. fin., 9 juin 1892, art. 2 et 5 (Inst. gén., n. 2822).

**8097.** — Les prescriptions législatives relatives au groupage sont applicables aux expéditions faites de la France à l'étranger. — Trib. Seine, 26 juill. 1878, [J. enreg., n. 20903, Garnier, *Rép.*

*pér.*, n. 5091. — Déc. min. fin., 5 déc. 1878, J. enreg., n. 21776; Garnier, *Rép. pér.*, n. 5492. — Sol. 26 mars 1874, J. enreg., n. 20204-4°]

**8098.** — La loi du 30 mars 1872 sur le groupage est encore applicable aux expéditions faites de l'étranger à destination de personnes résidant en France. — Sol. 1er juin 1872 et 19 avr. 1882, Garnier, *Rép. gén.*, *vod. v°*, n. 159.

**8099.** — Les expéditions de colis groupés venant de l'étranger donnent lieu à leur entrée en France à la perception d'un droit de timbre pour l'envoi collectif et, en outre, d'autant de droits de timbre qu'il y a de destinataires définitifs. La perception de ces droits s'effectue par l'apposition de timbres mobiles sur les documents qui accompagnent les colis conformément à ce qui a été prescrit pour les expéditions de colis isolés.

**8100.** — Voici maintenant le texte de la loi du 27 déc. 1872.

Les lettres de voiture internationales, créées en vertu de la convention approuvée par la loi du 29 déc. 1890 et signée à Berne le 14 oct. 1890 entre la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Russie et la Suisse, relativement au transport des marchandises par chemins de fer, sont assimilées au point de vue du timbre, aux récépissés de chemins de fer et aux pièces en tenant lieu pour les expéditions venant des pays étrangers (art. 1).

Pour les expéditions de France à destination de l'étranger, les lettres de voiture internationales seront établies sur des formules timbrées que les compagnies de chemins de fer tiendront à la disposition des expéditeurs moyennant le remboursement des droits.

Il sera ajouté au modèle annexé à la convention de Berne un talon destiné à être conservé par le chemin de fer expéditeur pour être représenté aux préposés de l'enregistrement dans les conditions prévues par l'art. 10, L. 13 mai 1863. Ce talon énoncera les noms de la gare expéditrice et de la gare destinataire, les noms de l'expéditeur et du destinataire, la date de la remise et le numéro de l'expéditeur.

Chaque contravention aux dispositions de l'art. 1 sera punie d'une amende de 50 francs (art. 2).

## DÉCLARATION.

Le bureau de marchandises du chemin de fer ............ à ............ a, sur ma (notre) demande, accepté au transport par chemin de fer en destination de ............ les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour savoir :

Je (Nous) déclar ...... formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport
sans emballage
(1)
avec un emballage défectueux notamment :

et bien qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture.

le ............ 18 ...

(1) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou « sans emballage » ou « avec un emballage défectueux notamment ».
Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

## DISPOSITION ULTÉRIEURE.

le ............ 18 ...

La gare de ............ du chemin de fer de ............ est priée de ne pas livrer au destinataire M ............ à ............ désigné dans la lettre de voiture du ............ 18 ...... l'expédition ci-après spécifiée :

| MARQUES et NUMÉRO. | NOMBRE. | NATURE DE L'EMBALLAGE. | DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | POIDS en KILOGRAMMES. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

mais de

1° La faire retourner à mon adresse.

2° L'envoyer à M ............

à ............ station du chemin de fer de ............

(Signature.)

**Observations.** — On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.
Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à *la gare de destination primitive*, soit à *une gare intermédiaire*.

Timbre de contrôle du chemin de fer

| | |
|---|---|
| N° | des wagons. |
| Propriétaire | |
| N° | |
| Propriétaire | |
| N° | |
| Propriétaire | |
| N° / Pos. | de la feuille de route. |

## Transport international par chemins de fer.

### DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc).
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé).

M$^r$ (1)

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

(1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

| |
|---|
| Chemin de fer expéditeur. |
| Chemin de fer destinataire. |
| Station destinataire. |

| MARQUE et numéro. | NOMBRE | NATURE de l'emballage. | DÉSIGNATION de la marchandise. | POIDS brut réel en kilogrammes. | POIDS arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes. | DÉCLARATION pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs. | TARIFS et ITINÉRAIRES RÉCLAMÉS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |

Port payé.

Intérêt à la livraison

Total des: Debours. / Rembour-sements. — En toutes lettres.

**Montant.**

Détail des debours et des rembourse-ments.

Déclaration de port payé par l'expéditeur.

TIMBRE DE LA STATION D'EXPÉDITION. — TIMBRE DU PESAGE. — TIMBRE DE LA STATION DESTINATAIRE.

le 18

*Signature et adresse de l'expéditeur.*

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Timbre de contrôle du chemin de fer

N°
Propriétaire
N°
Propriétaire
N°
Propriétaire
des wagons.

N°
Pos
de la feuille de route.

## Transport international par chemins de fer.

### LETTRE DE VOITURE.

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc).
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé).

M[r] (1)

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

(1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur.

Chemin de fer destinataire.

Station destinataire.

| MARQUE et numéro. | NOMBRE | NATURE de l'emballage. | DÉSIGNATION de la marchandise. | POIDS brut réel en kilogrammes. | POIDS arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes. | DÉCLARATION pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police ; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs. | TARIFS et ITINÉRAIRES RÉCLAMÉS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |

Port payé.

Total des: Intérêt à la livraison. Débours. Remboursements. — En toutes lettres.

Montant.

Détail des débours et des remboursements.

Déclaration de port payé par l'expéditeur.

le 18

*Signature et adresse de l'expéditeur.*

TIMBRE DE LA STATION D'EXPÉDITION. | TIMBRE DU PESAGE. | TIMBRE DE LA STATION DESTINATAIRE.

| FRAIS PERÇUS. | NOTE. | UNITÉ de TAXE pour 100 kil. | A PERCEVOIR. | | FRAIS PERÇUS. | NOTE. | UNITÉ de TAXE pour 100 kil. | A PERCEVOIR. | | TIMBRES des STATIONS DE TRANSIT et justification des delais supplémentaires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Débours ........ | | | | | Report | | | | |
| | Remboursemen[ts] | | | | | Frais de transport jusqu'à | | | | |
| | Provision | | | | | Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison | | | | |
| | Frais de transport jusqu'à | | | | | Frais de transport jusqu'à | | | | |
| | Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison | | | | | Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison | | | | |
| | Frais de transport jusqu'à | | | | | Frais de transport jusqu'à | | | | |
| | Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison | | | | | Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison | | | | |
| | A reporter | | | | | Total.. | | | | |

## APPENDICES.

**8101.** Nous donnons en appendices les différents arrêtés par lesquels M. Viette, ministre des Travaux publics, a réorganisé le service du contrôle et dont nous avons fait prévoir l'apparition au cours de l'impression de cette étude (V. *suprà*, n. 2239 *bis*). Ces arrêtés sont des 20 mai et 20 juin 1893. Nous y joignons le texte d'un décret du 11 juill. 1893 qui a institué, près le ministre des Travaux publics, une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux de chemins de fer pour le compte de l'Etat (on trouvera le rapport qui a précédé ce décret dans le *Journal officiel* du 14 juillet), une disposition de la loi de finances relative au compte des compagnies et l'art. 1, L. 29 déc. 1892, qui a réglementé les conditions dans lesquelles doivent se poursuivre les études des grands travaux publics et l'occupation temporaire. La partie de notre étude correspondant à ces matières étant déjà imprimée lorsque cette loi a été promulguée, on voudra bien se référer pour le surplus au texte même de la loi.

### APPENDICE I.

*Arrêté ministériel réglant le service du contrôle des chemins de fer.*

Le service du contrôle de chacun des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général est confié à un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines dont les attributions comprennent le contrôle et l'exploitation, le contrôle de la construction et les services d'études et travaux du réseau.

L'inspecteur général, directeur du contrôle, a sous ses ordres et pour collaborateurs immédiats, à sa résidence :

Un ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles;

Un ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments;

Un ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction;

Et un ingénieur en chef du contrôle central.

Le service de l'ingénieur en chef du contrôle central peut être attribué à l'un des autres ingénieurs en chef du contrôle, toutes les fois que cette mesure ne porte pas préjudice à la marche du service.

L'inspecteur général, directeur du contrôle, exerce à l'égard des ingénieurs en chef chargés dans les départements d'un service de contrôle de construction ou d'un service d'études et de construction de chemins de fer, toutes les attributions dévolues jusqu'à ce jour à l'inspecteur général de la construction (art. 1).

L'ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et le contrôle des études et travaux est le collaborateur immédiat de l'inspecteur général pour toutes les affaires concernant le contrôle des travaux sur les lignes nouvelles et notamment pour l'étude de tous les projets de construction de lignes nouvelles, pour la surveillance des lignes en construction et pour la vérification des décomptes. L'ingénieur en chef adjoint veille à ce que la compagnie fournisse en temps utile des décomptes sommaires trimestriels et des décomptes détaillés en fin d'exercice pour toutes les entreprises en cours d'exécution, et des décomptes détaillés en fin d'entreprise.

Il exerce un contrôle direct sur la comptabilité des services de la construction de la compagnie (art. 2).

L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments est chargé du contrôle des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation; il conserve d'ailleurs toutes les attributions qui lui sont actuellement dévolues.

Il vérifie la comptabilité des services de la voie (art. 3).

L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction est chargé de contrôler l'exploitation technique, les ateliers, le matériel et la traction sur toutes les lignes en exploitation, et d'assurer l'observation des prescriptions relatives aux conditions du travail des agents.

Il vérifie la comptabilité des services de l'exploitation de la traction et du matériel (art. 4).

L'ingénieur en chef du contrôle central a dans ses attributions toutes les affaires qui ne concernent pas spécialement et exclusivement les trois autres ingénieurs en chef du contrôle, et notamment :

Les questions d'ordre général qui ne rentrent pas dans les attributions des autres ingénieurs en chef;

Les questions de caisses de retraite, de prévoyance, de secours, etc...;

Les questions commerciales, les tarifs et les traités de répartition de trafic, après avis des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale;

Les questions économiques qui intéressent le trafic international ou qui résultent de la concurrence des voies ferrées avec d'autres voies de transport.

Dans l'examen du budget de la compagnie par le comité de réseau, il remplit les fonctions de rapporteur général.

Il rédige en fin d'exercice le rapport annuel sur la gestion commerciale, économique et budgétaire du réseau et le soumet à l'examen du comité de réseau.

Il exerce un contrôle direct sur les services de comptabilité de la compagnie qui ne sont pas sous le contrôle des autres ingénieurs en chef.

Il est secondé par un ou plusieurs ingénieurs ordinaires qui n'ont pas de circonscription définie et qui, en dehors des missions qu'il leur confie, sont ses collaborateurs dans ses bureaux (art. 5).

Les ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments et les ingénieurs en chef du contrôle de l'exploitation ont sous leurs ordres des ingénieurs ordinaires d'arrondissement.

Les circonscriptions de ces ingénieurs ordinaires doivent comprendre 2,000 kilomètres de chemins de fer au plus et 1,000 kilomètres au moins.

Ces ingénieurs exercent un contrôle direct sur la comptabilité des services régionaux de la voie, de la traction et de l'exploitation (art. 6).

Les inspecteurs principaux et les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale conservent toutes leurs attributions actuelles (art. 7).

Les fonctionnaires et agents placés sous les ordres des ingénieurs du contrôle sont :

Les contrôleurs de la voie et des bâtiments, recrutés parmi les conducteurs des ponts et chaussées;

Les contrôleurs de l'exploitation et de la traction, recrutés parmi les contrôleurs des mines, et au besoin parmi les conducteurs des ponts et chaussées;

Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables recrutés conformément aux dispositions des art. 9 et 10;

Les commissaires de surveillance;

Les commis des ponts et chaussées et des mines (art. 8).

Les contrôleurs du travail sont chargés, sous les ordres des ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation et de la traction, de surveiller l'exécution des règlements, arrêtés et décisions sur la durée et les conditions du travail des agents des compagnies.

Pour l'exercice de ces attributions, ils ont un droit de surveillance sur le matériel roulant.

Les contrôleurs du travail sont recrutés, par voie de concours, parmi les chefs de dépôt, sous-chef de dépôt et mécaniciens d'un réseau de chemins de fer qui ont des droits acquis à une pension de retraite de la compagnie; ils ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le ministre (art. 9).

Les contrôleurs-comptables sont chargés de vérifier, sous la direction des ingénieurs, la comptabilité des recettes et des dépenses de tous les services de la compagnie.

Les contrôleurs-comptables seront recrutés, à la suite d'examens, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines et parmi les agents des compagnies de chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis dix ans au moins; ils ne sont admis à passer les examens qu'après avoir été agréés par le ministre (art. 10).

Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables sont divisés en trois classes comportant respectivement les traitements ci-après : 1re classe, 3,600 fr.; 2e classe, 3,200 fr.; 3e classe, 3,000 fr.

Ils débutent tous par la 3e classe; toutefois les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines sont nommés immédiatement à la classe qui leur assure un traitement au moins égal à celui dont ils jouissaient auparavant; ces conducteurs et ces contrôleurs sont maintenus dans les cadres de leurs corps et conservent tous leurs droits à l'avancement.

Les contrôleurs-comptables ne peuvent passer d'une classe à la classe immédiatement supérieure qu'après un délai minimum de trois ans.

Au point de vue disciplinaire, ils sont soumis aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus (art. 11).

L'inspecteur général inspecte une fois au moins par an les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau.

Il fait, à des dates indéterminées et à l'improviste, des tournées pour vérifier sur place le fonctionnement des chemins de fer et le service des agents du contrôle.

Toutes les lignes d'un réseau doivent être visitées une fois au moins chaque année par un ingénieur en chef du contrôle.

Les ingénieurs en chef du contrôle doivent faire une tournée au moins par mois; ils veillent à ce que les ingénieurs ordinaire du contrôle fassent une tournée au moins par quinzaine et visitent une fois au moins par trimestre les lignes de quelque importance, et une fois au moins par semestre toutes les lignes de leurs arrondissements respectifs.

Chaque mois, les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle et les contrôleurs-comptables se rendent dans l'un des bureaux de comptabilité de la compagnie placés sous leur surveillance; ils examinent les livres et pièces de dépenses en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des dépenses faites dans le mois écoulé. Provisoirement, et jusqu'à l'adoption d'un règlement de comptabilité unique pour tous les réseaux, l'inspecteur général réglera, sur chaque réseau, les conditions dans lesquelles s'effectuera cet examen.

Il est rendu compte chaque mois au comité de réseau, par les ingénieurs en chef du contrôle, des résultats de cet examen; le comité de réseau adresse ses propositions au ministre, sous réserve des modifications et rectifications qui sont du ressort de l'inspection des finances et de la commission de vérification des comptes (art. 12).

Les quatre ingénieurs en chef du contrôle sont délégués, d'une manière permanente, par l'inspecteur général pour examiner tous les projets

dont le détail estimatif ne dépasse pas 50,000 fr. et toutes les affaires qui ne présentent pas un caractère d'intérêt général; la nomenclature de ces affaires sera déterminée par un arrêté ultérieur.

Pour toutes ces affaires et tous ces projets, les ingénieurs en chef du contrôle correspondent directement avec le ministre des Travaux publics et les compagnies de chemins de fer; ils ont entrée, avec voix consultative, dans les comités et conseils compétents du ministère pour la discussion de ces affaires et de ces projets (art. 13).

Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables recevront des indemnités de frais de découcher et de deplacement et de changement de résidence calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées.

Les commissaires de surveillance recevront dans les mêmes conditions des indemnités de frais de repas et de découcher (art. 14).

Aucun fonctionnaire attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie, s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire du contrôle ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins (art. 15).

Les présidents des chambres de commerce des chefs-lieux de département sur les divers réseaux ont entrée, avec voix consultative, au comité de contrôle de leur réseau, quand le comité se réunit pour discuter les modifications à la marche des trains en vue des services d'hiver et des services d'été ou pour examiner le rapport annuel dans la gestion commerciale du réseau (art. 16).

Chaque année, en fin d'exercice, le comité de réseau adresse au ministre des propositions en vue de l'allocation de gratifications exceptionnelles pour services aux contrôleurs et commissaires de chaque réseau (art. 17).

Tous les rapports et lettres de service adressés par les fonctionnaires du contrôle au ministre des Travaux publics sont transmis par le cabinet du ministre au directeur des chemins de fer et renvoyés par lui, le cas échéant, avec son avis et ses propositions, aux autres directeurs du ministère (art. 18).

Les réseaux secondaires d'intérêt général seront rattachés, au point de vue des services du contrôle, à l'un des sept grands réseaux de la métropole.

Il n'est rien modifié, quant à présent, à l'organisation du contrôle des réseaux algériens (art. 19).

Sont abrogées toutes les dispositions des arrêtés antérieurs qui seraient contraires au présent arrêté (art. 20).

## APPENDICE II.

*Arrêté créant un concours pour l'emploi de contrôleur des chemins de fer.*

Un concours est ouvert pour l'admissibilité à l'emploi de contrôleur du travail (art. 1).

Ne seront admis au concours que les candidats remplissant les conditions suivantes :

Etre Français;

Recevoir une pension de retraite ou avoir des droits acquis à une pension de retraite d'une administration de chemins de fer;

Avoir exercé pendant quinze ans au moins les fonctions de mécanicien-conducteur de trains, sous-chef de dépôt ou chef de dépôt (art. 2).

Les demandes d'admission au concours devront être déposées avant le 15 juin à la préfecture de la résidence des candidats.

Chaque demande fera connaître les nom, prénoms, domicile et adresse du candidat.

Elle devra être accompagnée des pièces suivantes :

1° L'acte de naissance du candidat et, s'il y a lieu, un certificat authentique établissant qu'il possède la qualité de Français;

2° Un extrait du casier judiciaire;

3° Un certificat de bonnes vie et mœurs;

4° Un certificat dûment légalisé d'un médecin agréé par le préfet du département où réside le candidat, attestant qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre au service actif;

5° Un acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement;

6° Une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré, les diplômes ou certificats qu'il aurait pu obtenir (des copies authentiques de ces pièces devront êtres jointes au dossier);

7° Un certificat du directeur de la compagnie à laquelle a appartenu ou appartient le candidat, établissant que ce candidat jouit d'une pension de retraite ou qu'il remplit les conditions exigées pour être admis à la liquidation d'une pension de retraite.

Les demandes seront transmises au ministre des travaux publics, au fur et à mesure de leur réception, par le préfet, avec son avis (art. 3).

Les candidats autorisés par le ministre à prendre part au concours seront convoqués par lettre individuelle devant une commission nommée par le ministre et siégeant à Paris au ministère des Travaux publics; ils rédigeront, séance tenante, un rapport sur une question professionnelle se rattachant au service des mecaniciens-conducteurs de trains et seront appelés à la discuter de vive voix. La commission, après examen des titres et services antérieurs des candidats, dressera une liste d'admissibilité par ordre de mérite (art. 4).

## APPENDICE III.

*Arrêté de décentralisation pour le contrôle des chemins de fer d'intérêt général.*

Les inspecteurs généraux du contrôle sont délégués d'une manière permanente par le ministre des Travaux publics pour traiter, sur chaque réseau et sans l'intervention du ministre des Travaux publics, les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas l'autorisation de dépenses :

Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements;

Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et chauffeurs au cours du service d'hiver ou du service d'été de la marche des trains;

Trains de réception sur les lignes en construction;

Trains de ballast et trains de service pour travaux sur les lignes en exploitation;

Conservation des repères;

Embranchements particuliers, sauf en cas de désaccord entre la compagnie et les intéressés;

Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives;

Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception des installations sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets;

Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués.

Les décisions relatives à ces affaires sont prises par l'inspecteur général, directement et par délégation du ministre des Travaux publics; pour toutes ces affaires, la signature est libellée comme suit :

« Le ministre des Travaux publics,

« Pour le ministre et par délégation :

« L'inspecteur général, directeur du contrôle » (art. 1).

Les quatre ingénieurs en chef du contrôle sont délégués d'une manière permanente par l'inspecteur général pour examiner les affaires dont la nomenclature suit, à l'exclusion de celles qui nécessitent des conférences avec des services autres que ceux du contrôle des chemins de fer :

### I. — Service de l'ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et pour le contrôle des études et travaux.

Examen des résultats des enquêtes spéciales des stations et des enquêtes parcellaires, lorsque la commission d'enquête ne propose pas de changements;

Projets et décomptes de tous les travaux dont la dépense totale ne dépasse pas 50,000 fr., à l'exclusion de ceux qui comportent des dispositions nouvelles sur le réseau ou intéressant la sécurité;

Modifications des prix de marchés ou d'entreprises qui n'entraînent pas une augmentation de plus d'un dixième sur le montant des dépenses autorisées;

Déclassement de parcelles du domaine public; aliénation. Remise de parcelles aux domaines et aux compagnies.

### II. — Service de l'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments.

Projets, décomptes et récolements de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50,000 fr., à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de ceux qui comportent des dispositions nouvelles sur le réseau ou intéressent la sécurité;

Chemins d'accès des gares;

Etablissement et surveillance des passages à niveau;

Déclassement de parcelles du domaine public; aliénation. Remise aux domaines et aux compagnies;

Servitudes légales des riverains. Etablissement sur ou sous la voie de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers;

Réception des travaux exécutés pour le service du ministère de la Guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant;

Contraventions aux règlements de la compagnie concernant le service de la voie, suites judiciaires y relatives.

### III. — Service de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction.

Classification et réglementation des passages à niveau;

Boîtes de secours;

Police des gares et des cours de gares;

Réception des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service du ministère de la Guerre;

Modifications partielles aux services d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exception de celles qui intéressent un autre réseau;

Trains spéciaux;

Accidents de toute nature, à l'exclusion des déraillements en pleine voie et collisions de trains;

Contravention aux règlements de la compagnie concernant l'exploitation et la traction, suites judiciaires y relatives;

Réclamations et plaintes au sujet des retards de trains, des correspondances de trains, des buffets et du service des gares.

IV. — **Service de l'ingénieur en chef du contrôle central.**

Addition de parcours dans les tarifs de billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursion, etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs n'en sont pas modifiées.

Réclamations au sujet d'avaries, de retards, de détaxes.

Traités de correspondance, de réexpédition, de factage, de camionnage, d'omnibus;

Pétitions ou propositions relatives à des changements de dénomination des gares et haltes (art. 2).

Les affaires énumérées à l'art. 2 sont transmises par l'inspecteur général aux ingénieurs en chef délégués et renvoyées directement au ministre par les ingénieurs en chef, avec leurs propositions.

Les ingénieurs en chef délégués correspondent directement, pour l'instruction de toutes les affaires, avec les autres chefs de service intéressés et annexent l'avis de ces chefs de service à leur rapport; lorsqu'ils correspondent avec ces chefs de service ou avec le ministre des Travaux publics, ils signent :

« L'inspecteur général, directeur du contrôle,

« Pour l'inspecteur général et par délégation :

« L'ingénieur en chef du contrôle. »

Les communications échangées actuellement entre le ministre des Travaux publics et les ingénieurs en chef chargés d'un service de construction ou d'un service de contrôle de construction de chemins de fer continueront à s'effectuer comme par le passé (art. 3).

L'inspecteur général adresse, le 5 de chaque mois, au ministère des Travaux publics, un état sommaire des décisions prises par lui dans le mois précédent (art. 4).

Dans la discussion des affaires et projets devant les comités et conseils techniques du ministère, les quatre ingénieurs en chef du contrôle n'ont voix délibérative pour les affaires de leur service qu'autant que l'inspecteur général du contrôle n'assiste pas à la séance.

Dans les comités de réseau, les ingénieurs en chef du contrôle ont, comme par le passé, voix délibérative sur toutes les affaires (art. 5).

## APPENDICE IV.

*Loi du 30 décembre 1891, art. 77.*

« A partir du 1er janv. 1892, le ministre des Travaux publics présentera, dans les six premiers mois de chaque année, le compte des opérations qui se rattachent à l'exécution des conventions approuvées par les lois du 20 nov. 1883.

« Ce compte comprendra les opérations effectuées pendant l'année précédente et l'ensemble des opérations effectuées depuis l'origine.

« Ces comptes seront établis par le ministre des Travaux publics de concert avec le ministre des Finances, et sous réserve des modifications pouvant résulter des vérifications ultérieures. »

## APPENDICE V.

*Décret du 11 juillet 1893, instituant près le ministre des Travaux publics une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité pour les compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux pour le compte de l'Etat.*

Il est institué près le ministre des Travaux publics une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux de chemins de fer pour le compte de l'Etat (art. 1).

Cette commission sera ainsi composée :

*Président :* Le président de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes, au Conseil d'Etat.

*Membres :* Un conseiller d'Etat; — deux conseillers-maîtres à la Cour des comptes; — deux représentants du ministère des Finances; — deux représentants du ministère des Travaux publics (art. 2).

Deux représentants des compagnies de chemins de fer, agréés par le ministre des Travaux publics, seront admis dans la commission, à titre consultatif (art. 3).

Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret et désignera par un arrêté les membres de la commission (art. 4).

## APPENDICE VI.

*Loi du 29 décembre 1892 sur les dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.*

Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits ne peuvent pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires à l'étude des projets de travaux publics civils ou militaires exécutés pour le compte de l'Etat, des départements ou des communes qu'en vertu d'un arrêté préfectoral indiquant les communes sur le territoire desquelles des études doivent être faites. L'arrêté est affiché à la mairie de ces communes au moins dix jours avant et doit être représenté à toute réquisition. L'introduction des agents de l'administration ou des particuliers à qui elle délègue ses droits ne peut être autorisée à l'intérieur des maisons d'habitation : dans les autres propriétés closes, elle ne peut avoir lieu que cinq jours après notification de l'arrêté au propriétaire, ou en son absence au gardien de la propriété. A défaut de gardien connu demeurant dans la commune, le délai ne court qu'à partir de la notification au propriétaire faite en la mairie; ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, lesdits agents ou particuliers peuvent entrer avec l'assistance du juge de paix. Il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie avant qu'un accord amiable soit établi sur leur valeur, ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire destinée à fournir les éléments nécessaires pour l'évaluation des dommages. A la fin de l'opération, tout dommage causé par les études est réglé entre le propriétaire et l'administration dans les formes indiquées par la loi du 22 juill. 1889 (art. 1).

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Tout arrêté qui autorise des études ou une occupation temporaire est périmé de plein droit s'il n'est suivi d'exécution dans les six mois de sa date (art. 8).

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Toutes les dispositions antérieures des lois, anciens arrêts du Conseil, ordonnances, décrets et règlements demeurent abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi (art. 20).

# CHEMIN DE HALAGE.

LÉGISLATION.

C. civ., art. 556, 650; — Ord. de 1669, tit. 28, art. 7 et Edit 23 déc. 1672, ch. 17 (*servitude légale de chemin de halage ou marchepied imposé aux riverains des fleuves et rivières navigables. Largeur de ces chemins. Prohibition de construction*); — Arr. cons. 24 juin 1777 (*rives de la Marne*); — Arr. cons. 23 juin 1783 (*rives de la Loire*); — L. 15-28 mars 1790, tit. 2, art. 13 (*abolition du droit féodal de halage*); — Arr. 18 vent. an V (*réquisition de chevaux*); — L. 29 flor. an X (*contraventions. Compétence*); — Décr. 22 janv. 1808 (*qui déclare l'art. 7 du titre 28 de l'ordonnance de 1669 applicable à toutes les rivières navigables de l'Empire*); — Décr. 29 mai 1808, art. 3 et 23 (*rives de la Serre*); — Ord. 26 août 1818 (*port fixe d'abordage*); — Décr. 22 mars 1848 (*parc de Neuilly*); — Décr. 19 juin 1875 (*organisant un service de halage par chevaux sur les rivières et canaux qui mettent Paris en communication avec le nord de la France et la Belgique*).

BIBLIOGRAPHIE.

Albin, Lerat de Magnitot et Huard-Delamarre, *Dictionnaire de droit public et administratif*, 1841, 2e édit., 2 vol. gr. in-8°, vº *Eaux*, ch. 2, sect. 2, § 1 et ch. 3, § 3. — Archambault et Senil, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, vº *Chemin de halage et marchepied*. — Arnauld de Praneuf, *Traité des juridictions administratives*, 1868, 1 vol. in-8°, p. 511, 512, 526. — Aubry et Rau, *Principes de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 245, § 202; t. 3, p. 5, § 239. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 6, n. 65 et s. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), vis *Canaux de navigation*, *Chemin de halage*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. gr. in-8°, vº *Cours d'eau navigables et flottables*, n. 44 et s. — Bost, *Encyclopédie des justices de paix et des tribunaux de simple police*, 1854, 2e édit., 2 vol. in-8°, vº *Halage*. — Bourguignat, *Traité complet de droit rural appliqué*, 1852, 1 vol. in-8°, p. 79 et s. — Carou, *Traité des actions possessoires*, 1841, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 137 et 138. — de Croos, *Code rural*, 1887, 2e édit., 2 vol. in-18, t. 2, n. 873 et s. — Curasson, *Traité de la compétence des juges de paix*, 1877-1879, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 621 et s. — Daffry de la Monnoye, *Théorie et pratique de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1879, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 11, 126. — Daviel, *Traité de la législation et de la pratique des cours d'eau*, 1845, 3e édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 70 et s. — Dubreuil, Tardif et Cohen, *Analyse raisonnée de la législation des eaux*, 1842, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 174 et s. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6e édit., 3 vol. in-8°, t. 2, n. 862, 990. — Dufour, *Police des eaux*, 1857, 1 vol. in-8°, n. 75 et s.; — *Tarif général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, n. 39; t. 4, n. 458 et s. — Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 31. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, n. 1427 et s. — Fournel et Tardif, *Traité du voisinage*, 1834, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 296 et s. — Fuzier-Herman,

*C. civ. ann.*, sur les art. 556, n. 38 et s., 560, n. 8 et s. — Garnier, *Régime ou traité des rivières et cours d'eau de toute espèce avec un supplément*, 1839-1851, 3e édit., 5 vol. in-8°, t. 1, p. 67 et s.; t. 2, p. 82 et s., 122. — Husson, *Traité de la législation des travaux publics et de la voirie*, 1851, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 602 et s. — Isambert, *Traité de la voirie*, 1829, vol. in-18, t. 1, n. 120 et s.; t. 3, n. 674 et s. — Jay, *Dictionnaire général et raisonné des justices de paix*, 1859, 2e édit., 4 vol. in-8°, v° *Halage*; — *Traité de la compétence générale des juges de paix*, 1864, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 180. — Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 175, 177 et s., 251. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol. parus), v° *Chemin de halage*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 6, n. 292; t. 7, n. 459; t. 8, n. 77. — Marc-Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemin de halage*. — Motet, *Contraventions de grande voirie en matière fluviale*, 1885, 1 vol. in-8°, p. 118 et s. — Nadault de Buffon, *Des usines et autres établissements sur les cours d'eau*, 1874, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 479 et s. — Orillard, *Code des conseils de préfecture et des conseils généraux de département*, 1871, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 183 et 184. — Pardessus, *Traité des servitudes ou services fonciers*, 1838, 8e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 75, 326, 335, 336. — Perrin, Rendu et Sirey, *Dictionnaire des constructions et de la contiguïté*, 1892, 7e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemin de halage*. — de Peyronny et Delamarre, *Commentaire des lois d'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1860, 1 vol. in-8°, p. 52 et s. — Proudhon et Dumay, *Traité du domaine public*, 1845, 2e édit., 4 vol. in-8°, t. 1, p. 295 et s., 373, 376 et s.; t. 3, p. 92 et s. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Chemin de halage*. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livraisons), v° *Chemin de halage*. — Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 1884, 1 vol. in-8°, n. 1219. — Solon, *Répertoire administratif et judiciaire*, 1846, 4 vol. in-8°, v° *Halage* (chemin de). — *Traité des servitudes*, 1837, 1 vol. in-8°, p. 96 et s. — Vasserot, *Manuel des experts en matière civile*, 1845, 1 vol. in-8°, p. 138 et s.

## Index alphabétique.



### DIVISION.

## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES.

**1.** — On appelle *chemin de halage* l'espace de terrain réservé sur le bord des cours d'eau pour le service et les besoins de la navigation, et notamment pour tirer les bateaux, soit à bras d'hommes, soit à l'aide de chevaux (C. civ., art. 650).

**2.** — On applique le nom de *marchepied* soit au contre-chemin placé sur la rive opposée au chemin de halage, soit à celui qui sert aux personnes préposées à la conduite des bois flottés. — Garnier, *Rég. des eaux*, t. 1, n. 71.

**3.** — Dans le droit romain, l'usage des rives des fleuves était public, quoique les rives fussent la propriété des riverains. — Instit., *De rerum divisione*, § 2.

**4.** — Dans notre ancien droit, la police et la surveillance des cours d'eau navigables et flottables appartenaient au souverain. Nous allons faire connaître les ordonnances royales qui ont eu pour objet de réglementer plus spécialement les chemins de halage.

**5.** — Le document le plus ancien que l'on connaisse sur ce sujet est une charte de 558, par laquelle Childebert Ier concédait aux moines de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés le droit de pêche dans la Seine, depuis le pont de la Cité jusqu'à Sèvres. Elle prescrit en conséquence aux riverains, pour faciliter l'exercice de ce droit, de laisser sur les bords du fleuve un espace libre de la largeur d'une perche, ajoutant que cette servitude avait été instituée par la coutume pour faire monter et descendre les bateaux, jeter et retirer les filets. — Husson, *Législ. des trav. publ.*, t. 2, p. 161, n. *a*.

**6.** — Une ordonnance de Charles VI, de février 1415, ordonna également, en rappelant que cette servitude existait *de toute ancienneté*, de laisser libre en toute saison, sur les bords de la Seine et des rivières qui y affluent, un chemin de vingt-quatre pieds de largeur pour le halage des bateaux. Un règlement de Louis XII, rappelé dans le préambule d'une déclaration de Louis XIV, du 24 avr. 1703, sur la navigation de la Loire et de ses affluents, fixa à dix-huit pieds au moins la largeur des chemins de halage sur le bord de ces rivières.

**7.** — François Ier reproduisit textuellement, par lettres patentes de mai 1520, les dispositions de Charles VI, et prescrivit également « sur et au long des bords et rivages des rivières vingt-quatre pieds de lez pour le trait des chevaux, tant en amont qu'en aval ». Ces lettres patentes firent défense de mettre sur les rivages, les marchandises y étant, aucun empêchement, et ordonna que chacun, sur son héritage, souffrît, fît ou maintînt convenablement ledit chemin de vingt-quatre pieds.

**8.** — Ces dispositions furent renouvelées par l'édit de juill. 1607, par l'ordonnance d'août 1669, tit. 28, par celle de décembre 1672, chap. 1, et par l'arrêt du conseil du 24 juin 1777.

**9.** — L'ancienne législation, implicitement maintenue par les art. 556 et 650, C. civ., est encore celle à laquelle il faut recourir aujourd'hui ; un décret du 22 janv. 1808 déclare même formellement l'art. 7, tit. 28, Ord. de 1669, applicable à toutes les rivières navigables de l'empire. — Batbie, *Traité théor. et prat. de dr. publ. et adm.*, t. 6, n. 66.

**10.** — Notons qu'au surplus un certain nombre de rivières sont régies par des dispositions spéciales : quelques-unes même de ces dispositions dérogent à l'ordonnance de 1669, qui par rapport à ces exceptions constitue un véritable droit commun. Batbie cite l'arrêt du conseil du 13 janv. 1733, relatif aux rivières navigables de la généralité d'Auch et du département de Pau, art. 15 ; l'arrêt du conseil du 23 juill. 1783, relatif à la Loire et aux rivières y affluentes, tit. 2, art. 15 et tit. 3, art. 19 et 23 ; le décret du 29 mai 1808, relatif à la rivière de Sèvres, art. 3, 23, etc. — Batbie, t. 6, n. 67.

## CHAPITRE II.

### ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE HALAGE.

**11.** — D'après l'art. 556, C. civ., les propriétaires riverains d'un fleuve ou d'une rivière navigable ou flottable sont tenus de laisser le *marchepied* ou *chemin de halage*, conformément aux règlements. Et, d'après l'art. 650, même Code, on considère comme servitudes légales établies pour l'utilité publique ou communale celles qui ont pour objet le marchepied le long des rivières navigables ou flottables.

**12.** — Le décret du 22 janv. 1808 est venu compléter ces dispositions. Il est ainsi conçu : — « Art. 1er. Les dispositions de l'art. 7, tit. 28, Ord. de 1669, sont applicables à toutes les rivières navigables de l'empire, soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le gouvernement se soit déterminé depuis, ou se détermine aujourd'hui et à l'avenir à les rendre navigables. — Art. 2. En conséquence, les propriétaires riverains, en quelque temps que la navigation ait été et soit établie, seront tenus de laisser le passage pour les chemins de halage. — Art. 3. Il sera payé aux riverains des fleuves et rivières, *où la navigation n'existait pas, et où elle s'établira*, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront, et cette indemnité sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 sept. 1807. — Art. 4. L'administration pourra, *lorsque le service n'en souffrira pas*, restreindre la largeur des chemins de halage, notamment quand il y aura *antérieurement* des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art, ou des maisons à détruire ». — A ce propos, nous avons à examiner quels cours d'eau entraînent, pour les riverains, la servitude de halage, à quelle autorité il appartient de décider l'établissement du chemin de halage, quelle en est la largeur, quelles règles doivent être observées en cas de modifications apportées dans le lit du cours d'eau et dans l'assiette du chemin de halage.

#### Section I.

##### Cours d'eau pour lesquels la servitude est due.

###### § 1. *Rivières navigables ou flottables.*

**13.** — L'obligation de fournir le chemin de halage et le marchepied pèse sur les riverains de tous les cours d'eau dont la navigabilité suppose la nécessité pour les bateliers de circuler le long des rives, et par conséquent, sur les riverains, tant des

rivières navigables et flottables que de celles qui sont flottables seulement, et, par ce terme, nous entendons flottables en trains. — Batbie, t. 6, n. 76. — V. Block, v° *Cours d'eau*, n. 67. — Arrêts du conseil du 9 nov. 1694 et du 23 juill. 1783, visés par Batbie.

**14.** — Il est intéressant de rappeler ici qu'un avis du Conseil-d'Etat du 21 févr. 1822 expose « que dans l'acception commune, on confond sous la dénomination de *rivières flottables* deux espèces de cours d'eau très-distincts, savoir : 1° des rivières navigables sur *trains ou radeaux*, au bord desquelles les propriétaires riverains sont tenus de livrer le marchepied déterminé par l'art. 650, C. civ., et dont le curage et l'entretien sont à la charge de l'Etat; 2° des rivières et ruisseaux flottables *à bûches perdues* sur le bord desquels les propriétaires riverains ne sont assujettis qu'à livrer passage dans le temps du flot, aux ouvriers du commerce de bois chargés de diriger les bûches flottantes et de repêcher les bûches submergées »; il ajoute que les rivières flottables sur trains et radeaux sont de véritables rivières navigables, tandis qu'on ne saurait, sous aucun rapport, attribuer ce caractère aux cours d'eau qui ne sont flottables qu'à bûches perdues. — V. *infrà*, n. 59 et s.

**15.** — Dès lors que l'objet de la servitude est de permettre aux bateliers de circuler librement partout où leurs embarcations peuvent naviguer, il suit que le chemin de halage est dû sur les bras des rivières navigables ou flottables, aussi bien sur les rivières elles-mêmes, si ces bras sont livrés à la navigation. — V. Cons. d'Et., 14 avr. 1853, Cousin-Jolly, [S. 54.2.68, D. 54.3.85]

**16.** — Mais lorsqu'un bras d'une rivière navigable a cessé d'être affecté à la navigation, le riverain cesse, de son côté, d'être tenu de laisser un chemin de halage sur la rive. — Cons. d'Et., 14 avr. 1853, précité; — 10 janv. 1867, Pelletier, [Leb. chr., p. 56]

**17.** — Et même, si le chemin de halage n'est pas dû sur les bras non navigables des rivières navigables, il faut faire exception pour les cas de nécessité qui pourraient forcer les bateliers de s'y ouvrir un passage. — Proudhon, *Dom. publ.*, t. 3, n. 783.

**18.** — On doit également admettre, par application des mêmes principes, que l'obligation du chemin de halage n'existe pas sur les propriétés riveraines des parties des fleuves ou rivières navigables où la navigation ne peut avoir lieu; mais qu'elle pourrait être établie, moyennant indemnité, si la navigabilité était déclarée (Décr. 22 janv. 1808). — Cons. d'Et., 31 mars 1825, Harvier, [Leb. chr., p. 578] — *Sic*, Garnier, *Des chemins*, p. 38; Proudhon, *Dom. publ.*, t. 3, n. 757; Daviel, *Cours d'eau*, t. 1, n. 78; Jousselin, *Serv. d'ut. publ.*, t. 2, p. 180.

**19.** — ... Que les servitudes de halage et de marchepied ayant pour objet exclusif l'intérêt de la navigation, l'administration ne peut imposer aucune servitude de cette nature aux riverains des cours d'eau non navigables ni flottables. — Cons. d'Et., 8 août 1865, Raffugeau, [S. 66.2.207, P. adm. chr., D. 67.5.148]

**20.** — ... Que s'il appartient à l'administration d'assurer le libre écoulement des eaux, et de prendre les mesures nécessaires pour pourvoir à l'exécution, à l'entretien et à la surveillance des travaux de curage des cours d'eau non navigables ni flottables, il ne peut lui appartenir d'imposer aux propriétés riveraines, hors des limites desdits cours d'eau, une servitude de passage et l'interdiction de planter ou de bâtir. Spécialement, aucune loi n'autorise l'administration à prescrire l'établissement de la servitude de marchepied sur les bords d'un de ces cours d'eau. — Cons. d'Et., 15 déc. 1853, Biennais et autres, [D. 54.3.25] — V. Daviel, *Cours d'eau*, t. 2, n. 552; Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 71 et s.

**21.** — Bien entendu, nous ne parlons pas ici des cours d'eau non navigables ni flottables que quelques dispositions spéciales d'un décret, arrêt ou règlement, auraient soumis à la servitude de halage ou de marchepied. — V. notamment Batbie, t. 6, n. 77, qui cite l'art. 42, Arr. cons., 26 févr. 1732, relatif à la rivière de Bièvre et aux cours d'eau qui y affluent.

**22.** — De ce que la servitude de halage a pour but exclusif l'intérêt de la navigation, il suit encore que l'utilité que peut présenter le maintien d'un chemin de halage, au point de vue du curage ou de la circulation, ne peut avoir aucune influence sur la question de savoir si ce chemin est dû par les riverains. — Cons. d'Et., 2 déc. 1881, Guichard, [S. 83.2.36, P. adm. chr., D. 83.3.24]

**23.** — D'autre part, le chemin est dû dès lors que le cours d'eau le long duquel il est réclamé a le caractère de cours d'eau navigable ou flottable; il importe peu que certaines circonstances particulières s'opposent à ce que le chemin soit utilement employé. Ainsi, par exemple, les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables, doivent toujours ces chemins, quelle que soit la nature du terrain qu'ils possèdent. — Cons. d'Et., 23 janv. 1813, Huart, [S. chr., P. adm. chr.]

**24.** — En conséquence, le propriétaire riverain ne peut refuser un chemin de halage sur le bord d'une rivière navigable, en alléguant que la nature de son terrain rendrait ce chemin impraticable. — Même arrêt.

**25.** — Par la même raison, l'obligation dont il s'agit grève les terrains aboutissant aux rivières navigables, alors même qu'aucun travail n'aurait été effectué par l'Etat ou ses représentants pour faciliter l'usage public de l'espace destiné par la loi à servir de chemin de halage ou de marchepied. — Cons. d'Et., 22 juin 1843, Cie des canaux d'Orléans, [S. 43.2.550, P. adm. chr.] — *Sic*, Jousselin, p. 182.

**26.** — ... Ou que le terrain n'est pas disposé de manière à comporter l'exercice du halage. — Même arrêt.

**27.** — ... Ou qu'aucun règlement de l'autorité supérieure n'a déterminé d'une manière certaine l'existence et les limites du chemin. — Cons. d'Et. 6 févr. 1828, Ministre de l'Intérieur, [P. adm. chr.]

**28.** — ... Ou que la largeur de la zône grevée de la servitude n'a pas été tracée contradictoirement et n'a pas été signalée d'une manière visible sur le terrain. — Cons. d'Et., 15 avr. 1843, Cœur de Roy, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cotelle, t. 4, n. 982; Dufour, t. 4, n. 465.

**29.** — Lorsqu'une gare d'eau est une dépendance d'une rivière navigable, le chemin de halage doit être réservé sur ses bords en vertu des dispositions de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777. — Cons. d'Et., 13 déc. 1866, Bruss, [Leb. chr., p. 1148]

**30.** — Lorsque la déclaration de navigabilité a lieu d'une manière générale et *principaliter*, elle émane de l'autorité administrative qui procède alors par voie de décret. — Batbie, t. 6, n. 71.

**31.** — La navigabilité, au surplus, est une question de fait. Ce caractère peut être reconnu à un cours d'eau, alors même qu'il ne lui a été attribué expressément par aucun acte de l'autorité administrative.

**32.** — Aussi doit-on décider que la servitude de halage grève les terrains aboutissant à une rivière, du jour où la navigation y est possible, alors même que la rivière ne serait pas de celles qui sont comprises au tableau annexé à l'ordonnance du 10 juill. 1835, qui a été dressé en exécution de l'art. 3, L. 15 avr. 1829.

**33.** — En un mot, en dehors du cas où une déclaration de navigabilité est faite comme nous l'avons dit par l'autorité administrative, il n'y a plus qu'une question de fait à examiner, celle de savoir si le cours d'eau est ou non navigable, et nous pensons que cette question est de la compétence des juges appelés à statuer sur le litige, car il s'agit alors d'appliquer une loi générale, ce qui est de la compétence de toutes les juridictions. — Batbie, *loc. cit.*

**34.** — Ainsi le conseil de préfecture en connaîtra si elle se présente à l'occasion d'une contravention de grande voirie. — Batbie, *loc. cit.* — V. *infrà*, n. 85, 284, 285.

**35.** — ... Ou d'une demande en dommages-intérêts fondée sur l'art. 3, Décr. 22 janv. 1808. — Batbie, *loc. cit.*

**36.** — De même, les tribunaux ordinaires pourraient connaître de la question de navigabilité si elle était soulevée devant eux au sujet d'un litige concernant la propriété; le juge de l'action est, en effet, juge de l'exception. — Batbie, *loc. cit.*

**37.** — Mais, bien entendu, s'il y avait eu déclaration de navigabilité et qu'il y eût à expliquer cet acte administratif, les tribunaux, avant de juger la question au fond, devraient renvoyer à l'autorité administrative pour faire l'interprétation des dispositions obscures, d'après le principe *Ejus est interpretari cujus est condere.* — Batbie, *loc. cit.* — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 134 et s.

**38.** — S'il n'est besoin d'aucun acte administratif pour décider que tel cours d'eau sera réputé navigable et que, par voie de conséquence, il peut être dû un chemin de halage, à l'inverse, il n'est besoin d'aucun acte de l'autorité publique pour décider que tel cours d'eau, jadis classé dans les cours d'eau navigables, a cessé d'avoir ce caractère, et que, par suite, la

servitude a disparu : le chemin de halage cesse d'être dû dès l'instant que le cours d'eau a cessé d'être navigable. — Cons. d'Et., 14 févr. 1873; — 25 avr. 1890, Pénin, [Leb. chr., p. 423]

**39.** — Mais il suffit que le cours d'eau ait conservé son ancien caractère pour que la servitude soit dûe : il importe peu que, par suite de certaines circonstances de fait, le halage des bateaux ou radeaux n'y soit plus en usage. Il a été jugé, il est vrai, que les propriétés riveraines d'une rivière autrefois classée comme navigable cessent d'être soumises à la servitude de halage lorsqu'en fait, par suite de l'établissement d'un canal, cette rivière a cessé d'être affectée à la navigation, sans qu'il soit nécessaire qu'un acte administratif ait prononcé expressément cette désaffectation. — Cons. d'Et., 2 déc. 1881, Guichard, [S. 83.2.36, P. adm. chr., D. 82.3.24] — Batbie, *loc. cit.*

**40.** — ... Que lorsqu'il est reconnu que depuis une époque ancienne une rivière a cessé d'être affectée à la navigation, qui aura lieu dans l'avenir sur un canal latéral dont la construction est commencée, la propriété riveraine de cette rivière n'est plus soumise à la servitude de halage (la rivière dont il s'agissait en l'espèce figurait comme navigable et flottable dans l'ordonnance du 10 juill. 1835). — Cons. d'Et., 14 févr. 1873, Chargère, [Leb. chr., p. 181]

**41.** — ... Que lorsque le bras d'une rivière navigable — bras compris entre une île et la terre ferme — a cessé d'être affecté à la navigation, le propriétaire de l'île n'est pas tenu de laisser subsister un marchepied sur la rive de l'île qui borde ce bras. — Cons. d'Et., 10 janv. 1867, Pelletier, [Leb. chr., p. 56]

**42.** — Mais le Conseil d'Etat paraît être revenu depuis sur cette jurisprudence, et a décidé qu'un cours d'eau compris dans le tableau des rivières flottables par trains, et où le flottage n'a pas cessé d'être praticable ne change pas de caractère par suite de ce fait que, depuis l'ouverture d'un canal, le flottage a cessé d'être pratiqué; et que, nonobstant cette circonstance, il reste tenu à la servitude de halage. — Cons. d'Et., 16 mars 1883, Naquard, [D. 84.3.117] — V. *infrà*, n. 86 et 87.

**43.** — ... Que, dès lors, le fait d'avoir planté des arbres à la distance prohibée par l'art. 7, Ord. 12 août 1669, constitue une contravention de grande voirie. — Même arrêt.

**44.** — ... Que commet également une contravention le riverain qui entrave la circulation sur le marchepied d'une rivière classée comme navigable et flottable (Ord. 10 juill. 1835, Cher en aval de Vierzon), alors même qu'en fait cette rivière serait abandonnée par le flottage si elle n'a pas cessé absolument d'être flottable par trains et radeaux. — Cons. d'Et., 24 avr. 1891, Pénin, [Leb. chr., p. 310]

**45.** — De même, la servitude de halage continue à grever les héritages riverains quand bien même l'administration aurait paru renoncer à son droit, en laissant, pendant de longues années, les propriétaires riverains s'affranchir de cette servitude. — Cons. d'Et., 17 avr. 1869, Lachand, [S. 70.2.36, P. adm. chr.] — V. *infrà*, n. 87, 115 et s.

§ 2. *Rivières canalisées.*

**46.** — L'ordonnance de 1669 s'applique aux rivières navigables de toute nature, sans distinction entre les rivières naturellement navigables et celles qui ne le sont que par suite de travaux exécutés de main d'homme. Les riverains des unes et des autres doivent être soumis à la servitude de halage. — Jousselin, *Servit. d'ut. publ.*, p. 178; Batbie, t. 6, n. 69.

**47.** — C'est ce que le Conseil d'Etat a reconnu en décidant qu'il y a lieu à la servitude de chemin de halage, même au cas où la navigabilité ne résulte que de travaux exécutés de main d'homme. — Cons. d'Et., 20 août 1847, Saint-Hilaire, [S. 48.2.170, P. adm. chr.]

**48.** — Il en résulte que le fait de circuler, sans autorisation de l'administration, avec des voitures attelées sur la digue de halage d'une rivière canalisée, constitue une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 4 avr. 1884, Denicelle-Dinant, [S. 86.3.6, P. adm. chr., D. 85.3.99] — V. *infrà*, n. 322 et s.

**49.** — Toutefois, les digues *artificielles* d'une rivière navigable sont une dépendance du domaine public. Une digue ainsi établie est un ouvrage d'art et d'utilité publique dont la conservation est confiée à l'administration; elle est hors du commerce et ne peut être l'objet d'une action possessoire. — Cass., 26 nov. 1849, Préfet de l'Aube, [S. 50.1.46, D. 50.1.59]

§ 3. *Canaux.*

**50.** — Nous avons examiné *suprà*, v° *Canal*, n. 201 et s., 216 et s., la question de savoir si la servitude de halage s'applique aux canaux de navigation construits de main d'homme. Nous n'avons pas à revenir sur ce point. — V. Dufour, t. 4, n. 477; Plocque, t. 2, p. 185, n. 74; Daviel, t. 1, n. 113; Foucart, *Dr. admin.*, t. 2, n. 500; Carou, *Act. possess.*, n. 138.

**51.** — Rappelons seulement que, dans notre opinion, l'art. 650, C. civ., relatif aux chemins de halage, n'est pas applicable aux canaux creusés par la main de l'homme. — Cass., 19 janv. 1875, Masson-Sabatier, [D. 75.1.256]

**52.** — Mais si les chemins et marchepieds le long des canaux, au lieu d'appartenir à la compagnie concessionnaire, ont été établis à titre de servitude de passage par suite d'une convention avec les riverains, il y a là une servitude conventionnelle, non une servitude légale d'utilité publique. — Batbie, *loc. cit.* — V. *suprà*, v° *Canal*, n. 237.

§ 4. *Iles.*

**53.** — Le chemin de halage est-il dû sur les îles qui se trouvent dans les rivières navigables ou flottables? Une solution négative résulterait des arrêts du Parlement de Rouen des 30 août 1675 et 28 juin 1717, des sentences de la vicomté de l'eau des 5 juill. 1692, 2 mars 1768, 17 août 1787 et 30 janv. 1788. Proudhon cite, en outre, un rapport qui fait mention d'un arrêt de Rouen du 2 déc. 1823 ayant jugé dans le même sens.

**54.** — D'après une autre opinion, le chemin de contre-halage, mais non le chemin de halage, serait dû sur ces îles. — D. *Rép.*, v° *Eaux*, n. 137 et 138.

**55.** — On admet plus généralement que la servitude de halage est applicable à ces îles; l'ordonnance de 1669, en effet, exige des riverains qu'ils laissent le chemin de halage sur leurs *héritages aboutissant aux rivières navigables*, or les îles sont des héritages aboutissant à ces rivières; de plus, la loi exigeant l'établissement d'un chemin sur chaque rive, il en faut supposer un sur l'île pour qu'il soit satisfait à la prescription de la loi. — En ce sens, Parlem. Paris, 28 févr. 1581 (île Louviers); arrêts du Conseil, 8 nov. 1689 et 24 juin 1777. — Batbie, t. 6, n. 68; Foucart, t. 2, n. 499; Garnier, t. 1, n. 80; Magnitot et Delamarre, *Dict.*, v° *Eau*, t. 1, n. 462; Proudhon, t. 3, n. 791; Sébire et Carteret, *Encycl. du dr.*, n. 19-10°; Jousselin, t. 2, n. 177; Tardif et Cohen, sur Dubreuil, *Suppl.*, n. 62; Plocque, t. 2, n. 61.

**56.** — A l'appui de cette opinion, il faut rappeler que deux lettres du directeur des ponts et chaussées, en date des 27 juill. 1823 et 8 janv. 1824, ont déclaré que les îles étaient des héritages aboutissant aux rivières, divisant le courant en deux parties; conséquemment, qu'elles formaient l'un des bords de l'un ou l'autre bras. Enfin, en se reportant à la discussion qui a eu lieu au Conseil d'Etat le 27 vendém. an XII, on voit que le législateur a entendu subordonner la propriété des îles aux besoins de la navigation et du flottage. C'est en ce sens que s'est prononcé le Conseil d'Etat, 10 janv. 1867, Pelletier, [Leb. chr., p. 56]

**57.** — Si l'on admet que la servitude de halage grève les îles, il faut reconnaître par voie de conséquence que les propriétaires de ces îles sont soumis non seulement au chemin de halage mais aussi au marchepied de contre-halage. — V. Daviel, t. 1, n. 99.

§ 5. *Rivages de la mer.*

**58.** — Le marchepied n'étant dû que pour faciliter le service de la navigation, il en résulte qu'il n'existe pas sur les rivages de la mer. Les vaisseaux, en effet, ne sont point halés sur les côtes; ils ne peuvent aborder que dans des ports ou des rades spéciales et les rives ne servent nullement à faciliter leur marche; d'ailleurs, les bords de la mer dépendent du domaine public. — Daviel, t. 1, n. 74 et 77; Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, tit. 27, art. 2; Dufour, t. 2, n. 1114. — V. toutefois Isambert, *Tr. de la voirie*, n. 213 et s.

**58** *bis*. — Mais la servitude est dûe sur le bord des rivières où le flux et le reflux se fait sentir. — V. *infrà*, n. 90 et 91.

§ 6. *Ruisseaux flottables à bûches perdues.*

**59.** — Il ne faut pas confondre, avec la servitude de halage, la servitude dite *de flottage*, dite aussi *servitude de passage pour la conduite du flot,* qui frappe les cours d'eau qui ne sont ni navigables, ni flottables à trains, mais seulement flottables à bûches perdues. — Ducrocq, t. 2, n. 862. — V. Batbie, t. 6, n. 77.

**60.** — Rappelons ici qu'une controverse s'étant élevée sur le point de savoir si les cours d'eau flottables à bûches perdues font ou non partie du domaine public, le Conseil d'Etat (Avis 21 févr. 1822) et la Cour de cassation (Arr. 22 août 1823) se sont prononcés dans le sens de la négative. Ces cours d'eau ne sont pas assimilables aux rivières navigables (V. *suprà*, n. 14). — En ce sens, Simonet, n. 1246.

**61.** — La servitude de flottage, qui remplace, pour les cours d'eau dont nous parlons, la servitude de halage, embrasse une largeur de quatre pieds et se trouve consacrée par l'ordonnance de 1669, tit. 15, art. 52, par celle du 23 déc. 1672, tit. 17, art. 6 et 7, par l'arrêt du Conseil du 16 sept. 1694, et par l'arrêté du Directoire du 13 niv. an V. — Simonet, *loc. cit.;* Ducrocq, *loc. cit.*

**62.** — « L'ordonnance de 1672, dit un arrêt, n'a imposé aux propriétaires d'héritages riverains des rivières et ruisseaux flottables à bûches perdues d'autres obligations que celle de laisser un chemin de quatre pieds pour le passage des ouvriers préposés par les marchands, pour, suivant les termes mêmes de l'art. 7 de ladite ordonnance, « pousser aval de l'eau les bois flottés ». — Cass., 17 déc. 1872, Chopard, [S. 73.1.249, P. 73.622, D. 73.1.9] — *Sic*, Daviel, t. 1, n. 105; Garnier, n. 71.

**63.** — Le même arrêt déclare que c'est une *servitude d'utilité publique* au moyen de laquelle les marchands de bois peuvent exécuter les actes déterminés par l'art. 7 comme nécessaires à l'exercice du droit qui leur est concédé.

**64.** — La servitude dont il s'agit, pas plus que la servitude du halage, ne peut être aggravée. Et la plantation, sur les propriétés riveraines du cours d'eau, de pieux destinés à empêcher les bois flottés de sortir du lit de la rivière et de faire irruption sur ces propriétés constitue une aggravation, non autorisée par la loi, de la servitude dont les héritages riverains sont grevés pour l'exercice du flottage. — Cass., 17 déc. 1872, précité.

**65.** — Il va de soi, d'ailleurs, que la plantation de pieux ne constituerait pas une aggravation de la servitude de passage, mais bien une servitude nouvelle et différente, si cette plantation avait été faite non sur le chemin réservé au passage des ouvriers flotteurs, mais au delà du chemin et dans l'intérieur même des fonds riverains.

**66.** — La servitude consistant dans le droit de planter des pieux sur les fonds riverains à l'effet de créer des berges artificielles qui retiennent les bois flottés dans le lit de la rivière, a les caractères d'une servitude discontinue qui ne peut s'acquérir par la prescription. — Paris, 30 avr. 1870, sous Cass., 17 déc. 1872, précité.

**67.** — Quant aux arbres, le propriétaire doit, si ce n'est d'après les termes de l'ordonnance de 1672, au moins d'après son esprit, les planter de manière que les quatre pieds soient encore libres lors même que l'arbre, en croissant, atteindrait sa plus grande grosseur présumée.

**68.** — L'art. 671, C. civ., paraît étranger à la matière puisqu'il n'a rapport qu'aux plantations faites sur la ligne séparative de deux héritages contigus, ce qui n'est pas le cas. — Daviel, t. 1, n. 105. — *Contrà*, Garnier, *Des chemins*, n. 23. — V. *suprà*, v° *Arbres*.

**69.** — Mais l'art. 7, chap. 17, Ord. 1672, ne fait pas obstacle d'une façon absolue à la conservation des arbres excrus sur le chemin de quatre pieds. — Paris, 30 avr. 1870, précité.

**70.** — Dans ces limites, l'art. 7 de l'ordonnance donne incontestablement aux marchands de bois le droit d'exiger l'enlèvement des plantations qui feraient obstacle au passage des ouvriers flotteurs et à l'accomplissement des actes pour lesquels l'établissement du chemin a été prescrit.

**71.** — L'autorité judiciaire est seule compétente pour décider si les plantations établies à moins de deux mètres des bords d'un cours d'eau flottable *à bûches perdues*, sont soumises à la servitude d'élagage établie par l'art. 672, C. civ.; dès lors, est illégal l'arrêté par lequel le préfet prescrit aux riverains l'exécution des dispositions de cet article. — Cons. d'Et., 12 févr. 1863, Audebert, [S. 63.2.238, P. adm. chr., D. 63.3.78]

**72.** — Au surplus, d'une façon générale, les tribunaux ordinaires sont compétents pour connaître des contraventions aux règlements sur les rivières flottables à bûches perdues, la loi du 29 flor. an X n'attribuant au conseil de préfecture que les contraventions de grande voirie et lesdits cours d'eau n'appartenant pas à la grande voirie. — Cons. d'Et., 13 déc. 1866, Courot-Bige, [S. 67.2.344, P. adm. chr., D. 67.3.82]

**73.** — Les dispositions de l'ordonnance de 1672 et de l'arrêté de l'an V qui veulent que les riverains des ruisseaux de flottage laissent un chemin de quatre pieds pour le passage des employés à la conduite des flots, s'appliquent aussi bien aux canaux artificiels creusés de main d'homme, en vertu de l'art. 5 de ladite ordonnance, qu'aux ruisseaux naturels. — V. Cons. d'Et., 30 juin 1846, de Chezelles et de Lubersac, [Leb. chr., p. 380]

**74.** — En conséquence, si le marchepied établi dans l'origine le long d'un canal de cette nature est venu à disparaître par suite du défaut d'entretien, les propriétaires riverains sont tenus d'en fournir un nouveau sur leur terrain. — Même arrêt.

**75.** — Jugé que l'entretien du canal creusé de main d'homme pour le flottage à bûches perdues étant à la charge de celui auquel est due la servitude (art. 698, C. comm.), les travaux de creusement et de nettoiement exécutés par ce dernier ne peuvent constituer en sa faveur une présomption de propriété. — Amiens, 4 août 1875, Marquis de Lubesac, [S. 77.2.81, P. 77.359, D. 77.2.188]

## Section II.

### A quelle autorité il appartient de décider l'établissement du chemin de halage.

**76.** — C'est aux préfets qu'il appartient de reconnaître l'utilité des chemins de halage et d'ordonner les mesures que comporte leur établissement. C'est là une conséquence des pouvoirs attribués à ces fonctionnaires en ce qui concerne le régime des cours d'eau. — Proudhon, *Dom. publ.*, n. 772; Garnier, *Traité des chemins*, n. 33.

**77.** — Il leur appartient aussi d'en fixer la largeur et même de réduire la largeur primitivement fixée au cas où un trop grand dommage serait ainsi causé aux propriétés riveraines. — Proudhon, *loc. cit.;* Garnier, *Rég. des eaux*, n. 107 et 108. — V. *infrà*, n. 104 et s.

**78.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'un conseil de préfecture n'a pas d'attribution pour frapper de servitude des propriétés particulières, en ordonnant l'établissement d'un chemin de halage; que c'est au préfet à reconnaître la nécessité d'un tel chemin et à ordonner les mesures nécessaires pour son exécution. — Cons. d'Et., 26 août 1818, Lucron, [P. adm. chr.]

**79.** — ... Pareillement que le conseil de préfecture est incompétent pour connaître de la demande formée par un particulier, à l'effet de faire déclarer que d'autres particuliers doivent le chemin de halage sur leurs propriétés; que c'est à l'administration seule qu'il appartient de statuer sur une telle demande. — Cons. d'Et., 13 août 1850, Muneret, [S. 51.2.121, P. adm. chr.]

**80.** — ... Et que la décision de l'administration, dans ce cas, étant un acte de pure administration, n'est pas susceptible de recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 13 août 1850, Bouveret, [S. 51.2.121, P. adm. chr.]

**81.** — Il a été jugé, de même, que l'arrêté d'un préfet, enjoignant aux riverains d'un cours d'eau qu'il considère comme navigable de laisser libre le terrain nécessaire pour l'établissement du chemin de halage, est un acte de pure administration, qui n'est pas susceptible de recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 20 juin 1816, Huard, [P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Lerebours et Chartier, [P. adm. chr.]; — 25 août 1841, Brigode, [S. 42.2.181, P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, *Dr. adm.*, t. 1, p. 517.

**82.** — ... Et que la décision par laquelle le préfet ou le ministre des Travaux publics ordonne l'établissement d'un chemin de halage sur le canal de dérivation des eaux d'une rivière navigable, constitue un acte administratif inattaquable par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 23 déc. 1844, Lallemand, [P. adm. chr., D. 45.3.73]

**83.** — ... A moins, toutefois, que la décision préfectorale ne contienne un excès de pouvoir. Le pouvoir du préfet a, en effet, pour limite les règles que nous avons posées précédemment rela-

tivement à la nature des cours d'eau sur le bord desquels un chemin de halage peut être dû. Dès lors, un préfet commettrait un excès de pouvoir susceptible d'être déféré directement au Conseil d'Etat, s'il ordonnait aux riverains d'un cours d'eau non navigable ni flottable de laisser libre, le long de ce cours d'eau, un marchepied de halage, alors qu'il n'est pas établi que ce marchepied ait jamais existé. — Cons. d'Et., 12 mai 1847, Desgrottes, [P. adm. chr.] — *Sic*, Batbie, t. 6, n. 77.

**84.** — Il résulte, tant des règles ci-dessus établies, que de la nature des attributions des sous-préfets, simples agents de transmission, que ces fonctionnaires sont incompétents pour statuer sur la largeur d'un chemin de halage. Toutefois, les conseils de préfecture n'ayant pas qualité pour réformer des actes purement administratifs excéderaient leur compétence en annulant les arrêtés de sous-préfets pris à ce sujet. — Cons. d'Et., 3-16 mess. an XIII, Lapeyrolerie, [P. adm. chr.]

**85.** — Mais les conseils de préfecture sont compétents, sur la poursuite exercée par l'administration contre un particulier à raison des constructions élevées par lui sur un terrain qu'elle prétend devoir être affecté au chemin de halage, pour décider si la servitude de halage est réellement due par ce particulier. — Cons. d'Et., 6 mai 1836, Paire, [S. 36.2.372, P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, *Des chem.*, n. 33. — V. *suprà*, n. 33 et 34.

**86.** — L'autorité administrative, compétente pour ordonner l'établissement d'un chemin de halage, l'est également pour en ordonner la suppression. Si le halage était démontré inutile, il nous paraît donc que le préfet pourrait autoriser les riverains à reprendre le libre exercice de leur terrain. — Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, n. 14.

**86** *bis*. — La décision administrative qui supprime un chemin de halage n'est, comme celle qui l'établit, susceptible de recours qu'en cas d'excès de pouvoir. Et la décision par laquelle le ministre a supprimé le chemin de halage et le marchepied à partir d'un point déterminé n'est pas entaché d'excès de pouvoirs, s'il est établi que la navigation ne remonte pas au delà de ce point. — Cons. d'Et., 10 juill. 1862, de Graves, [Leb. chr., p. 568]

**87.** — Du reste, dans ce cas, l'administration pourrait, si les circonstances l'exigeaient, revenir sur son arrêté. Aucune indemnité ne serait due pour le rétablissement de la servitude, puisqu'il ne résulte de la renonciation au halage qu'une suspension de l'exercice du droit. — Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, n. 16. — V. *suprà*, n. 43, et *infrà*, n. 117.

### Section III.

#### Largeur légale.

**88.** — L'art. 7, tit. 28, Ord. de 1669, qui rappelle celle de 1520, déclare que les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables doivent laisser vingt-quatre pieds ($7^{m},79$) au moins de largeur, pour chemin et trait de chevaux, sans qu'ils puissent planter d'arbres ni tenir clôture ou haie plus près que trente pieds ($9^{m},74$) du côté où les bateaux se tirent, et dix pieds ($3^{m},24$) de l'autre bord, à peine de 500 fr. d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenants contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais. — V. Foucart, *Dr. administr.*, t. 2, n. 498.

**89.** — Le chemin de halage, disons-nous, est de 24 pieds (art. 7, tit. 28, Ord. de 1669). L'ordonnance ajoute que les riverains ne peuvent planter des arbres ou même des haies qu'à une distance de 6 pieds du bord intérieur des chemins. Pourrait-on soutenir dès lors que le chemin de halage est véritablement de 30 pieds (10 mètres).

**90.** — Ce serait une erreur de le croire : il y a une grande différence entre les 24 pieds qui doivent rester libres et les 6 pieds sur lesquels il est interdit de planter : ainsi le propriétaire peut labourer les 6 pieds, car ils sont légalement indépendants du chemin de halage, tandis qu'il ne pourrait pas labourer le chemin de halage. Le législateur, en défendant de planter sur ces 6 pieds, a voulu que les 24 pieds ne soient jamais obstrués : voilà la seule obligation imposée au propriétaire. — V. Batbie, t. 6, n. 65.

**90** *bis*. — La servitude de halage subsistant même dans les rivières où les vents et les marées se font sentir (V. *suprà*, n. 58), le chemin et le contre-chemin de halage sur le bord de ces rivières doivent toujours rester praticables conformément à l'ordonnance de 1669 à toutes les époques de marée où la navigation est possible. — Cons. d'Et., 24 déc. 1818, Asselin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 mai 1843, Labarthe, [P. adm. chr.] — *Sic*, Block, vº *Cours d'eau*, n. [illegible]; Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, p. 180.

**91.** — Toutefois, une décision du Conseil d'Etat déclare que si l'art. 7, tit. 28 de l'ordonnance de 1669, est applicable à toutes les rivières navigables, même quand la navigation se fait à l'aide du flux ou du reflux ou par l'impulsion du vent, l'espace de 24 ou 30 pieds ne peut être exigé que sur le bord où le tirage des chevaux a lieu, et que, s'il n'y a pas de tirage de chevaux établi, il n'est dû sur les deux rives qu'un chemin de 10 pieds. — Cons. d'Et., 3-16 mess. an XIII, précité. — *Sic*, Garnier, n. 75. — V. aussi Husson, p. 603; Dufour, t. 4, n. 463.

**92.** — Si le terrain aboutissant à une rivière est un chemin vicinal ou une propriété moins large que 24 pieds, le propriétaire contigu ne peut se refuser à fournir le surplus sous prétexte que son héritage n'est pas aboutissant à la rivière. — V. Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 89.

**93.** — La hauteur du cours d'eau étant susceptible de varier selon l'état du lit du fleuve ou les accidents du sol riverain, on conçoit que la détermination du point à partir duquel la largeur du chemin de halage ou de marchepied doit être comptée puisse prêter à certaines hésitations.

**94.** — Dans un premier système, on admet que la limite du lit du fleuve doit être fixée au point qu'atteignent les plus hautes eaux sans inondation ; c'est donc à partir de cette ligne que commencent les $9^{m},74$ qui forment la largeur du chemin de halage : la raison qu'on en donne est que la servitude est due, même pendant les plus hautes eaux. — Daviel, t. 1, n. 91. — Sur la détermination de la limite du lit du fleuve, V. Décis. dir. gén. des ponts et chaussées, 4 févr. 1821 ; Av. cons. gén. des ponts et chaussées, 3 déc. 1860. — Batbie, t. 6, n. 65 ; Husson, p. 596 ; Cotelle, p. 862.

**95.** — D'après d'autres auteurs, la largeur doit, au contraire, être fixée non pas à partir d'un point immuable pris au bord du fleuve, mais en prenant un terme moyen entre les basses eaux et leur plus grande élévation sur le terrain, et c'est à partir de ce terme moyen que le propriétaire du sol doit le tenir libre de tout ce qui pourrait entraver la navigation. — Proudhon, n. 775 ; Garnier, *Des chemins*, p. 72; Foucart, *Dr. publ. et adm.*, t. 2, n. 1291 ; Chevalier, *Jurisp. adm.*, vº *Cours d'eau*, t. 1, p. 246 ; Isambert, *Voirie*, n. 127.

**96.** — Il a été jugé, en ce sens, que si le fleuve comporte des accroissements habituels par les marées, la servitude doit être réglée en prenant un terme moyen entre les eaux basses et l'élévation des hautes marées. — Cons. d'Et., 24 déc. 1818, Asselus, [S. chr., P. adm. chr.]

**97.** — ... Que, par conséquent, ce n'est qu'après avoir ainsi déterminé les bords de la rivière, aux termes de l'art. 1, tit. 7, liv. 4, de l'ordonnance de 1681, que l'on doit tracer l'espace libre de 10 pieds de largeur pour le chemin de halage, en conformité de l'art. 7, tit. 28 de l'ordonnance de 1669; et que le propriétaire ne peut planter des arbres qu'en deçà de cet espace. — Même arrêt. — *Sic*, Jousselin, t. 2, p. 182.

**98.** — Lorsque les formes du lit sont incertaines et que la pente de la berge est douce, la largeur du chemin de halage se prend à partir de la baisse des eaux à la hauteur desquelles cesse la navigation. — Lettre min. Trav. publ. au préfet de la Meurthe, 19 juin 1830. — Husson, p. 603-604.

**99.** — Dans les parties où les rivières sont très-encaissées et offrent des talus rapides, la largeur du chemin de halage doit être mesurée à partir de la crête des berges. — Husson, p. 603 ; Dufour, t. 4, n. 466.

**100.** — Il a été décidé, en ce sens, que, lorsque, dans un but d'utilité publique, une cale avec remblais et empierrements a été établie sur le bord d'une rivière navigable, aux dépens du lit de cette rivière, c'est à partir du bord supérieur et non du bord inférieur du talus que doit être calculée la distance réservée par les anciens règlements pour le service du halage. — Cons d'Et., 14 mars 1845, Holagray, [P. adm. chr.]

**100** *bis*. — C'est au préfet qu'il appartient de fixer la largeur des chemins de halage et de marchepied, et de statuer sur les réclamations des riverains en réduction de la largeur légale. — Cons. d'Et., 26 août 1818, Lucron, [P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, *Cours d'eau*, t. 1, n. 107 et 108; Proudhon, t. 3, n. 772; Cormenin, *Dr. admin.*, *Append.*, vº *Cours d'eau*, p. 76, col. 2;

Sébire et Carteret, *Encyclop. du droit*, n. 10. — V. aussi Husson, p. 604; Dufour, t. 4, n. 478 et la note.

**101.** — Les actes rendus à cet égard par le préfet sont, comme ceux relatifs à l'établissement du chemin (*suprà*, n. 80 et s.), des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse. Le recours doit être porté devant le ministre compétent. Toutefois, le recours par la voie contentieuse serait possible si l'arrêté était attaqué pour excès de pouvoirs, comme si, par exemple, le préfet donnait au chemin une largeur plus grande que celle fixée par les règlements. — V. Dufour, t. 4, n. 479.

**102.** — Les difficultés élevées sur la fixation de la ligne du rivage qui sert de point de départ pour calculer la largeur du chemin de halage, doivent être portées devant les tribunaux ordinaires, et non devant le conseil de préfecture. — Foucart, *Droit adm.*, t. 2, n. 497; Proudhon, n. 744. — *Contrà*, Daviel, n. 93.

**103.** — Le conseil de préfecture excède aussi sa compétence, soit en attribuant au domaine la propriété d'un terrain litigieux attenant au chemin de halage, soit en condamnant le particulier qui s'en prétend propriétaire à payer à la commune un prix de location. — Cons. d'Et., 26 déc. 1830, Castenet, [S. chr.]

**104.** — Lorsqu'il s'agit d'établir un chemin de halage là où il n'en existait pas encore, l'administration peut autoriser les riverains à ne pas lui donner la largeur légale si le service de la navigation ne doit pas en souffrir. Cette réduction est autorisée par le décret du 22 janv. 1808, art. 4, dans le cas, notamment, où il existait, antérieurement à l'établissement du chemin, des clôtures en haies vives, murailles, travaux d'art ou des maisons à détruire (V. *suprà*, n. 12). — Batbie, t. 6, n. 72.

**105.** — Cette disposition est conforme à l'arrêt du conseil du 23 juill. 1783, relatif à la navigation de la Loire et des rivières y affluentes, qui réduisait le chemin de halage à 14 pieds le long des murs de clôture (tit. 3, art. 23).

**106.** — Mais le pouvoir de l'administration n'est pas limité à cette seule hypothèse, et la réduction pourrait être autorisée, alors même qu'il n'y aurait ni plantations ni constructions à supprimer. — V. Dufour, t. 4, n. 480.

**107.** — Elle pourrait avoir lieu également sur les chemins anciennement établis, si le service de la navigation n'exigeait plus la largeur légale.

**108.** — La restriction apportée par l'administration peut avoir pour objet le chemin de contre-halage aussi bien que celui de halage, et s'appliquer aux rivières déjà navigables lors du décret de 1808, comme à celles qui le sont devenues depuis. — Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, n. 13. — V. aussi Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 81, et t. 2, n. 478.

**109.** — Il a été décidé, par application de ces règles, que cette disposition du décret de 1808 a modifié l'ordonnance de 1669 et s'applique à tous les cours d'eau navigables le long desquels le chemin de halage est établi en vertu de cette ordonnance; qu'en conséquence, le propriétaire d'une rivière canalisée n'est pas fondé à soutenir que l'administration n'avait pas le droit de réduire sur cette rivière l'étendue du chemin de halage et du marchepied alors que cette servitude a été établie en vertu non de titres spéciaux, mais de l'ordonnance de 1669 et d'actes de juridictions spéciales qui n'étaient que des applications de l'ordonnance. — Cons. d'Et., 10 juill. 1862, de Graves, [Leb. chr., p. 568]

**110.** — ... Que, par suite encore, on ne pourrait considérer comme entachée d'excès de pouvoirs la décision par laquelle le ministre aurait réduit le chemin de halage à 4 mètres et le marchepied à 1m,50 lorsque cette réduction ne peut avoir pour effet d'entraver la navigation. — Même décision.

**111.** — Mais le ministre ne pourrait, en usant du pouvoir qui lui est attribué par le décret de 1808, faire obstacle à l'exercice des droits qui appartiennent au réclamant sur la rivière canalisée. En conséquence, la décision par laquelle le ministre a supprimé le marchepied au droit des îles formées par les dérivations où sont placées les écluses, est entaché d'excès de pouvoirs s'il est reconnu que la navigation se pratique non seulement dans les écluses, mais dans l'espace compris entre ces îles et la rive gauche de la rivière, et qui sert de stationnement et d'évitement pour les barques et les radeaux, le marchepied suivant l'ordonnance de 1669 devant correspondre au chemin de halage dans les parties des rivières où s'exerce la navigation. — Même décision.

**112.** — Après avoir rapporté la décision précitée, Dalloz ajoute qu'à son avis, sur les rivières où existe un chemin de halage, l'administration n'a pas le droit de supprimer le marchepied sur la rive opposée. — En ce sens, Isambert, *De la voirie*, n. 147.

**113.** — Mais un autre auteur fait observer, avec raison selon nous, que si l'administration ne peut, par des arrêtés, détruire une servitude légale, il n'en appartient pas moins aux préfets de déterminer le mode d'exercice de la servitude de halage. Par conséquent, s'ils estiment qu'à raison du peu de profondeur, de la largeur ou de la rapidité du cours d'eau, une seule rive suffit aux besoins de la navigation, ils peuvent décider que l'autre rive ne sera point pratiquée. — Daviel, t. 1, n. 107.

**114.** — La décision par laquelle le ministre a réduit l'étendue du chemin de halage et du marchepied doit, en thèse générale, être considérée comme un acte d'administration non susceptible d'être attaqué par la voie contentieuse. Cependant, le recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse est possible, s'il y a eu violation des droits du propriétaire et excès de pouvoir. — Cons. d'Et., 10 juill. 1862, précité.

**115.** — Si l'art. 4, Décr. 22 janv. 1808, autorise en certain cas l'administration à réduire la largeur prescrite pour les chemins de halage par l'ordonnance de 1669, l'art. 7, tit. 28 de cette ordonnance, n'en demeure pas moins applicable quand l'administration n'a pas usé de la faculté qui lui est accordée par ledit art. 4. — Cons. d'Et., 6 févr. 1828, Ministre de l'Intérieur, [P. adm. chr.]

**116.** — Par suite, les anticipations commises doivent être réprimées par le conseil de préfecture, sauf aux contrevenants à demander ultérieurement à l'autorité administrative la réduction de la largeur du chemin. — Même arrêt.

**117.** — Au reste, la réduction de la largeur du chemin de halage, dans tous les cas où elle est autorisée, ne constitue qu'une simple tolérance que l'administration peut faire cesser à première réquisition sans être tenue à aucune indemnité. Cela résulte, soit de l'intention qui a présidé à l'arrêté de réduction, soit de la nature du chemin de halage, lequel forme une dépendance du domaine public. — V. Dufour, t. 4, n. 480.

**118.** — Il a été décidé, en ce sens, que les autorisations d'élever des constructions sur le bord des rivières et canaux navigables dans la largeur réservée pour le chemin de halage et de marchepied sont essentiellement révocables et subordonnées à l'intérêt de la navigation; qu'en conséquence, la destruction de ces conventions peut être ordonnée par l'administration sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formes de l'expropriation publique. — Cons. d'Et., 23 déc. 1844, Assoc. des Wateringues, [P. adm. chr., D. 45.3.73]

**119.** — Mais les propriétaires des chemins ainsi réduits peuvent faire sans autorisation des réparations aux constructions tolérées, aucune loi ne les soumettant à cette formalité. — V. Husson, p. 606; Cotelle, p. 981 et 983.

**120.** — Il va sans dire que lorsque l'administration a réduit à moins de 24 pieds, suivant la faculté que lui en donne le décret du 22 janv. 1808, la largeur de l'espace réservé pour le chemin de halage, les riverains ne peuvent, à peine de démolition des travaux, construire en deçà des limites ainsi réduites. — Cons. d'Et., 18 mai 1838, Moynat, [Leb. chr., p. 99]

**121.** — ... Que lorsqu'un préfet a permis aux riverains d'un cours d'eau navigable de conserver leurs haies et plantations anciennes, bien qu'elles soient situées à une distance moindre que celle qui est prescrite par l'art. 7, tit. 28 de l'ordonnance de 1669, cette tolérance ne s'étend pas aux constructions qui forment saillie sur le chemin de halage, c'est-à-dire sur l'espace de 24 pieds réservé au service de la navigation; qu'en conséquence, le riverain qui a fait réparer sans autorisation de telles constructions commet une contravention qui doit être réprimée. — Cons. d'Et., 26 juill. 1854, Ronce, [Leb. chr., p. 721]

**122.** — Certains textes ont fixé une largeur spéciale pour quelques cours d'eau déterminés. C'est ainsi que le décret du 29 mai 1808 (art. 3) réduit à 18 pieds la largeur du chemin de halage pour la rivière de Sèvre.

**123.** — Nous avons vu *suprà*, n. 13 et s., que le chemin de halage est dû sur les rivières qui, sans être navigables, sont flottables en trains; dans ce cas, doit-il être encore de 24 pieds? En droit strict, le chemin de 24 pieds est dû (V. *suprà*, v° *Bois et charbons*, n. 26), mais comme la conduite des trains ne se fait pas à l'aide des chevaux, l'administration est dans l'usage de réduire à 10 pieds la servitude légale. — Arr. du préf. de l'Yonne,

18 déc. 1809. — Av. Cons. d'Ét., 8-16 mess. an XIII. — Dupin, *Commerce des bois*, p. 768.

**124.** — Le rétrécissement du chemin de halage, concédé par l'administration, laisse néanmoins les riverains soumis à l'obligation de n'élever aucune construction dans un espace de 6 pieds à partir du bord intérieur de ce chemin. Cette servitude est de droit commun.

**125.** — Il a été jugé que lorsqu'un règlement administratif désigne aux bateliers l'une des deux rives d'une rivière comme seul chemin de halage, les tribunaux correctionnels ne peuvent renvoyer les contrevenants des poursuites exercées par les propriétaires riverains sur le terrain desquels ils ont commis des dégâts, par le motif qu'ils ont été contraints par une force majeure. — Cass., 22 juill. 1824, Saint-Céran, [S. chr., P. adm. chr.]

### Section IV.

#### Modifications dans le lit du cours d'eau et l'assiette du chemin de halage.

**126.** — Le chemin de halage établi pour les besoins de la navigation doit suivre les variations de la rivière, de telle sorte que si les flots viennent à l'emporter, les riverains sont tenus d'en fournir un nouveau sur les terres qui leur restent, et de souffrir le reculement nécessaire; à l'inverse, si la rivière se porte sur la rive opposée, ou s'il se forme un atterrissement, le chemin avance et la propriété s'accroît en proportion (C. civ., art. 556 et 557). — Garnier, *Rég. des eaux*, t. 1, n. 93; Foucart, t. 2, n. 1297; Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, n. 19-4°. — V. aussi Proudhon, *Du domaine public*, n. 774; Daviel, t. 1, n. 89, 94 et s. — V. *suprà*, v° *Alluvion*.

**127.** — Ainsi, il a été jugé que le chemin de halage est dû par les riverains suivant les dimensions fixées par les lois et règlements, dans l'état actuel du fleuve, soit qu'ils aient profité d'une alluvion, soit que l'action des eaux ait enlevé une portion de la rive. — Cons. d'Ét., 4 juill. 1827, Bonneval, [P. adm. chr.]; — 9 janv. 1843, de Barrois, [P. adm. chr.]

**128.** — ... Et qu'il en est ainsi, alors même qu'on destinerait à l'établissement d'un quai ou d'une place publique l'alluvion qui se serait formée le long de leur propriété; qu'en conséquence, les clôtures et palissades qu'ils auraient, sans autorisation préalable, établies sur ce chemin, doivent être démolies. — Cons. d'Ét., 8 juill. 1829, Duperrier, [P. adm. chr.]

**129.** — Les propriétaires riverains d'une rivière navigable devant, de plein droit, le chemin de halage selon la largeur légalement fixée, bien que l'action des eaux leur ait enlevé une partie de leurs héritages, si, par suite de cet envahissement, des arbres ou haies anciennement plantés se trouvent à une distance de la rivière moindre que la distance légale, ils sont tenus de les enlever. — Cons. d'Ét., 24 juill. 1845, Smetz, [S. 46.2.44, P. adm. chr.]

**130.** — Si les besoins de la navigation l'exigent, l'administration a le droit de transporter d'une rive sur l'autre le grand chemin de halage et le marchepied, en intervertissant l'ordre établi primitivement pour l'assiette de ces deux voies. — Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, v° *Chemin de halage*, n. 19-8°.

**131.** — Il y a mieux : sur le côté opposé au chemin de halage, il n'est dû, nous l'avons vu, qu'un chemin de dix pieds (3m,25) de largeur appelé marchepied. Toutefois, si le service de la navigation l'exigeait, l'administration pourrait établir sur ce bord un second chemin de halage de vingt-quatre pieds. — Batbie, t. 6, n. 66; Cotelle, t. 4, n. 989; Dufour, t. 4, n. 470. — V. aussi art. 2, Arr. du cons. du 24 juin 1777; Garnier, *Rég. des eaux*, t. 1, n. 103 et *Tr. des chemins*, n. 26; Isambert, *Voirie*, t. 1, n. 131; Husson, *Tr. des trav. publ.*, t. 2, p. 162; Perrin, *Code des const.*, n. 1137.

**132.** — On doit donc admettre que dans les lieux où, d'après un ancien usage, le tirage des bateaux a lieu des deux côtés de la rivière, la servitude du chemin de halage doit frapper des deux côtés au même titre et avec les mêmes effets. — Dufour, *Dr. admin.*, t. 2, n. 1118; Garnier, *Des chemins*, n. 12; Proudhon, n. 788.

**133.** — Il a été décidé, à cet égard, que lorsque de temps immémorial le halage s'opère sur la rive gauche d'une rivière, un propriétaire riverain ne peut réduire la largeur du chemin sous prétexte qu'un chemin de halage existe sur la rive droite et que, par conséquent, il ne doit que le passage de dix pieds de largeur. — Cons. d'Ét., 25 janv. 1833, Langlois, [P. adm. chr.] — V. Cons. d'Ét., 7 mars 1849, Denny, [Leb. chr., p. 143]

**134.** — ... Et qu'en faisant établir sur une rive d'une rivière navigable un simple marchepied pour le contre-halage, l'administration conserve intact le droit d'y exiger ultérieurement, si elle le croit nécessaire, un chemin de halage. — Cons. d'Ét., 23 mars 1854, Cornudet, [D. 54.3.41, P. adm. chr.]

**135.** — Nous n'avons pas besoin d'insister sur ce point qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de déterminer si le chemin de halage de vingt-quatre pieds sera pratiqué sur les deux rives d'un fleuve ou d'une rivière. L'autorité judiciaire ne peut avoir, en effet, aucune action directe sur l'administration des fleuves et rivières navigables. — V. à cet égard, *infrà*, v^is *Eaux*, *Rivières*.

## CHAPITRE III.

### INDEMNITÉS DUES AUX RIVERAINS.

**136.** — Aux termes de l'art. 3, Décr. 22 janv. 1808, « il sera payé aux riverains des fleuves et rivières, *où la navigation n'existait pas et où elle s'établira*, une indemnité... ». — On doit donc distinguer les chemins antérieurs et les chemins postérieurs à ce décret.

### Section I.

#### Navigabilité postérieure au décret de 1808.

**137.** — Le chemin de halage étant imposé aux propriétés riveraines à titre de servitude légale, les riverains n'auraient d'après les principes généraux, rien à réclamer pour son établissement. Le décret du 22 janv. 1808, dans son art. 3, fait exception à cette règle. C'est une exception analogue à celle qu'on trouve dans la loi du 15 juill. 1845, relative aux chemins de fer : une indemnité est dûe aux riverains des fleuves ou rivières qui ne sont devenus navigables qu'à partir du 22 janv. 1808.

**138.** — En ce sens, il a été jugé que le chemin de halage établi le long d'une rivière déclarée navigable postérieurement au décret du 22 janv. 1808, donne ouverture, au profit des propriétaires des terrains sur lesquels ce chemin est établi, à un droit à indemnité. — Cons. d'Ét., 29 nov. 1851, Comp. concessionnaire de la navigation du Drot, [P. adm. chr.]

**139.** — Dans le cas où la navigabilité est postérieure au décret de 1808, l'indemnité n'est pas seulement facultative, elle est obligatoire : les riverains y ont un droit que l'administration ne peut méconnaître, et cela, soit que cette navigabilité provienne d'un accident naturel, soit qu'elle provienne du fait de l'homme. — Garnier, *Rég. des eaux*, n. 87.

**140.** — Nous signalons, à cet égard, sans nous y rallier, l'opinion d'après laquelle l'application de l'art. 3 du décret de 1808, devrait être restreinte au cas où la rivière a été rendue navigable au moyen d'ouvrages d'art. — V. Plocque, t. 2, p. 147, n. 62.

**141.** — Nous croyons, au contraire, que même dans le cas où un cours d'eau devient navigable par suite d'événements imprévus, mais naturels, tels qu'un ouragan, une trombe, une indemnité sera dûe aux riverains proportionnée au dommage qu'ils éprouveront. — Dufour, t. 4, n. 473.

**142.** — Mais pour que cet événement donne ouverture au droit à indemnité, il faut que la servitude n'ait antérieurement existé à aucun titre; et notamment, si une rivière flottable où on aurait réduit la largeur du chemin était ensuite rendue navigable pour les bateaux par un événement inattendu, par exemple par l'effet d'un cours d'eau qui viendrait s'y joindre à la suite d'un orage, aucune indemnité ne serait dûe aux propriétaires pour l'établissement du chemin de halage de vingt-quatre pieds. Nous avons dit, en effet, que la réduction du chemin de halage était toujours entachée de précarité, et que l'administration conservait toujours la faculté de revenir sur sa décision. — V. *suprà*, n. 117.

**143.** — Lorsqu'une indemnité est dûe aux riverains en vertu de l'art. 3 du décret de 1808, ils peuvent la réclamer tant que la prescription n'est pas acquise contre eux par l'exercice du halage pendant trente ans.

**144.** — Et il a été jugé que la demande en indemnité formée par un riverain ne saurait être écartée sous prétexte que la rivière aurait été classée par un acte administratif antérieurement au 22 janv. 1808, s'il était constant en fait que les travaux qui l'ont rendu navigable n'ont été achevés que postérieurement à cette époque. — Cons. d'Et., 17 avr. 1869, Lachaud, [S. 70.2.136, P. adm. chr.] — *Sic*, Plocque, t. 2, p. 147, n. 62.

**145.** — Mais, en principe, l'indemnité n'est pas dûe lorsque la rivière était anciennement navigable, et, en supposant même une interruption momentanée de la navigation, le droit de l'Etat n'a jamais pu être prescrit. — Cons. d'Et., 5 août 1829, de Mirandol, [P. adm. chr.]; — 6 mai 1836, Pain, [P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Lerebours, [S. 38.2.226, P. adm. chr.]; — 13 août 1840, Pierre, [S. 41.2.104, P. adm. chr.]; — 29 nov. 1851, précité; — 13 avr. 1853, Houdé, [S. 54.2.67, P. adm. chr., D. 53.3.53] — *Sic*, Magnitot et Delamarre, v° *Eau*, t. 1, p. 462; Cormenin, v° *Cours d'eau*, p. 75 et 76; Daviel, t. 1, n. 90; Chevalier, t. 1, n. 296; Cotelle, *Cours de droit admin.*, t. 2, p. 510; Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, n. 10; Perrin, n. 1140; Husson, t. 2, p. 166; Dufour, *Droit adm.*, t. 2, n. 1120 et s.

**146.** — Jugé, en ce sens, que l'indemnité n'est pas dûe si, antérieurement à ce décret, la rivière était déjà navigable, quoique imparfaitement et pour de petites barques seulement. — Cons. d'Et., 25 août 1841, Brigode, [S. 42.2.181, P. adm. chr.]

**147.** — ... Que le propriétaire d'une maison sise le long d'une rivière n'a droit à aucune indemnité à raison de la démolition de cette maison par suite de l'établissement d'un chemin de halage sur sa propriété, si la rivière était déjà navigable lors de la promulgation du décret du 22 janv. 1808; qu'il en est ainsi, quelle que soit l'époque à laquelle la maison a été construite. — Cons. d'Et., 9 févr. 1854, Anssart-Raux, [S. 54.2.472, P. adm. chr., D. 56.3.13]

**148.** — ... Que si, nonobstant la navigabilité antérieure de la rivière, l'administration consent, en raison des circonstances, à allouer une indemnité au propriétaire dépossédé, cette indemnité, étant purement facultative, ne peut être discutée par la voie contentieuse. — Même arrêt.

**149.** — On ne doit donc pas adopter l'opinion de M. Garnier, qui pense, au contraire, que l'indemnité est toujours dûe par l'Etat, que la rivière ait été anciennement navigable ou ne l'ait pas été, et ce, tant que l'action en réclamation n'est pas prescrite. — Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 88.

**150.** — L'ordonnance du 10 juill. 1835, qui contient un tableau des rivières navigables et flottables, a eu pour effet d'imprimer, à partir de sa mise à exécution, un caractère de navigabilité aux rivières contenues dans ce tableau, mais ne prouve rien quant à l'existence antérieure de la navigabilité; en conséquence, l'établissement d'un chemin de halage sur le bord de l'une de ces rivières (la Vère) ne peut avoir lieu que moyennant indemnité, s'il est constaté qu'antérieurement à cette ordonnance et à plus forte raison avant le décret du 22 janv. 1808, cette rivière n'était pas navigable. — Cons. d'Et., 26 janv. 1860, Mosselman, [Leb. chr., p. 69]

**151.** — Mais le riverain d'un cours d'eau qui était navigable lors de la promulgation du décret du 22 janv. 1808, est tenu de fournir, sans indemnité, le terrain nécessaire à la création d'un chemin de halage, lors même que l'administration n'aurait rétabli, en fait, le régime de la navigation sur cette rivière que longtemps après la même époque. — Cons. d'Et., 17 avr. 1869, précité.

**152.** — Les mêmes règles doivent être suivies en ce qui concerne le contre-halage; les riverains d'un cours d'eau canalisé postérieurement au décret du 22 janv. 1808, n'ont donc droit à aucune indemnité pour le dommage que leur cause l'établissement d'un contre-halage, si, dès avant la promulgation de ce décret, la navigation était établie au droit de leurs propriétés pour les bateaux chargés de denrées destinées à l'approvisionnement d'une ville. — Cons. d'Et., 19 juin 1856, Boyeldieu, [S. 57.2.456, P. adm. chr., D. 57.3.7]

## Section II.

### Chemin de halage antérieur au décret de 1808.

**153.** — Le décret de 1808, avons-nous dit, fait une distinction entre les cours d'eau qui ne sont devenus navigables qu'après sa promulgation et ceux qui l'étaient antérieurement, et tandis que les uns donnent pour l'ouverture du chemin de halage droit à une indemnité au profit des riverains, les autres, au contraire, laissent les riverains placés sous l'empire de la règle générale, d'après laquelle les servitudes légales ne donnent ouverture à aucune indemnité.

**153 *bis*.** — A ce propos, nous avons vu que l'administration, compétente pour établir un chemin de halage, jouissait également du pouvoir de la reporter d'une rive sur l'autre (V. *suprà*, n. 130 et s.). Il a été décidé, sur ce point, que le décret du 22 janv. 1808, d'après lequel la création d'un chemin de halage le long d'une rivière où la navigation était établie antérieurement à ce décret, ne donne lieu à aucune indemnité en faveur des riverains, à raison du terrain occupé par ce chemin, est applicable au cas de déplacement d'un ancien chemin de halage dont le report d'une rive à l'autre a été rendu nécessaire par les besoins de la navigation. — Cons. d'Et., 27 août 1839, Danjou, [S. 40.2.232, P. adm. chr.]; — 13 avr. 1853, précité.

**154.** — « C'est qu'en effet, la servitude de halage dérive de la destination que la nature a assignée aux rivières navigables; c'est par cette raison qu'elle a lieu sans indemnité. Le titre ou la condition de la servitude, sous ce point de vue, est absolument le même, lorsque les besoins de la navigation exigent qu'elle se déplace et passe d'une rive à l'autre ou qu'elle s'exerce concurremment sur les rives; et, dès lors, on ne voit pas pourquoi les riverains auraient droit à une indemnité pour une servitude qui n'avait jusque-là frappé que la rive opposée ». — Dufour, t. 4, n. 470. — V. dans le même sens, Plocque, t. 2, p. 150, n. 63.

**155.** — On peut cependant faire observer, pour le cas où l'administration croit nécessaire de faire établir le chemin de 24 pieds sur les deux rives, que la loi n'ayant créé qu'une servitude se composant d'un chemin de halage de 24 pieds sur une rive, de 10 pieds sur l'autre rive, exiger plus, c'est créer une obligation, une servitude qui ne dérive pas de la loi. — Daviel, t. 1, n. 87. — Mais s'il en était ainsi, il faudrait dénier à l'administration le droit d'établir un chemin de halage sur les deux rives, même avec indemnité, à défaut d'expropriation dans les formes ordinaires. Or, nous avons déjà eu l'occasion de réfuter ce système (*suprà*, n. 131 et s.). — Dubreuil, t. 2, p. 184.

**156.** — L'administration peut exiger des riverains d'une rivière navigable le chemin de halage ou marchepied et, en cas de refus, les traduire devant le conseil de préfecture, même lorsqu'ils ont été dispensés de cette servitude par lettres patentes antérieures à l'ordonnance de 1669, et sans que ceux-ci puissent se prévaloir de ce que le halage s'exerce sur la rive opposée et de ce qu'ils ont fait pour cet objet des travaux que les lettres royales avaient imposés comme une sorte de prix de la dispense concédée, sauf à eux à réclamer, pour la dépossession qu'ils subissent, une indemnité devant l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 23 mars 1854, Cornudet, [P. adm. chr., D. 54.3.41]

## Section III.

### Déplacement du chemin de halage.

**157.** — Nous avons vu *suprà*, n. 126, que le chemin de halage suit toutes les variations de la rivière, et que si elle vient à emporter les terrains sur lesquels ce chemin était établi, les propriétaires doivent en fournir un nouveau sur les terres qui leur restent; dans ce cas, il ne leur est pas dû d'indemnité s'il s'agit d'une rivière pour laquelle aucune indemnité ne peut être réclamée. — Sébire et Carteret, *Encycl. du droit*, n. 19; Block, v° *Cours d'eau*, n. 61.

**158.** — M. Garnier (n. 94) pense toutefois qu'une indemnité serait dûe au riverain dont, pour le service du halage arrivant ainsi jusqu'à lui, on abattrait des plantations ou bâtiments. — V. aussi Cotelle, *Travaux publics*, t. 3, p. 511, n. 34; Proudhon, n. 774 et 790.

**159.** — A plus forte raison l'indemnité serait-elle dûe, suivant ces auteurs, si le riverain avait abandonné l'espace nécessaire au chemin, et si l'administration ayant négligé de l'entretenir, les eaux en avaient détruit une partie.

**160.** — Mais le Conseil d'Etat a repoussé cette doctrine et décidé que l'indemnité ne saurait être dûe même dans ce cas. — Cons. d'Et., 4 juill. 1827, Bonneval, [P. adm. chr.] — *Sic*, Daviel, *Cours d'eau*, t. 1, n. 95; Jousselin, *Servit. d'ut. publ.*, t. 2, p. 185; Dufour, t. 4, n. 481.

**161.** — C'est à cette dernière solution que nous nous rangeons de préférence comme plus conforme à l'esprit de la loi du 16 sept. 1807, art. 33, qui décide que c'est aux riverains à entretenir les rives, sauf le concours éventuel du gouvernement.

**162.** — Jugé, en ce sens, qu'en cas de déplacement du chemin de halage sur une propriété riveraine par suite d'érosion, le propriétaire n'a pas droit à une indemnité pour les arbres lui appartenant dont l'abatage a dû être effectué, alors même que la plantation en serait antérieure à l'époque où a été établie la servitude de halage, à moins toutefois que les érosions aient eu pour cause l'établissement d'un barrage autorisé qui aurait dirigé la force du courant du côté de sa propriété. — Cons. d'Ét., 4 févr. 1858, Boudousquié, [P. adm. chr., D. 58.3.66]

**163.** — M. Dufour justifie ainsi cette jurisprudence : « La servitude de halage n'enlève point au riverain la propriété du sol qu'elle frappe; d'un autre côté, elle n'est point inhérente à une portion déterminée de l'héritage, elle dérive du voisinage du fleuve et le suit dans les variations de son cours; c'est au riverain à contenir les eaux, et, s'il succombe dans la lutte, la servitude retombe sur la nouvelle rive au même titre et avec les mêmes effets que sur l'espace emporté ». — Dufour, *loc. cit.* — V. dans le même sens, Plocque, t. 2, p. 152, n. 64.

**164.** — Mais les frais d'établissement du nouveau chemin sont évidemment supportés par l'administration, ces frais n'étant jamais à la charge des riverains.

**165.** — Toutefois, il faut noter que dans la pratique l'administration des ponts et chaussées a admis en principe qu'une indemnité doit être accordée au riverain qui se trouve dans la nécessité de fournir tout ou partie d'un chemin *nouveau* s'il y a lieu de détruire des constructions, arbres ou plantations, qui, *antérieurement*, se trouvaient en dehors de ce chemin (Décis. dir. gén. des ponts et chauss., 29 oct. 1811, 19 mai 1818, 25 juill. 1823). — Batbie, t. 6, n. 70; Ravinet, t. 1, p. 11.

**166.** — Mais cette indemnité étant facultative ne peut être l'objet d'une contestation devant les autorités administratives contentieuses. — Cons. d'Ét., 9 févr. 1854, Anssart-Raux, [S. 54.2.472, P. adm. chr., D. 56.3.13]

### Section IV.

#### Fixation de l'indemnité.

**167.** — L'établissement de la servitude de halage est considéré comme un dommage résultant de l'exécution de travaux publics, et en conséquence l'indemnité due aux riverains est réglée par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État (V. *infrà*, v° *Travaux publics*). — Simonet, n. 1219; Batbie, *loc. cit.;* Block, v° *Cours d'eau*, n. 58; Cabantous et Liégeois, n. 577-578.

**168.** — Par de nombreux arrêts, il a été décidé, en ce sens, que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur l'indemnité qui peut être due aux riverains à raison de l'établissement d'un chemin de halage, et de fixer le montant de cette indemnité d'après le décret du 22 janv. 1808. — Caen, 16 mai 1840, d'Anvers, [S. 40.2.417, P. adm. chr.]; — 26 nov. 1844, Commune d'Aufréville, [S. 46.2.365] — Cons. d'Ét., 25 août 1835, Pierre, [S. 35.2.539, P. adm. chr.]; — 6 mai 1836, Pain, [S. 36.2.372, P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Lerebours, [S. 38.2.226, P. adm. chr.]; — 25 août 1841, Brigode, [S. 42.2.181, P. adm. chr.] — *Sic*, Proudhon, t. 3, n. 837; Jousselin, t. 2, p. 201.

**169.** — Il ne peut plus être soutenu maintenant que les règles en matière d'expropriation sont applicables. Cette théorie, rappelée ici pour mémoire, avait été défendue par Proudhon (n. 838) et par M. Husson (p. 605) qui cherchait une analogie dans la loi du 15 avr. 1829 touchant l'indemnité à accorder aux propriétaires dépouillés du droit de pêche par suite d'une déclaration de navigabilité.

**170.** — Cette opinion, comme le dit Batbie, est inconciliable avec les caractères de la servitude légale, car l'idée de servitude implique que la propriété demeure au propriétaire tandis que l'expropriation suppose que le propriétaire est privé de sa propriété; or le chemin de halage, nous le verrons (*infrà*, n. 178 et s.), n'est qu'une servitude. — Batbie, t. 6, n. 70, note.

**171.** — L'indemnité est donc réglée non par le jury, mais par expert.

**172.** — Les experts doivent préalablement prêter serment sous peine de nullité. Et il a été jugé, conformément à cette opinion, que la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture qui règle le montant de l'indemnité due au propriétaire d'un terrain sur lequel est établi un chemin de halage est nulle, si elle est fondée sur une expertise préalablement à laquelle les experts n'auraient pas prêté serment. — Cons. d'Ét., 29 nov. 1851, C^ie du Drot, [P. adm. chr.] — V. aussi Cons. d'Ét., 13 août 1851, Rouxel, [S. 52.2.78, P. adm. chr.]

**173.** — Quant à la question de savoir si le terrain pris pour le chemin du halage dépend du domaine public, ou est une propriété particulière, et à qui, par conséquent revient l'indemnité, c'est là une question préjudicielle de propriété qu'il appartient, par suite, aux tribunaux et non au conseil de préfecture de résoudre. — Cons. d'Ét., 14 oct. 1827, Roux, [P. adm. chr.]

**174.** — A la différence de l'indemnité allouée en cas d'expropriation, le paiement de l'indemnité dans notre hypothèse ne doit pas nécessairement être préalable à la dépossession. Le décret de 1808 ne contient pas, en effet, à cet égard, la même disposition que la loi du 3 mai 1841. — V. Husson, p. 606; Dufour, t. 4, n. 474; Cabantous et Liégeois, n. 577.

**175.** — Jugé, en ce sens, que les propriétaires riverains d'une rivière navigable sont tenus d'y laisser libre le chemin de halage, sans attendre les indemnités auxquelles ils prétendraient avoir droit. — Cons. d'Ét., 13 mai 1836, Pierre, [S. 36.2.373, P. adm. chr.]; — 19 mars 1868, Coullon, [Leb. chr., p. 336]

**176.** — ... Que le propriétaire sur le fonds duquel est établi un chemin de halage ne peut, sans se rendre passible de l'amende de 500 fr. prononcée par les anciennes ordonnances (mais modifiée aujourd'hui par la loi du 23 mars 1842), intercepter ce chemin, sous prétexte qu'il n'a pas été indemnisé dans les termes de l'art. 3, Décr. 22 janv. 1808 : en cette matière, l'indemnité n'est pas préalable. — Cons. d'Ét., 18 mai 1837, Cavaignac, [S. 37.2.456, P. adm. chr.]

**177.** — Mais les intérêts de l'indemnité sont dûs au propriétaire, à dater du jour où l'administration s'est mise en possession de son terrain. — Cons. d'Ét., 20 janv. 1853, Gaudaire, [S. 53.2.522, P. adm. chr., D. 53.3.18]

## CHAPITRE IV.

### NATURE DU CHEMIN DE HALAGE. — DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS ET DE L'ADMINISTRATION.

**178.** — Un avis du Conseil d'État des 8-13 mess. an XIII reconnaît que le chemin de halage est une servitude imposée par la loi aux héritages riverains, et détermine les caractères de cette servitude à l'égard soit des besoins de la navigation, soit des intérêts particuliers.

**179.** — Il a été jugé que le halage ne constitue qu'une servitude légale, laquelle n'a point pour effet de changer la nature de la propriété qui en est affectée. — Cons. d'Ét., 26 août 1818, Depérier, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 juill. 1827, de Bonneval, [Leb. chr., p. 187]; — 6 mai 1836, précité; — 28 août 1844, Jourdain, [D. 45.3.71]

**180.** — ... Que le sol du chemin de halage est une propriété du riverain, non une propriété domaniale ou communale. — Toulouse, 26 nov. 1812, Marquet, [S. et P. chr.]

**181.** — ... Qu'un chemin de halage n'étant qu'une servitude imposée par la loi, la propriété privée conserve sa nature et ses prérogatives, hors les cas du service de la navigation. — Cass., 24 févr. 1827, Abadie, [S. et P. chr.]

**182.** — ... Que l'établissement d'un chemin de halage n'entraîne donc pas concession du fonds. — Cons. d'Ét., 25 août 1835, Pierre, [S. 35.2.539, P. adm. chr.]

**183.** — L'État ne peut même, hors le cas d'expropriation, forcer les propriétaires riverains à lui céder leur propriété pour la partie nécessaire au chemin de halage, pas plus que ceux-ci ne peuvent le contraindre à l'acheter : car leur position doit être égale, et leurs obligations réciproques. — Garnier, *Rég. des eaux*, t. 1, n. 85 et 95.

**184.** — C'est là un principe certain : nous signalons pour mémoire seulement une opinion restée isolée d'après laquelle le riverain pourrait obliger l'État à acquérir la propriété du chemin de halage. — Tardif et Cohen, sur Dubreuil, *Suppl.*, n. 215; Daviel, n. 182.

**185.** — Ce principe est, en effet, tellement immuable que, dans le doute, par exemple, de savoir si un chemin existant le long d'une rivière navigable est un chemin vicinal appartenant à la commune, ou un chemin de halage appartenant aux riverains, on doit attribuer au chemin ce dernier caractère, la présomption étant que ce chemin a été pris sur la propriété des riverains. — Montpellier, 5 juill. 1833, Guittard et Gaillard, [S. 34.2.120, P. chr.]

**186.** — Mais il va sans dire que les riverains, présumés propriétaires des chemins de halage, ne le sont que jusqu'à preuve contraire.

**187.** — Et la preuve contraire peut être tirée de la possession pendant un temps suffisant pour prescrire. Ainsi, un chemin de halage peut être converti en propriété communale par l'effet de la prescription, lorsque ce chemin existe depuis plus de trente ans à l'état de voie publique ordinaire. — Rouen, 16 déc. 1842, Vauchel, [S. 43.2.409, P. 43.2.317] — Sur les caractères qui servent à distinguer la voie publique de la voie privée, V. *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 2 et s.

**188.** — D'ailleurs, c'est d'après les lois qui remontent à l'époque de l'établissement d'un chemin de halage que doit être jugée la question de propriété de ce chemin. Ainsi, lorsque les riverains de la Scarpe, canalisée en 1595, invoquent la présomption de propriété des terrains servant de chemins de halage, établie en faveur des riverains, par l'édit de 1520 et l'ordonnance de 1669, leur prétention doit être repoussée, soit parce que l'édit de 1520 n'a pu régir la canalisation d'une rivière, à une époque où cette rivière était soumise à l'autorité espagnole, soit parce que l'ordonnance de 1669 ne pourrait, sans rétroactivité, régler les effets de travaux exécutés avant sa promulgation. Dans ce cas, en l'absence de disposition législative, il appartient aux tribunaux de consulter les actes antérieurs, et de former leur opinion d'après les présomptions. — Cass., 2 mai 1833, Roty, [S. 33.1.443, P. chr.]

**189.** — C'est à l'autorité administrative seule, et non aux tribunaux, qu'il appartient de prononcer sur les limites des chemins de halage; par suite, c'est à elle à décider si les arbres dont elle a ordonné l'abatage comme situés sur le chemin de halage se trouvaient en dedans ou en dehors de ce chemin; comme aussi de statuer sur les indemnités qui peuvent être dûes aux propriétaires riverains pour la marque ou l'abatage desdits arbres. — Cons. d'Et., 26 juill. 1844, Galiffet, [S. 44.2.606, P. adm. chr., D. 45.3.1] — V. cependant Garnier (p. 205), qui enseigne que les tribunaux civils sont seuls compétents pour prononcer sur la question de savoir si un terrain en oseraie, situé entre un chemin de halage et une rivière navigable, et revendiqué comme propriété privée, est ou non une dépendance du domaine public.

**190.** — Le principe posé par l'art. 701, C. civ., trouve ici son application : le propriétaire du fonds servant ne peut rien faire qui tende à diminuer l'usage de la servitude ou à la rendre plus incommode. — Avis du Cons. d'Et., 8 mess. an XIII.

**191.** — En conséquence, de ce que, par la servitude de halage, les riverains sont astreints à laisser un libre passage aux chevaux qui tirent les bateaux, il résulte que le propriétaire ne peut faire aucune construction, labourer, planter aucun arbre, creuser aucun fossé dans les limites données au chemin, faire des travaux définitifs, déposer des matériaux sous les peines prononcées dans les cas semblables contre les riverains des grandes routes. — Cons. d'Et., 10 juin 1829, Winter, [P. adm. chr.]; — 1er août 1834, Labbé, [P. adm. chr.]; — 25 janv. 1838, Cie des canaux d'Orléans et de Loing, [S. 38.1.273, P. adm. chr.]; — 15 juill. 1841, Noirot Chambosse, [P. adm. chr.]; — 4 mai 1843, Grenet, [P. adm. chr.]; — 1er juin 1843, Gagniet, [P. adm. chr.]; — 6 déc. 1844, Evriaud, [P. adm. chr.]; — 14 avr. 1853, Cousin-Jolly, [S. 54.2.68, D. 54.3.85]; — 12 févr. 1863, Audebert, [S. 63.2.238, P. adm. chr., D. 63.3.78] — *Sic*, Batbie, t. 6, n. 73; Proudhon, *Dom. public*, t. 3, n. 781; Magnitot et Delamarre, *Dict. de dr. publ. et adm.*, t. 1, p. 462, v° *Eau;* Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit*, n. 19. — V. *infrà*, n. 295 et s.

**192.** — Les propriétaires astreints à la servitude ne peuvent non plus faire aucune espèce de plantations sur les rivages ou berges qui sont entre le chemin de halage et le cours d'eau, car ces plantations pourraient entraver et gêner le service public. — Batbie, t. 6, n. 74.

**193.** — Par la même raison, il a été jugé que le propriétaire riverain qui a établi un chantier sur son terrain ne peut fermer avec des barrières le chemin de halage, pendant la nuit, même dans la partie qui traverse son chantier. — Lyon, 30 juin 1865, Salmon, [D. 67.5.374]

**194.** — D'autre part, celui à qui une servitude est dûe ayant le droit de faire tous les ouvrages qui peuvent en assurer la conservation, tout ce qui est nécessaire pour l'usage et le service de la navigation devra être souffert par le riverain. — Proudhon, n. 779.

**195.** — Le riverain est, par conséquent, obligé de supporter tous les inconvénients résultant pour lui des réparations. Ainsi, il ne peut empêcher la circulation des voitures qui peuvent être employées, soit pour amener dans les dépôts de relâche les marchandises et effets à charger sur les bateaux, soit pour vaquer aux déchargements et enlever les effets jusque-là transportés par eau ; soit enfin pour le transport par terre de tout ce qui peut être nécessaire au radoubage des bateaux, ainsi que pour vaquer sur le terrain à toutes les opérations concernant ces réparations et à l'enlèvement de tous les matériaux provenant des bateaux naufragés ou brisés. — Proudhon, n. 782.

**196.** — L'administration a aussi le droit, par mesure de police, de faire couper les branches qui gêneraient la circulation sur le terrain formant le marchepied.

**197.** — Conformément à la règle posée par l'art. 702, C. civ., ceux qui usent de la servitude ne peuvent, de leur côté, rien faire qui aggrave la condition du fonds servant (Av. Cons. d'Et., 8 mess. an XIII). — Block, v° *Cours d'eau*, n. 64.

**198.** — Ainsi, l'administration ne pourrait consolider le chemin, le paver, y bâtir des murs de quai, modifier, en un mot, le sol de manière à en restreindre ou gêner la jouissance sans en avoir acquis la propriété soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation. — Husson, n. 605.

**199.** — Il a été jugé, en ce sens, que l'exhaussement d'un chemin de halage au moyen de remblais empierrés à la surface et soutenus par un remblai en maçonnerie du côté de la rivière, entraîne non pas une simple aggravation de la servitude de halage, mais une incorporation au domaine public; que, dès lors, c'est dans les formes de l'expropriation pour cause d'utilité publique qu'il doit être procédé au règlement de l'indemnité dûe au propriétaire du sol. — Cons. d'Et., 30 déc. 1858, Novillas, [D. 59.3.50]

**200.** — Du principe que l'Etat n'est pas propriétaire et n'a qu'un droit de servitude, résulte encore cette conséquence, que le riverain peut faire tout ce qui ne nuit point à l'exercice de cette servitude.

**201.** — Il en résulte que le propriétaire tenu à la servitude de halage peut faire passer ses voitures de récoltes, ses ouvriers, ses chevaux de labour sur le chemin de halage, pourvu que ce chemin soit libre quand la servitude est pratiquée.

**202.** — Il peut également, en sa qualité de propriétaire, récolter les herbes qui croissent naturellement, faire même des semis qui ne gêneraient point le passage, sans toutefois pouvoir en mettre en tas ou de toute autre manière qui gênerait la circulation, ni réclamer des dommages-intérêts quand ses récoltes ont été foulées aux pieds par des hommes ou des chevaux usant du chemin conformément à sa destination. — Foucart, *Eléments de dr. publ. et adm.*, t. 2, n. 1296; Proudhon, *Domaine public*, t. 3, n. 776 et 781.

**203.** — Par application de ce principe, il a été jugé que les riverains ont seuls le droit de jouir du chemin de halage, de récolter les herbes qui y croissent, de profiter de l'abatage des arbres qu'ils y ont plantés. — Cons. d'Et., 6 juill. 1856, Mettiez, — [Leb. chr., p. 403]

**204.** — ... Que c'est aux riverains qu'appartiennent les arbres plantés sur le chemin, et qu'ils peuvent les abattre sans autorisation de l'administration. — Cons. d'Et., 14 juin 1851, Dufont, [S. 51.2.741, P. adm. chr., D. 52.3.3] — *Sic*, Dufour, t. 4, n. 467 et s.

**205.** — Mais il va de soi que si le chemin de halage est reconnu appartenir à l'Etat, c'est l'Etat qui a droit à ces arbres, à moins que les riverains ne prouvent les avoir plantés eux-mêmes à leurs frais. — Cass., 2 mai 1833, Roty, [S. 33.1.443, P. chr.]

**206.** — Comme conséquence du droit de propriété conservé aux riverains d'un cours d'eau sur le chemin de halage, il faudrait attribuer à ce riverain le trésor trouvé sur le fonds, sauf la part dûe à l'inventeur. — Proudhon, *Dom. publ.*, n. 777.

**207.** — Du principe que le chemin de halage est une servi-

tude légale établie dans l'intérêt exclusif de la navigation, résulte cette double conséquence : que le propriétaire auquel elle est réclamée en est affranchi s'il cesse d'être riverain et si le cours d'eau cesse d'être navigable. — Sébire et Carteret, *Encycl. du droit*, vº *Chemin de halage*, n. 19-6º; Proudhon, n. 778.

**208.** — En conséquence, si le gouvernement encaisse le lit des fleuves et rivières au moyen de digues, les terrains vagues laissés en arrière des digues et qui appartiennent au domaine de l'Etat se trouvent seuls soumis à la servitude du chemin de halage, tandis que les fonds qui ont cessé d'être riverains du cours d'eau sont affranchis de cette servitude. — Proudhon, n. 748 et s.

**209.** — De plus, si la navigation vient à être supprimée, les propriétaires riverains, ainsi que nous l'avons dit, rentrent dans la pleine jouissance du terrain qui était occupé par le chemin. — Pardessus, *Serv.*, t. 1, n. 139.

**210.** — Nous avons vu *suprà*, n. 38 et s., que, pour qu'un cours d'eau cesse d'être considéré comme navigable, et pour que les riverains soient affranchis, par suite, de la servitude du halage, il n'est pas nécessaire qu'un acte de l'autorité prononce le déclassement; en l'absence d'un acte de cette nature, il suffit que la navigation sur ce cours d'eau soit devenue matériellement impossible dans une certaine partie de son cours.

**211.** — Mais nous rappelons qu'il ne suffit pas, pour affranchir les riverains, de la servitude légale, qu'un cours d'eau voisin, naturel ou artificiel, soit fréquenté de préférence par les bateliers; il faut que la navigabilité soit devenue impossible. — V. *suprà*, n. 15 et s., 23 et s.

**212.** — Il a été jugé, à cet égard, que lorsque l'administration a fait établir dans une rivière navigable un pertuis de navigation, et, sur la rive droite un canal avec une écluse, les riverains de la rive gauche prétendraient à tort que le bras qui les sépare du canal a cessé d'être navigable, et que, dès lors, ils ne doivent plus le chemin de halage, alors que ce bras est toujours fréquenté par les bateaux employés à l'extraction du sable. — Cons. d'Et., 14 avr. 1853, Cousin-Jolly, [S. 54.2.68, D. 54.3.95]

**213.** — En conséquence, le riverain qui a fermé de ce côté le chemin de halage par des haies et des barrières doit être condamné à les détruire, et en outre, à l'amende portée par l'ordonnance de 1669. — Même arrêt.

**214.** — Lorsqu'un arrêté de l'administration a soustrait à la servitude de marchepied, soit une partie des bords, soit des rives tout entières, ces terrains ne peuvent plus aucunement être pratiqués, sauf le cas de force majeure. — Daviel, t. 1, n. 107. — V. *suprà*, n. 86 et s.

**215.** — Nous verrons (*infrà*, n. 269), que le chemin de halage en raison de l'intérêt public qu'il sert, est assimilé aux grandes routes sous le rapport de la police et de la conservation; mais il n'en reste pas moins une propriété privée et les autres dispositions qui concernent la voirie ne lui sont pas applicables. C'est ainsi que les propriétaires riverains ne sont pas tenus de demander l'alignement pour faire des constructions, plantations et clôtures le long du chemin de halage. — Batbie, t. 6, n. 78; Jousselin, *Serv. d'ut. publ.*, t. 2, p. 197; Husson, p. 607; Block, vº *Cours d'eau*, n. 63. — *Contrà*, Proudhon, t. 3, n. 789; Daviel, t. 1, n. 85; Tardif et Cohen, sur Dubreuil, t. 1, p. 50; Chauveau, *Comp. admin.*, t. 3, p. 864; Foucart, *Dr. admin.*, t. 2, n. 502; Dufour, t. 2, n. 1117.

**216.** — Il a été jugé, en ce sens, que les propriétaires riverains des chemins de halage ne sont pas tenus, pour les constructions qu'ils font le long de ces chemins, d'obtenir préalablement l'autorisation de l'administration; il suffit que leurs constructions soient en dehors des limites déterminées par les règlements pour la largeur du chemin de halage. — Cons. d'Et., 17 juill. 1843, Coumeau, [P. adm. chr.]; — 28 août 1844, Jourdain, [S. 45.2.123, P. adm. chr., D. 45.3.71]; — 19 déc. 1848, Bataille-Rossart, [P. adm. chr.] — *Contrà*, Cons. d'Et., 20 nov. 1822, Pagès-Hoyes, [Leb. chr., p. 285]

**217.** — La circulaire ministérielle du 27 mai 1861 trace les règles à suivre en cette matière ainsi qu'il suit : « Les chemins de halage et de contre-halage ne peuvent être assimilés aux voies de communication de la grande voirie; les règlements sur les alignements de la grande voirie ne leur sont donc pas applicables. Or, comme les règlements spéciaux de la voirie fluviale ne mentionnent nulle part l'obligation de demander alignement pour les clôtures ou les plantations, il s'ensuit que l'administration n'a pas autorité pour contraindre les riverains à le demander. L'administration est allée plus loin : elle a toujours répondu, lorsque la question a été posée qu'il était préférable de ne pas donner d'alignement de cette nature, alors même que la demande en serait faite, attendu qu'il pourrait arriver que des clôtures ou des plantations qu'elle avait autorisées dussent être enlevées, si l'état des berges venait à changer. La servitude de halage et de contre-halage est dûe, en effet, dans tout état des eaux; la zône de terrains frappés de cette servitude recule donc ou avance selon que des corrosions tiennent la berge ou que des alluvions l'étendent. Le propriétaire riverain est libre de se clore de quelque manière qu'il l'entend; il agit à ses risques et périls, et pourvu que la largeur voulue par les règlements pour les chemins de halage ou de contre-halage soit respectée, l'administration n'a pas à intervenir; si, à quelque époque que ce soit, cette largeur n'existe plus, il y a contravention et la répression doit alors en être poursuivie devant l'autorité compétente ». — V. Batbie, *loc. cit.*

**218.** — Il en serait autrement, bien entendu, si l'obligation de demander l'alignement résultait d'un décret spécial tel que celui du 29 mai 1808 relatif à la rivière de Sèvre.

**219.** — Ce décret (art. 16) défend de planter des arbres ou arbustes et de faire des constructions plus près de 10 mètres des rivages et bords extérieurs des chemins de halage sans avoir demandé préalablement l'alignement et l'autorisation du préfet.

**220.** — Cette dernière disposition a pour but et pour effet, non point de prohiber d'une manière absolue les plantations et constructions dans la largeur de 48 pieds, ce qui étendrait alors à cette largeur celle du chemin de halage, mais uniquement de contraindre à demander une autorisation et l'alignement quand on veut planter ou bâtir à une certaine distance du chemin de halage; c'est une mesure d'ordre, une précaution dans l'intérêt public et non une prohibition absolue. — Daviel, *Cours d'eau*, t. 1, n. 86.

**221.** — Il est à peine besoin de faire remarquer qu'il en serait autrement encore si le chemin de halage était en même temps une voie nationale, départementale ou communale. — Husson, p. 607.

**222.** — Dans le cas où l'alignement a été demandé, l'infraction à cet alignement, si elle a pour objet de réduire la largeur légale du chemin de halage, doit être considérée, non comme une contravention aux règlements sur l'alignement, mais comme une contravention aux règlements relatifs à la servitude du halage. — Cons. d'Et., 8 févr. 1838, Peccot, [Leb. chr., p. 27]

**223.** — En disant que les riverains n'ont pas à demander l'alignement, nous ne parlons, dit Block, que d'un alignement déterminé par arrêté préfectoral : nous ne supposons pas que le riverain, s'il demande à être éclairé sur le point où s'arrête le chemin de halage afin de savoir à quelle distance de la rive il peut légalement bâtir ou se clore sans contravention, puisse être exposé à voir sa requête rejetée. Il ne s'agit plus ici d'un alignement dans le sens légal du mot, mais d'un simple fait sur lequel le riverain peut toujours demander à être éclairé. — Block, vº *Cours d'eau*, n. 63.

**224.** — Notons que, dans le projet de loi en discussion sur le régime des eaux, l'art. 57 oblige le riverain à demander la limite de la servitude, et que l'administration est tenue de répondre dans les trois mois. Faute de réponse, le propriétaire peut construire ou planter, et il ne peut être obligé de démolir ou d'arracher que moyennant indemnité. — Batbie, *loc. cit.*

**225.** — La nature d'une servitude est d'obliger le propriétaire du fonds servant *à laisser faire;* il n'est pas tenu, en général, de faire lui-même les dépenses nécessaires à l'exercice de la servitude, qui sont (art. 697 et s., C. civ.) à la charge des personnes qui jouissent du droit (V. *infrà*, vº *Servitudes*). Ainsi en est-il des frais d'établissement du chemin de halage. Il a été jugé, en ce sens, que si les riverains d'un cours d'eau navigable sont tenus d'enlever à leurs frais les obstacles de nature à entraver l'exercice de la servitude de halage, et de réparer les dégradations commises par leur fait sur le chemin, aucune disposition de loi ne met à leur charge les frais d'établissement d'un nouveau chemin de halage. — Cons. d'Et., 23 mars 1854, Cornudet, [P. adm. chr., D. 54.3.41] — *Sic*, Plocque, t. 2, n. 66.

**226.** — Dès lors, quand le conseil de préfecture, saisi de la contravention résultant du refus par un propriétaire de se soumettre à la servitude de contre-halage ou de marchepied, a réprimé cette contravention, le ministre des Travaux publics ne peut, sur le pourvoi par lui formé contre son arrêté, demander

devant le Conseil d'Etat que le contrevenant soit condamné à établir un chemin de halage sur sa propriété. — Même décret.

**227.** — Les frais d'entretien du chemin de halage sont, aussi bien que les frais d'établissement, à la charge de l'État. Aux termes de la loi du 30 flor. an X, il était pourvu à l'entretien du chemin de halage par l'Etat au moyen d'un droit perçu sur tous les particuliers qui se livrent à la navigation. — Foucart, t. 2, n. 1298; Garnier, *Rég. des eaux*, t. 1, n. 115. — Depuis 1814, il est pourvu à cet entretien sur les fonds généraux du budget des ponts et chaussées. — Sébire et Carteret, *Encycl. du dr.*, v° *Chemin de halage*, n. 19-3°.

**227** *bis.* — Les propriétaires riverains n'ont donc pas à faire faire à leurs frais l'essartement des bois et broussailles nuisibles au halage et qui auraient poussé naturellement (Décr. 22 janv. 1827). — Husson, p. 605.

**228.** — Toutefois, si une plus-value résultait pour les terres riveraines de l'établissement du chemin de halage ou des réparations qui y ont été faites, l'administration serait en droit de contraindre les propriétaires à contribuer à ces dépenses d'établissement ou de réparations, conformément aux dispositions des art. 30 et s., L. 16 sept. 1807. — Cons. d'Et., 7 avr. 1819, Gallien, [S. chr., P. adm. chr.]; — 25 avr. 1833, Chaudon, [P. adm. chr.] — *Sic*, Jousselin, *Servit. d'util. publ.*, t. 2, p. 203; Dufour, t. 4, n. 482.

**229.** — Lorsque les riverains sont les auteurs, même involontaires de la dégradation, ils sont également tenus d'une contribution aux dépenses. Ainsi, les riverains qui, en usant du terrain dans leur intérêt personnel, causeraient ainsi des dégradations, devraient contribuer proportionnellement aux frais des réparations. — Daviel, t. 1, n. 112.

**230.** — Le recouvrement de la taxe que le préfet fixe pour cet objet est opéré de la même manière que les contributions publiques. — Daviel, *loc. cit.*

**231.** — En principe, l'administration n'ayant, sur le terrain affecté au chemin de halage, aucun droit de propriété et ne jouissant que d'un droit de servitude, n'est pas admise à faire sur ce terrain toutes sortes de travaux; elle ne peut faire que ceux nécessités par l'exercice normal de la servitude. Toutefois, il peut arriver que les travaux de consolidation du chemin par l'administration soient plus avantageux que nuisibles aux propriétaires riverains; dans ce cas, ces propriétaires ne sauraient être écoutés dans leur réclamation en vertu du principe : *pas d'intérêt, pas d'action.* — Cotelle, t. 4, n. 985.

**232.** — Il est possible que l'empierrement du chemin par l'administration, sans être avantageux, ne soit pas nuisible aux propriétés riveraines. Aussi cet empierrement a-t-il lieu souvent sans que les propriétaires réclament et même sur leur propre demande. Mais dans les cas où cet empierrement est préjudiciable au propriétaire du sol, l'administration n'a jamais méconnu le droit des propriétaires à une indemnité. — Cotelle, n. 986.

**233.** — Il a été jugé, conformément à cette distinction, que le propriétaire qui a été indemnisé à l'amiable pour l'établissement d'un chemin de halage sur sa propriété, ne peut réclamer une augmentation d'indemnité pour réparation du prétendu dommage que lui aurait causé l'empierrement de ce chemin, lorsqu'il est établi que l'administration s'est bornée à faire répandre sur le sol du chemin de halage une couche de menus graviers indispensable à la viabilité et que ce fait n'a point aggravé la servitude. — Cons. d'Et., 21 déc. 1861, Lecorps, [Leb. chr., p. 928]

**234.** — Il ne faut pas perdre de vue qu'un chemin de halage n'a pas le caractère de chemin public, bien que l'ordonnance de 1669 l'ait qualifié *chemin royal* pour la navigation. — Toulouse, 19 janv. 1825, Grossous, [S. chr.] — *Sic*, Proudhon, *Domaine public*, n. 776 et s.; Daviel, t. 1, n. 85; Dubreuil, t. 2, p. 445; Jousselin, t. 2, p. 195. — V. *suprà*, n. 215 et *infrà*, n. 269.

**235.** — Il en résulte que les propriétaires voisins ne pourraient user du chemin de halage pour le service de leurs héritages. — Daviel, t. 1, n. 79; Dufour, t. 4, n. 462; Cotelle, t. 4, n. 979.

**236.** — Ainsi, un particulier dont le fonds serait situé dans le voisinage ne pourrait se servir du chemin de halage pour l'exploitation de ses terres ou pour y faire un dépôt de matériaux, en soutenant que la destination d'un chemin consacré à un usage public ne doit point être limitée. — Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 89.

**237.** — Le riverain peut se refuser à laisser passer sans indemnité même le propriétaire d'un fonds qui n'aurait pas d'autre issue. — Solon, n. 102.

**238.** — Il en résulte qu'on doit considérer comme enclavé le fonds qui n'a d'issue que sur un chemin de halage. Par conséquent, le propriétaire de ce fonds a droit de réclamer pour son exploitation un passage, non pas sur le chemin de halage, si ce n'est pas la voie la plus courte et la moins dispendieuse, mais sur les fonds de ses voisins, conformément aux art. 682 et s. — Toulouse, 19 janv. 1825, précité. — *Sic*, Garnier, *Régime des eaux*, t. 2, n. 25; Proudhon, *Domaine public*, n. 773 et 783; Hennequin, *Traité de législation*, p. 293; Sébire et Carteret, *Encyclop. du dr.*, v° *Chemin de halage*, n. 19-6°.

**239.** — Il a été jugé, dans le même ordre d'idées, que les règlements pris par les préfets pour la conservation des chemins de halage peuvent étendre l'interdiction d'y faire passer des voitures, même aux propriétaires des fonds riverains n'ayant d'issue que sur ces chemins, alors surtout qu'ils réservent en faveur de ceux-ci la faculté d'obtenir, sous certaines conditions, des autorisations dérogatoires. — Cons. d'Et., 19 juill. 1859, Velleret, [S. 60.2.343, P. adm. chr., D. 60.3.36]

**240.** — Si les propriétaires voisins n'ont, en principe, aucun droit sur le chemin de halage, il en est différemment lorsque des titres particuliers leur attribuent le droit de s'en servir. — Garnier, *loc. cit.;* Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chemin de halage.*

**241.** — Le droit de passage ainsi réclamé sur un chemin de halage pour l'exploitation d'une propriété particulière, et non pour le service de la navigation, constitue une servitude, à l'égard de laquelle il n'appartient qu'aux tribunaux de statuer. — Cons. d'Et., 13 juin 1821, Courtillier, [S. chr., P. adm. chr.]

**242.** — En résumé, la servitude de halage, toute spéciale à la navigation, ne saurait être employée à des services qui y seraient étrangers, à moins de titres contraires. — Proudhon, t. 3, n. 779; Garnier, *Régime des eaux*, t. 1, n. 89; Perrin, *Code de la contiguïté*, n. 1139.

**243.** — Nous rappelons aussi que ceux qui usent de la servitude ne peuvent rien faire qui aggrave la condition du fonds servant. — V. *suprà*, n. 197.

**244.** — On doit tirer de ces principes une double conséquence : il ne peut être fait usage de la servitude que par les mariniers, et les mariniers eux-mêmes ne peuvent s'en servir que pour les besoins du halage de leurs bateaux. Et tout d'abord, la servitude n'emporte pas nécessairement le droit à un passage constant et habituel, pour les gens de pied. — Cons. d'Et., 22 janv. 1823, Giblaine, [P. adm. chr.] — V. *infrà*, n. 277.

**245.** — Puisqu'en effet, un particulier ne pourrait pas réclamer l'usage de la servitude de halage pour l'exploitation de ses propriétés même enclavées, à plus forte raison le public ne pourrait-il en jouir pour y passer soit à pied, soit en voiture. — Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chemin de halage* (article de M. Tarbé). — V. cependant Isambert, *Traité de la voirie*, t. 1, n. 141.

**246.** — Par conséquent, les bateliers seuls ont le droit de passer et de conduire avec eux des bêtes de somme. — Foucart, *loc. cit.;* Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chemin de halage;* Proudhon, n. 782; Pardessus, n. 139; Dufour, t. 2, n. 1113.

**247.** — Et les bateliers eux-mêmes ne peuvent employer le chemin de halage à un autre usage qu'au tirage des bateaux : ainsi ils ne pourraient y établir un lieu fixe d'abordage, de déchargement, des pieux, des quais, etc. — Foucart, *Élém. de dr. publ. et adm.*, t. 2, p. 579, n. 1296; Favard de Langlade, *Rép.*, v° *Chemins de halage;* Dufour, *loc. cit.;* Proudhon, n. 784; Daviel, t. 1, n. 116; Jousselin, t. 2, p. 198. — *Contrà*, Fournel, *Du voisinage*, v° *Bac*.

**248.** — Il a été jugé, en ce sens, que si les bateliers peuvent s'arrêter partout où le besoin de la navigation l'exige, ils ne peuvent donner aucune fixité à leurs abordages le long des chemins de halage. — Cons. d'Et., 26 août 1818, de Perrier, [S. chr., P. adm. chr.]

**249.** — Et une telle contestation est placée dans les attributions du conseil de préfecture par la loi du 23 flor. an X. — Même arrêt.

**250.** — Ils ne peuvent non plus amarrer les câbles aux arbres plantés sur les rives. — Isambert, *Voirie*, n. 134 et s.; Daviel, t. 1, n. 74 et 75. — *Contrà*, Pardessus, n. 139.

**251.** — On discute la question de savoir si les pêcheurs peuvent se servir, pour les commodités de la pêche, du chemin de halage et du marchepied.

**252.** — Le Conseil d'Etat décidait que les pêcheurs peuvent

se servir du marchepied comme tous les autres navigateurs. — Cons. d'Et., 16 mess. an XIII, Lapeyrollerie, P. adm. chr.]

**253.** — ... Que tant que les travaux et appareils qu'exige la pêche à l'escave ne s'étendent point au-delà du terrain réservé au marchepied des rivières, les propriétaires riverains n'ont pas droit d'en empêcher l'exercice. — Cons. d'Et., 20 nov. 1815, Dotezac, [S. chr., P. adm. chr.]

**254.** — Depuis lors, est intervenue la loi du 15 avr. 1829, sur la pêche pluviale, dont l'art. 35 porte : « Les fermiers et porteurs de licence ne pourront user sur les fleuves, rivières ou canaux navigables *que du chemin de halage;* sur les rivières ou cours d'eau flottables *que du marchepied.* Ils traiteront de gré à gré avec les propriétaires riverains pour l'usage des terrains dont ils auront besoin pour retirer et asséner leurs filets. » — V. Curasson, t. 2, p. 622.

**255.** — Curasson en conclut que les pêcheurs ne peuvent ni exercer de passage, ni jeter leurs filets du côté du marchepied des rivières navigables. Le chemin de halage d'une rivière navigable *ou* le marchepied d'un cours d'eau flottable est seul assujetti à cet usage. — Curasson, *loc. cit.*

**256.** — Il nous semble que ce n'est pas là l'interprétation qui doit être donnée à la disposition dont nous parlons. Dire que les fermiers de la pêche ne pourront user que du chemin de halage, ce n'est pas les exclure du marchepied, mais les prévenir qu'ils ne pourront pas, pour étendre leurs filets, empiéter sur les autres terres riveraines sans en avoir obtenu l'autorisation de la part des propriétaires. Aucune autre signification ne peut être donnée au second membre de phrase où il est dit que les pêcheurs ne pourront user que du marchepied sur les cours d'eau flottables, et la première partie de la disposition doit être entendue comme la seconde.

**257.** — Mais, d'un autre côté, les pêcheurs ne peuvent user du chemin de halage et du marchepied que comme les navigateurs eux-mêmes, c'est-à-dire pour l'extraction de leurs filets et de leurs bateaux. Il résulte, en effet, de la discussion à la Chambre des pairs de la loi du 15 avr. 1829 sur la pêche fluviale, que les pêcheurs n'ont pas le droit de tirer leurs filets sur le chemin de halage pour les y faire sécher, parce que ce serait là une aggravation de la servitude. — Batbie, t. 6, n. 73; Foucart, t. 2, n. 1279; Perrin, n. 1143; Husson, p. 604; Jousselin, *Servit. d'util. publ.*, t. 2, p. 198; Cotelle, t. 4, n. 987; Martin, *Code de la pêche fluv.*, n. 276 et s.; Dufour, t. 4, n. 459; Demolombe, *Tr. des servit.*, t. 1, n. 301; Daviel, t. 1, n. 76; Garnier, t. 1, n. 92.

**258.** — De ce que les pêcheurs ne peuvent se servir des chemins de halage que pour les besoins de la navigation, la Cour de cassation de Belgique en a tiré cette conséquence que la servitude de marchepied établie le long des rivières, pour le service de la navigation, ne s'étendant pas aux besoins de la pêche à la ligne, les pêcheurs à la ligne ne peuvent se tenir pour pêcher sur la partie du terrain réservée comme marchepied. — Cass. Belg., 17 févr. 1890, Pirmez et Dorlodot, [S. 91.4.21, P. 91.2.42]

**259.** — Dans une autre opinion, on invoque que les pêcheurs peuvent user du marchepied et du chemin de halage même pour les commodités de la pêche. — Proudhon, *Tr. du dom. publ.*, n. 779; Macarel, *Jurispr. admin.*, ch. 22, sect. 1; Isambert, *Tr. de la voirie*, n. 136 et 137; de Brouckere et Tiélemans, *Répert.*, v° *Chemin de halage*, p. 427 et s.

**260.** — Les marchands et les bateliers ne pourraient certainement empiler sur les chemins des marchandises et objets de transport pour opérer un chargement ou un déchargement; il faut qu'ils se rendent aux lieux d'embarquement, et le chemin de halage n'a pas ce caractère; il n'y aurait que le péril imminent qui pourrait excuser de pareils dépôts. — Daviel, t. 1, n. 75.

**261.** — Quelques auteurs ont dit que si la navigation et le flottage étaient rares, le préfet pourrait autoriser à faire sur le chemin de halage, dans les intervalles, des dépôts de matériaux, des établissements mobiles. Cette autorisation, sans doute peut faire disparaître la contravention au regard de l'administration, mais elle n'a aucun effet à l'encontre du propriétaire du terrain, qui peut toujours s'opposer aux dépôts effectués sans son consentement. — Garnier, t. 1, n. 84; Daviel, t. 1, n. 74 et 75.

**262.** — Mais on doit tolérer des dépôts momentanés motivés par des circonstances imprévues, telles, par exemple, que l'imminence d'un naufrage. — Foucart, *loc. cit.*, note; Daviel, *loc. cit.;* Dufour, t. 4, n. 460.

**263.** — Ajoutons qu'une indemnité serait dûe si de pareils faits se prolongeaient de manière à causer quelque dommage. — V. Daviel, *loc. cit.;* Dufour, *loc. cit.;* Laurent, *Principes de droit civil*, t. 7, n. 462.

**264.** — On doit encore reconnaître que l'existence d'un chemin de halage ne donne pas le droit de s'en servir pour y construire des aqueducs.

**265.** — ... Pour y puiser de l'eau, y laver, etc. (Déc. 20 août 1813, 6 mars 1820). — Husson, p. 604.

**266.** — ... Et que les riverains ne sont pas obligés de supporter le rejet des terres provenant du curage (Décr. 26 sept. 1827). — Husson, p. 605.

**267.** — Il arrive parfois que la circulation est exceptionnellement autorisée sur des chemins de halage dans un intérêt purement vicinal : dans ce cas (si le chemin de halage n'est pas classé comme chemin vicinal, ce qui entraine la charge de tout ou partie de l'entretien pour les communes intéressées), le propriétaire riverain a droit à une indemnité pour aggravation de servitude. — Block, v° *Cours d'eau*, n. 65.

## CHAPITRE V.

### POLICE ET CONSERVATION DES CHEMINS DE HALAGE.

### Section I.

#### Compétence et pénalités.

**268.** — Les contraventions de toute espèce qui sont commises sur les chemins de halage sont soumises à la loi du 29 flor. an X et aux règles générales sur la grande voirie.

**269.** — Les chemins de halage sont, en effet, assimilés aux grandes routes sous le rapport de la police et de la conservation du chemin; c'est en ce sens que l'ordonnance de 1669 leur donne la qualification de chemins royaux. — V. Dufour, t. 4, n. 431.

**270.** — Les chemins de halage faisant partie de la grande voirie sont hors des attributions de la police municipale. — Cass., 24 févr. 1827, Bichet, [S. et P. chr.]

**271.** — Mais les quais qui, dans les villes, bordent les rivières navigables et flottables, font-ils, dans toute leur largeur, partie de la grande voirie ou de la voirie municipale? M. Husson (p. 608-609) pense, par analogie de ce qui a été décidé à l'égard des grandes routes dans la traverse des villes, que la partie du quai qui sert de chemin de halage est placée sous l'application des règlements de grande voirie, tandis que les terrains qui sont en dehors de ces limites font partie de la grande voirie, et qu'en conséquence l'alignement doit être délivré par le maire. — *Contrà*, Av. Cons. gén. des ponts et chaussées, 22 déc. 1842 relatif aux quais de l'Oise à Pontoise.

**272.** — Du reste, la question de savoir si une voie publique est une rue formant quai ou un chemin de halage, est de la compétence de l'autorité administrative. — Cons. d'Et., 17 août 1836, Taitot-Robillard, [P. adm. chr.]

**273.** — Les sous-préfets et les préfets peuvent, en exécution de la loi du 29 flor. an X, prescrire par provision la destruction des obstacles qui gênent le service du halage. — Husson, p. 607.

**274.** — Et il a été jugé que l'arrêté pris par le sous-préfet pour enjoindre à un propriétaire d'abattre des arbres qui ne laissent pas au chemin de halage ou au marchepied la largeur voulue par les règlements, peut être notifié au siège de l'exploitation du domaine, bien que le propriétaire n'y soit pas domicilié. — Cons. d'Et., 9 janv. 1843, Barrois, [P. adm. chr.]

**275.** — Toutefois, il a été décidé que si le préfet a qualité pour adresser aux propriétaires riverains des cours d'eau affectés au flottage des bois destinés à l'approvisionnement de Paris, une mise en demeure de laisser sur les bords du chemin prescrit par l'ordonnance de déc. 1672 et d'enlever les obstacles qui s'opposent au passage des préposés au flottage, cependant il n'appartient qu'à l'autorité investie de la mission de réprimer les infractions aux dispositions de l'ordonnance, de prescrire la suppression des obstacles laissés par les propriétaires tels que haies, arbres, fossés ou constructions. — Cons. d'Et., 12 févr. 1863, Audebert, [S. 63.2.238, P. adm. chr., D. 63.3.78]

**276.** — De ce que les chemins de halage doivent être assimilés aux grandes routes, il suit que les contraventions qui y sont commises sont des contraventions de grande voirie et, par conséquent, de la compétence du conseil de préfecture : cela ne peut être contesté. — Cass., 31 janv. 1833, Balloy, [P. chr.] — Cons. d'Et., 8 mai 1822, Comte, [S. chr., P. adm. chr.]; — 22 janv. 1823, Giblaine, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Lerebours, [P. adm. chr.]; — 9 janv. 1849, Bacquet, [P. adm. chr.]; — 23 mars 1854, Cornudet, [P. adm. chr., D. 54.3.41]; — 17 janv. 1867, Orban, [Leb. chr., p. 86] — *Sic*, Cormenin, *Dr. adm.*, 5e édit., v° *Cours d'eau*, § 14 *ad notas*; Sébire et Carteret, *Encyclop. du droit*, v° *Chemin de halage*, n. 21; Daviel, *Des cours d'eau*, t. 1, n. 442; Serrigny, *Compét. adm.*, t. 2, n. 692. — *Contrà*, Proudhon, *Dom. publ.*, t. 3, n. 816 et s.

**277.** — Les conseils de préfecture ne sont d'ailleurs compétents pour connaître de la contravention résultant de l'interception d'un chemin de halage, qu'en ce qu'elle porte obstacle à la navigation. C'est aux tribunaux seuls qu'il appartient de statuer sur l'existence d'une servitude de passage à l'usage des gens de pied le long de la rivière ou du chemin de halage. — Cons. d'Et., 30 sept. 1814, Bonnet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 22 janv. 1823, précité. — *Sic*, Garnier, p. 49 et 203; Daviel, t. 1, n. 76 et 492. — V. *suprà*, n. 244.

**278.** — Mais sont des contraventions de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture, et passibles des peines édictées par les anciens règlements, les infractions à l'arrêté d'un préfet, dûment approuvé, qui fixe le nombre de chevaux pouvant être employés au halage d'un même train de bateaux, cet arrêté étant rendu pour assurer la conservation du chemin de halage et des travaux exécutés pour améliorer la navigation. — Cons. d'Et., 1er juin 1850, Salze, [P. adm. chr.]

**279.** — Jugé encore qu'un conseil de préfecture est compétent pour réprimer une contravention commise sur un chemin de halage, pour ordonner que les fouilles faites sur ce chemin soient comblées et pour prononcer l'amende. — Cons. d'Et., 26 déc. 1830, de Chastenet, [S. chr., P. adm. chr.]

**280.** — Mais le conseil de préfecture, saisi d'une demande à fin d'enlèvement des obstacles de toute nature entravant l'exercice d'une servitude de contre-halage, est incompétent pour statuer sur une demande en indemnité formée contre l'Etat par le contrevenant et fondée sur les dépenses que lui et ses auteurs auraient faites dans l'intérêt de la navigation, en exécution d'anciennes lettres-patentes transférant l'exercice du halage sur la rive opposée. — Cons. d'Et., 23 mars 1854, précité.

**281.** — D'autre part, l'abatage par un particulier, sans autorisation, d'arbres ou autres plantations sur un terrain qui lui appartient et qui fait partie d'un chemin de halage, ne constitue pas une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 14 juin 1851, Dufont, [S. 51.2.741, P. adm. chr., D. 52.3.3]

**282.** — Mais il a été jugé à bon droit que lorsqu'un terrain est affecté pour une portion à un chemin de halage, s'il s'élève une contestation à l'occasion d'un passage de charrette sur ce terrain, la contestation doit être soumise au conseil de préfecture, en tant qu'il s'agit d'un délit de grande voirie commis sur le chemin de halage, et au juge de paix, en tant qu'il s'agit de trouble à la possession d'un terrain ou d'une portion de terrain qui n'est pas chemin de halage. — Cons. d'Et., 30 sept. 1814, précité.

**283.** — ... Que si l'administration a ordonné la destruction d'une clôture établie sur un chemin de halage, les tribunaux sont incompétents pour ordonner le rétablissement de cette même clôture sur la demande des propriétaires riverains. — Cons. d'Et., 21 juin 1833, Préfet de la Seine-Inférieure, [P. adm. chr.]

**284.** — ... Que les conseils de préfecture sont compétents pour décider si la servitude de halage est dûe par le propriétaire riverain d'une rivière navigable, et si les constructions par lui commencées sur le terrain destiné au chemin de halage constituent une contravention punissable. — Cons. d'Et., 6 mai 1836, Pain, [S. 36.2.372, P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, p. 33.

**285.** — ... Que le conseil de préfecture, saisi d'une contravention de voirie commise sur un chemin de halage, est compétent pour constater la navigabilité de la rivière au lieu où la contravention a été commise. — Cons. d'Et., 14 avr. 1853, Cousin-Jolly, [S. 54.2.68, D. 54.3.85] — V. *suprà*, n. 34.

**286.** — Le juge de l'action est le juge de l'exception; par suite, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les exceptions proposées par le contrevenant et qui seraient de nature à faire disparaître la contravention. Ainsi, lorsqu'une contravention est dressée pour entrave à la circulation sur le marchepied d'une rivière navigable, le juge de la contravention a le droit de rechercher si, depuis une époque antérieure à la date du procès-verbal, ladite rivière n'est plus susceptible d'être affectée à la navigation ni au flottage par trains ou radeaux. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890 (3e espèce), Pénin, [Leb. chr., p. 423, J. *La Loi*, 2 mai 1890]

**287.** — Il en est ainsi, du reste, alors même que cette rivière est comprise dans le tableau annexé à l'ordonnance du 10 juill. 1835, renfermant la nomenclature des rivières navigables ou flottables, car en dressant ce tableau en exécution de l'art. 3, L. 15 avr. 1815, l'administration n'a pu statuer que sous la réserve des droits des tiers. — Même arrêt.

**288.** — Dans une hypothèse de ce genre, le Conseil d'Etat a déclaré que l'état de l'instruction ne lui permettant pas de statuer dès à présent sur le point de savoir si la navigabilité existait en fait, il y avait lieu de procéder à une vérification contradictoire. — Même arrêt. — V. *suprà*, n. 38 et s.

**289.** — Le Conseil d'Etat a jugé que si un conseil de préfecture, saisi d'une contravention (plantation de saules), a ordonné, au cours du délibéré, une mesure d'instruction sur le fait de savoir si le cours d'eau constituait une rivière navigable ou flottable, le rapport de l'ingénieur à qui cette mesure d'instruction a été confiée doit être, à peine de nullité, communiquée au contrevenant. — Cons. d'Et., 16 mars 1883, Naquard, [Leb. chr., p. 304]

**290.** — Il convient de remarquer que l'exception de propriété soulevée par un particulier cité devant un conseil de préfecture pour avoir fait des travaux sans autorisation sur un chemin de halage dépendant d'une rivière navigable, ne doit pas empêcher le conseil de statuer sur la contravention. — Cons. d'Et., 24 avr. 1837, Bonjour, [S. 37.2.377, P. adm. chr.] — *Sic*, Jousselin, t. 2, p. 208.

**291.** — Les infractions aux dispositions de l'ordonnance de 1669, tit. 28, art. 7, relatives à la servitude de halage, c'est-à-dire l'anticipation par constructions, plantations ou autrement, sur la largeur fixée par l'ordonnance, sont punies, aux termes soit de ce même article, soit de l'art. 2, Arr. cons. 24 juin 1777, soit enfin de l'art. 3, tit. 14, Arr. cons. 17 juill. 1782, relatif à la navigation de la Garonne, d'une amende de 500 fr., et en outre de la suppression des travaux indûment faits : sur la Loire et ses affluents, l'amende a été réduite à 300 fr. par l'art. 23, tit. 3, Arr. cons. 23 juill. 1783.

**292.** — Autrefois, les conseils de préfecture ne pouvaient, sans excès de pouvoir, modérer les peines encourues en matière de grande voirie, quelle que fût leur élévation et le peu de gravité de la contravention : le Conseil d'Etat a même fait de très-nombreuses applications de ce principe en annulant une grande quantité d'arrêtés de conseils de préfecture prononçant de semblables modérations. — V. notamment Cons. d'Et., 11 avr. 1837, Chaudau, [P. adm. chr.]; — 24 févr. 1843, Taburet, [P. adm. chr.]

**293.** — Mais la disproportion qui existait entre l'infraction et la répression était telle, le plus souvent, que la législation a cru devoir élargir les pouvoirs des conseils de préfecture. Aussi aujourd'hui la loi du 23 mars 1842 leur permet-elle de modérer les amendes établies par les règlements antérieurs à la loi des 19-22 juill. 1791, jusqu'au vingtième de ces amendes, sans toutefois pouvoir les réduire au-dessous de 16 fr. — V. au surplus *infrà*, v[is] *Cours d'eau*, *Rivières*, *Routes*, *Voirie*. — Sur ce point, V. Ducrocq, t. 1, n. 345.

## Section II.

### Diverses sortes de contraventions.

**294.** — Nous venons d'établir les règles générales auxquelles sont soumises les contraventions de halage. Nous allons maintenant faire l'application de ces règles aux cas spéciaux qui nous ont paru offrir le plus d'intérêt.

**295.** — I. *Constructions et plantations.* — Il est interdit, avons-nous dit, de construire et de planter dans les limites du terrain qui doit rester libre. La construction sur le chemin de halage d'un mur qui ne laisse à ce chemin que la largeur de 3m,25 constitue donc une contravention à l'art. 7, tit. 28, de l'ordonnance de 1669, passible d'une amende de 500 fr. et de la dé-

molition des travaux. — Cons. d'Et., 15 juill. 1841, Noirot-Chambosse, [P. adm. chr.]

**296.** — Les particuliers qui, après avoir demandé l'autorisation d'exécuter des travaux pour la défense de leurs propriétés contre les eaux, et avant de l'avoir obtenue, exécutent ces travaux et restreignent la largeur légale des chemins de halage, commettent une contravention que le conseil de préfecture réprime avec raison. — Cons. d'Et., 1er août 1834, Labbé et Bontemps, [P. adm. chr.]

**297.** — Jugé que le propriétaire qui a établi sans autorisation des épis nuisibles au halage et dangereux pour la navigation, doit être condamné à l'amende et à la démolition des travaux. — Cons. d'Et., 21 juin 1826, Lebreton de Vounes, [P. adm. chr.] — V. aussi Cons. d'Et., 8 août 1827, Ve Couvreux, [P. adm. chr.]

**298.** — Il en est de même des plantations faites sur les chemins de halage à une distance moindre que celle fixée par l'ordonnance de 1669. — Cons. d'Et., 6 déc. 1844, Eyriaud, [P. adm. chr.]; — 24 juill. 1845, Smetz et autres, [S. 46.2.44, P. adm. chr.]

**299.** — Et les plantations qui ne se trouvent pas à la distance voulue par l'ordonnance de 1669, tit. 28, art. 7, doivent être enlevées alors même qu'à l'origine la distance aurait été observée et que le chemin n'aurait été réduit que par l'envahissement successif des eaux. — Cons. d'Et., 24 juill. 1845, précité.

**300.** — Encore bien que l'alluvion formée le long d'une rivière profite aux riverains, ceux-ci n'en doivent pas moins laisser au public le libre usage de la rivière et du chemin de halage; en conséquence, c'est avec raison que le conseil de préfecture les condamne à détruire des plantations faites sur cette alluvion et de nature à gêner la navigation. — Cons. d'Et., 1er août 1834, Sutaine et Berge, [P. adm. chr.] — *Sic*, Batbie, t. 6, n. 74.

**301.** — De même, il y a contravention dans le fait, de la part d'un particulier, d'avoir laissé subsister sur sa propriété, malgré les injonctions de l'administration, des constructions, plantations ou fossés faisant obstacle à l'exercice du contre-halage; et, dans ce cas, le contrevenant doit être condamné à enlever les obstacles de toute nature susceptibles d'entraver l'exercice de la servitude de contre-halage. — Cons. d'Et., 23 mars 1854, Cornudet, [P. adm. chr., D. 54.3.41] — *Sic*, Husson, *Trav. publ. et voirie*, 2e éd., p. 607.

**302.** — C'est avec raison que le conseil de préfecture condamne les riverains d'une rivière navigable dont les fonds sont assujettis à la servitude du marchepied à enlever les constructions et plantations qui se trouvent à moins de 10 pieds (3m,25) des bords de la rivière. — Cons. d'Et., 18 janv. 1844, Goupil, [P. adm. chr.]

**303.** — Il est interdit aux propriétaires riverains d'apporter aux constructions et plantations établies sur le terrain grevé de la servitude aucune modification; il en est de ce cas comme de celui où des immeubles établis sur le bord d'une voie publique sont sujets à reculement. Il a été jugé, conformément à ce principe, que lorsque les riverains d'un canal sont tenus de laisser libre un certain espace le long de ses bords pour un chemin de halage et marchepied, sans pouvoir y effectuer aucune plantation ni construction, le fait d'avoir, sans l'aveu de la compagnie concessionnaire, recrépi et réparé un mur construit sur l'espace du marchepied, constitue une contravention qui doit être réprimée par la démolition du mur et une amende prononcée contre le propriétaire. — Cons. d'Et., 23 juill. 1841, Cie des canaux d'Orléans, [P. adm. chr.]

**304.** — Jugé encore que doivent être détruites comme constituant une contravention aux lois et ordonnances sur le service de la navigation, les plantations faites dans la largeur légale d'un chemin de halage, et spécialement dans la largeur qu'il a eue de temps immémorial. — Cons. d'Et., 25 janv. 1833, Langlois, [P. adm. chr.]

**305.** — Mais, le propriétaire riverain d'un chemin de halage n'est pas passible d'amende pour avoir négligé de couper des arbres à distance prohibée de la rivière lorsque ces arbres ont été plantés antérieurement à la mise en vigueur de la loi qui ordonnait leur destruction et qu'il n'a pas été mis en demeure de les abattre. — Cons. d'Et., 3 janv. 1813, Ve Donyn, [S. chr., P. adm. chr.]

**306.** — De même, les propriétaires de terrains assujettis à la servitude de contre-halage, mais sur lesquels cette servitude n'a jamais été exercée, ne peuvent être poursuivis à raison de plantations ou constructions faisant obstacle à son exercice, s'ils n'ont été préalablement mis en demeure de livrer le passage. — Cons. d'Et., 6 mars 1856, de Grave, [S. 57.2.70, P. adm. chr., D. 56.3.54] — V. cep. *infrà*, n. 309.

**307.** — II. *Anticipations. Labours.* — On ne peut faire sur le chemin de halage aucune entreprise de nature à entraver l'exercice de la servitude. Toute anticipation est donc interdite, de même qu'il n'est pas permis de mettre en labour le terrain réservé au passage des mariniers. Il en est ainsi des bras navigables des rivières aussi bien que du cours d'eau principal, conformément au principe posé *suprà*, n. 15 et s. Aussi a-t-il été jugé que l'établissement de haies et de barrières formant anticipation sur un chemin de halage qui longe un bras d'une rivière navigable constitue une contravention punissable s'il est constaté que ce bras n'a pas cessé d'être affecté à la navigation. — Cons. d'Et., 14 avr. 1853, Cousin-Jolly, [S. 54.2.68, D. 54.3.85]

**308.** — Les propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières navigables qui anticipent par leurs labours sur la largeur du chemin de halage encourent l'amende de 500 livres prononcée par l'ordonnance de 1669 contre l'auteur d'une semblable contravention. C'est en vain que le conseil de préfecture, pour repousser l'application de l'amende, se fonderait sur ce que la ligne séparative du chemin de halage et des terres cultivables n'a point été tracée contradictoirement et n'est pas visible sur le terrain. — Cons. d'Et., 13 avr. 1843, Cœur de Roy, [P. adm. chr.]

**309.** — Bien que l'anticipation commise sur le chemin de halage soit ancienne, il n'est pas nécessaire, pour que les riverains soient passibles de l'amende, que l'administration les ait préalablement mis en demeure de la faire cesser. — Même arrêt. — V. cep. *suprà*, n. 305 et 306.

**310.** — On ne pourrait se borner à faire application à la détérioration du chemin de halage par labour, de la peine portée en l'art. 40, L. 28 sept.-6 oct. 1791 (de 3 à 24 livres), car cet article a été abrogé et remplacé par l'art. 479, n. 11, C. pén., lequel, il faut le remarquer, est spécial aux contraventions de petite voirie. — Cons. d'Et., 23 juill. 1840, Chovelon, [S. 41.2.44, P. adm. chr.]

**311.** — Or nous avons dit que le fait de labourer le chemin de halage constitue une contravention de grande voirie. — V. *suprà*, n. 276.

**312.** — Jugé encore que le propriétaire riverain qui, contrairement à l'art. 3, Décr. 29 mai 1808, relatif à la police générale de la rivière de la Sèvre-Niortaise et rivières y affluant, a labouré le chemin de halage, doit être condamné à l'amende de 500 fr. prononcée par l'ordonnance d'août 1669. — Cons. d'Et., 1er juin 1843, Gaigniet, [P. adm. chr.]

**313.** — ... Que le fait d'avoir labouré ou déprimé une digue construite pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage donne lieu à l'application des peines édictées par l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, même alors que l'auteur du dommage exciperait de son droit de propriété sur la digue. — Cons. d'Et., 12 avr. 1844, Lepelletier, [S. 48.2.170, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 20 août 1847, Saint-Hilaire, [*Ibid.*] — *Sic*, Dufour, n. 1121.

**314.** — Le Conseil d'Etat, en amendant un arrêté du conseil de préfecture qui n'a point réprimé une anticipation sur un chemin de halage, doit renvoyer devant le même conseil de préfecture pour suivre sur le procès-verbal qui l'a constatée, sauf au contrevenant à se retirer devant l'administration pour demander et obtenir, s'il y a lieu, une réduction de largeur. — Cons. d'Et., 6 févr. 1828, Ministre de l'Intérieur [P. adm. chr.]

**315.** — III. *Dépôts.* — Nous avons déjà dit qu'il est interdit de déposer sur le chemin de halage des matériaux, filets de pêche ou tous autres objets de nature à entraver la circulation, qui doit rester libre. Le dépôt de bois sur le chemin de halage d'une rivière navigable constitue donc une contravention punie par l'art. 42, tit. 27, Ord. de 1669, de 500 fr. d'amende. — Cons. d'Et., 4 mai 1843, Grenet, [P. adm. chr.]

**316.** — Il en est de même du dépôt de bois effectué par un particulier sur une digue construite pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage d'une rivière navigable, quoique ce dépôt ait été fait en dehors des limites assignées au chemin de halage, et il rend le déposant passible des peines prononcées par l'art. 1 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777. — Cons. d'Et., 9 janv. 1849, Bacquet, [P. adm. chr.]

**317.** — IV. *Dégradations.* — Il va de soi que les riverains et les mariniers eux-mêmes doivent s'abstenir de tout ce qui peut dégrader le chemin et nuire à la commodité de la circulation. Ainsi un entrepreneur de travaux publics autorisé à extraire du

ballast dans le lit d'un fleuve, qui dépasse les limites indiquées pour ses extractions et qui dégrade ainsi le chemin de halage, commet une contravention aux dispositions de l'ordonnance d'août 1669 et de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, et, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture le condamne à l'amende et à la réparation du dommage. — Cons. d'Et., 28 janv. 1887, Jouon, [D. 88.5.540]

**318.** — Le contrevenant n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a décidé que ledit chemin devait être réparé dans des conditions qui le rendent acceptable par l'administration, alors que le conseil de préfecture, en statuant ainsi, a plutôt atténué les charges qui résulteraient pour lui du rétablissement des lieux dans leur état primitif. — Même arrêt.

**319.** — V. *Contraventions diverses.* — L'infraction à l'art. 8 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, qui interdit aux mariniers de garer leurs bateaux du côté du halage, constitue une contravention de grande voirie dont la connaissance appartient au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 6 janv. 1858, Legros, [S. 59. 2.58, P. adm. chr., D. 58.3.51]

**320.** — Mais aucune pénalité n'ayant été établie pour la répression de cette contravention, ni par l'arrêt du 24 juin 1777, ni par les lois et règlements postérieurs, le conseil de préfecture ne peut prononcer aucune condamnation contre le contrevenant si ce n'est à titre de réparation du dommage dans le cas où il en aurait occasionné aux rives ou au lit du cours d'eau ou aux ouvrages d'art qui en dépendent. — Même arrêt.

**321.** — L'auteur de la contravention n'est d'ailleurs pas à l'abri de toute pénalité : il pourrait y avoir lieu à l'application de l'art. 471, n. 15, C. pén., qui punit de peines de police l'infraction aux règlements légalement faits par l'autorité administrative, mais c'est alors le tribunal de police qui seul a compétence pour prononcer ces peines.

**322.** — Jugé que le fait d'avoir passé avec une voiture, sans autorisation, sur le chemin de halage d'une rivière navigable, constitue par lui-même, et indépendamment de toute dégradation du chemin et d'empêchement à la navigation, une contravention de grande voirie, de la compétence du conseil de préfecture, et que cette contravention est, aux termes des dispositions combinées de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et de la loi du 23 mars 1842, passible d'une amende de 16 à 500 fr. — Cons. d'Et., 31 mai 1854, Harang, [S. 54.2.715, P. adm. chr., D. 55.3.12]

**323.** — Le fait d'avoir, contrairement aux prescriptions d'un arrêté préfectoral, fait passer une voiture sur un chemin de halage, constitue une contravention de grande voirie, lors même qu'il n'en serait résulté aucune dégradation. — Cons. d'Et., 26 mars 1856, Giroire, [S. 57.2.72, P. adm. chr.]; — 19 mars 1864, Brohon, [P. adm. chr.]; — 2 mai 1879, Cuitot-Cheminon, [S. 80.2.339, P. adm. chr., D. 79.3.91] — V. Serrigny, *Compét. admin.*, t. 2, n 850 et s.

**324.** — ... Que le fait d'avoir abandonné une voiture sur le chemin de halage d'un canal navigable constitue par lui-même, et indépendamment de tout obstacle à la navigation, une contravention de grande voirie, et que cette contravention est, aux termes des dispositions combinées de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et de la loi du 23 mars 1842, passible d'une amende de 16 à 300 fr. — Cons. d'Et., 18 janv. 1862, Lauvernier, [S. 63.2.22, P. adm. chr., D. 63.3.40]

**325.** — ... Que le fait par un particulier d'avoir circulé, sans autorisation, avec des voitures attelées, sur la digue de halage d'une rivière navigable, et d'avoir ainsi causé des dégradations à ladite digue, constitue une contravention de grande voirie; et il en est ainsi alors même que ce particulier prétendrait exercer, en vertu d'un contrat de vente passé entre lui et la compagnie concessionnaire de l'exploitation de la rivière, un droit de passage sur la digue, sauf à lui à réclamer une indemnité à ladite compagnie. — Cons. d'Et., 4 avr. 1884, Denicelle-Dinant, [S. 86.3.6, P. adm. chr., D. 85 3.99] — V. anal. Cons. d'Et., 28 mai 1880, Pascal, [S. 81.3.80, P. adm. chr., D. 81.3.23]; — 9 juill. 1880, Hamel-Donat, [S. 82.3.4, P. adm. chr.]; — 13 janv. 1882, Malpas, [S. 83.3.56, P. adm. chr., D. 83.3.46]

**326.** — Lorsqu'un décret a constitué un monopole pour le service de halage sur un canal, le fait, par un particulier, d'avoir halé des bateaux avec des chevaux étrangers à ce service, ne constitue pas une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture, l'Edit du 24 juin 1777, art. 11 et le Décr. 19 juin 1875, art. 3, n'ayant eu d'autre but que de conférer un droit exclusif aux adjudicataires et d'assurer l'exécution de l'entreprise. — Cons. d'Et., 23 mai 1879, Bocquet, [S. 80.2.344, P. adm. chr., D. 79.3.91]

**327.** — Mais il y a contravention dans le fait d'avoir passé avec des bestiaux sur un point du chemin de halage où la circulation n'était pas autorisée, ce fait étant de nature à faire obstacle à la navigation et à causer des dégradations au chemin de halage. — Cons. d'Et., 26 mars 1856, précité.

**328.** — Le conseil de préfecture saisi d'un fait de cette nature ne peut se dispenser de prononcer l'amende contre le contrevenant, alors même que les procès-verbaux constatant la contravention n'indiqueraient pas qu'il en fût résulté un dommage ou n'évalueraient pas le dommage causé. — Même arrêt.

**329.** — Il a été jugé, de même, qu'un particulier qui fait circuler un bœuf sur la banquette de halage d'un canal navigable, commet la contravention de grande voirie prévue par les art. 3 et 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, de la compétence exclusive du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 2 août 1851, Lafon, [P. adm. chr., D. 52.3.8]

**330.** — Le fait d'avoir laissé paître des bestiaux sur le chemin de halage constitue une contravention de grande voirie. — Cons. d'Et., 28 déc. 1853, Huard, [Leb. chr., p. 1116]; — 18 févr. 1854, Lebel, [P. adm. chr., D. 54.3.44]; — 22 mars 1854, Croasier, [Leb. chr., p. 219]

**331.** — Il en est de même du fait d'avoir laissé des moutons brouter des osiers plantés par l'administration dans des fossés en pierres sèches pour défendre le talus intérieur d'un chemin de halage. — Cons. d'Et., 2 juin 1869, Carré, [Leb. chr., p. 566]

**332.** — Le fait d'avoir écorcé des arbres bordant un chemin de halage constitue une contravention de grande voirie qui doit être réprimée, non par l'art. 471, C. pén., mais par l'art. 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777. — En conséquence, les contrevenants doivent être tenus de réparer les choses endommagées, et condamnés à une amende qui, d'après la loi du 23 mars 1842, est de 300 fr. au plus et 16 fr. au moins, et que, d'après les circonstances, le Conseil d'Etat peut réduire à 5 fr. — Cons. d'Et., 23 août 1845, Millière, [S. 46.2.96, P. adm. chr.] — V. cependant *suprà*, n. 293.

**333.** — Le bris d'une barrière établie sur un terrain acquis par l'Etat pour le service du halage mais non encore affecté à ce service, ne constitue pas une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 juill. 1885, Lutscher, [D. 87.3.27]

**334.** — Lorsqu'un garde dresse procès-verbal contre un fermier de pêche circulant sur le marchepied d'une rivière, pour fait de chasse sans permis sur le terrain d'autrui, ce fermier ne commet pas la contravention d'entrave à la circulation sur ledit marchepied, ladite contravention n'existant que pour le fait d'entraver matériellement la circulation. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, Pénin et autres, [Leb. chr., p. 415, J. *La Loi*, 2 mai 1890]

## Section III.

### Constatation des contraventions.

**335.** — La constatation des contraventions rentre dans les attributions des autorités municipales, des ingénieurs, des conducteurs et piqueurs des ponts et chaussées, des cantonniers-chefs, commissionnés et assermentés à cet effet, des agents de la navigation, des commissaires de police, de la gendarmerie, des employés des contributions indirectes ou des octrois, et des gardes champêtres (L. 20 flor. an X; Décr. des 28 août et 26 sept 1811; L. 23 mars 1842).

**336.** — Les gardes-pêche n'ont pas qualité pour dresser des procès-verbaux pour la constatation des contraventions sur les chemins de halage. — Cons. d'Et., 25 avr. 1890, précité.

**337.** — Les procès-verbaux de contravention rédigés par les maires, adjoints, ingénieurs, commissaires de police doivent être affirmés devant le juge de paix du canton (Décr. 18 août 1810, art. 2).

**338.** — Ces procès-verbaux sont adressés au sous-préfet, qui prend, s'il y a lieu, des mesures provisoires pour faire cesser le dommage (L. 20 flor. an X).

### Section IV.

#### Prescription.

**339.** — Les contraventions aux prescriptions de l'ordonnance de 1669 relatives aux chemins de halage sont prescrites, quant à l'amende, par l'expiration du délai d'un an, conformément à l'art. 640, C. instr. crim. — Cons. d'Et., 9 janv. 1843, Barrois, [P. adm. chr.]; — 20 août 1847, Fleurquin, [P. adm. chr.]

**339** *bis*. — Mais cette prescription n'est pas applicable à la suppression des ouvrages faits en contravention; cette suppression peut toujours être ordonnée à quelque époque que ce soit, dans l'intérêt toujours subsistant de la navigation.

**340.** — Jugé, en ce sens, que cette répression doit être poursuivie, nonobstant l'expiration du délai de prescription de la peine. — Cons. d'Et., 13 mai 1836, Pierre, [S. 36.2.373, P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Lerebours, [S. 38.2.226, P. adm. chr.]

**341.** — ... Qu'il en est ainsi lors même que le chemin réduit serait resté dans cet état pendant plus de 30 ans. — Mêmes arrêts.

**342.** — ... Que quelle que soit l'ancienneté des haies vives, plantations, murs de clôture et édifices qui interceptent la circulation sur un chemin de halage, le conseil de préfecture doit en ordonner la destruction. — Cons. d'Et., 6 févr. 1882, Ministre de l'Intérieur, [P. adm. chr.]

**343.** — En cas de décès du contrevenant avant le jugement de la contravention, il y a lieu d'ordonner l'enlèvement des obstacles par lui établis dans le chemin, mais non de prononcer contre les héritiers l'amende encourue. — Cons. d'Et., 13 avr. 1850, Canaux d'Orléans et du Loing, [P. adm. chr.] — L'amende est, en effet, une pénalité personnelle qui ne peut atteindre que le coupable. — V. *suprà*, v° *Amende*, n. 77 et s.

**CHEMIN IMPRATICABLE**. — V. Chemin (en général).

**CHEMIN PRIVÉ**. — V. Chemin (en général). — Chemin d'exploitation.

**CHEMIN PUBLIC**. — V. Chemin (en général).

**CHEMIN RURAL**. — V. Chemin (en général). — Chemin d'exploitation. — Chemin vicinal. — Routes. — Voirie.

### Législation.

L. 21 juill. 1870 (*application aux chemins ruraux de l'excédant des prestations disponibles après entretien des chemins ruraux*); — L. 20 août 1881 (*relative au Code rural [chemins ruraux]*).

### Bibliographie.

Archambault et Senly, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chemins ruraux ou communaux*. — Arnauld de Praneuf, *Traité des juridictions administratives*, 1868, 1 vol. in-8°, p. 218. — Aubry et Rau, *Principes de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 41, § 169, p. 81, § 179, p. 129, § 185, p. 411, § 221 *ter*. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2e édit., 8 vol. in-8°, t. 5, n. 471 et s. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chemins ruraux*. — Bioche, *Dictionnaire des justices de paix et de simple police*, 1866-1867, 2e édit., 3 vol. in-8°, v° *Voirie* (petite) (supplément); — *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1884, 6e édit., 6 vol. in-8°, v° *Action possessoire*, n. 155 et s. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3e édit., 1 vol. gr. in-8°, v° *Chemins ruraux*. — Bost, *Encyclopédie des justices de paix et des tribunaux de simple police*, 1854, 2e édit., 2 vol. in-8°, v° *Chemins ruraux*. — Bourguignat, *Traité complet de droit rural appliqué*, 1852, 1 vol. in-8°, p. 193 et 194. — Carou, *Traité des actions possessoires*, 1841, 2e édit., 1 vol. in-8°, n. 465 et s. — Christophle et Auger, *Traité théorique et pratique des travaux publics*, 1889-1890, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 26, 28, 40, 186, 282, 429; t. 2, n. 2125, 2128. — Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, 1862, 3e édit., 4 vol. in-8°, t. 4, p. 362 et s. — de Croos, *Code rural*, 1887, 2e édit., 2 vol. in-18, t. 1, n. 189 et s. — Curasson, *Traité de la compétence des juges de paix*, 1877-1879, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 640, 641. — Derouin et Worms, *Traité des autorisations de plaider nécessaires aux communes et aux établissements publics*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 256, 264, 267. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèque* : 1874-1885, 6 vol. in-4°, v° *Chemin rural*. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6e édit., 3 vol. in-8°, t. 2, n. 1392. 1393. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3e édit., 8 vol. in-8°, t. 1. n. 597; t. 3, n. 324, 355 et s., 408, 452 et s. — Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 27; t. 2, n. 680 et s.; — *Traité des voies rurales publiques et privées et servitudes rurales de passage*, 1886, 3e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 1 et s., 138, 147 et s.; 169 et s., 245 et s., 323 et s., t. 2, n. 440 et s., 466 et s., 491, 539 et s., 576 et s. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4e édit., 3 vol. in-8°, n. 1344 et s. — Garbouleau, *Du domaine public*, 1859, 1 vol. in-8°, p. 278. — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement* : 1890-1892, 7e édit., 6 vol. in-4°, v° *Chemin rural*. — Gaudry, *Traité du domaine*, 1862, 3 vol. in-8°, t. 1, p. 505 et s. — Gautier, *Précis des matières administratives dans leurs rapports avec les matières civiles et judiciaires*, 1879, 1 vol. in-8°, p. 278 et s. — Geisweiler, *Etude sur la commission départementale*, 1891, 1 vol. in-8°, n. 309 et s. — Gisclard, *Code des chemins vicinaux*, 1882, 2 vol. in-12, t. 2, n. 365 et s. — Guilbon, *Traité pratique de la compétence civile des juges de paix en matière contentieuse*, 1864, 1 vol. in-8°, n. 633, 645, 646. — Hermann, *Traité pratique de la voirie vicinale*, 1854, 1 vol. in-8°, n. 903 et s. — Husson, *Traité de la législation des travaux publics et de la voirie*, 1851, 2e édit., 1 vol in-8°, p. 1001 et s. — Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 423 et s. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol.), v° *Chemins ruraux*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3e édit., 33 vol. in-8°, t. 6, n. 258; t. 7, n. 165 et s. — Le Berquier, *Le corps municipal*, 1858, 1 vol. in-8°, p. 75, 230, 420 — Marc-Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4e édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemins ruraux*. — Perrin, Rendu et Sirey, *Dictionnaire des constructions et de la contiguïté*, 1892, 7e édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemins communaux ou ruraux*. — Proudhon et Dumay, *Traité du domaine public*, 1845, 2e édit., 4 vol. in-8°, t. 2, p. 548, 554, 931 et s — Ravon et Collet-Corbinière, *Dictionnaire juridique et pratique de la propriété bâtie*, 1885-1891, 3 vol. gr. in-8°, v° *Chemins ruraux*. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale, etc.*, 1885, 2e édit., 9 vol. in-8°, v° *Action possessoire*, n. 49, 51, 459. — Sanlaville, *De l'occupation définitive sans expropriation*, 1890, 1 vol. in-8°, p. 7, 8, 152, 155. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), v° *Chemins ruraux*. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livr.), v° *Chemins vicinaux* (appendice). — Alph Ségéral et Abel Ségéral, *Code pratique de la justice de paix*, 1885, 5e édit., 1 vol. in-8°, n. 274 et s. — Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 1884, 1 vol. in-8°, n 1189 et s. — Teissier et Chapsal, *Procédure devant les conseils de préfecture*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 61 et 62. — de Valserres, *Manuel de droit rural et d'économie agricole*, 1846, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 593 et s.

Bost, *Code formulaire des chemins ruraux*, 1859, 2e édit., 1 vol. in-8°. — Bourguignat, *De la propriété des chemins ruraux*, 1881, 3e édit., 1 vol. in-8°. — Braff, *Code des chemins vicinaux et ruraux*, Grenoble, 1860, 1 vol. in-8°. — J. de Crisenoy, *Les résultats de l'application de la loi du 20 août 1881 sur les chemins ruraux*, 1886, 1 vol. in-8°. — Fauquier, *Etude théorique sur la législation des chemins ruraux*, 1888, 1 vol. gr. in-8°. — Gugon, *Essai sur la voirie rurale*, Rennes, 1868, 1 vol. in-8°. — Guillaume, *Les chemins ruraux*, 1879, 1 vol. in-8°; — *Traité pratique de la voirie rurale. Exposé de la législation et de la jurisprudence sur les chemins ruraux*, 1885, 3e édit., 1 vol. in-18. — Hauet, *Formulaire administratif de la voirie vicinale, urbaine et rurale*, Laon, 1870, 1 vol. in-8°. — Mayjuron-Lagorsse, *Le Code rural d'après la loi du 20 août 1881*, 1883, 1 broch. in-8°. — Naudier, *Traité théorique et pratique de la législation des chemins*

*ruraux*, 1891, 1 vol. in-8°. — Noblet, *Code pratique des chemins ruraux*, 1887, 1 vol. in-8°. — Paisant et Pidancet, *Code pratique des lois rurales*, 1891, 1 vol. in-8°. — Ségeral, *Chemins vicinaux et chemins ruraux. Traité théorique et pratique de l'expropriation pour cause d'utilité publique vicinale et rurale.* — Solon, *Des chemins vicinaux. Des chemins ruraux*, 1850, 1 vol. in-8°. — Villers, *Recueil de jurisprudence sur les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires des chemins vicinaux et ruraux. Etude de la loi du 22 juill. 1889 sur les règles de procédure à suivre pour ces taxes assimilées*, 1891, 1 vol. gr. in-18.

*Lorsque le tableau des chemins ruraux d'une commune n'a pas été dressé, et qu'aucun arrêté n'a été pris pour interdire d'élever des clôtures le long de ces chemins sans avoir préalablement obtenu alignement, le fait d'avoir construit une telle clôture sans autorisation, mais sans anticiper sur la largeur du chemin, ni sans le dégrader, constitue-t-il une contravention? Quel serait le juge compétent pour en connaître?* Corr. des just. de paix, année 1852, t. 2, p. 224. — *Le propriétaire d'une fabrique qui ne fait qu'user d'une voie publique (par exemple d'un chemin rural) pour le transport de ses matières premières, commet-il une contravention si ce chemin se détériore? Est-ce là une dégradation prévue par l'art. 479-1°, C. pén.? Pourrait il être contraint administrativement à la réparation dudit chemin, encore bien qu'il ne s'agisse que d'un chemin rural et non vicinal? Dans tous les cas la commune ne pourrait-elle pas agir en dommages-intérêts en vertu du principe consacré par l'art. 1382, C. civ ?* (Millet) : Corr. des just. de paix, année 1853, 2e série, t. 3, p. 50. — *Un riverain d'un chemin rural ayant mis une palissade pour se clore peut-il placer des bornes pour la préserver du choc des voitures, ces bornes, quoique de petite dimension, usurpant le sol du chemin public?* Corr. des just. de paix, année 1856, 2e série, t. 3, p. 393. — *Peut-il être donné suite à un procès-verbal de non élagage sur un chemin rural?* Corr. des just. de paix, année 1856, 2e série, t. 3, p. 393. — *L'art. 1596, C. civ., est-il applicable quand il s'agit de redresser, supprimer ou ouvrir des chemins ruraux non classés?* Corr. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 68. — *Les arrêtés relatifs à l'élagage des arbres et haies bordant les chemins vicinaux sont inapplicables aux chemins ruraux :* Corr. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 82. — *Une commune peut-elle supprimer et aliéner un chemin rural malgré l'opposition d'une commune voisine, sur le territoire de laquelle existe le prolongement de ce chemin? Peut-elle revenir sur sa décision si le contrat d'échange de terrains n'a point encore reçu l'approbation préfectorale? Le second vote annulant le premier, le préfet peut-il sanctionner celui-ci après la réception du second?* Corr. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 290. — *L'art. 671, C. civ. est-il applicable aux arbres plantés le long d'un chemin rural, de telle sorte que la commune, propriétaire du chemin, puisse exiger que les arbres plantés à moins de deux mètres de distance soient arrachés?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 148. — *L'engagement qu'on a pris d'entretenir un pont qui dessert un chemin rural, emporte-t-il l'obligation d'entretenir le même pont, lorsque le chemin a été classé comme vicinal et d'intérêt commun?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 187. — *Une commune peut-elle invoquer les renseignements portés au plan cadastral, pour faire juger par le tribunal de simple police que le propriétaire riverain d'un chemin rural a empiété sur la largeur?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 228. — *L'art. 19, L. 21 mai 1836, qui établit un droit de préemption en faveur des propriétaires riverains des chemins vicinaux déclassés dont le terrain est mis en vente par la commune, peut-il être invoqué lorsque, au lieu d'un chemin vicinal, il s'agit d'un chemin rural?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 257. — *L'autorisation de l'autorité municipale est-elle nécessaire pour construire ou planter le long d'un chemin rural?* (Lagarde) : Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 121. — *Lorsqu'une excavation s'est formée spontanément sur un chemin rural, et que, par suite de l'impraticabilité de cette voie publique, les habitants passent sur le champ riverain, à qui le propriétaire de ce champ doit-il demander l'indemnité à laquelle il a droit pour le dommage causé à sa propriété?* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 327. — *Chemins ruraux. Arrêté de classement. Action possessoire :* Corr. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 418. — *Lorsque, à l'occasion d'une poursuite pour usurpation sur le sol d'un chemin rural, le prévenu a soulevé l'exception de propriété, et qu'il a été renvoyé devant le tribunal civil pour faire statuer sur ce point, dans un délai déterminé, peut-il, avant le jugement de la question préjudicielle, abandonner le moyen auquel il avait eu recours, et agir par voie de complainte possessoire?* Corr. des juges de paix, année 1861, 2e série, t. 8, p. 163. — *Lorsqu'un particulier, poursuivi devant le tribunal de police pour usurpation d'un chemin rural, a prétendu qu'il en était propriétaire, et que, renvoyé à fins civiles, il a, au lieu de faire statuer sur la question préjudicielle, intenté une action possessoire devant le juge de paix qui l'a maintenu en possession, que doit faire la commune pour obtenir la restitution de la partie du chemin rural usurpée sur elle?* Corr. des just. de paix, année 1861, 2e série, t. 8, p. 170. — *Un juge de paix est-il compétent pour prononcer, en qualité d'arbitre, sur la propriété d'un terrain vague adhérant à un chemin rural mitoyen entre deux communes, terrain que l'une de ces communes a vendu à son profit exclusif?* Corr. des just. de paix, année 1861, 2e série, t. 8, p. 410. — *Chemins ruraux. Ravin. Passage. Temps immémorial. Prescription. Torrent. Riverain. Travaux défensifs :* Corr. des just. de paix, année 1861, 2e série, t. 8, p. 441. — *Lorsqu'un terrain du domaine privé se trouve en contrebas d'un chemin rural, lequel est soutenu par un mur qui sert en même temps de clôture à ce terrain, à qui, de la commune ou du propriétaire, incombe l'obligation d'entretenir ce mur?* Corr. des just. de paix, année 1862, 2e série, t. 9, p. 287. — *Si le maire d'une commune rurale a pris un arrêté pour interdire aux habitants de faire paître des bestiaux quelconques sur les chemins publics non classés comme vicinaux, cet arrêté est-il obligatoire?* Corr. des just. de paix, année 1862, 2e série, t. 9, p. 444. — *Chemins ruraux. Dépenses d'entretien :* Corr. des just. de paix, année 1864, 2e série, t. 11, p. 139. — *Lorsqu'un chemin rural est situé en partie sur le territoire d'une commune, en partie sur celui de la commune voisine, l'une des communes peut-elle supprimer et aliéner la portion de ce chemin qui passe sur son territoire sans qu'il ait été procédé à une enquête dans la commune voisine?* Corr. des just. de paix, année 1865, 2e partie, t. 12, p. 414. — *Lorsque des arbres ont été plantés par un riverain sur le sol d'un chemin rural, l'autorité municipale peut-elle prendre un arrêté pour ordonner de les abattre?* Corr. des just. de paix, année 1866, 2e série, t. 13, p. 316. — *Chemins ruraux. Fossés. Dégradations :* Corr. des just. de paix, année 1866, 2e série, t. 13, p. 446. — *Chemins ruraux. Impraticabilité. Voyageurs. Propriétés riveraines. Dommages. Responsabilité :* Corr. des just. de paix, année 1869, 2e série, t. 16, p. 235. — *Code rural. Projet. Chemins ruraux. Clôtures* (Petit) : Corr. des just. de paix, année 1869, 2e série, t. 16, p. 236. — *1° Quels sont les effets du classement des chemins ruraux? 2° Lorsqu'un chemin n'a pas été classé comme* rural, *à quels signes particuliers peut-on reconnaître son véritable caractère? 3° Un particulier peut-il, en son propre nom et sans l'intervention du maire, revendiquer pour la commune le chemin rural sur lequel un propriétaire intercepte la circulation avec la prétention d'en être propriétaire?* Corr. des just. de paix, année 1873, 2e série, t. 20, p. 221. — *Chemin rural. Publicité. Procès-verbal :* Corr. des just. de paix, année 1873, 2e série, t. 20, p. 265. — *Chemins ruraux. De leur amélioration d'après le projet de Code rural présenté au Sénat :* Corr. des just. de paix, année 1877, 2e série, t. 24, p. 50. — *Chemins ruraux. Propriété :* J. des comm., année 1859, p. 181. — *Chemin rural. Suppression :* J. des comm., année 1859, p. 250. — *Chemin rural. Plantations. Prescription :* J. des comm., année 1866, p. 209. — *Chemins ruraux. Conservation. Autorité municipale :* J. des comm., année 1874, p. 397. — *Chemins ruraux. Suppression. Riverains. Dommages-intérêts :* J. des comm., année 1878, p. 392. — *Des chemins ruraux* (de Raze) : Rec. de l'Acad. de législ. de Toulouse, année 1864, t. 13, p. 308. — *Des chemins. Chemins ruraux, chemins communaux, chemins d'exploitation, chemins de servitude, chemins d'enclaves, passages de tolérance* (Petit) : Rev. crit., t. 11, p. 452; t. 15, p. 533. — *Du caractère des chemins ruraux* (Flandin) : Rev. crit., t. 20, p. 302. — *Des chemins ruraux. Etude doctrinale et critique de la jurisprudence en ce qui les concerne* (R. de Raze) : Rev. crit., t. 23, p. 143; t. 24, p. 24. — *De quelques sujets de compétition pouvant survenir entre les communes et les particuliers, concernant la propriété des chemins ruraux* (Robinet de Cléry) : Rev. prat., t. 45, p. 87.

## Index alphabétique.

DIVISION.



---

## CHAPITRE I.

### NOTIONS GÉNÉRALES.

**1.** — L'existence officielle des chemins ruraux ne remonte guère au delà d'une cinquantaine d'années; ce fut la conséquence de la régularisation du réseau vicinal effectuée par la loi du 21 mai 1836 (V. *infrà*, v° *Chemin vicinal*). Une circulaire du ministre de l'Intérieur, en date du 16 nov. 1839, prescrivit aux préfets d'inviter les maires à dresser un état général des chemins ruraux existant sur le territoire de leur commune. Cet état devait comprendre tous les chemins ruraux appartenant à la commune, sans en excepter même les simples sentiers « afin de permettre d'établir pour toujours les droits des communes ». La circulaire supposait, en effet, que le tableau ainsi arrêté ferait titre pour la commune.

**2.** — En vue d'affirmer les droits des communes, la circulaire invitait les maires à déposer le tableau pendant un mois à la mairie; avis de ce dépôt devait être donné par deux publications successives de manière à mettre tous les propriétaires de la commune, qu'ils y fussent domiciliés ou non, à portée de venir en prendre connaissance et de produire leurs réclamations. La circulaire ajoutait bien que si des contestations s'élevaient sur la propriété des chemins, les tribunaux civils seraient appelés à trancher le différend et que ce ne serait qu'après le triomphe des prétentions de la commune que le chemin devait définitivement prendre rang dans les chemins ruraux. Mais une simple instruction ministérielle ne pouvait, de sa propre autorité, constituer un titre légal aux communes, et celles-ci restaient d'autant plus exposées à être dépouillées de leurs chemins ruraux que ces voies, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, n'étaient protégées ni par l'imprescriptibilité ni par les servitudes imposées aux fonds riverains en faveur des routes nationales ou départementales et des chemins vicinaux relativement aux alignements, constructions et plantations. D'autre part, l'administration supérieure se voyait obligée d'admettre, d'après la jurisprudence du Conseil d'État, qu'elle n'avait pas le droit de contraindre soit les communes, soit les particuliers, à subvenir à l'entretien des voies rurales. Une loi du 21 juill. 1870 avait bien, dans certains cas, autorisé l'affectation à ces chemins de l'excédant des prestations provenant des chemins vicinaux; mais les réserves très-rigoureuses stipulées par ladite loi en rendaient l'application difficile et peu fréquente. C'est pour remédier aux divers inconvénients que nous venons de signaler qu'est intervenue la loi du 20 août 1881 qui forme aujourd'hui le Code des chemins ruraux.

**3.** — L'art. 1, L. 20 août 1881, définit les chemins ruraux : les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public et qui n'ont pas été classés comme chemins vicinaux.

**4.** — L'affectation à l'usage du public, ajoute l'art. 2 de la loi, peut s'établir, notamment, soit par la destination du chemin, jointe au fait d'une circulation générale et continue, soit à des actes réitérés de surveillance et de voirie de l'autorité municipale. Et l'art. 3 dispose que tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé.

**5.** — Les principes posés dans les art. 2 et 3 s'appliquent, d'une manière générale, à la reconnaissance du caractère de publicité de tout chemin, sans avoir rien de spécial aux voies de la catégorie qui nous occupe. Nous n'avons donc rien à ajouter à ce que nous avons dit à ce sujet quand nous nous sommes occupés des *chemins publics* en général. — V. *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 12 et s.

**6.** — Ce qui est propre aux chemins ruraux, c'est le caractère de voies exclusivement communales qui leur est reconnu par l'art. 1. Une distinction très-nette se trouve ainsi établie entre les chemins ruraux, d'une part, et, d'autre part, les autres voies publiques ou les chemins d'exploitation qui constituent, au contraire, des propriétés purement privées. Mais on remarquera que la loi du 20 août 1881 ne fait, parmi les chemins ruraux, aucune différence entre ceux qui sont de simples sentiers et ceux dont la largeur comporte le passage des voitures. Tout chemin non vicinal, dit à cet égard la circulaire du 27 août 1881, interprétative de la loi du 20 août, tout chemin non vicinal qui est une propriété communale rentre dans la catégorie des chemins ruraux lorsqu'il est public.

**7.** — La loi du 8 juin 1864 (art. 1) dispose que les rues qui ont été reconnues dans les formes légales comme le prolongement des chemins vicinaux font partie intégrante de ces chemins. Cette règle n'est pas applicable aux rues faisant suite aux chemins ruraux; ces rues restent voies urbaines, et la loi du 20 août 1881 ne les régit pas. — Cons. d'Et., 7 déc. 1888, Pougnault, [S. 90.3.68, P. adm. chr., D. 90.3.22]

**8.** — Mais la question peut se poser de savoir si l'on est en présence d'une véritable rue ou si le chemin rural doit être présumé encore exister. En dehors d'une déclaration formelle ayant attribué à la voie le caractère de rue, on pourrait invoquer contre l'applicabilité de la loi du 20 août 1881, les circonstances locales et l'usage : par exemple, le fait pour la voie de réunir deux rues, d'être bordée de maisons, d'être dénommée *rue* dans le langage courant, d'être éclairée et entretenue comme les autres voies urbaines. — V. Cass., 13 juill. 1861, Chicard, [D. 61.1.497] — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, Dusouchet, [S. 88.3.6, P.

adm. chr., D. 87.3.103 ; — 7 déc. 1888, précité. — V. *infrà*, n. 18.

**8** *bis*. — L'art. 3 nous paraît trancher une question qui avait autrefois divisé les auteurs et la jurisprudence et dont nous avons déjà eu à nous occuper en parlant des chemins en général. Il s'agissait de savoir s'il existe en faveur du riverain d'un chemin rural une présomption légale de propriété, ou si, au contraire, une telle présomption existe en faveur de la commune. Sans rentrer dans l'examen détaillé d'une question que la législation actuelle nous paraît élucider, nous rappellerons que le système admettant la présomption en faveur des riverains avait été adopté par plusieurs auteurs, notamment M. Bourguignat, et consacré par divers arrêts. — V. spécialement Cass., 9 déc. 1857, Commune de Doullens, [S. 58.1.541, P. 58.1134, D. 58.1.28 ; — 16 avr. 1866, Tissier, [S. 66.1.321, P. 66.878, D. 66.1.311] — Amiens, 30 nov. 1868, Commune d'Etalfay, [S. 69.2.37, P. 69. 210] — Pau, 9 févr. 1870, Commune de Borderes, [S. 70.2.156, P. 70.695, D. 71.2.71] — Les motifs qui justifiaient cette opinion étaient tirés : 1° de ce que les chemins ruraux, étant indispensables à l'exploitation des fonds riverains, sont présumés en dépendre; 2° de ce que les chemins ruraux s'unissent naturellement au sol des fonds riverains et en sont l'accessoire, par application de l'art. 546, C. civ. Il faut reconnaître que ces arguments, qui d'ailleurs se confondent, n'étaient pas irréfutables. En effet, les chemins ruraux ont pour destination, comme toutes les voies de communication, non pas seulement de desservir les propriétés en bordure, mais aussi d'assurer les relations entre des centres de population quelquefois même assez éloignés les uns des autres. Cette seconde destination n'est pas moins importante que la première et ne peut lui être sacrifiée. Quant à l'argument tiré de la contiguïté, il a été à plusieurs reprises écarté par la jurisprudence. — Cass., 11 avr. 1853, Abautret, [S. 53. 1.732, P. 55.1.100]; — 12 août 1884, Belz, [S. 87.1.201, P. 87. 1.494, D. 85.1.204] — Rouen, 27 nov. 1877, Dornont, [S. 79.2. 244, P. 79.920, D. 78.2.149] — *Sic*, Naudier, n. 100. — V. aussi Féraud-Giraud, *Tr. des voies rurales publ. et priv.*, 3e éd., t. 1, n. 43, p. 67-68, qui considère avec raison que le droit d'accession ne peut s'appliquer au cas d'un chemin distinct et séparé des propriétés riveraines. La question n'a plus qu'un intérêt historique depuis que l'art. 3, L. 20 août 1881, décide que tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé.

**9.** — Si on refuse aux riverains le bénéfice de la présomption de propriété du sol vis-à-vis des communes, cette présomption pourrait, au contraire, fort bien être invoquée dans les débats entre particuliers. — V. not. Cass., 5 janv. 1875, Savin, [S. 75.1.159, P. 75.377, D. 77.1.453]; — 18 août 1879, Pattier, [S. 80.1.164, P. 80.1160, D. 80.1.383]

**9** *bis*. — De ce que les particuliers ne sont pas admis à invoquer en leur faveur, à l'encontre des communes, une présomption de propriété du sol des chemins ruraux, doit-on en conclure qu'à l'inverse les communes sont présumées propriétaires du sol de ces chemins? La Cour de cassation s'était prononcée pour la négative avant la loi de 1881 et exigeait de la commune qui revendiquait un chemin rural la justification de ses prétentions. — Cass., 27 avr. 1864, Ravet, [S. 64.1.212, P. 64.1252, D. 64.1. 337]; — 3 mai 1881, Commune d'Aniche, [S. 83.1.351, P. 83.1. 858, D. 82.1.68] — V. Bourguignat, note sous Cass., 27 avr. 1864 et 16 avr. 1866, précités; Féraud-Giraud, *Voies rurales publ. et priv.*, 3e éd., n. 43, p. 67 et s.

**10.** — La solution est-elle la même depuis que l'art. 3, L. 20 août 1881, a déclaré que « tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il a été situé »? On a soutenu l'affirmative en s'appuyant sur ce que les documents préparatoires de la loi (V. le rapport de M. Labiche au Sénat et de M. Maunoury à la Chambre) affirment l'intention de n'apporter aucune modification à l'état actuel de la jurisprudence sur le point qui nous occupe; on ajoutait qu'en accordant à la commune la présomption de propriété d'un chemin rural affecté au public, la loi n'a pas innové puisque c'est du fait de l'affectation publique dûment constatée que l'art. 3 fait découler la présomption. Pour bénéficier de la présomption, la commune doit donc, au préalable, démontrer qu'il s'agit d'un chemin affecté au public; or, une fois cette preuve administrée, la commune n'a plus rien à prouver et dès lors le bénéfice de la présomption devient illusoire.

**11.** — Il y a, croyons-nous, quelque chose de trop absolu dans ce raisonnement, et la loi de 1881 nous semble en avoir dit plus que ne le pensaient ceux qui ont coopéré à son élaboration. Supposons que le fait de l'affectation au public soit manifeste, de telle sorte que personne ne le puisse révoquer en doute. Il se peut cependant que le propriétaire qui revendique le chemin soutienne que la circulation du public n'est que le résultat d'une tolérance remontant à plusieurs années. En pareil cas, la commune a tout intérêt à invoquer la présomption établie par la loi du 20 août 1881; elle puise dans l'art. 3 de cette loi le droit d'exiger de son adversaire la justification de son dire sans être tenue d'établir elle-même le caractère de la circulation.

**12.** — Encore que les cas dans lesquels la présomption pourra être invoquée soient rares, il n'est donc pas impossible de les voir se produire. Or, il suffit que la commune y ait intérêt pour qu'elle puisse s'autoriser des termes absolument formels de l'art. 3, L. 20 août 1881. L'art. 5, d'ailleurs, montre bien que l'intention du législateur a été de soustraire la commune à toutes les réclamations particulières. Mettre la commune en possession par le seul fait d'un acte de l'autorité administrative — et tel est l'objet de l'art. 5, — ou lui accorder d'ores et déjà le bénéfice d'une présomption, n'est-ce pas exactement la même œuvre, et l'art. 5 n'a-t-il même pas été plus loin que l'art. 3? Nous estimons donc que cette disposition a formellement établi une présomption en faveur des communes; il est à peine besoin d'ajouter que, pouvant être combattue par la preuve contraire, cette présomption prend rang parmi les présomptions *juris tantum*.

**13.** — M. Debauve (*Dictionnaire des travaux publics*, v° *Chemins ruraux*) apprécie fort justement la situation créée par la loi du 20 août 1881 : « Dans les cas douteux, la balance doit justement pencher du côté de la commune, parce qu'elle éprouve infiniment plus de difficultés que les particuliers à établir ses droits et qu'elle est beaucoup moins bien armée qu'eux pour les défendre et pour réprimer les attaques de l'intérêt privé ». Et cependant, dit le même auteur, le dommage résultant de la suppression d'un chemin utile à tous est presque toujours hors de proportion avec le bénéfice que le riverain tire de cette suppression même. — Sur les tribunaux compétents pour trancher la question de propriété en cas de contestation, V. *infrà*, n. 23 et s.

**14.** — L'art. 4, L. 20 août 1881, établit deux catégories de chemins ruraux : les chemins *reconnus* et les chemins *non reconnus*. Nous avons à les distinguer.

## CHAPITRE II.

### CHEMINS RURAUX RECONNUS.

#### Section I.

**Reconnaissance.**

**15.** — La circulaire du 27 août 1881 a invité les municipalités à ne pas différer la reconnaissance de toutes celles de leurs voies rurales à l'égard desquelles des prétentions adverses n'étaient pas à redouter. Cette reconnaissance est faite de la façon suivante : Le conseil municipal, sur la proposition du maire, détermine ceux des chemins ruraux qui doivent être l'objet d'arrêtés de reconnaissance dans les formes et avec les conséquences énoncées par la loi du 20 août 1881. Ces arrêtés sont pris par la commission départementale, sur la proposition du préfet, après enquête publique dans les formes prescrites par l'ordonnance des 23 août-9 sept. 1835 et sur l'avis du conseil municipal. Ils désignent, d'après l'état des lieux, au moment de l'opération, la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune et leur largeur sur les différents points. Ils doivent être affichés dans la commune et notifiés par voie administrative à chaque riverain en ce qui concerne sa propriété. Un plan est annexé à l'état de reconnaissance. Les dispositions de l'art. 88, L. 10 août 1871, relatives aux droits d'appel devant le conseil général et de recours devant le Conseil d'État, sont applicables aux arrêtés de reconnaissance (L. 20 août 1881, art. 4).

**16.** — L'affichage dont il est parlé à l'art. 4 ne doit obligatoirement porter que sur l'arrêté de reconnaissance et sur le tableau détaillé auquel cet arrêté se réfère; l'affichage du plan n'est pas nécessaire. Pour des raisons de simplification analogues, la notification individuelle faite à chaque riverain ne doit comprendre,

avec l'arrêté, que la partie du tableau qui intéresse ledit riverain.

**17.** — La commission départementale n'est pas obligée de reconnaître un chemin rural par cela seul que la commune en demande la reconnaissance. D'un autre côté, elle pourrait reconnaître le chemin alors même que le conseil municipal se serait prononcé dans un sens contraire. Mais elle ne doit jamais agir sans que le conseil municipal ait été consulté et les formalités prescrites par loi, observées (Circ. 27 août 1881).

**18.** — De plus, ses pouvoirs sont limités aux chemins ruraux, à l'exclusion des voies urbaines à l'égard desquelles elle n'a aucune compétence. Et on doit considérer comme voie urbaine et non comme chemin rural, bien qu'aucun acte ne lui ait attribué expressément ce caractère, une voie bordée de constructions sur la presque totalité de son parcours d'une courte étendue, et servant à relier deux voies publiques dans un bourg. — Cons. d'Et., 7 déc. 1888, Pougnault, [S. 90.3.68, P. adm. chr., D. 90.3.22]

**19.** — Les décisions de la commission départementale sont susceptibles des voies de recours indiquées, en matière de chemins vicinaux, par la loi du 10 août 1871 (art. 88). Les décisions peuvent, par suite, être déférées au conseil général pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits. Ce recours doit être notifié au président de la commission dans le délai d'un mois à partir de la communication de la décision. Le conseil général statue dans sa prochaine session. — V. *infrà*, v° *Chemin vicinal*.

**20.** — En outre, les décisions de la commission peuvent être attaquées devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, vice de forme, violation d'une loi ou d'un règlement d'administration publique. Mais le Conseil d'Etat ne pourrait connaître d'un recours simplement contentieux, c'est-à-dire fondé sur l'inopportunité de la mesure ou l'inexacte appréciation des faits. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, Giacometti, [Leb. chr., p. 457]; — 23 mai 1890, Durand, [Leb. chr., p. 525]

**20** *bis*. — Les pourvois contre les décisions prises en cette matière par les commissions départementales sont dispensés de frais, et dans les instances auxquelles ils donnent lieu, la partie qui succombe ne peut être condamnée aux dépens. — Cons. d'Et., 13 juin 1873, Commune de Liévin, [S. 75.2.157, P. chr.]; — 15 mai 1891, Cossé, [S. et P. 93.3.58] — Le décret du 2 nov. 1864, il est vrai, n'a dispensé les recours pour excès de pouvoir que du ministère d'avocat. Mais l'art. 88, L. 10 août 1871, portant que les recours au Conseil d'Etat contre les décisions de la commission départementale peuvent être formés « sans frais », le Conseil d'Etat considère ces recours comme dispensés même des droits de timbre et d'enregistrement. Ces recours doivent être formés dans un délai de deux mois à dater de la communication de la décision attaquée; ils sont suspensifs.

**21.** — Les décisions rendues par le conseil général, statuant en appel sur les délibérations de la commission départementale, ne peuvent, elles non plus, être attaquées devant le Conseil d'Etat pour inopportunité ou fausse appréciation des faits; elles ne seraient susceptibles de recours que pour excès de pouvoir, vice de forme, etc. — Cons. d'Et., 20 juin 1884, Bontemps, [Leb. chr., p. 492]; — 15 juin 1888, Commune d'Abscon, [Leb. chr., p. 524]; — 26 juin 1891, d'Herbomez, [Leb. chr., p. 490]; — 18 nov. 1892, Bardon, [Leb. chr., p. 769] — Rapp. Cons. d'Et., 11 févr. 1887, Baumgarth, [Leb. chr., p. 125]

**21** *bis*. — Au surplus, il n'y a pas lieu pour le Conseil d'Etat de statuer sur un pourvoi dirigé contre la délibération du conseil général confirmative d'une décision de la commission départementale, lorsqu'il a prononcé l'annulation de cette décision. — Cons. d'Et., 15 mai 1891, Ribous, [S. et P. 92.3.59] — Sur les conditions de ce double recours, V. Cons. d'Et., 14 mai 1886, Teste, [S. 88.3.12, P. chr., D. 87.3.105]; — 23 déc. 1887, Mouliade, [S. 89.3.57, P. chr., D. 89.3.13]

**22.** — On ne peut évidemment indiquer, d'une manière générale, les diverses circonstances qui permettent d'annuler l'avis de la commission départementale et peuvent donner lieu à un recours utile, soit pour vice de forme, soit pour excès de pouvoir. En ce qui concerne tout d'abord les vices de forme, il y aurait, par exemple, un vice de forme incontestable si la commission se prononçait alors qu'elle ne siège pas en vertu de la loi ou d'une convocation régulière du préfet ou du président, ou bien si elle s'était réunie hors de la préfecture, ou encore si elle avait refusé d'entendre le préfet (L. 10 août 1871, art. 69 à 76).

**22** *bis*. — La jurisprudence a eu à se prononcer dans différentes hypothèses où la commission départementale avait excédé ses pouvoirs. L'art. 8, L. 20 août 1881, notamment, charge les préfets de faire chacun pour son département un règlement général pour l'exécution de cette loi. Les dispositions de ce règlement, qui ont pour objet de faire déterminer d'une façon précise l'assiette et les limites des chemins reconnus, doivent à bon droit être considérées comme essentielles, puisqu'elles ont pour objet d'éviter des contestations ultérieures. La commission départementale ne peut donc, sans excès de pouvoir, procéder à la reconnaissance d'un chemin rural, lorsque l'assiette de ce chemin n'est pas exactement déterminée, et que, contrairement aux dispositions du règlement général des chemins ruraux du département, ni l'état de reconnaissance, ni le plan y annexé n'indiquent les noms des propriétaires et la désignation cadastrale des fonds riverains. — Cons. d'Et., 15 mai 1891, précité.

**23.** — De même, est entachée d'excès de pouvoirs, la décision d'une commission départementale qui a décidé l'ouverture d'un chemin rural sur le vu des résultats d'une enquête faite en violation de l'art. 2, Ord. 23 août 1835, en ce qu'elle ne fait connaître ni les dispositions principales des ouvrages, ni l'appréciation sommaire des dépenses. — Cons. d'Et., 24 juin 1892, de Quatrebarbe, [Leb. chr., p. 564]

**23** *bis*. — L'art. 7, L. 20 août 1881, réserve expressément à l'autorité judiciaire la connaissance des contestations qui peuvent être élevées sur la propriété ou sur la possession des chemins ruraux, et la circulaire du ministre de l'Intérieur du 27 août 1881 (S. *Lois annotées* de 1882, p. 270; P. *Lois, décr.* de 1882, p. 435), relative à l'application de cette loi, recommande aux commissions départementales de surseoir à statuer sur la reconnaissance des chemins dont la propriété est revendiquée par des particuliers. Il en résulte que la commission est tenue de surseoir à la reconnaissance du chemin jusqu'à ce que les prétentions émises par les particuliers sur la propriété du chemin aient été examinées par l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 8 janv. 1886, Rougier, [Leb. chr., p. 3]; — 9 nov. 1888, Chaudon et Barbier, [Leb. chr., p. 803]; — 8 mars 1889, Donau, [Leb. chr., p. 315]; — 17 mai 1889, Périer, [S. 91.3.62, P. adm. chr., D. 90.5.72]; — 9 août 1889, des Nos, [Leb. chr., p. 964]; — 13 déc. 1889, Charles, [Leb. chr., p. 1155] — Si elle agissait autrement, elle se trouverait trancher par voie de simple décision administrative une question de propriété dont la compétence appartient exclusivement à l'autorité judiciaire. La commission départementale ne peut donc, sans excès de pouvoir, procéder à la reconnaissance et au classement d'un chemin rural, alors que la question de propriété de ce chemin est pendante devant les tribunaux compétents. — Cons. d'Et., 15 mai 1891, précité.

**24.** — *A fortiori*, ne peut-elle revenir sur un sursis antérieurement accordé. — Cons. d'Et., 9 août 1889, précité.

**25.** — A plus forte raison, la commission commettrait-elle un excès de pouvoir qui motiverait l'annulation de sa décision, si elle prononçait la reconnaissance d'un chemin rural dont le sol a été déclaré la propriété d'un particulier par un jugement passé en force de chose jugée. — Cons. d'Et., 8 mars 1889, précité. — Il importe, en effet, de noter — et c'est un point sur lequel nous aurons à revenir — que les arrêtés des commissions départementales sont purement *récognitifs*, comme leur nom l'indique, et non point *déclaratifs*.

**26.** — Mais il n'y a, de la part de la commission départementale, aucun excès de pouvoirs dans le fait de reconnaître un chemin rural, alors qu'aucune réclamation contre le classement projeté et aucune prétention à la propriété du chemin n'ont été présentées au cours de l'enquête. — Cons. d'Et., 26 oct. 1888, Asselin, [Leb. chr., p. 761] — Au surplus, si le propriétaire qui n'a pas protesté en temps utile n'a plus le droit de réclamer l'annulation de l'arrêté de reconnaissance, il peut encore évidemment demander aux tribunaux ordinaires, en justifiant de sa propriété préexistante, la réparation du préjudice causé.

**27.** — De plus, la commission départementale qui a pris un arrêté portant reconnaissance d'un chemin comme chemin rural ne peut, sur la réclamation d'un riverain se prétendant propriétaire dudit chemin, rapporter cet arrêté sans enquête préalable et sans avis du conseil municipal. — Cons. d'Et., 10 déc. 1886, Préfet de la Charente, [S. 88.3.45, P. adm. chr., D. 88.3.25]

**28.** — Les arrêtés de reconnaissance valent prise de possession, sans préjudice des droits antérieurement acquis à la commune, conformément à l'art. 23, C. proc. civ. Cette possession

peut être contestée dans l'année de la notification (L. 20 août 1881, art. 5).

**29.** — Nous trouvons ici une seconde application de la règle que nous avons signalée plus haut. La notification de l'arrêté de reconnaissance ne transforme pas, comme l'arrêté de classement d'un chemin vicinal (L. 21 mai 1836, art. 15), tous les droits de propriété ou de possession en un simple droit à indemnité. — V. en ce sens, Cass., 18 juin 1853, Jourdan, [S. 54.1.72]; — 5 janv. 1855, Villotte, [S. 55.1.145, P. 55.1.486] — Rouen, 12 avr. 1856, Geffrey, [S. 57.2.347, P. 57.1091] — Paris, 23 août 1861, Boudin de Vesvres, [S. 61.2.497, P. 61.959] — L'arrêté de reconnaissance constitue seulement, suivant l'expression du rapporteur à la Chambre des députés, un acte matériel de possession, une voie de fait. Contre cet acte, le particulier qui se croit lésé a le droit de protester par tous les moyens du droit commun, notamment pendant une année en contestant la possession. L'action en complainte de la part du particulier, jusque-là en possession, serait donc admissible. — Cass., 14 mai 1877, Chivellier, [S. 78.1.451, P. 78.1187, D. 78.1.15] — Et la loi du 20 août 1881 n'a en rien modifié ces principes. — Cass., 15 avr. 1890, Duchesne-Fournet, [S. 91.1.125, P. 91.1.289, D. 90.1.442] — Aussi bien, nous avons déjà constaté l'unanimité de la jurisprudence et des auteurs à reconnaitre la recevabilité d'une action possessoire tendant à la maintenue possessoire du sol d'un chemin ou d'un sentier. — Cass., 2 févr. 1875, Bardon-Brisset, [S. 75.1.79, P. 75.164]; — 18 juill. 1877, Rimbert, [S. 79.1.14, P. 79.21, D. 78.1.365] — *Sic*, Féraud-Giraud, *Traité des voies rurales*, 3e édit., t. 1, n. 76, 81 *in fine*, p. 99; Noblet, *Code pratique des chemins ruraux*, n. 39; Naudier, *Traité théorique et pratique des chemins ruraux*, n. 98. — V. *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 206 et s.

**30.** — Il a été jugé que l'action possessoire peut être exercée alors même que la commune justifie de l'existence antérieure, à son profit, d'une servitude de passage sur le chemin litigieux. L'arrêté de reconnaissance aggrave, en effet, sensiblement la situation du particulier réclamant, puisqu'il le dépossède de la propriété du chemin. Aucun dommage effectif n'ait-il été causé, il n'y en a pas moins là un trouble de jouissance motivant l'exercice d'une action possessoire. — V. Cass., 25 juill. 1888, Ploix, [S. 88.1.463, P. 88.1.1146, D. 89.1.292]; — 25 févr. 1889, de Cazeneuve, [S. 89.1.328, P. 89.1.787, D. 90.1.478]

**31.** — S'il a été accompli des actes de possession tout à la fois par la commune et par le prétendu propriétaire, le juge du possessoire n'a qu'à constater ces faits de possession, à maintenir chacune des parties dans la possession qu'elles invoquent et les renvoyer à se pourvoir au pétitoire. — Naudier, n. 101.

**32.** — Le juge du possessoire peut aussi, en cas de doute sur la possession, maintenir l'un des deux adversaires en possession *provisoire*, sauf à renvoyer les parties à faire trancher le fond du débat par les tribunaux compétents. Certains auteurs admettent que le doute doit profiter à la commune, et que, en cas d'actes de possession accomplis des deux côtés, s'il y a lieu d'ordonner la maintenue en possession provisoire, c'est la commune qui doit de préférence avoir ce bénéfice. — Féraud-Giraud, n. 43; Naudier, *loc. cit.*

**33.** — L'art. 5 de la loi n'a pas eu seulement pour objet d'attribuer l'effet d'une prise de possession à l'arrêté de reconnaissance, il a entendu aussi réserver à la commune tous les bénéfices de cette prise de possession. Si donc le propriétaire n'a pas troublé la mainmise opérée par la commune, s'il laisse écouler une année à partir de la publication de l'arrêté, la commune peut invoquer la possession annale. L'arrêté non attaqué dans l'année fait preuve de cette possession, que la commune peut protéger par l'action possessoire devant le juge de paix; désormais, elle n'a plus qu'à attendre la preuve de ses adversaires et cette preuve ne peut être qu'une preuve de propriété. — Naudier, n. 98. — V. *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 205.

### Section II.

### Conservation.

#### § 1. *Imprescriptibilité.*

**34.** — Les chemins ruraux qui ont été l'objet d'un arrêté de reconnaissance deviennent imprescriptibles (L. 20 août 1881, art. 6).

**35.** — Il y a là une importante innovation apportée à l'ancienne législation. Avant la loi de 1881, les cheminins ruraux étaient, en effet, considérés comme prescriptibles et aliénables; le bénéfice de l'imprescriptibilité n'était acquis qu'aux chemins vicinaux en vertu de la loi du 21 mai 1836 (V. *infrà*, v° *Chemin vicinal*, n. 186 et s.). D'éminents auteurs avaient bien, il est vrai, fait ressortir l'anomalie d'une doctrine qui refusait à des dépendances du domaine public les privilèges essentiels de la domanialité publique. — Henrion de Pansey, *Comp. des juges de paix*, chap. 44; Carré, *Just. de paix*, t. 2, n. 1623; Proudhon, *Dom. publ.*, n. 611; Troplong, *Prescript.*, t. 1, n. 156 et 163; Cotelle, *Gaz. des trib.*, 3 févr. 1838, et *Dr. adm.*, 2e édit., t. 3, p. 362; Dumay, sur Proudhon, t. 2, p. 111; Devilleneuve, note sous Cass., 3 mars 1846, [S. 46.1.289]; Flandin, *Rev. crit.*, t. 20, p. 302; de Raie, t. 24, p. 41. — V. aussi en ce sens, Cass., 3 mai 1846, de Keraulem, [S. 46.1.289, P. 46.1.434, D. 46.1.83]

**36.** — Mais l'opinion contraire, favorable à la prescriptibilité, avait fini par triompher. — Cass., 13 nov. 1849, Bernard, [D. 50.1.9]; — 5 janv. 1855, précité; — 21 août 1856, Brustier, [S. 57.1.311, P. 57.975, D. 56.1.413]; — 14 nov. 1861, Dubois, [S. 62.1.170, P. 64.181]; — 27 nov. 1861, Fraix, [S. 63.1.553, P. 62.463, D. 62.1.34]; — 11 janv. 1862, de Turenne, [S. 62.1.1004, P. 62.840, D. 62.1.441]; — 14 févr. 1863, Poulain, [S. 63.1.553, P. 64.181]; — 10 févr. 1864, Commune de Crézancy, [S. 64.1.257, P. 64.1101, D. 64.1.343] — V. aussi Isambert, *Voirie*, liv. 1, chap. 3, § 4, et chap. 4, sect. 1, § 1; Guichard, *Act. poss.*, p. 201; Aulanier, *Act. poss.*, p. 103; Garnier, *Chemins*, Suppl., p. 31; Carou, *Act. poss.*, n. 519 *in fine;* Cormenin, *Gaz. des trib.*, 25 janv. 1838; Belime, *Poss.*, n. 229; Laferrière, *Dr. publ. et adm.*, p. 479; Dufour, *Dr. adm. appl.*, t. 3, n. 360; Gaudry, *Tr. du dom.*, t. 1, p. 234.

**37.** — A vrai dire, la grande préoccupation des tribunaux et des auteurs paraissait être de laisser aux particuliers le bénéfice des actions possessoires. Or la sauvegarde qu'on voulait accorder aux intérêts privés n'est nullement amoindrie sous la législation actuelle; nous avons vu, en effet, que l'arrêté de reconnaissance, étant considéré comme une voie de fait, autorise le particulier lésé à agir au possessoire (V. *suprà*, n. 29 et s.). La domanialité publique n'est pas, en effet, absolument exclusive des actions possessoires; il y a à cet égard une tendance très-générale de la jurisprudence sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir. — V. *infrà*, v° *Domaine*.

**38.** — Dans l'état actuel des choses, les chemins ruraux reconnus sont donc imprescriptibles. Doit-on les considérer dès lors comme faisant partie du domaine public municipal et à ce titre comme frappés d'inaliénabilité? La question ne laisse pas que d'être délicate. L'inaliénabilité et l'imprescriptibilité ne sont pas forcément concomitantes. Cette situation s'explique aisément. L'inaliénabilité préserve de bien des entrainements ou des dilapitions des fonctionnaires chargés de l'administrer; l'imprescriptibilité assure sa protection contre les entreprises et les usurpations des tiers.

**39.** — Or les chemins ruraux doivent être aussi bien protégés contre les agissements d'une administration insoucieuse de l'intérêt public que contre les empiètements des riverains. D'autre part, la domanialité publique de ces chemins, qui sont appelés à la circulation générale et, à ce titre, ne diffère des routes d'un ordre plus élevé que par le mode de règlement des dépenses et par des détails des voies et moyens, ne nous semble pas pouvoir être sérieusement contestée. Nous croyons donc que les chemins ruraux doivent être considérés comme inaliénables; toutefois, le législateur a prévu les cas dans lesquels ce principe pourrait fléchir et déterminé les règles auxquelles est subordonnée la mainlevée de leur indisponibilité.

**40.** — L'imprescriptibilité ne protège d'ailleurs que les chemins ruraux *reconnus*. Les chemins non reconnus restent prescriptibles contre les communes. Aussi la circulaire du 27 août 1881 enjoint-elle aux maires de veiller avec soin à ce que les empiètements commis sur ces chemins soient rigoureusement réprimés, les conséquences de tels empiètements étant plus graves que sur les voies protégées par l'imprescriptibilité.

**41.** — L'imprescriptibilité protège le sous-sol des chemins aussi bien que le sol même. Il en résulte que les riverains ne pourraient acquérir par prescription le droit de posséder, sous le sol des chemins ruraux, des aqueducs ou autres travaux de ce genre. Ces travaux eussent-ils été faits avec autorisation; ils ne peuvent être conservés qu'à titre précaire. — Naudier, n. 124.

**42.** — L'imprescriptibilité s'applique aux dépendances du che-

min comme au chemin lui-même, et notamment aux berges et fossés qui le bordent. Ces accessoires du chemin ne peuvent donc être grevés d'aucune servitude, même apparente, par prescription. — Naudier, *loc. cit.*

§ 2. *Contestations.*

**43.** — Les contestations qui peuvent être élevées par toute partie intéressée sur la propriété ou sur la possession totale ou partielle des chemins ruraux sont jugées par les tribunaux ordinaires (L. 20 août 1881, art. 7). La connaissance de ces contestations appartient, par suite, aux juges de paix au possessoire, et aux tribunaux civils au pétitoire, sauf les recours de droit.

**44.** — Il est à peine besoin d'insister sur ce point que la règle posée par l'art. 7, qui s'appuie sur les principes fondamentaux de la compétence, ne s'applique qu'aux difficultés soulevées sur des questions de propriété, de possession, ou de servitude. Mais il n'en serait plus de même si l'acte administratif de reconnaissance était attaqué; nous avons vu *suprà*, n. 19 et s., quelles étaient les règles de compétence à observer en pareil cas. De même, l'interprétation de l'arrêté de reconnaissance, si elle était nécessaire, devrait être demandée à l'autorité administrative.

§ 3. *Gestion. Entretien.*

**45.** — Pour assurer l'exécution de la loi du 20 août 1881, les préfets de chaque département ont été chargés de faire un règlement général. Ce règlement est communiqué au conseil général du département et transmis, avec les observations de ce corps électif, au ministre de l'Intérieur pour être approuvé, s'il y a lieu (L. 20 août 1881, art. 8).

**46.** — Il y a là une exception à la règle habituelle qui ne reconnaît qu'au chef de l'Etat le droit de faire les règlements nécessaires à la complète exécution des lois. Les ministres n'ayant pas — la question est au moins controversée — le pouvoir réglementaire, c'était aux préfets que le soin de préparer les règlements spéciaux à chaque département devait être dévolu. C'était là, d'ailleurs, une mesure de sage décentralisation permettant à l'administration préfectorale de tenir un compte exact des circonstances locales et d'édicter des mesures en conséquence. Le contrôle de l'autorité supérieure devait suffire pour écarter de l'arrêté préparé toutes les dispositions parasites ou antiréglementaires. Malheureusement, l'expérience a démontré que la latitude laissée aux préfets ne pouvait être absolue, en raison des inconvénients que présentait l'adoption, dans des départements limitrophes, de textes complètement dissemblables. Certains règlements reproduisaient presque intégralement les dispositions applicables en matière de chemins vicinaux, malgré les différences notables qui distinguent ces chemins des chemins ruraux; d'autres, au contraire, s'inspiraient des décisions de la jurisprudence que l'on avait, pour ainsi dire, codifiées et réunies en un corps de doctrine.

**47.** — En vue d'obvier à ces inconvénients, une circulaire du ministre de l'Intérieur, en date du 3 janv. 1883, a transmis aux préfets un modèle de règlement général dont il doit être tenu compte dans la mesure du possible. Nous examinerons, en leur place, les dispositions essentielles de ce règlement-type qui ne s'applique d'ailleurs qu'aux chemins reconnus. — V. *infrà*, n. 86 et s.

**48.** — L'autorité municipale est chargée de la police et de la conservation des chemins ruraux (L. 20 août 1881, art. 9). Cette attribution comporte le droit, pour le maire, de réglementer les chemins non reconnus et aussi les chemins reconnus pour lesquels l'autorité préfectorale n'a pas édicté de dispositions. Les actes de l'autorité municipale sont, en pareil cas, soumis au contrôle du préfet (L. 5 avr. 1884, art. 91); leur inobservation trouve sa sanction dans les pénalités édictées par l'art. 471, C. pén. — Sur la répression des contraventions, V. *infrà*, n. 198 et s.

**49.** — L'administration pourvoit à l'entretien des chemins ruraux reconnus dans la mesure des ressources dont elle peut disposer. En cas d'insuffisance des ressources ordinaires, les communes sont autorisées à pourvoir aux dépenses des chemins ruraux reconnus, à l'aide soit d'une journée de prestation, soit de centimes extraordinaires en addition au principal des quatre contributions directes (L. 20 août 1881, art. 10). Enfin, on doit ajouter aux ressources dont les communes peuvent faire emploi : 1° les subventions spéciales; 2° les souscriptions particulières ou provenant d'associations; 3° les produits des emprunts; 4° les produits de la vente des délaissés d'anciens chemins.

**50.** — Ajoutons que les dispositions spéciales de la loi du 20 août 1881 ne semblent pas devoir empêcher les communes d'agir, si leurs intérêts paraissent les y engager de préférence, par les moyens que leur assure la loi du 22 mars 1890, relative aux syndicats de communes. Il se peut, en effet, que l'ouverture ou la mise en bon état de viabilité d'un chemin rural intéresse deux ou plusieurs communes, et c'est précisément en vue d'œuvres d'utilité générale de semblable nature que la loi du 22 mars 1890 est venue compléter celle du 5 avr. 1884.

**51.** — De plus, on doit remarquer que le préfet n'aurait pas le droit d'imposer d'office la commune. L'art. 10 énonce une faculté dont elle peut user ou non à son gré, sans qu'elle puisse y être obligée. — Naudier, n. 154, 156 *in fine.*

**52.** — Avant d'entrer dans l'examen des diverses natures de ressources qui viennent d'être énoncées, nous devons examiner la question de savoir si les communes ont le droit d'affecter à l'entretien ou à l'amélioration des chemins ruraux non reconnus les ressources dont elles disposent. La circulaire du 27 août 1881 fait très-justement observer à cet égard que, d'après l'esprit, sinon d'après le texte de la loi du 20 août 1881, les communes ne peuvent être autorisées à affecter aux dépenses des chemins ruraux non reconnus, que leurs revenus ordinaires disponibles et l'excédent de prestations prévu par la loi du 21 juill. 1870 (V. *infrà*, n. 56), lorsqu'elles pourvoient d'ailleurs à toutes les dépenses, non seulement des chemins vicinaux et des chemins ruraux reconnus, mais encore des autres services municipaux ayant un caractère obligatoire. En dehors de cas exceptionnels d'urgence, il serait, en effet, peu prudent d'employer une notable partie des ressources municipales sur un chemin qui pourrait, dans la suite, échapper à la commune. Le règlement-type de 1883, dont nous avons déjà parlé, a consacré cette manière de voir. — V. *infrà*, n. 130.

**53.** — Examinons maintenant en détail les diverses ressources à l'aide desquelles est constituée la dotation des chemins ruraux. Nous ferons toutefois remarquer, au préalable, qu'en fait, les prestations sont d'un usage assez peu répandu; on sait les attaques nombreuses dont ce mode d'impôt est l'objet : différentes propositions de lois tendant à sa suppression sont actuellement soumises au Parlement. En réalité, les ressources applicables à l'entretien des chemins ruraux sont plus habituellement les fonds libres et les prélèvements opérés en vertu de la loi du 21 juill. 1870. — V., sur cette question, Debauve, *Dictionnaire des travaux publics*, v° *Chemins ruraux*.

**54.** — I. *Centimes extraordinaires.* — L'art. 10, L. 20 août 1881, portait que les dispositions des art. 5 et 7, L. 24 juill. 1867, étaient applicables lorsque l'imposition extraordinaire excédait trois centimes. Sous l'empire de la loi municipale du 5 avr. 1884, actuellement en vigueur, les contributions extraordinaires, qui dépassent cinq centimes sans excéder le maximum fixé par le conseil général et dont la durée, excédant cinq ans, n'est pas supérieure à trente ans, ne sont votées par les conseils municipaux qu'après approbation du préfet. La contribution extraordinaire dépassant le maximum fixé par le conseil général doit être autorisée par un décret; le décret doit être rendu en Conseil d'Etat, si la contribution est établie pour une durée de plus de trente ans. — V. *infrà*, v° *Contributions directes*.

**55.** — II. *Prestations.* — On doit remarquer tout d'abord que la loi n'autorise pas le conseil municipal à voter concurremment pour les dépenses des chemins ruraux reconnus une journée de prestation et des centimes extraordinaires; il lui confère seulement le pouvoir de choisir entre ces deux genres de ressources. — Naudier, n. 154.

**56.** — D'autre part, on ne doit pas perdre de vue que les communes — et la circulaire interprétative de la loi du 20 août 1881 le dit expressément — ont conservé le droit qu'elles tenaient de la loi du 21 juill. 1870 d'appliquer aux chemins ruraux l'excédent de leurs prestations disponibles après avoir assuré l'entretien de leurs chemins vicinaux et fourni le contingent qui leur est assigné pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun. — Naudier, *loc. cit.* — Les communes ne peuvent, toutefois, jouir de cette faculté que dans la limite maxima du tiers des prestations, et lorsqu'elles ne reçoivent pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires aucune subvention de l'Etat ou du département.

**57.** — Le règlement-type de 1883 consacre un certain nombre d'articles relatifs aux règles à observer pour la confection des rôles de prestation et pour l'exécution des travaux.

**58.** — C'est l'état-matrice des contribuables soumis à la prestation vicinale qui sert à la rédaction du rôle des contribuables soumis à la journée de prestation votée en faveur des chemins ruraux reconnus. Le rôle, préparé, arrêté et certifié par le directeur des contributions directes, présente les mêmes dispositions que celui concernant les prestations pour les chemins vicinaux. Le détail d'évaluation de chaque espèce de journée résulte de l'application du tarif adopté par le conseil général pour la vicinalité. Il est rendu exécutoire par le préfet. Tout rôle supplémentaire reconnu nécessaire est dressé de la même manière que le rôle primitif. — V., au surplus, *infrà*, n. 88 et s., et v^is *Chemin vicinal*, *Contributions directes*.

**59.** — C. *Subventions spéciales*. — Le principe de ces subventions est posé par l'art. 11, L. 20 août 1881, ainsi conçu : « Toutes les fois qu'un chemin rural reconnu, entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise industrielle appartenant à des particuliers, à des établissements publics ou à l'Etat, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront lieu pour les uns ou les autres, des subventions spéciales dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitants. Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu. Elles seront réglées annuellement, sur la demande des communes ou, à leur défaut, à la demande des syndicats, par les conseils de préfecture, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes ».

**60.** — « Les experts seront nommés d'après l'art. 17, L. 21 mai 1836. Ces subventions pourront aussi être déterminées par abonnement; les traités devront être approuvés par la commission départementale. »

**61.** — On voit, d'après le texte de cet art. 11, que les travaux publics entrepris pour le compte de l'Etat ou l'exploitation des forêts du domaine peuvent, aussi bien que les autres travaux industriels, donner lieu à subvention.

**62.** — La circulaire du 27 août 1881 a déclaré que l'art. 11, L. 20 août 1881, doit être appliqué comme l'art. 14, L. 21 mai 1836. Nous ne pouvons donc que renvoyer à ce qui sera dit à ce sujet, *infrà*, v° *Chemin vicinal*.

**63.** — Toutefois, à la différence de la loi de 1836, la loi de 1881 permet aux syndicats de bénéficier des subventions industrielles, de même que les syndicats peuvent également consentir des abonnements. — Naudier, n. 157.

**64.** — Deux conditions sont nécessaires pour qu'il y ait lieu a subventions extraordinaires. Il faut : 1° que les chemins ruraux auxquels elles doivent être affectées soient entretenus à l'état de viabilité; 2° qu'il s'agisse de dégradations extraordinaires.

**65.** — S'il y a contestation sur la question de savoir si le chemin est entretenu à l'état de viabilité, le conseil de préfecture statue. — Naudier, n. 158.

**66.** — Les subventions sont, suivant les cas, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant. S'il s'agit de carrières, notamment, c'est l'exploitant et non le propriétaire qui doit la subvention.

**67.** — La subvention est due pour le chemin que l'exploitation industrielle dégrade sans qu'il y ait à distinguer si le siège de l'exploitation se trouve ou non sur le territoire de la commune qui réclame la subvention, et sans qu'il y ait à distinguer non plus si la dégradation est habituelle ou seulement temporaire.

**68.** — Il résulte de la spécification de l'art. 11 que les exploitations agricoles et les simples marchands ou négociants, quelle que soit l'importance de leur trafic, en sont exclus.

**69.** — De ce que les subventions doivent être réglées annuellement, il suit que la commune serait mal fondée à porter sa réclamation devant le conseil de préfecture plus d'une année après les faits qui ont pu motiver la demande.

**70.** — Le conseil de préfecture statue, sauf opposition en cas de jugement par défaut, et sauf recours au Conseil d'Etat en cas de décision contradictoire.

**71.** — IV. *Souscriptions*. — Le maire accepte les souscriptions volontaires et en dresse l'état, qui est rendu exécutoire par le préfet. Si les souscriptions ont été faites en journées de prestation, elles sont, après mise en demeure restée sans effet, converties en argent, conformément au tarif adopté pour la prestation de la commune (L. 20 août 1881, art. 12, § 1 et 2).

**72.** — Les souscriptions volontaires peuvent consister non seulement en prestation de sommes d'argent ou de journées de travail, mais encore en fournitures ou transport de matériaux, ou même en cession gratuite de terrains.

**73.** — L'art. 12, L. 20 août 1881, est applicable aussi bien aux chemins ruraux non reconnus qu'aux chemins ruraux reconnus.

**74.** — Le texte de la loi du 5 avr. 1884 (art. 68) ne semble pas rendre obligatoire l'approbation préfectorale pour l'acceptation de telles souscriptions, ainsi que cela avait lieu sous l'empire de la loi du 18 juill. 1837.

**75.** — M. Naudier (n. 52) soutient cependant que cette approbation doit intervenir lorsqu'il s'agit de souscriptions en argent. Il ajoute (n. 53) que l'acceptation de l'administration doit être notifiée au donateur afin de rendre, conformément aux principes généraux, la donation irrévocable. Jusque-là, suivant cet auteur, l'offre du souscripteur ne serait qu'une pollicitation qui pourrait être retirée (art. 938, C. civ.).

**76.** — Le Conseil d'Etat a cependant décidé que cette notification n'était exigée par aucune disposition de loi pour rendre définitive et irrévocable l'offre du souscripteur. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, Mallebiau, [Leb. chr., p. 303]

**77.** — Dans tous les cas, si l'approbation préfectorale pouvait être exigée pour les prestations en argent ou les cessions de terrains, on ne saurait raisonnablement l'exiger pour le concours volontaire et personnel que certains habitants s'empressent de donner en vue du transport des matériaux destinés à l'entretien des chemins ruraux dont la viabilité les intéresse plus particulièrement. — Naudier, n. 52.

**78.** — Si des difficultés s'élèvent entre les souscripteurs et la commune, elles doivent être portées au conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat (L. 20 août 1881, art. 12, § 3). Les tribunaux civils seraient, au contraire, compétents si la question soulevée était de pur droit commun : par exemple, s'il s'agissait de savoir si la personne qui a fait la promesse était, ou non, capable au moment de la pollicitation.

**79.** — Rappelons que le fait, par un propriétaire, d'avoir concouru sans réserve aux dépenses nécessitées par l'établissement d'un chemin n'emporte pas, par lui-même, renonciation à toute indemnité du fait des dommages pouvant résulter de l'exécution des travaux. Cette solution, admise par le Conseil d'Etat (23 nov. 1888) en matière de chemin vicinal, devrait évidemment être étendue aux chemins ruraux.

**80.** — V. *Emprunts*. — Nous n'avons pas à nous occuper particulièrement de cette nature de ressources, le sujet se rattachant directement à l'examen des recettes et dépenses municipales. Nous nous bornerons donc à renvoyer aux art. 68, 69, 141, 142 et 143, L. 5 avr. 1884. — V. *infrà*, v° *Commune*.

**81.** — VI. *Produits de la vente des délaissés*. — Cette question sera examinée plus loin. — V. *infrà*, n. 241.

§ 4. *Exécution des travaux.*

**82.** — Les travaux des chemins ruraux sont effectués sous l'autorité du maire, chargé d'assurer, de surveiller et de constater leur bonne exécution. Tous les agents employés au service de ces chemins sont placés sous ses ordres. Si, d'ailleurs, les municipalités restent libres pour les opérations relatives aux chemins ruraux d'employer un personnel de leur choix, rien ne s'oppose — et leur intérêt bien entendu les y conduira — à ce qu'elles fassent appel aux fonctionnaires et agents du service vicinal (V. *infrà*, v° *Chemin vicinal*, n. 199 et s.). Une circulaire du ministre de l'Intérieur, en date du 23 nov. 1881, rappelant que toute liberté appartenait à cet égard aux communes, a néanmoins prescrit aux préfets d'agir par voie de persuasion pour faire comprendre à ces dernières les avantages qu'elles trouveraient à recourir au personnel du service vicinal. En tous cas, le taux des émoluments est librement débattu entre les communes et les fonctionnaires qu'elles emploient.

**83.** — Nous devons tout d'abord répondre à la question de savoir si les travaux effectués sur des chemins ruraux sont des travaux publics. L'affirmative a été reconnue fondée par le tribu-

nal des conflits (11 nov. 1882), étant admis, bien entendu, que les travaux sont exécutés dans un intérêt public. Mais on ne pourrait attribuer ce caractère à des plantations effectuées en vue de tirer parti du sol du chemin et d'accroître de la sorte les ressources de la commune. Ainsi a-t-il été jugé, du moins, dans un cas né antérieurement à la loi du 20 août 1881. — Cons. d'Et., 29 juill. 1882, [Leb. chr., p. 742] — Il s'agissait d'ailleurs, dans l'espèce, non pas d'une contestation entre un entrepreneur et la commune, mais de la réparation de dommages résultant de l'obstruction par des plantations d'un chemin rural, considéré dans la législation d'alors comme une simple propriété communale.

**84.** — Comme application du principe ci-dessus posé, nous remarquerons que l'art. 14, L. 20 août 1881, déclare expressément applicables aux travaux des chemins ruraux les règles relatives aux extractions de matériaux et aux occupations temporaires de terrains, règles dérivant des arrêts du conseil des 7 sept. 1755 et 20 mars 1780, des lois des 28 sept.-6 oct. 1791 (tit. 1, sect. 6, art. 1), du 28 pluv. an VIII (art. 4), du 16 sept. 1807 (art. 55 et 56), et de l'art. 650, C. civ.

**85.** — Si on considère l'art. 14, L. 20 août 1881, comme une conséquence du caractère de travaux publics qu'on attribue aux travaux d'exécution des chemins ruraux, il faut en conclure que les chemins *non reconnus* ne peuvent en invoquer le bénéfice, et tel est, en effet, le sentiment de M. Féraud-Giraud (*Voies rurales*, p. 78). M. Naudier pense, au contraire, que l'art. 14 parlant des chemins ruraux, en général, sans aucune spécification, les uns et les autres doivent être assimilés au point de la servitude dont nous parlons. — Naudier, n. 54.

**86.** — Bien que les deux modes d'exécution des chemins ruraux — prestations en nature et marché de travaux — ne présentent à peu près rien qui soit spécial à la matière, soit quant à la question de savoir par qui et comment les prestations sont dûes, soit quant à la façon dont les adjudications et marchés de travaux doivent se faire, nous croyons néanmoins utile d'analyser brièvement les dispositions contenues sur ce point dans le modèle de règlement général sur les chemins ruraux proposé à l'agrément des préfets par le ministre de l'Intérieur dans sa circulaire du 3 janv. 1883.

**87.** — Dans un intérêt de clarté et de simplification, nous examinerons ensemble les questions ayant trait à l'exécution des travaux, qu'il s'agisse de travaux neufs ou d'opérations de simple entretien.

**88.** — I. *Prestations en nature.* — Les travaux de prestations sont exécutés du 12 mars au 15 novembre. S'il est nécessaire de changer ces époques, les modifications doivent faire l'objet d'un arrêté spécial du préfet rendu sur la demande du maire et l'avis du conseil municipal. Les prestations doivent être effectuées dans l'année pour laquelle elles ont été votées. Les fermiers ou colons qui, par suite de fin de bail, doivent quitter la commune avant l'époque fixée pour l'emploi des prestations, peuvent être admis à effectuer leurs travaux avant leur départ (art. 13 du règlement-type).

**89.** — A. *Prestations à la journée.* — La durée du travail des prestations des bêtes de somme et de trait est fixée au minimum de dix heures par jour, non compris les heures de repas et de repos. Lorsque les prestataires sont appelés hors des limites de la commune à laquelle ils appartiennent et à plus de 4 kilomètres, le temps employé à l'aller et au retour pour parcourir les distances excédant la limite fixée, est compté comme passé sur l'atelier (*Ibid.*, art. 14).

**90.** — Rappelons seulement que c'est le maire qui détermine :

1° La répartition des travailleurs entre chaque chemin;

2° Les jours d'ouverture et de clôture des travaux de prestations pour chaque chantier.

Il dresse pour chaque chemin un état indiquant les prestataires qui y sont appelés et les travaux qui leur sont demandés. Cinq jours au moins avant l'époque fixée pour l'ouverture des travaux, il est remis à chaque prestataire un bulletin signé de lui portant réquisition de se rendre, muni des outils indiqués, tel jour et à telle heure sur tel chemin (*Ibid.*, art. 15 et 16).

**91.** — Lorsqu'un prestataire est empêché par maladie ou tout autre motif grave de se rendre sur le chantier, il doit le faire connaître au moins dans les vingt-quatre heures qui précèdent le jour fixé pour l'exécution des travaux. En ce cas, le maire remet la prestation à une autre époque, fixée d'après la nature de l'empêchement (*Ibid.*, art. 17).

**92.** — Un surveillant spécial désigné par le maire doit tenir note de l'emploi des journées effectuées, après avoir relevé le nom des prestataires qui ne se sont pas présentés. En cas d'absence non justifiée, l'inobservation de ces prescriptions trouverait sa sanction dans l'application des peines portées par les art. 471, §§ 15 et 474, C. pén. (amende de 1 à 5 fr., emprisonnement de un à trois jours en cas de récidive).

**93.** — Chaque prestataire doit apporter sur l'atelier les outils qui lui ont été indiqués dans le bulletin de réquisition. Les bêtes de somme et les bêtes de trait doivent être garnies de leurs harnais; les voitures, attelées et accompagnées d'un conducteur. Ce conducteur n'est astreint à travailler avec les autres ouvriers commis au chargement qu'autant que le propriétaire de la voiture est imposé pour des journées d'homme. Dans ce cas seulement, la journée du conducteur est comptée en acquit de celles à fournir par le propriétaire (Règl., art. 20).

**94.** — Les prestataires peuvent se faire remplacer, pour leur personne et celles des membres de leur famille, par des ouvriers à leurs gages. Les remplaçants doivent être valides, âgés de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus. Ils doivent être agréés par le surveillant des travaux, sauf appel au maire de la commune. Les prestataires en nom restent responsables du travail de leurs remplaçants (*Ibid.*, art. 21).

**95.** — Le prestataire doit fournir la journée de prestation tout entière et sans interruption, sauf les cas exceptionnels autorisés par le maire. Si le mauvais temps exige la fermeture du chantier, il n'est tenu compte que des journées ou fractions de journées effectuées, et les contribuables sont tenus de compléter plus tard leurs prestations (art. 22).

**96.** — La journée de prestation n'est réputée acquittée que si le surveillant reconnaît qu'elle a été convenablement employée. Dans le cas contraire, il n'est tenu compte au prestataire que de la fraction de journée répondant au temps pendant lequel il a travaillé. Les difficultés qui peuvent s'élever sont résolues par le maire, sauf recours devant l'autorité compétente, dit le règlement (art. 23). Cette autorité est le préfet et, au-dessus de lui, le ministre de l'Intérieur. La décision du maire peut aussi être entachée d'un vice de forme ou d'un excès de pouvoir permettant de la déférer directement au Conseil d'Etat.

**97.** — Les travaux une fois terminés, le surveillant remet l'état d'indication au maire, qui fait la réception des travaux, en inscrit le décompte et envoie l'extrait du rôle, après l'avoir émargé, au receveur municipal, chargé d'opérer ensuite le recouvrement des journées ou portions de journées restant dues (art. 24).

**98.** — B. *Prestations à la tâche.* — Lorsque le conseil municipal d'une commune a adopté un tarif pour la conversion des journées de prestation en tâches, le maire décide si ce tarif sera appliqué à tout ou partie des travaux de prestation. Il fixe les délais d'exécution des travaux et la répartition des tâches à faire sur chaque chemin par les prestataires; il dresse les états d'indication des travaux à effectuer pour chaque prestation (Règlement de 1883, art. 25).

**99.** — Le maire adresse à chaque contribuable soumis à la prestation en tâches un bulletin de réquisition indiquant les travaux à effectuer ou les matériaux à fournir, ainsi que le délai dans lequel ces tâches devront être exécutées. Le détail et l'emplacement des travaux à faire sont inscrits sur le bulletin et indiqués sur le terrain par les soins du maire ou de l'agent préposé à cet effet (art. 26).

**100.** — La réception des travaux en tâches est faite par le maire, soit au fur et à mesure de l'avancement des travaux, soit à l'expiration du délai fixé pour leur achèvement. Le prestataire est convoqué pour cette réception. Il n'est complètement libéré que si les travaux satisfont, pour la quantité et la qualité, au tarif de la conversion en tâches. Dans le cas contraire, la cote n'est réputée acquittée que pour la valeur des travaux effectués. La retenue à faire pour mettre les travaux en état de réception est déterminée par le maire, sauf recours devant l'autorité compétente. — V. *suprà*, n. 96.

Le maire, après avoir inscrit le décompte des travaux effectués, émarge les prestations acquittées et envoit l'extrait de rôle au receveur municipal pour le recouvrement de ce qui reste dû (art. 27).

**101.** — II. *Travaux à prix d'argent.* — A. *Dispositions générales.* — Les travaux à prix d'argent sont exécutés par voie d'adjudication. Toutefois, il peut être traité de gré à gré sur série de prix ou à forfait :

1° Pour les ouvrages et fournitures dont la dépense n'excède pas 3,000 fr.;

2° Pour ceux dont l'exécution ne comporte pas les délais d'une adjudication;

3° Pour ceux qui, par leur nature ou leur spécialité, exigeraient des conditions particulières d'aptitude de la part de l'entrepreneur;

4° Enfin, pour ceux dont la mise en adjudication n'aurait pas abouti.

Les travaux peuvent aussi, sur l'avis favorable du conseil municipal, avec l'autorisation du préfet, être effectués par voie de régie, soit en cas d'urgence, soit lorsque les autres modes d'exécution ont été reconnus impossibles ou moins avantageux. L'autorisation du préfet n'est pas nécessaire toutes les fois que la dépense en argent ne dépasse pas 300 fr. — V. *infrà*, n. 118, 126.

**102.** — Il a été jugé, en ce qui concerne les travaux d'ouverture d'un chemin rural dont le conseil municipal, usant de la faculté que lui laissait la loi du 20 avr. 1881, n'avait pas demandé la reconnaissance, mais dont les décomptes aient été approuvés après réception régulière, qu'il importait peu que, pour décider l'ouverture dudit chemin, les représentants de la commune ne se fussent pas conformés aux prescriptions des art. 4 et 13, L. 20 avr. 1881, et que les travaux eussent été exécutés en vertu de marchés de gré à gré au lieu d'être mis en adjudication conformément aux dispositions de l'ordonnance du 14 nov. 1837; s'il est constaté en fait que les travaux ont été exécutés et ont profité à la commune, elle ne saurait se prévaloir de ces irrégularités pour refuser de payer aux entrepreneurs le montant des travaux effectués par eux, tous droits réservés d'ailleurs à la commune contre le maire à raison du préjudice que les irrégularités relevées auraient pu causer à la commune. — Cons. d'Ét., 9 déc. 1892, Commune de Brantes, [*Gaz. des trib.*, 11 déc. 1892]

**103.** — Il doit être établi un avant-projet à soumettre au conseil municipal, suivi d'un projet définitif, comprenant un plan et un devis, également soumis au conseil municipal et adressé au préfet pour approbation (art. 68, § 1, n. 114, L. 5 avr. 1884).

**104.** — Les projets se composent des pièces indiquées au programme annexé à l'instruction générale du 6 déc. 1870 sur les chemins vicinaux (V. *infrà*, v° *Chemin vicinal*). Les projets sont approuvés par le préfet quand la dépense totalisée avec les dépenses de même nature pendant l'exercice courant dépasse les limites des ressources ordinaires et extraordinaires que les communes peuvent se créer sans autorisation spéciale.

**105.** — Les devis ou cahiers des charges des adjudications et des marchés de gré à gré contiennent toujours la condition que les soumissionnaires seront assujettis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux des chemins vicinaux. Ces clauses et conditions, annexées à l'instruction ministérielle du 6 déc. 1870, ne diffèrent, pour ainsi dire, en rien des clauses et conditions générales du service des ponts et chaussées, telles qu'elles étaient déterminées par le cahier de 1866. — V. *infrà*, v° *Travaux publics*.

**106.** — B. *Adjudications*. — Les adjudications sont passées soit dans la commune de la situation des travaux, soit au chef-lieu de canton ou à la sous-préfecture. Le bureau se compose du maire, président, et de deux conseillers municipaux. Le receveur municipal assiste à ces adjudications. L'absence des personnes ci-dessus désignées, autre que le président, dûment convoquées, n'empêche pas l'adjudication (Règlement-type de 1883, art. 31).

**107.** — Les adjudications sont annoncées au moins vingt jours à l'avance par des affiches placardées tant au chef-lieu du département que dans les principales communes de l'arrondissement et dans celles où sont situés les travaux. Elles peuvent être portées à la connaissance des entrepreneurs par tous les moyens de publicité (*Ibid.*, art. 32).

**108.** — Les affiches indiquent sommairement : le lieu, le jour, l'heure et le mode fixés pour l'adjudication et le dépôt des soumissions, le fonctionnaire chargé d'y procéder, la nature des travaux, le montant de la dépense prévue et du cautionnement, le lieu où l'on pourra prendre connaissance des pièces du projet, le modèle des soumissions. Dans le cas d'urgence, le délai de vingt jours ci-dessus indiqué pourra être réduit par le préfet, sans jamais être inférieur à dix jours (*Ibid.*, même art.).

**109.** — Les adjudications se font au rabais et sur soumissions cachetées. Le rabais s'applique, non au montant total du devis, mais au prix de la série servant de base aux évaluations. Dans le cas où il semble nécessaire de fixer préalablement un minimum de rabais, ce minimum est déterminé par le président sur l'avis du bureau, et déposé, sous enveloppe cachetée, sur le bureau à l'ouverture de la séance (*Ibid.*, art. 33).

**110.** — Les soumissions sont toujours placées seules dans une enveloppe cachetée portant la désignation des travaux et le nom de l'entrepreneur. Cette première enveloppe forme avec les certificats de capacité, s'ils sont exigés, et les pièces constatant le versement du cautionnement ou un engagement valable de le fournir, un paquet également cacheté portant aussi la désignation des travaux. Tous les paquets déposés par les concurrents sont rangés sur le bureau par le président et reçoivent un numéro d'ordre (*Ibid.*, art. 34).

**111.** — A l'instant fixé par l'affiche, le premier cachet de chaque paquet est rompu publiquement et il est dressé un état des pièces qui s'y trouvent renfermées. Le public et les concurrents se retirent de la salle d'adjudication, et le bureau, après avoir pris l'avis du comptable présent, arrête la liste des concurrents agréés. En cas de partage dans le vote du bureau, la voix du président est prépondérante; il en est de même pour toutes les questions qui pourraient être soulevées pendant l'adjudication (*Ibid.*, art. 35).

**112.** — Immédiatement après, la séance redevient publique et le président fait connaître les concurrents agréés. Les soumissions présentées par ces derniers sont ouvertes publiquement. Toute soumission non conforme au modèle indiqué par les affiches est déclarée nulle. Les concurrents illettrés peuvent faire signer leur soumission par un fondé de procuration verbale, sous la condition de le déclarer avant l'ouverture de leur soumission au président (*Ibid.*, art. 36).

**113.** — Le concurrent qui a fait l'offre d'exécuter les travaux aux conditions les plus avantageuses est déclaré adjudicataire, si son rabais remplit les conditions de minimum imposées et si, à défaut de la fixation de ce minimum, sa soumission ne comporte pas d'augmentation sur les prix prévus. Dans le cas où le rabais le plus avantageux serait offert par plusieurs concurrents, il est procédé, séance tenante, entre ceux-ci, à une nouvelle adjudication sur soumissions cachetées. Les rabais de la nouvelle adjudication ne peuvent être inférieurs à ceux de la première. Si les concurrents maintiennent les rabais primitifs, le bureau désigne celui des concurrents qui doit être déclaré adjudicataire (*Ibid.*, art. 37).

**114.** — Il est dressé pour chaque adjudication un procès-verbal relatant les circonstances de l'opération (*Ibid.*, art. 38).

**115.** — Les adjudications ne sont définitives qu'après l'approbation du préfet. Dans les vingt jours de la date de cette approbation, la minute du procès-verbal est soumise à l'enregistrement. Il ne peut en être délivré ni expédition ni extrait qu'après l'accomplissement de cette formalité (*Ibid.*, art. 39).

**116.** — Le cautionnement à fournir par les adjudicataires est versé à la caisse du receveur municipal (*Ibid.*, art. 40).

**117.** — Les adjudicataires paient les frais de timbre et d'enregistrement des procès-verbaux d'adjudication, ceux d'expédition sur papier timbré des devis du cahier des charges dont il leur est fait remise, ainsi que ceux d'affiches et autres publications, s'il y a lieu. Il ne peut rien être exigé d'eux au delà de ces frais (*Ibid.*, art. 41).

**118.** — Après une tentative infructueuse d'adjudication, les travaux peuvent, avec l'autorisation du préfet, donner lieu à un marché de gré à gré, lorsque l'on trouve un soumissionnaire s'engageant à les exécuter sans augmentation de prix, aux conditions du devis et du cahier des charges. Mais si, à défaut de cette soumission, on reconnaît la nécessité d'augmenter certains prix et de modifier les conditions du cahier des charges, il est procédé à une nouvelle tentative d'adjudication, après avoir opéré sur les pièces du projet les changements adoptés. Dans le cas où cette seconde tentative est infructueuse, on peut recourir à un marché de gré à gré pour l'ensemble du projet, ou bien à plusieurs marchés distincts, en scindant les travaux, soit en lots moins importants, soit selon leur nature. Le préfet peut aussi autoriser l'exécution par voie de régie, après la seconde tentative infructueuse d'adjudication (*Ibid.*, art. 42). — V. *suprà*, n. 101.

**119.** — Les dispositions de faveur édictées par le décret du

4 juin 1888 en vue de l'admission des sociétés d'ouvriers français aux adjudications, étant spéciales aux travaux et fournitures de l'État, ne sont pas applicables en matière de chemins ruraux.

**120.** — C. *Marchés de gré à gré.* — Lorsqu'il y a lieu de faire exécuter les travaux par voie de marché de gré à gré, le maire invite les entrepreneurs à prendre connaissance des conditions de l'entreprise, à formuler et à lui remettre, dans un délai déterminé, leurs propositions par soumissions écrites. Les soumissions ainsi déposées doivent contenir l'engagement de se soumettre aux conditions du devis particulier des ouvrages et aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux sur les chemins vicinaux. Elles tiennent lieu de devis, lorsqu'elles énoncent en outre les quantités, les prix et les conditions d'exécution des ouvrages (Règl.-type, art. 43).

**121.** — La soumission la plus avantageuse est acceptée par le maire dûment autorisé par le conseil municipal. Le règlement ajoute (art. 44) que l'acceptation du maire est soumise à l'approbation du préfet. Cette disposition est d'ailleurs conforme aux prescriptions de l'art. 115, L. 5 avr. 1884.

**122.** — La soumission à forfait des ouvrages à exécuter doit toujours contenir la mention en toutes lettres de la somme fixe à payer à l'entrepreneur, laquelle somme ne peut jamais excéder l'estimation du projet (*Ibid.*, art. 45).

**123.** — Les dispositions des art. 40 et 41, relatives au versement du cautionnement et au paiement des frais de timbre, d'enregistrement et d'adjudication, sont applicables aux marchés de gré à gré. Le préfet peut néanmoins, sur l'avis du maire, dispenser les soumissionnaires de fournir un cautionnement (*Ibid.*, art. 46).

**124.** — D. *Travaux en régie.* — Les travaux en régie sont exécutés sous la direction et la responsabilité du maire, autant que possible, à la tâche. A moins de difficultés, les ouvriers et les tâcherons sont payés par mandats individuels (*Ibid.*, art. 47).

**125.** — Lorsque les ouvriers ne peuvent pas être payés par mandats individuels, l'arrêté autorisant la régie nomme le régisseur au nom duquel sont faites les avances de fonds et fixe la somme qu'elles ne doivent pas dépasser (*Ibid.*, art. 48).

**126.** — Cet arrêté est pris par le maire, si la dépense ne dépasse pas 300 fr.; il doit être approuvé par le préfet, si elle dépasse cette somme (*Ibid.*, art. 49). — V. *suprà*, n. 101.

**127.** — E. *Réception des travaux.* — Les réceptions provisoires ou définitives des travaux de fournitures effectuées sont faites par le maire, assisté de deux conseillers municipaux désignés par le conseil municipal, en présence de l'entrepreneur (*Ibid.*, art. 50).

**128.** — Les réceptions doivent faire l'objet de procès-verbaux. L'absence de l'entrepreneur ou des deux conseillers municipaux ne fait pas obstacle à la réception s'ils ont été régulièrement convoqués (*Ibid.*, art. 51).

Les travaux étant d'ailleurs en principe soumis aux clauses et conditions générales du service vicinal, la réception doit être opérée dans les conditions définies par les art. 46 et 47 desdites clauses.

### § 5. *Comptabilité des chemins ruraux.*

**129.** — Dans la session de mai, le conseil municipal est appelé à voter pour l'année suivante les ressources qu'il entend affecter aux chemins ruraux. Il est invité en même temps à arrêter le tarif de la conversion des prestations en tâches et à délibérer sur l'emploi du reliquat des exercices précédents. La délibération n'est exécutoire qu'après l'approbation de l'autorité compétente, s'il y a lieu (L. 5 avr. 1884, art. 68). Il doit être donné au directeur des contributions directes avis des votes de prestations et de centimes. Les reliquats sont reportés au budget additionnel, en conservant leur affectation spéciale, s'il y a lieu. Le conseil municipal peut répartir ultérieurement, par délibérations spéciales, l'emploi des ressources en argent et en nature, selon les besoins (Règl.-type, art. 52).

**130.** — Les ressources créées pour le service des chemins ruraux, quelle qu'en soit l'origine et qu'elles consistent en argent ou en prestations en nature, ne peuvent, sous aucun prétexte, être appliquées à des dépenses étrangères à ce service, ni à des chemins qui n'auraient pas été légalement reconnus (V. *suprà*, n. 52). Les ressources créées en vue d'une dépense spéciale ne peuvent recevoir une autre destination à moins d'une autorisation régulière.

Tout emploi soit de fonds, soit de prestations en nature, effectué contrairement aux règles ci-dessus doit être rejeté des comptes et mis à la charge du comptable ou de l'ordonnateur, selon le cas (Règl.-type, art. 53).

**131.** — Le règlement-type édicte les dispositions applicables : 1° à la comptabilité du maire; 2° à la comptabilité des receveurs municipaux.

**132.** — L'art. 54 du règlement pose en principe que le maire est l'ordonnateur de toutes les dépenses relatives aux chemins ruraux pour lesquelles un crédit a été ouvert au budget communal. Les autres articles (55 à 59) reproduisent des règles de gestion qui n'ont rien de spécial à la matière des chemins ruraux : interdiction de disposer des fonds autrement que par mandat délivré sur les receveurs municipaux et portant sur un crédit régulièrement ouvert; interdiction de changer l'affectation des fonds ou d'outre-passer le montant des crédits ouverts; justification d'identité ou de pouvoirs à présenter par les créanciers; cumul des crédits ouverts pour un même service et un même exercice; obligation de mandater à nouveau les dépenses non acquittées dans l'exercice auquel elles se rattachaient; inscription obligatoire sur un registre de tous les mandats au fur et à mesure de leur délivrance, et avec indication des divers éléments qui les caractérisent (date, numéro d'ordre, montant, article du budget, nom des parties prenantes, objet de la dette).

**133.** — Aux termes de l'art. 60 du règlement, les recettes et les dépenses communales relatives aux chemins ruraux sont effectuées par le receveur municipal, chargé seul et sous sa responsabilité de poursuivre la rentrée de tous les revenus de la commune et de toutes les sommes qui lui seraient dues, ainsi que d'acquitter les dépenses mandatées par le maire, jusqu'à concurrence des crédits régulièrement accordés. Tous les rôles de taxes, de sous-répartition et de prestations locales doivent parvenir au receveur municipal par l'intermédiaire du receveur des finances.

**134.** — Les art. 61 à 68 n'ont rien de particulier au sujet qui nous occupe; ils rappellent l'interdiction pour toute autre personne autre que le comptable de s'ingérer dans le maniement des deniers communaux; l'obligation pour le comptable de procéder aux recouvrements dans les formes et aux époques régulières; l'obligation de vérifier, avant le paiement du mandat, la régularité de l'imputation et les justifications de la dépense, sans que le mérite des faits ait à être apprécié; la nécessité de tenir un compte régulier des opérations faites et du résultat définitif qu'elles accusent.

**135.** — Plus spécialement, le règlement fixe les dates suivantes :

Le 5 de chaque mois, pour la présentation par le comptable au maire de l'état des recouvrements effectués pendant le mois écoulé;

Le 31 mars de chaque année, pour l'entier recouvrement des sommes dues pendant l'année précédente;

Le 5 avril, pour la présentation au receveur des finances du compte de l'année, spécial à chaque commune, le dit compte devant être transmis par le receveur des finances au maire le 15 avril au plus tard.

**136.** — Le règlement indique ensuite (art. 70 et 71) la manière dont sont justifiés les recettes et les paiements. Il rappelle que toutes les pièces justificatives à produire à l'appui des mandats doivent être visées par l'ordonnateur. Nous reproduisons ci-dessous en note l'indication des pièces justificatives à produire à l'appui, tant des recettes que des dépenses, telle qu'elle est donnée par le règlement-type annexé à la circulaire du ministre de l'Intérieur, du 3 janv. 1883 (1).

---

(1) SECTION I. — [illegible] EN CAS DE CONVENTION AMIABLE.

ART. 1. *Convention portant sur la cession et sur le prix.*

§ 1. *Terrains nus et non clos de murs ou de haies vives, indépendants des habitations.*

1° La décision de la commission départementale déclarant les travaux d'utilité publique, cette décision accompagnée de la mention expresse qu'elle n'a été l'objet d'aucun recours.

*Et, dans le cas où la décision aurait été frappée d'appel*, décision du conseil général ou du Conseil d'État;

2° Délibération du conseil municipal (1), si la dépense totalisée avec celles des autres

(1) Dans ce cas, la délibération du conseil municipal ne doit être approuvée par le préfet qu'en cas de désaccord entre le conseil municipal et le maire.

**137.** — Toutes les dépenses autres que celles énoncées par le règlement-type sont justifiées comme il est prescrit par les règlements sur la comptabilité communale (Règl.-type, art. 72).

## § 6. *Police.*

**138.** — L'autorité municipale n'a pas pour unique mission de veiller à ce que les chemins ruraux soient maintenus dans un état satisfaisant, au point de vue de la viabilité; il importe également de prémunir ces voies contre les empiètements et les usurpations des particuliers. C'est de l'exercice de cette attribution de police et de surveillance que le maire a été chargé par l'art. 9, L. 20 août 1881.

**139.** — Le règlement-type contient un certain nombre de dispositions ayant pour objet d'assurer la conservation des chemins ruraux. Ces dispositions se groupent en deux sections ayant trait, la première aux autorisations diverses, la seconde aux règles de police proprement dites.

**140.** — I. *Autorisations. Alignements.* — Nul ne peut, sans y avoir été préalablement autorisé, faire aucun ouvrage de nature à intéresser la conservation de la voie publique ou la facilité de la circulation sur le sol ou le long des chemins ruraux et spécialement :

1° Faire sur ces chemins ou leurs dépendances aucune tranchée, ouverture, dépôt de pierres, terres, fumiers, décombres ou autres matières;

2° Y enlever des gazons, du gravier, du sable, de la terre ou autres matériaux;

3° Y étendre aucune espèce de produits ou matières;

4° Y déverser des eaux quelconques de manière à y causer des dégradations;

acquisitions déjà votées dans le même exercice ne dépasse pas le dixième des revenus ordinaires de la commune.

Et, de plus, ampliation de l'arrêté pris par le préfet en conseil de préfecture pour autoriser l'acquisition, si la dépense totalisée avec celles des autres acquisitions déjà votées dans le même exercice dépasse le dixième des revenus ordinaires de la commune.

3° Expédition ou extrait de l'acte de cession amiable (T), lorsqu'il est produit avec le compte final, et non timbré lorsqu'il s'agit d'une justification provisoire : ladite expédition ou ledit extrait portant mention de la transcription et de l'enregistrement, et constatant que le vendeur a produit les titres qui établissent sa possession.

NOTA. — Les portions contiguës appartenant à un même propriétaire doivent faire l'objet d'un seul acte de vente.

Si le vendeur n'est pas l'individu dénommé à la matrice des rôles, le contrat doit indiquer comment la propriété est passée du propriétaire désigné par la matrice des rôles à celui qui consent la vente.

Si la désignation portée à la matrice des rôles est inexacte ou incomplète, le vendeur doit prouver l'inexactitude ou l'erreur par la production d'un bail, d'un acte de vente, d'un partage ou d'un acte authentique.

A défaut d'acte authentique, l'identité sera prouvée par un certificat du maire délivré sur la déclaration de deux témoins au moins. Ces justifications seront énoncées au contrat (1).

4° Certificat du maire constatant que, préalablement à la transcription, l'acte de vente a été publié et affiché, conformément à l'art. 15, L. 3 mai 1841, et suivant les formes de l'art. 6.

5° Exemplaire certifié du journal où l'insertion a été faite (les formalités de publication, dont l'accomplissement doit être constaté par le certificat, portent sur l'acte de cession).

NOTA. — Les formalités de publication et d'insertion doivent toujours précéder la transcription, à peine de nullité de la transcription.

6° Certificat du maire délivré huit jours au moins après les publications et affiches ci-dessus mentionnées, et constatant qu'aucun tiers ne s'est fait connaître comme intéressé au règlement de l'indemnité.

7° Certificat négatif (T) ou état (T) des inscriptions, délivré par le conservateur, quinze jours au moins après la transcription.

NOTA. — Les inscriptions dont la non-existence ou la radiation doit être justifiée sont exclusivement celles dont l'immeuble se trouve grevé du chef soit du vendeur, soit du propriétaire désigné par la matrice cadastrale, ou de leurs auteurs; il est inutile de justifier de la radiation de l'inscription prise d'office au profit du vendeur qui a traité avec la commune.

*Dans le cas où il existe des inscriptions, et si le montant du prix n'est pas versé à la Caisse des dépôts et consignations :*

8° Certificat (T) de radiation délivré par le conservateur des hypothèques, ou quittance notariée portant mainlevée des inscriptions.

9° Décompte en principal et intérêts du prix d'acquisition.

10° Certificat de paiement délivré par le maire.

11° Quittance de l'ayant-droit.

Les quittances peuvent être passées dans la forme des actes administratifs.

NOTA. — Lorsque l'indemnité ne dépassera pas 500 fr., les pièces relatives à la purge des hypothèques et le certificat du conservateur pourront être remplacés par une délibération du conseil municipal approuvée par le préfet, dispensant le maire de remplir les formalités de la purge des hypothèques; en outre, en vertu de la même délibération, et quand même elle ne l'aurait pas spécifié, l'acte ne sera pas soumis à la transcription.

*En cas de consignation du montant du prix de vente à la Caisse des dépôts et consignations*, on produira les pièces mentionnées ci-dessus, à l'exception de la quittance de l'ayant-droit, et, lorsque la consignation est motivée par l'existence d'inscriptions hypothécaires, des états d'inscriptions, qui seront remis à la Caisse des dépôts et consignations.

Et, en outre :

12° Arrêté du maire prescrivant la consignation et en énonçant les motifs; si la consignation a pour cause l'existence d'inscriptions hypothécaires, l'arrêté visera la date de la délivrance par le conservateur de l'état d'inscription.

13° Récépissé du préposé de la Caisse des dépôts et consignations.

§ 2. *Bâtiments, cours ou jardins y attenant, terrains clos de murs ou de haies vives.* — Si l'utilité publique a été déclarée :

1° Copie du décret déclarant les travaux d'utilité publique ;

2° Les pièces mentionnées au § 1, 2° à 13°.

Si l'utilité publique n'a pas été déclarée :

1° Délibération du conseil municipal (1), si la dépense totalisée avec celles des autres acquisitions déjà votées dans le même exercice ne dépasse pas le dixième des revenus ordinaires de la commune.

Et, de plus, ampliation de l'arrêté pris par le préfet en conseil de préfecture pour autoriser l'acquisition, si la dépense totalisée avec celles des autres acquisitions déjà votées dans le même exercice dépasse le dixième des revenus ordinaires de la commune.

2° Copie certifiée du contrat (T), lorsqu'elle est produite avec le compte final, non timbrée lorsqu'il s'agit d'une justification provisoire; ladite copie portant mention de la transcription et de l'enregistrement, indiquant les précédents propriétaires, et constatant que le vendeur a produit les titres qui établissent sa possession.

3° Certificat (T) négatif délivré après transcription par le conservateur des hypothèques, relatant expressément qu'il s'applique aux mentions et transcriptions désignées par les art. 1 et 2, L. 23 mars 1855, ainsi qu'aux transcriptions de saisies, de donations ou de substitutions.

Ou, s'il y a lieu, état (T) des inscriptions et, en outre, desdites transcriptions ou mentions.

NOTA. — Les inscriptions dont la non-existence ou la radiation doit être justifiée sont exclusivement celles qui intéressent les tiers, c'est-à-dire celles dont l'immeuble pourrait être grevé du chef du vendeur ou des précédents propriétaires; il est inutile de justifier de la radiation de l'inscription prise d'office au profit du vendeur qui a traité avec la commune.

*Dans le cas où ledit certificat ou état ne serait pas délivré quarante-cinq jours au moins après l'acte d'acquisition, et s'il ne résulte pas, d'ailleurs, des énonciations mêmes de l'acte que la propriété appartenait, depuis plus de quarante-cinq jours avant la transcription, à ceux de qui la commune acquiert :*

4° Certificat (T) spécial, constatant, après l'expiration du délai précité, qu'il n'a pas été pris d'inscription en vertu de l'art. 6, L. 23 mars 1855,

Ou, s'il y a lieu, état (T) de ces inscriptions

Dans le cas où il existerait des inscriptions, si le montant du prix n'est pas versé à la Caisse des consignations :

5° Certificat (T) de radiation desdites inscriptions, délivré par le conservateur des hypothèques, ou quittance notariée portant mainlevée des inscriptions.

6° Décompte en principal et intérêts du prix d'acquisition.

7° Certificat de paiement délivré par le maire.

Et pour établir la purge des hypothèques légales :

8° Certificat (T) du greffier du tribunal civil constatant le dépôt de l'acte d'acquisition après la transcription et son affichage au greffe pendant deux mois.

9° Exploit (T) de notification de ce dépôt au procureur de la République et aux parties désignées à l'art. 2194, C. civ.

10° Exemplaire certifié du journal ou de la feuille d'annonces dans lequel a été inséré l'exploit de notification.

11° Certificat (T) du conservateur des hypothèques constatant que, depuis la transcription jusqu'à l'expiration du délai de deux mois à dater de l'insertion de l'exploit dans la feuille d'annonces, il n'a été pris aucune inscription sur l'immeuble vendu.

Ou, s'il y a lieu, état (T) des inscriptions.

Dans le cas où il existerait des inscriptions, si le montant du prix n'est pas versé à la Caisse des consignations :

12° Certificat (T) de radiation des dites inscriptions, délivré par le conservateur des hypothèques, ou quittance notariée portant mainlevée des inscriptions.

NOTA. — Les maires des communes, autorisés à cet effet par les délibérations des conseils municipaux, approuvées par le préfet, peuvent se dispenser de remplir les formalités de purge des hypothèques pour les acquisitions d'immeubles faites de gré à gré et dont le prix n'excède pas 500 fr. Dans ce cas, les communes peuvent se libérer entre les mains des vendeurs, sans avoir besoin de produire un certificat du conservateur des hypothèques constatant l'existence ou la non-existence d'inscriptions hypothécaires, mais elles ne peuvent se dispenser de faire transcrire leur contrat d'acquisition que lorsque les immeubles ont été acquis en vertu de la loi du 3 mai 1841.

En cas d'acquisition sur saisie immobilière, les créanciers n'ayant plus d'action que sur le prix, il n'y a pas lieu de procéder à la purge des hypothèques légales, attendu que le jugement d'adjudication dûment transcrit purge toutes les hypothèques. Il n'y a pas lieu, non plus, de procéder à la purge des hypothèques sur les immeubles vendus par l'État, ni à celle des hypothèques légales des immeubles vendus par des départements, des communes et des établissements publics, sauf le cas exceptionnel où l'immeuble récemment acquis par le département, la commune ou l'établissement vendeur pourrait être grevé du chef des précédents propriétaires.

Si le montant du prix d'acquisition est versé à la Caisse des dépôts et consignations

(1) Si la propriété vendue appartient en totalité ou en partie à des mineurs, interdits, absents ou incapables, ce contrat doit rappeler l'autorisation donnée par le tribunal d'accepter les offres de la commune, et, si l'immeuble est d'une valeur qui n'excède pas 100 fr., relater la délibération du conseil municipal acceptant l'offre du tuteur de se porter fort pour le mineur et de faire ratifier l'acte à sa majorité.

Pour les immeubles dotaux, on devra exiger l'autorisation donnée par le tribunal d'accepter les offres de la commune et la justification du remploi lorsqu'il est ordonné.

(1) Dans ce cas, la délibération du conseil municipal ne doit être approuvée par le préfet qu'en cas de désaccord entre le conseil municipal et le maire.

5° Etablir sur les fossés des barrages, écluses, passages permanents ou temporaires;

6° Construire, reconstruire ou réparer aucun bâtiment, mur ou clôture quelconque à la limite des chemins;

7° Ouvrir des fossés, planter des arbres, bois, taillis ou haies le long desdits chemins;

8° Etablir des puits ou citernes à moins de cinq mètres des limites de la voie publique.

Toute demande à fin d'autorisation desdits ouvrages ou travaux doit être présentée sur papier timbré (*Ibid.*, art. 77).

**141.** — Etant donnés les termes de l'art. 77, on a pu se demander si les propriétaires riverains d'un chemin rural ont le droit d'y déverser les eaux ménagères de leurs habitations. L'affirmative a été soutenue par M. Marguerie, commissaire du gouvernement près le Conseil d'Etat, comme cas particulier d'une règle applicable aux riverains de toutes les voies publiques (conclusions sous Cons. d'Et., du 11 févr. 1887, Leb. chr., p. 147). On remarquera en outre que l'art. 77 paraît n'interdire que les déversements *de nature à causer des dégradations*. Il est à noter enfin que l'art. 77 est relatif non à des actes absolument prohibés, mais à des actes susceptibles d'être autorisés.

**142.** — Nous devons d'ailleurs rappeler à cette occasion que les riverains d'un chemin rural jouissent des droits de jour et d'accès comme tous les propriétaires de fonds bordant une voie publique. C'est dans cet ordre d'idées qu'il a été jugé que l'art. 675, C. civ., relatif à la distance à observer pour les jours donnant sur une propriété contiguë ne peut être invoqué par un riverain de chemin rural contre le propriétaire d'en face; leurs droits sur la voie publique sont égaux. — Cass., 20 nov. 1882, Vergnaud, S. 83.1.116, P. 83.1.273, D. 83.1.471. — V. *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 105.

**143.** — Les autorisations sont données par le maire. Dans

---

par suite d'obstacles au paiement, tels que l'existence d'inscriptions hypothécaires ou oppositions :

Il y a lieu de produire les pièces ci-dessus, à l'exception, lorsque la consignation est motivée par l'existence d'inscriptions hypothécaires, des états d'inscriptions n°s 3 et 11, qui sont remis à la Caisse des dépôts.

Et, en outre :

13° Arrêté du maire prescrivant la consignation, en énonçant les motifs, et, si elle a pour cause l'existence d'inscriptions hypothécaires, visant la date de la délivrance des états d'inscriptions.

14° Récépissé du préposé de la Caisse des dépôts et consignations.

Art. 2. *Convention portant accord sur la cession, mais réservant au jury la fixation du prix.*

§ 1. *S'il s'agit de terrains nus et non clos de murs ou de haies vives, indépendants des habitations.* — Toutes les justifications indiquées au § 1 de l'art. 1, et, en outre, décision du jury rendue exécutoire par le magistrat directeur, contenant règlement de l'indemnité, et, s'il y a lieu, répartition des dépens.

§ 2. *S'il s'agit de bâtiments, de cours ou jardins y attenants, de terrains clos de murs ou de haies vives :*

1° Copie du décret déclarant les travaux d'utilité publique.

2° Les pièces indiquées au § 1, art. 1, sous les n°s 2 à 13.

3° Et, en outre, décision du jury rendue exécutoire par le magistrat-directeur, contenant règlement de l'indemnité, et, s'il y a lieu, répartition des dépens.

Art. 3. *Convention sur le prix seulement, postérieure à la translation de propriété par voie d'expropriation, quelle que soit la nature des terrains.*

1° Copie (T) ou extrait (T) du jugement d'expropriation, relatant textuellement la mention de la transcription et énonçant la date de la notification.

2° Certificat du maire constatant que, préalablement à la transcription, le jugement a été publié et affiché, conformément à l'art. 15, L. 3 mai 1841, et suivant les formes de l'art. 6 de ladite loi.

3° Exemplaire certifié du journal où l'insertion de l'extrait du jugement a été faite (l'insertion doit être faite antérieurement à la transcription);

4° Convention (T) dûment approuvée, contenant règlement de l'indemnité.

Et, de plus :

Les justifications mentionnées à l'art. 1, § 1, sous les n°s 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12° et 13°.

Section II. — Acquisition faite en dehors de toute convention amiable.

1° Copie T ou extrait (T) du jugement d'expropriation, relatant textuellement la transcription et énonçant la date de la notification.

2° Certificat du maire constatant que, préalablement à la transcription, le jugement a été publié et affiché, conformément à l'art. 15, L. 3 mai 1841, et suivant les formes édictées par l'art. 6 de ladite loi;

3° Exemplaire certifié de la feuille d'annonces judiciaires dans laquelle a été inséré l'extrait du jugement. (L'insertion doit être faite antérieurement à la transcription.)

Nota. — Les formalités de publication, d'affichage et d'insertion mentionnées ci-dessus doivent avoir été remplies antérieurement à la transcription, à peine de nullité de la transcription.

4° Certificat négatif T ou état (T) des inscriptions, délivré par le conservateur des hypothèques, quinze jours au moins après la transcription.

Dans le cas où il existe des inscriptions et si le montant du prix n'est pas versé à la Caisse des consignations :

5° Certificat de radiation (T), délivré par le conservateur des hypothèques ou quittance notariée portant mainlevée des inscriptions.

Nota. — Les inscriptions dont la non-existence ou la radiation doit être justifiée sont exclusivement celles dont l'immeuble pouvait être grevé du chef des propriétaires désignés par le jugement d'expropriation.

6° Certificat du maire délivré au moins huit jours après les publications et affiches ci-dessus mentionnées, et constatant qu'aucun tiers ne s'est fait connaître comme intéressé au règlement de l'indemnité.

7° Décision du jury, rendue exécutoire par le magistrat-directeur, contenant règlement de l'indemnité, et, s'il y a lieu, répartition des dépens.

8° Décompte en principal et intérêts du prix d'acquisition.

La portion des dépens mise à la charge du vendeur peut être déduite du montant du prix d'acquisition.

9° Certificat de paiement délivré par le maire;

10° Quittance de l'ayant-droit.

En outre :

En cas de consignation du prix de vente, voir sect. 1, art. 1.

Nota. — Si, par application de l'art. 53, L. 3 mai 1841, l'administration a fait des offres réelles, il doit être produit une expédition du procès-verbal des offres constatant le refus de l'ayant-droit, ou dans le cas d'acceptation, le paiement de la somme due, et, lorsque la consignation a eu lieu, une expédition du procès-verbal de consignation.

Section III. — Prise de possession, pour cause d'urgence, de terrains non bâtis.

Art. 1. *Consignation provisoire.*

1° Copie T ou extrait (T) du jugement d'expropriation, relatant textuellement la mention de la transcription et énonçant la date de la notification.

2° Certificat du maire constatant que, préalablement à la transcription, le jugement a été publié et affiché, conformément à l'art. 15, L. 3 mai 1841, et suivant les formes prescrites par l'art. 6 de ladite loi.

3° Exemplaire certifié du journal dans lequel a été inséré l'extrait du jugement.

(Cette mention doit être faite antérieurement à la transcription.)

4° Extrait ou mention du décret qui déclare l'urgence.

5° Jugement qui fixe le montant de la somme à consigner par l'expropriant.

6° Arrêté du maire motivant et prescrivant la consignation provisoire, qui doit comprendre, indépendamment de la somme fixée par le tribunal, les deux années d'intérêts exigées par l'art. 69, L. 3 mai 1841.

7° Récépissé du préposé de la Caisse des consignations.

Art. 2. *Paiement du complément dans le cas où la consignation est inférieure au montant de l'indemnité.*

1° Indication du mandat auquel copie ou extrait du jugement d'expropriation a été joint au moment de la consignation provisoire.

2° Décision du jury, suivie de l'ordonnance d'exécution rendue par le magistrat-directeur, contenant règlement de l'indemnité, et, s'il y a lieu, répartition des dépens.

3° Décompte en principal et intérêts du prix d'acquisition, portant, s'il y a lieu, déduction des dépens mis à la charge des vendeurs. Les intérêts courent du jour où l'administration est entrée en possession.

4° Arrêté du maire rappelant la somme précédemment consignée, ainsi que la date et le numéro du mandat primitif, déterminant le solde à consigner et ordonnant la consignation de ce solde, ainsi que la conversion de la consignation provisoire en consignation définitive.

(Cet arrêté doit expliquer si la consignation est faite à la charge ou non d'inscriptions hypothécaires, et s'il existe ou non d'autres obstacles au paiement entre les mains du propriétaire dépossédé; il doit relater, en outre, la date du certificat négatif ou de l'état des inscriptions délivré par le conservateur des hypothèques; le certificat ou l'état lui-même est remis à la Caisse des consignations.)

5° Déclaration de l'agent de la Caisse des consignations, constatant la conversion de la consignation provisoire en consignation définitive.

6° Récépissé du préposé de la Caisse des consignations.

Section IV. — Indemnités accessoires en cas d'expropriation. — Indemnités mobilières, locatives ou industrielles.

1° En cas de conventions amiables :

Convention (T) dûment approuvée, s'il y a lieu.

2° En cas de règlement par le jury.

Décision du jury, suivie de l'ordonnance d'exécution rendue par le magistrat-directeur, contenant règlement de l'indemnité, et, s'il y a lieu, répartition des dépens.

Section V. — Dispositions relatives au timbre et à l'enregistrement.

Tous les actes passés en vertu d'une déclaration d'utilité publique sont visés pour timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y a lieu à la formalité de l'enregistrement.

Les quittances pures et simples sont passibles du droit de timbre créé par l'art. 18, L. 23 août 1871.

Section VI. — § 1. *Indemnités relatives soit à des extractions de matériaux, soit à des dépôts ou enlèvements de terre, soit à des occupations temporaires de terrains.* — *Si l'indemnité a été fixée à l'amiable :*

1° L'accord (T) fait entre l'administration et le propriétaire et approuvé par le préfet.

2° Certificat de paiement délivré par le maire.

*Si l'indemnité n'a pas été fixée à l'amiable :*

1° Extrait de l'arrêté préfectoral qui autorise les extractions de matériaux ou les occupations temporaires de terrains.

2° Arrêté du conseil de préfecture qui a fixé l'indemnité.

3° Certificat de paiement délivré par le maire.

§ 2. *Frais de confection de rôles.* — Extrait de l'arrêté du préfet.

Récépissé du receveur des finances.

§ 3. *Salaire des cantonniers employés sur les chemins ruraux.* — Certificat de paiement dressé par le maire, indiquant le montant du traitement des cantonniers et le nombre des journées pour le paiement desquelles le mandat est délivré.

aucun cas, les maires ne peuvent donner d'autorisations verbales. Les autorisations doivent faire l'objet d'un arrêté. Quand les parties intéressées le réclament, il leur en est délivré une expédition sur papier timbré. Dans le cas contraire, il leur est remis, sur papier libre, une note indiquant sommairement la date et l'objet des autorisations (*Ibid.*, art. 78).

**144.** — Le droit d'autoriser les installations particulières sous le sol des chemins ruraux appartient au maire par application des art. 91 et 94-1°, L. 5 avr. 1884; mais le préfet se trouverait habilité par l'art. 98, L. 5 avr. 1884, à accorder l'autorisation sollicitée en cas de refus du maire. Et l'arrêté préfectoral ne pourrait être attaqué pour excès de pouvoirs par le conseil municipal de la commune. — Cons. d'Et., 6 févr. 1885, Commune de Briscous, [D. 86.5.111]

**145.** — Toute autorisation, de quelque nature qu'elle soit, réserve expressément les droits des tiers; elle stipule, pour les ouvrages à établir sur la voie publique ou sur ses dépendances, l'obligation d'entretenir constamment ces ouvrages en bon état. Les arrêtés d'autorisation doivent porter que ces autorisations sont révocables, soit dans le cas où le permissionnaire ne remplirait pas les conditions imposées, soit si la nécessité en était reconnue dans un but d'utilité publique (*Ibid.*, art. 79).

**146.** — Les règles formulées dans l'art. 79 du règlement-type ne sont que l'application des principes généraux qui dominent la matière des occupations temporaires du domaine public, dont font partie, comme nous l'avons vu (*suprà*, n. 38 et s., les chemins ruraux reconnus, seule catégorie que régisse le règlement-type.

**147.** — Conformément aux principes, aux termes du règlement-type et à la jurisprudence, on ne devra donc pas hésiter à décider que tout retrait d'autorisation qui ne serait pas commandé par l'intérêt général constituerait un excès de pouvoirs. « Il ne faut pas, dit en substance M. Féraud-Giraud (*Traité des mines*, t. 2, p. 371), que la permission accordée par l'autorité administrative soit un piège tendu à la bonne foi des industriels ». Et M. Laferrière (*Traité de la juridiction administrative*, t. 2, p. 525) considère l'autorisation antérieurement accordée comme à l'abri de toute révocation, « tant que les intérêts du domaine public ne l'exigent pas impérieusement. »

**148.** — Il a été, par suite, reconnu à diverses reprises que le retrait d'autorisation devait être considéré comme constituant un excès de pouvoirs, quand il n'était motivé que par des raisons d'ordre fiscal : refus par le permissionnaire de consentir à l'augmentation de la redevance primitivement fixée; nécessité de favoriser des installations similaires exploitées ou affermées par la commune, — Cons. d'Et., 21 mars 1873, [Leb. chr., p. 269]; — 29 nov. 1878, Dehaynin, [S. 80.2.155, P. adm. chr., D. 79.3.33]; — 6 déc. 1878, [Leb. chr., p. 972]; — 19 mars 1880, Cie centrale du gaz, [S. 81.3.67, P. adm. chr., D. 80.3.109], — et spécialement en matière de chemins ruraux, Cons. d'Et , 12 févr. 1886, Charret, [S. 87.3.49, P. adm. chr., D. 87.3.74]

**149.** — Que doit-on décider lorsqu'il s'agit, non plus du retrait, mais du refus d'une autorisation? Evidemment la situation paraît moins délicate puisqu'il n'y a là aucun trouble apporté à un droit existant. Et le Conseil d'Etat a décidé que le refus par un maire d'autoriser un particulier à établir une canalisation sous le sol d'un chemin rural, ne pouvait être attaqué pour excès de pouvoirs. — Cons. d'Et., 6 mars 1885, Bonhomme, [S. 86.3.56, P. adm. chr., D. 86.3.113] — *Sic*, Naudier, p. 171. — Cette décision a été critiquée avec raison, croyons-nous, par M. Hallays-Dabot (note au rec. Lebon sous l'arrêt précité), au moins en tant que déclarant *à priori* le recours non recevable. L'excès de pouvoir et les préoccupations fiscales de l'autorité peuvent, en effet, se révéler aussi bien dans le refus que dans le retrait d'autorisation, et l'acte administratif, vicié de la sorte, ne doit pas être plus ménagé dans un cas que dans l'autre.

**150.** — Nous remarquerons enfin que l'inobservation des conditions prescrites peut très-valablement motiver le retrait de l'autorisation accordée. Et il en serait ainsi notamment du non-paiement de la redevance imposée. Ajoutons toutefois que cette circonstance ne serait pas suffisante pour transformer l'occupation antérieurement autorisée en une usurpation du chemin, passible de pénalités. La marche à suivre en pareil cas par l'autorité municipale consisterait, une fois l'autorisation retirée, à mettre le permissionnaire en demeure de faire disparaître ses installations dans un délai déterminé, passé lequel la contravention deviendrait manifeste et pourrait être réprimée conformément à la loi. — En ce sens, Cons. d'Et., 20 déc. 1878, Jouneau, [S. 80.2.186, P. adm. chr., D. 79.3.36]

**151.** — Le plan joint à l'arrêté de classement pris suivant les formes que nous avons exposées *suprà*, n. 15, sert de plan d'alignement. — Naudier, n. 131.

**152.** — Lorsque ces plans sont obscurs ou incomplets, ou qu'on ne s'est pas conformé aux règlements pour les dresser, il y a lieu de dresser des plans d'alignements complémentaires. Il est alors procédé à une enquête, conformément à l'ordonnance du 23 août 1835. Le conseil municipal est toujours appelé à délibérer sur les plans, lesquels sont ultérieurement soumis, avec l'avis du maire, les observations du préfet et les documents à l'appui, à l'approbation de la commission départementale. La décision approbative est affichée et notifiée selon les prescriptions des art. 4 et 13, L. 20 août 1881.

**153.** — Quand les chemins ruraux ont la largeur légale, les alignements à donner pour constructions et reconstructions doivent être tracés de telle manière que l'impétrant puisse construire sur la limite séparative de sa propriété et du chemin. Lorsque les chemins n'ont pas la largeur qui leur a été attribuée par l'autorité compétente, les alignements pour constructions et reconstructions sont délivrés conformément aux limites déterminées par le plan régulièrement approuvé, si la commune acquiert préalablement, à l'amiable ou par expropriation, les terrains à réunir à la voie publique et, dans le cas contraire, conformément aux limites actuelles des chemins. Lorsque les chemins ont plus que la largeur légale et que les propriétaires sont autorisés, par mesure d'alignement, à avancer leur construction jusqu'à l'extrême limite de cette largeur, ils sont tenus de payer la valeur du sol ainsi concédé et de ses dépendances. Cette valeur est réglée, soit à l'amiable entre les propriétaires et l'administration communale, soit à dire d'experts, conformément à l'art. 17, L. 20 août 1881. L'arrêté d'alignement doit faire connaître que la prise de possession ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une délibération du conseil municipal régulièrement approuvée (Règl.-type, art. 81).

**154.** — Dans ces conditions, l'autorisation de construire ne saurait être refusée. En cas de refus, l'intéressé peut se pourvoir devant le préfet, puis devant le ministre et même devant le Conseil d'Etat, *omisso medio*, pour excès de pouvoir. — Naudier, p. 171 et 172.

**155.** — La situation des chemins ruraux au point de vue de l'alignement mérite de fixer un moment notre attention. Les charges dont se trouvent grevées à cet égard les propriétés voisines des autres voies de communication sont ici sans application, il n'y a donc ici ni servitude d'avancement, ni servitude de reculement. Avant la loi de 1881, la jurisprudence était formelle à cet égard, — Cass., 7 juill. 1854, Chambourdon, [S. 54.1.749, P. 56.1.205, D. 55.1.42]; — 11 janv. 1862, de Turenne, [S. 62.1.1004, P. 62.840, D. 62.1.441]; — 17 juill. 1863, Raffard, [S. 63.1.553, P. 64.181, D. 64.1.500]; — 30 janv. 1868, Béguier, [S. 69.1.94, P. 69.189, D. 68.5.358] — Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Denizot, [S. 56.2.649, D. 57.3.15]; — 2 sept. 1862, Chicard, [S. 62.2.489, P. adm. chr., D. 63.3.173] — La situation est restée la même sous l'empire de la nouvelle loi. — Naudier, n. 132.

**156.** — Ainsi que nous l'avons déjà dit (*suprà*, n. 29) — et c'est là un point sur lequel nous aurons encore l'occasion de revenir — les décisions qui fixent la largeur d'un chemin rural n'attribuent pas définitivement à ce chemin le sol compris dans ses limites. Aussi l'art. 81 du règlement-type rappelle-t-il que les terrains nécessaires doivent, avant tout élargissement, être acquis des riverains, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation.

**157.** — Ce principe une fois posé par l'art. 81 du règlement-type, ce n'est pas sans étonnement qu'on lit dans l'art. 83 du même règlement, la disposition suivante : « Les travaux à faire aux constructions en saillie sur les alignements d'un plan régulièrement approuvé ne peuvent être autorisés que dans le cas où ces travaux n'auront pas pour effet de consolider le mur de face. »

**158.** — Une telle disposition aurait, en effet, pour conséquence, d'établir, au préjudice des riverains, la servitude de reculement toujours répudiée par le législateur en ce qui concerne les chemins ruraux. Comme le fait très-justement observer M. Delanney (*De l'alignement*, p. 48), là où le reculement, pas plus que l'avancement, ne peuvent être indirectement obtenus, cette prohibition n'est plus qu'une entrave imposée, sans motif, à l'exercice du droit de propriété. Et le même auteur fait remarquer ce que présente d'anomalies un tel régime, le propriétaire d'un édifice en saillie se trouvant dans l'impossibilité légale de réparer cet

édifice, tandis qu'il aurait le droit de le reconstruire dans les mêmes conditions après sa chute par vétusté, tant que le terrain n'aurait pas été acquis à l'amiable ou par voie d'expropriation. On doit, croyons-nous, reconnaître avec M. Delanney que l'art. 83 du règlement ne pourrait infirmer, même partiellement, la jurisprudence par laquelle la Cour de cassation et le Conseil d'État ont toujours refusé d'admettre la servitude d'alignement en matière de chemins ruraux. L'application de cet article ne laisserait donc pas que de créer bien des difficultés aux communes.

**159.** — Au surplus, il ne peut s'agir ici que des chemins ruraux reconnus. Pour les chemins non reconnus, une autorisation pour construire, réparer ou consolider n'est nécessaire que si elle est exigée en vertu d'un règlement municipal approuvé. — Naudier, n. 137.

**160.** — C'est au maire qu'il appartient de délivrer les alignements (L. 5 avr. 1884, art. 91 et 94-1°). Sous l'empire de la loi du 18 juill. 1837, les arrêtés généraux sur l'alignement n'étaient exécutoires qu'un mois après remise de l'ampliation au sous-préfet, constatée par récépissé. Ce délai, malgré l'opinion émise par le ministre de l'Intérieur (Circ. du 1er juill. 1840), ne pourrait être abrégé. — Cass., 17 mars 1848, Chapuys, [*Bull. crim.*, n. 71]; — 14 mars 1851, Michel, [*Bull. crim.*, n. 99]; — 12 mars 1868, Hardy, [*Bull. crim.*, n. 71] — L'art. 95, L. 5 avr. 1884, a décidé qu'à l'avenir le préfet aurait la faculté d'autoriser l'application immédiate en cas d'urgence (Circ. min. Int., 23 mars 1886).

**161.** — Il est d'ailleurs indispensable, pour que l'arrêté soit obligatoire, qu'il ait été porté à la connaissance des intéressés par voie de publication et d'affiches (L. 5 avr. 1884, art. 96). Et, d'autre part, le préfet reste libre, comme nous l'avons dit plus haut, et par application de l'art. 98, L. 5 avr. 1884, de substituer son action à celle du maire.

**162.** — L'arrêté peut être attaqué devant le préfet avec appel au ministre de l'Intérieur, ou être déféré au Conseil d'État pour violation de la loi ou excès de pouvoirs.

**163.** — Tout ce qui concerne le mode d'ouverture des portes et fenêtres et les saillies de toute espèce sur les chemins ruraux est déterminé par un règlement spécial arrêté par le maire sur l'avis du conseil municipal et approuvé par le préfet. Jusqu'à ce que ce règlement ait été fait, il y est pourvu dans chaque cas particulier par le maire (Règl.-type, art. 82). Ainsi que nous l'avons déjà dit, l'arrêté pris en pareil cas ne peut rien stipuler qui porte atteinte aux droits de propriété des riverains, ou qui modifie l'assiette du chemin en l'élargissant au détriment des fonds voisins. — V. *suprà*, n. 153.

**164.** — L'arrêté du maire portant autorisation de construire ou de réparer fait connaître, si la demande en est faite par les intéressés et dans les limites nécessaires pour assurer la circulation, l'espace que pourront occuper les échafaudages et les dépôts, ainsi que la durée de cette occupation (Règl.-type, art. 84).

**165.** — Quand une construction sise le long d'un chemin rural présente des dangers pour la sûreté publique, le péril est constaté par le rapport d'un homme de l'art désigné par le maire. Ce rapport est communiqué au propriétaire avec injonction de faire cesser le péril dans un délai déterminé ou, s'il conteste le danger, de nommer un expert pour procéder contradictoirement avec l'expert de la commune qui est désigné dans l'arrêté municipal de mise en demeure, ainsi que le jour et l'heure de l'opération. Si le propriétaire refuse ou néglige de nommer son expert, il est procédé par l'autre expert seul au jour et à l'heure indiqués. Dans le cas où l'expertise a lieu contradictoirement, et où il n'y a pas accord entre les deux experts, le tiers expert est nommé par le maire. Le maire prend ensuite un arrêté prescrivant les mesures reconnues nécessaires et fixant un délai pour l'exécution. Si le propriétaire ne se conforme pas à l'injonction dans le délai imparti, il est dressé contre lui un procès-verbal qui est déféré au tribunal de simple police, qui applique, s'il y a lieu, l'art. 471, C. pén. Toutefois, en cas de péril imminent, les mesures reconnues nécessaires peuvent être prises d'office sans jugement préalable, si le propriétaire, après avoir reçu communication du rapport de l'homme de l'art constatant le péril, refuse ou néglige d'aviser lui-même dans le délai imparti par l'arrêté de mise en demeure. Dans tous les cas, la communication du rapport de l'homme de l'art et la notification de l'arrêté de mise en demeure au propriétaire sont constatées par un certificat (Règl.-type, art. 85).

**166.** — Le propriétaire riverain peut se pourvoir contre la décision du maire devant le préfet et le ministre de l'Intérieur. — Naudier, n. 142.

**167.** — Le remboursement des frais que la commune a avancés pour la démolition ou la réparation en cas d'urgence, est assuré par privilège sur le produit de la vente des matériaux, et, en cas d'insuffisance, sur le sol même et le reste de la construction (Arrêt du Cons., 18 août 1730). — Naudier, n. 143.

**168.** — Les autorisations de construire ou de reconstruire le long des chemins ruraux stipulent, en outre, la réserve des conditions nécessaires pour garantir le libre écoulement des eaux, sans qu'il puisse en résulter de dommage pour le chemin (*Ibid.*, art. 86).

**169.** — II. *Plantations. Établissement d'ouvrages divers.* — Dès avant la loi de 1881, on reconnaissait au maire le droit d'ordonner, dans l'intérêt de la circulation, l'élagage des arbres plantés le long des chemins ruraux et le recépage des mêmes arbres. — Cass., 5 sept. 1845, de Castellane, [S. 46.1.80, D. 45.1.401] — V. Bost, *Code-formulaire des chemins ruraux*, n. 145 et s. — Au surplus, le règlement-type contient, au sujet des plantations, les dispositions suivantes :

**170.** — Aucune plantation d'arbres ne peut être effectuée le long et joignant les chemins ruraux qu'en observant les distances ci-après qui sont calculées à partir de la limite extérieure soit des chemins, soit des fossés, soit des talus qui les bordent : pour les arbres fruitiers, 2 mètres; pour les arbres forestiers, 2 mètres; pour les bois-taillis, 1 mètre. La distance des arbres entre eux ne peut être inférieure à 4 mètres pour les arbres fruitiers, 3 mètres pour les arbres forestiers, à l'exception des peupliers d'Italie, qui peuvent être espacés de 2 mètres seulement (Règl.-type, art. 87).

**171.** — Les plantations faites antérieurement à la publication du règlement à des distances moindres que celles ci-dessus énoncées peuvent être conservées, mais elles ne doivent être renouvelées qu'à la charge d'observer les distances prescrites (*Ibid.*, art. 88).

**172.** — Les plantations faites par des particuliers sur le sol des chemins ruraux avant la publication du règlement peuvent être conservées, si les besoins de la circulation le permettent, mais elles ne peuvent, en aucun cas, être renouvelées (*Ibid.*, art. 89).

**173.** — Si l'intérêt de la viabilité exige la destruction des plantations existant sur le sol des chemins ruraux, les propriétaires peuvent être mis en demeure, par un arrêté du maire, d'enlever, dans un délai déterminé, les arbres qui leur appartiennent, sauf à eux à faire valoir le droit qu'ils croiraient avoir à une indemnité. Si les particuliers n'obtempèrent pas à cette mise en demeure, il est dressé un procès-verbal pour être statué par l'autorité compétente (*Ibid.*, art. 90).

**174.** — Il est à peine besoin de dire que la plantation de poteaux ne peut, au point de vue de l'application des dispositions réglementaires, être assimilée à une plantation d'arbres. — Cass., 17 août 1865, Lallemand, [S. 66.1.183, P. 65.447, D. 66.1.43] — Il y aurait seulement là obligation pour l'intéressé d'obtenir l'autorisation nécessaire pour l'installation d'ouvrages quelconques sur un chemin rural.

**175.** — *Quid* des arbres plantés par la commune elle-même sur le chemin? En l'absence de règlements ou d'usages, il semble que la commune doit être considérée comme tenue d'observer les prescriptions de l'art. 671, C. civ.

**176.** — La commune est d'ailleurs responsable, dans les termes du droit commun, des dommages qui pourraient être causés par ses plantations. C'est ainsi qu'il a été jugé que l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur l'action dirigée par un propriétaire contre une commune, à l'effet de faire condamner celle-ci à supprimer des arbres plantés par ordre du conseil municipal sur un chemin rural dont le demandeur est riverain et à payer des dommages-intérêts. — Cons. d'Ét., 29 juill. 1882, Petitjean, [S. 84.3.51, P. adm. chr., D. 84.3.12]

**177.** — La propriété des arbres plantés sur le sol des chemins ruraux peut donner lieu à des contestations entre les propriétaires des fonds riverains et la commune. — V., sur les questions de cette nature, *suprà*, v° *Arbres*, n. 248 et s.

**178.** — Les haies vives ne peuvent être plantées à moins de 0m,50 de la limite extérieure des chemins (*Ibid.*, art. 91).

**179.** — La hauteur des haies ne doit jamais excéder 1m,50, sauf les exceptions exigées par des circonstances particulières.

et pour lesquelles il peut être donné des autorisations spéciales (*Ibid.*, art. 92).

**180.** — Les haies plantées antérieurement à la publication du règlement à des distances moindres que celles prescrites par l'art. 91 peuvent être conservées, mais elles ne peuvent être renouvelées qu'à la charge d'observer cette distance (*Ibid.*, art. 93).

**181.** — Les arbres, les branches, les haies et les racines qui avancent sur le sol des chemins ruraux doivent être coupés à l'aplomb des limites de ces chemins à la diligence des propriétaires ou des fermiers. Ce n'est là, d'ailleurs, que l'application du nouvel art. 673, C. civ. (L. 20 août 1881). Procès-verbal est dressé contre les propriétaires ou fermiers qui ne se conforment pas aux ordres reçus (*Ibid.*, art. 94 et 95).

**182.** — Les propriétaires riverains ne peuvent ouvrir des fossés le long d'un chemin rural à moins de 0m,60 de la limite du chemin. Ces fossés doivent avoir un talus d'un mètre de base au moins pour un mètre de hauteur (*Ibid.*, art. 96).

**183.** — Tout propriétaire qui a fait ouvrir des fossés sur son terrain, le long d'un chemin rural, doit entretenir ces fossés de manière à empêcher que les eaux ne nuisent à la viabilité du chemin (*Ibid.*, art. 97).

**184.** — Si les fossés ouverts par des particuliers sur leur terrain, le long d'un chemin rural, ont une profondeur telle qu'elle puisse présenter des dangers pour la circulation, les propriétaires sont tenus de prendre les dispositions qui leur sont prescrites pour assurer la sécurité du passage; injonction doit leur être faite, à cet effet, par arrêté du maire (*Ibid.*, art. 98).

**185.** — Les autorisations pour l'établissement, par les propriétaires riverains, d'aqueducs et de ponceaux sur des fossés des chemins ruraux doivent régler le mode de construction, les dimensions à donner aux ouvrages et les matériaux à employer; elles stipulent toujours la charge de l'entretien par l'impétrant et le retrait de l'autorisation donnée, soit dans le cas où les conditions posées ne sont pas remplies, soit s'il est constaté que ces ouvrages nuisent à l'écoulement des eaux ou à la circulation, soit si la suppression en était reconnue nécessaire dans un but quelconque d'utilité publique (*Ibid.*, art. 99). Nous avons déjà examiné les questions auxquelles pouvait donner lieu l'imposition d'une redevance en pareil cas. — V. *suprà*, n. 144 et s.

**186.** — Les autorisations de conduire les eaux d'un côté à l'autre du chemin prescrivent le mode de construction et les dimensions des travaux à effectuer par les pétitionnaires (*Ibid.*, art. 100).

**187.** — Les autorisations pour l'établissement de communications devant traverser les chemins ruraux indiquent les mesures à prendre pour assurer la facilité et la sécurité de la circulation (*Ibid.*, art. 101).

**188.** — Les autorisations pour l'établissement de barrages ou écluses sur les fossés des chemins ne sont données que lorsque la surélévation des eaux ne peut nuire au bon état de la voie publique. Elles prescrivent les mesures nécessaires pour que les chemins ne puissent pas être submergés. Elles sont toujours révocables sans indemnité, soit si les travaux étaient reconnus nuisibles à la viabilité, soit pour tout autre motif d'utilité publique (*Ibid.*, art. 102). — V. également *suprà*, n. 145 et s.

**189.** — Les ponts servant au passage des chemins ruraux doivent être établis aux frais des communes et sont leur propriété. Ceux qui sont établis sur les cours d'eau non navigables ne peuvent l'être qu'après approbation des plans par le préfet (Circ. min. int., 29 oct. 1872). Ceux qui permettent de traverser les rivières navigables ou flottables ne peuvent être construits qu'après approbation du ministre des Travaux publics et avis du préfet. — V. *infrà*, v° *Ponts et chaussées*. — Naudier, n. 120. — En ce qui concerne les bacs qui relient des tronçons de chemins publics, V. *suprà*, v° *Bac*, n. 36, 72 et s., 114 et s.

**190.** — III. *Mesures générales de police.* — Il est défendu d'une manière absolue :

1° De laisser stationner, sans nécessité, sur les chemins ruraux et leurs dépendances, aucune voiture, machine ou instrument aratoire, ni aucun troupeau, bête de somme ou de trait;

2° De mutiler les arbres qui y sont plantés, de dégrader les bornes, poteaux et tableaux indicateurs, parapets des ponts et autres ouvrages;

3° De les dépaver;

4° D'enlever les pierres, les fers, bois et autres matériaux destinés aux travaux ou déjà mis en œuvre;

5° D'y jeter des pierres ou autres matières provenant des terrains;

6° De les parcourir avec des instruments aratoires, sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter toute dégradation;

7° De détériorer les berges, talus, fossés, ou les marques indicatives de leur largeur;

8° De labourer ou cultiver leur sol;

9° D'y faire ou d'y laisser paître aucune espèce d'animaux;

10° D'y mettre rouir le chanvre dans les fossés;

11° D'y faire aucune anticipation ou usurpation, ou aucun ouvrage qui puisse apporter un empêchement au libre écoulement des eaux;

12° D'établir aucune excavation ou construction sous la voie publique ou ses dépendances (Règl.-type, art. 103).

**191.** — Les murs qui soutiennent les terres des propriétés riveraines sont présumés être la propriété des riverains, et la réfection en est à leur charge, s'il y a lieu (Règl., art. 104), tandis que la commune est présumée propriétaire des murs qui soutiennent les terres du chemin, et elle doit pourvoir à leur entretien, sauf preuve contraire. — Naudier, n. 119.

**192.** — Si la circulation sur un chemin rural vient à être interdite par une œuvre quelconque, le maire a la charge d'y pourvoir d'urgence.

En conséquence, après une simple sommation administrative, l'œuvre est détruite d'office et les lieux rétablis dans leur ancien état aux frais et risques de qui il appartient et sans préjudice des poursuites à exercer contre qui de droit (*Ibid.*, art. 105).

**193.** — Les propriétés riveraines situées en contre-bas des chemins ruraux sont assujetties, aux termes de l'art. 640, C. civ., à recevoir les eaux qui découlent naturellement de ces chemins.

Les propriétaires de ces terrains ne peuvent faire aucune œuvre qui tende à empêcher le libre écoulement des eaux qu'ils sont tenus de recevoir et à les faire séjourner dans les fossés ou refluer sur le sol du chemin (*Ibid.*, art. 106).

**194.** — De ce que les propriétaires riverains des chemins ruraux sont tenus de recevoir les eaux qui découlent *naturellement* de ces chemins, il s'ensuit qu'une indemnité peut être réclamée pour les dommages occasionnés par l'écoulement des eaux du chemin, quand les conditions de cet écoulement se sont trouvées modifiées et aggravées du fait de travaux exécutés par l'autorité administrative.—V. sur le principe *infrà*, v^is *Eaux*, *Travaux publics*, *Voirie*.

**195.** — L'autorisation de transporter les eaux d'un côté à l'autre d'un chemin rural n'est donnée que sous la réserve des droits des tiers. Il y est toujours stipulé, pour la commune, la faculté de faire supprimer les constructions faites, soit si elles étaient mal entretenues, ou si elles devenaient nuisibles à la viabilité du chemin, soit dans le cas où tout autre intérêt public quel qu'il fût rendrait la mesure utile ou nécessaire (*Ibid.*, art. 107).

**196.** — Il est interdit de pratiquer dans le voisinage des chemins ruraux des excavations de quelque nature que ce soit si ce n'est aux distances ci-après déterminées, à partir de la limite desdits chemins, savoir : pour les carrières et galeries souterraines, 8 mètres; pour les carrières à ciel ouvert, 5 mètres; pour les mares publiques ou particulières, 2 mètres. Les propriétaires de toutes excavations pourront être tenus de les couvrir ou de les entourer de murs ou clôtures propres à prévenir tout danger pour les voyageurs et toute dégradation du chemin (*Ibid.*, art. 108).

**197.** — En pratique, les distances à observer par les exploitants de carrières sont, non point celles indiquées dans le règlement-type, mais celles que fixe le décret portant réglementation des carrières du département. Ces décrets indiquent généralement une zône de 10 mètres (1). — V. *infrà*, v^is *Mines, Minières et Carrières*.

**197** *bis*. — Ajoutons que les communes chargées de la police des chemins sont responsables des dommages que pourraient causer aux particuliers l'inaction de ses représentants ou le vice des mesures prises pour assurer la viabilité de la voie. Il a été

---

(1) La réglementation a été refondue à nouveau dans tous les départements de France par décrets rendus, à des dates différentes, mais tous postérieurs au 1er janv. 1892.

jugé, à cet égard, que bien que, au point de vue administratif, les communes ne soient obligées à entretenir en bon état de viabilité que les chemins classés comme vicinaux, elles n'en sont pas moins responsables, en vertu de l'art. 1382, C. civ., des dégradations et autres dommages causés aux propriétés voisines par l'accumulation de vases et d'immondices dans les chemins simplement communaux. Mais les tribunaux ne peuvent, sans empiètement sur les attributions du pouvoir administratif, autoriser les propriétaires lésés, au cas où la commune ne le ferait pas dans un délai déterminé, à exécuter eux-mêmes les travaux nécessaires pour arriver à la cessation du dommage dont ils se plaignent. — Limoges, 19 janv. 1860, Commune de Planzat, [S. 60.2.263]

§ 7. *Contraventions. Pénalités.*

**198.** — Les infractions commises sur les chemins ruraux peuvent avoir le caractère de crimes, de délits ou de contraventions. Cette distinction est capitale au point de vue de la compétence et de la pénalité.

**199.** — La destruction des ponts, digues et chaussées, prévue par l'art. 437, C. pén., est un crime et ressort, par conséquent, à la cour d'assises. — V. *infrà*, v° *Destruction d'édifices*.

**200.** — Le vol des matériaux destinés à la construction ou à l'entretien d'un chemin rural peut constituer tantôt un crime, tantôt un délit, et est réprimé par des peines correspondantes. — V. *infrà*, v° *Vol*.

**201.** — Le fait de s'opposer par la violence à l'exécution des travaux peut aussi constituer un délit justiciable du tribunal de police correctionnelle. — Naudier, n. 143.

**202.** — Mais la plupart des obligations qui incombent aux riverains et au public relativement à la conservation et à l'entretien des chemins ruraux ont pour sanction une peine de simple police qui peut avoir une double source, les art. 471, § 4, 5 et 7; 479, § 11 et 12, prévoyant spécialement certaines infractions commises sur les voies publiques, et l'art. 471, § 15, réprimant d'une façon générale toute infraction à un règlement administratif.

**203.** — Ces règlements, en ce qui concerne les chemins ruraux reconnus, peuvent émaner du préfet s'il a prescrit, conformément au règlement-type de 1883, les mesures propres à assurer la conservation des chemins ruraux de son département. Ils peuvent aussi émaner de l'autorité municipale, qui, à défaut de l'autorité préfectorale, peut réglementer ce qui concerne l'entretien des voies rurales sur le territoire de la commune.

**204.** — Si la contravention constatée consiste dans une infraction aux règlements légalement faits par l'autorité administrative, la pénalité applicable est celle que prévoit l'art. 471-15°, C. pén., c'est-à-dire une amende de 1 à 5 fr. avec emprisonnement de un à trois jours en cas de récidive. Il en est de même des contraventions prévues par l'art. 471, § 4, 5 et 7. S'il s'agit, au contraire, des dégradations, usurpations, ou enlèvements de terres ou de matériaux punis par l'art. 479-11° et 12°, C. pén., l'amende est de 11 à 15 fr., avec emprisonnement de un à cinq jours en cas de récidive.

**205.** — Pareillement, l'inobservation des zônes d'interdiction imposées aux exploitants de carrières tomberait sous le coup des règles spécialement applicables à cette matière. En pareil cas, la poursuite a lieu bien plutôt du chef de l'infraction au décret réglementant les carrières du département que du chef de l'inobservation du règlement municipal. Suivant une jurisprudence aujourd'hui constante, bien qu'assez difficile à justifier, les infractions de cette nature constituent des contraventions de simple police ou des délits correctionnels suivant qu'il s'agit de carrières à ciel ouvert ou de carrières souterraines.

**206.** — Les dégradations volontairement occasionnées aux arbres des chemins ruraux pourraient également être passibles des peines édictées par les art. 445 et 446, C. pén., c'est-à-dire d'un emprisonnement de six jours à six mois à raison de chaque arbre, sans que la totalité puisse excéder deux ans.

**207.** — Nous rappelons qu'en l'absence de tout règlement municipal, la plantation faite le long d'un chemin rural à une distance moindre que celle prescrite par l'art. 671, C. civ., ne constitue pas une contravention. — V. *suprà*, v° *Arbres*, n. 265. — V. Perrin et Rendu, *Dict. des constructions*, n. 1002; Bost, *Code-formulaire des chemins ruraux*, n. 82, p. 182; Garnier, *Chemins*, p. 314. — Mais en ce qui concerne les chemins pour lesquels le règlement-type est en vigueur, le fait de planter à une distance moindre que celle qu'il prévoit (*suprà*, n. 170) constitue une contravention.

**208.** — Nous rappelons aussi que les amendes de police rurale sont exclusivement attribuées aux communes où les délits ont été constatés. — V. *suprà*, v° *Amende*, n. 511 et s.

**209.** — Nous avons déjà eu l'occasion de dire (V. *suprà*, v° *Chemin* [en général], n. 219), que les tribunaux de simple police étaient seuls compétents pour connaître des infractions aux arrêtés réglementaires ainsi que des usurpations ou des détériorations commises sur les divers chemins dans les cas prévus par l'art. 479, n. 11 et 12, C. pén. La compétence exceptionnelle attribuée aux conseils de préfecture pour connaître des usurpations commises sur la grande voirie ne peut être étendue au cas où il s'agit de chemins ruraux.

**210.** — ... Et le juge de police qui constate une usurpation ou détérioration d'un chemin rural a non seulement le pouvoir de réprimer la contravention par l'application des pénalités prescrites par la loi, mais le devoir d'ordonner le rétablissement des lieux et la démolition des travaux mal plantés. — Cass., 7 avr. 1866, Trotier, [*Bull. crim.*, n. 100] — *Sic*, Féraud-Giraud, n. 295; Guillaume, n. 111. — Sur les cas où cette démolition doit être ordonnée, V. *suprà*, v° *Alignement*, et *infrà*, v° *Chemin vicinal*. — Sur les cas où les jugements dont il s'agit sont susceptibles d'appel, V. *suprà*, v° *Appel* (mat. répr.), n. 34 et s., 79 et s.

**211.** — Au surplus, le contrevenant s'expose non seulement à une action pénale, mais à une action civile en réparation du préjudice causé. Le tribunal de simple police est également compétent pour y statuer, mais à la condition de le faire par le même jugement qui statue sur la contravention. — Naudier, n. 143. — V. *suprà*, v° *Action civile*, n. 465 et s.

**212.** — Il appartient au maire de faire exécuter la sentence relativement aux réparations civiles, démolitions, suppression de travaux ou de matériaux, etc. Après sommation, si le propriétaire se refuse à exécuter les travaux prescrits, le maire y fait procéder aux frais du contrevenant. — Naudier, n. 147.

**213.** — L'existence de la contravention est d'ailleurs subordonnée à la reconnaissance du caractère de publicité du chemin; or, ce caractère ne serait pas suffisamment établi par ce seul fait que le procès-verbal constatant la contravention avait qualifié le chemin de *chemin rural*. — Cass., 30 juill. 1869, Delsart, [S. 70.1.279, P. 70.687, D. 70.1.47] — V., au surplus, sur les pouvoirs du juge en ce qui concerne la question préjudicielle de savoir si le chemin a ou non le caractère de chemin public, *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 222 et s.

**214.** — On sait qu'en matière de contravention la bonne foi n'est jamais considérée comme une excuse (V. *suprà*, v° *Chemin* [en général], n. 236 et 237); le contrevenant doit, au préalable, se faire renseigner par l'autorité municipale sur la limite de ses droits. — Naudier, n. 144. — Si la publicité du chemin n'était pas contestée, le contrevenant ne pourrait donc arguer de ce que les travaux effectués étaient purement défensifs. — Cass., 30 déc. 1859, Ricord, [S. 60.1.183, P. 60.847, D. 63.1.383] — ... Ou de ce que l'usurpation commise par lui avait pour excuse le fait qu'il n'avait été procédé à aucun abornement. — Cass., 8 août 1862, Corroy, [D. 63.1.387]

**215.** — Nous n'avons pas à revenir sur l'étendue de la compétence du juge de police lorsque des questions préjudicielles de possession ou de propriété sont soulevées, à l'occasion de la contravention. — V. à cet égard, *suprà*, v° *Chemin* (en général), n. 231 et s.

**216.** — Il a été jugé que, dans le cas où un arrêté municipal a ordonné l'arrachage d'arbres plantés sur le sol d'un chemin rural, l'exception de possession annale des arbres, invoquée par celui qui les a plantés, ne constitue pas une question préjudicielle autorisant le juge à surseoir au jugement de la prévention. — Cass., 14 oct. 1854, Nicolas, [S. 54.1.828, P. 56.2.123, D. 56.1.420]

**217.** — Les délits sont constatés par les divers fonctionnaires chargés, sous l'autorité du maire, de la surveillance des chemins ruraux, officiers de police municipale, gardes champêtres, etc., ainsi que par la gendarmerie. Les poursuites ont lieu à la diligence de l'autorité municipale s'il s'agit de contraventions, et à la requête du parquet s'il s'agit de crimes ou de délits. — Naudier, n. 144. — Aucun texte n'a étendu aux chemins ruraux la compétence attribuée par la loi du 21 mai 1836 aux agents-voyers pour constater les délits commis sur les chemins vicinaux.

**218.** — Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

**219.** — Il se peut cependant qu'un particulier soit amené dans

son propre intérêt à poursuivre la répression d'une entreprise commise sur un chemin rural. Nous avons déjà eu l'occasion de dire (*suprà*, v° *Chemin* en général, n. 160 et s.), que la question se posait de savoir si l'action du particulier était subordonnée à une autorisation préalable (L. 5 avr. 1884, art. 122 et 123). Nous rappellerons que la négative a été décidée par plusieurs arrêts, par la raison que le particulier ne doit pas être réputé exercer une action communale. — Cass., 10 nov. 1875, Aubry, [S. 77.1.317, P. 77.801, D. 76.1.328]

**220.** — Il n'en serait autrement que si les habitants intéressés agissaient non pas *ut singuli*, mais *ut universi*. Dans ce cas, la mise en cause de la commune pourrait être exigée. — Naudier, n. 146. — V. *suprà*, v° *Autorisation de plaider*, n. 150.

### Section III.

#### Ouverture, élargissement et redressement.

**221.** — L'ouverture, le redressement, la fixation de la largeur et de la limite des chemins ruraux sont prononcés par la commission départementale, conformément aux dispositions des cinq derniers paragraphes de l'art. 4 (art. 13, L. 20 août 1881). Il en résulte que la commission départementale ne peut se prononcer qu'après l'accomplissement des formalités prévues par cet art. 4, L. 20 août 1881, c'est-à-dire avis du conseil municipal, enquête, publication et notification du tableau et du plan (V. *suprà*, n. 15). A défaut du consentement des propriétaires, l'occupation des terrains nécessaires pour l'exécution des travaux d'ouverture, de redressement ou d'élargissement ne peut avoir lieu qu'après une expropriation poursuivie conformément aux dispositions des §§ 2 et s. de l'art. 16, L. 21 mai 1836. Quand il y a lieu à l'occupation, soit de maisons, soit de cours ou jardins y attenants, soit de terrains clos de murs ou de haies vives, la déclaration d'utilité publique doit être prononcée par décret, le Conseil d'Etat entendu, et l'expropriation doit être poursuivie comme il est dit au paragraphe précédent (art. 13). Dans tous les autres cas, la décision de la commission départementale vaut déclaration d'utilité publique, et suffit à permettre l'expropriation, à laquelle procède le petit jury. — V. *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*. — La commune ne peut prendre possession des terrains expropriés avant le paiement de l'indemnité (L. 20 août 1881, art. 13).

**222.** — Toutefois, en cas d'urgence, le règlement de 1883 autorise la prise de possession des terrains non bâtis après une simple consignation provisoire de l'indemnité, moyennant la production des pièces suivantes :

« 1° Copie ou extrait du jugement d'expropriation, relatant textuellement la mention de la transcription et énonçant la date de la notification;

« 2° Certificat du maire constatant que, préalablement à la transcription, le jugement a été publié et affiché, conformément à l'art. 15, L. 3 mai 1841, et suivant les formes prescrites par l'art. 6 de ladite loi;

« 3° Exemplaire certifié du journal dans lequel a été inséré l'extrait du jugement (cette mention doit être faite antérieurement à la transcription);

« 4° Extrait ou mention du décret qui déclare l'urgence;

« 5° Jugement qui fixe le montant de la somme à consigner par l'expropriant;

« 6° Arrêté du maire motivant et prescrivant la consignation provisoire, qui doit comprendre, indépendamment de la somme fixée par le tribunal, les deux années d'intérêts exigées par l'art. 69, L. 3 mai 1841;

« 7° Récépissé du préposé de la Caisse des consignations. »

**223.** — L'art. 13, L. 20 août 1881, consacre deux différences importantes entre le régime des chemins ruraux et celui des chemins vicinaux. Nous avons déjà eu l'occasion de signaler la première qui consiste en ce que la décision de l'autorité municipale ne peut, en matière de chemins ruraux, produire les effets attributifs de propriété que la loi de 1836 a reconnus aux arrêtés de classement des chemins vicinaux. — V. *suprà*, n. 29.

**224.** — Dès avant la loi du 20 août 1881, la jurisprudence avait reconnu que les arrêtés de classement de chemins ruraux étaient sans effet pour attribuer à la commune la propriété ou la possession de ces chemins. — Cass., 7 juill. 1854, Chambourdon, [S. 54.1.749, P. 56.1.205, D. 55.1.42]; — 5 janv. 1855, Villotte, [S. 55.1.145, P. 55.1.486]; — 16 mai 1857, Coudeville, [S. 57.1.799, P. 58.762, D. 57.1.315]; — 13 déc. 1864, Aubier et Joyat, [S. 65.1.19, P. 65.28, D. 65.1.16]; — 24 janv. 1865, Kiggen, [S. 65.1.125, P. 65.275, D. 65.1.310] — Trib. confl., 27 mars 1851, Delest, [S. 51.2.454, P. adm chr.] — Cons. d'Et., 2 sept. 1862, Chicard, [S. 62.2.489, P. adm. chr., D. 63.3.17] — Nous avons déjà eu l'occasion d'étudier cette question sous la forme la plus générale, quand nous nous sommes occupés des chemins publics. *A fortiori*, admettait-on déjà à la même époque qu'un acte de l'autorité administrative ne pouvait, sans réserver les droits des tiers, fixer la largeur d'un chemin rural. — Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Denizet, [S. 56.2.649, P. adm. chr., D. 57.3.15]

**225.** — Les conséquences de ce principe sont nombreuses et importantes. Tout d'abord, comme nous l'avons déjà vu, la commission départementale ne peut arbitrairement reconnaître comme rural un chemin revendiqué à titre de propriété particulière par les riverains. — V. *suprà*, n. 23 et s.

**226.** — Ensuite, dans le cas où le prévenu d'usurpation commise sur un chemin rural excipe d'un droit de propriété, le tribunal de répression doit surseoir jusqu'au jugement de cette question préjudicielle par les tribunaux compétents. — Cass., 18 juin 1853, Jourdan, [S. 54.1.72]

**227.** — Par application des mêmes principes, doit être déclaré illégal l'arrêté municipal qui prescrit l'élargissement d'un chemin rural ou qui enjoint aux propriétaires élevant des constructions en bordure de ce chemin de laisser au chemin une largeur déterminée. — Cass., 7 juill. 1854, précité; — 30 janv. 1868, Béguier, [S. 69.1.94, P. 69.189, D. 68.5.358] — Et le préfet est également sans pouvoir pour ordonner un tel élargissement. — Cons. d'Et., 2 sept. 1862, précité. — Nous avons déjà invoqué cette jurisprudence pour contester le bien-fondé de la disposition du règlement-type (art. 83) qui paraît créer au profit de la commune une servitude d'alignement grevant les propriétés riveraines. — V. *suprà*, n. 157 et 158.

**228.** — Pour arriver à l'élargissement projeté, la commune ne pourrait évidemment prendre le biais, qu'on nous permette cette expression, de faire, au cours de l'instance, classer le chemin en cause comme vicinal en lui attribuant une plus grande largeur, de manière à bénéficier des effets incorporatifs reconnus par l'art. 15, L. 21 mai 1836, aux arrêtés préfectoraux rendus en cette matière. L'art. 15 de la loi de 1836 n'est applicable qu'au simple élargissement d'un chemin vicinal préexistant et nullement à l'ouverture d'un nouveau chemin. — Cons. d'Et., 26 janv. 1870, Lefébure-Wély, [P. adm. chr., D. 71.3.10]

**229.** — La seconde différence que nous avons à signaler avec le régime des chemins vicinaux c'est que pour les premiers, la loi du 21 mai 1836 n'oblige à recourir à l'expropriation que lorsque les terrains à incorporer au chemin sont bâtis ou clos de murs. Pour qu'il soit nécessaire de procéder par voie d'expropriation, il suffit, en matière de chemins ruraux, que les immeubles à occuper soient, ou bien des cours ou jardins même non clos de murs, pourvu qu'ils soient attenants à une maison, ou bien des terrains clos de haies vives dépendant, *ou non*, d'une habitation.

**230.** — Notons enfin, comme le fait remarquer le rapport de M. Labiche au Sénat, que l'obligation du paiement préalable des terrains expropriés est une simple application du droit commun (V. *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*). Mais le dernier paragraphe de l'art. 13 n'a pas pour objet d'établir une prescription absolue à laquelle les expropriés n'auraient pas le droit de renoncer dans l'intérêt de la prompte exécution des travaux. Les riverains peuvent, au contraire, renoncer à s'en prévaloir et autoriser le commencement des travaux sur leur propriété avant le règlement de l'indemnité.

**231.** — Ils peuvent aussi, et c'est le cas le plus ordinaire, traiter à l'amiable avec la commune au lieu de se laisser exproprier. Les contrats de vente consentis au profit de la commune doivent être soumis à l'approbation du conseil municipal et du préfet (art. 68 et 69, L. 5 avr. 1884). — Sur les personnes auxquelles le paiement peut légalement être fait, et sur les formalités à remplir au point de vue de la purge des hypothèques, V. *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*.

**232.** — L'art. 14, L. 20 août 1881, est ainsi conçu : lorsque des extractions de matériaux, des dépôts ou enlèvements de terres, ou des occupations temporaires de terrains sont nécessaires pour les travaux de réparation ou d'entretien des chemins ruraux, effectués par les communes, il est procédé à la désignation et à la délimitation des lieux et à la fixation de l'indemnité conformément à l'art. 17, L. 21 mai 1836.

**233.** — Nous avions d'ailleurs déjà eu l'occasion de dire (*suprà*, n. 84) que les servitudes d'extraction de matériaux et d'occupation de terrains sont applicables en matière de chemins ruraux. L'art. 15 de la loi décide qu'en pareil cas, c'est-à-dire dans les hypothèses visées par les art. 13 et 14, l'action en indemnité se prescrit par le laps de deux ans, conformément à l'art. 18, L. 21 mai 1836.

**234.** — Conformément à ce qui se passe pour les autres voies, on doit admettre que le point de départ de cette prescription est le moment où l'occupation temporaire a pris fin. — Cons. d'Et., 19 juill. 1871, Rigollet, [S. 73.2.93, P. adm. chr., D. 72.3.46] — On retombe d'ailleurs dans les règles du droit commun quand l'indemnité a été réglée par convention particulière, et la prescription trentenaire (art. 2262) devient alors seule applicable.

**235.** — Les exceptions sont de droit strict : aussi ne doit-on pas admettre la prescription biennale pour les demandes d'indemnité fondées sur un dommage quelconque résultant de l'exécution de travaux sur un chemin rural. — V. *infrà*, v° *Travaux publics*.

## Section IV.

### Suppression et aliénation.

**236.** — Les arrêtés portant reconnaissance, ouverture ou redressement peuvent être rapportés dans les formes prescrites par l'art. 4, L. 20 août 1881 (art. 16, même loi).

**237.** — Il se peut qu'un chemin rural perde son caractère, soit par sa transformation en rue, soit par son classement dans la voirie vicinale ou dans la grande voirie. Mais l'hypothèse que prévoit plus spécialement l'art. 16 de la loi, c'est le déclassement du chemin considéré comme devenu inutile.

**238.** — De ce que les arrêtés portant reconnaissance de chemins ruraux doivent être rapportés en observant les mêmes formes que pour le classement, il s'ensuit que la commission départementale ne peut rapporter un arrêté précédemment pris, sans qu'il ait été procédé à une enquête préalable et que le conseil municipal ait été consulté. — Cons. d'Et., 10 déc. 1886, Préfet des Charentes, [S. 88.3.45, P. adm. chr., D. 88.3.25]

**239.** — On doit même ajouter qu'on ne pourrait, sans excès de pouvoirs, prononcer la désaffectation d'un chemin rural contrairement à l'avis du conseil municipal. Cela résulte implicitement des art. 61 et s., L. 5 avr. 1884. — Naudier, n. 179.

**240.** — Une telle décision pourrait être attaquée devant le conseil général ou devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs.

**241.** — Lorsqu'un chemin rural cesse d'être affecté à l'usage du public, la vente peut en être autorisée par un arrêté du préfet, rendu conformément à la délibération du conseil municipal et après une enquête précédée de trois publications faites à quinze jours d'intervalle. L'aliénation n'est point autorisée si, dans le délai de trois mois, les intéressés formés en syndicat, conformément aux art. 19 et s., consentent à se charger de l'entretien (L. 20 août 1881, art. 16). — V. aussi Cons. d'Et., 17 juill. 1885, Guillou et autres, [Leb. chr., p. 685] — Sur les syndicats, V. *infrà*, n. 256 et s.

**242.** — La circulaire du 27 août 1885 rappelle aux préfets qu'ils ne sont jamais obligés d'autoriser la vente du chemin quand cette opération leur paraît inopportune ou contraire aux intérêts de la commune. Le conseil municipal peut alors se pourvoir devant le ministre de l'Intérieur. Mais c'est là un acte de tutelle administrative qui n'est pas susceptible de recours contentieux devant le Conseil d'Etat. — Naudier, n. 179.

**243.** — A l'inverse, la vente ne pourrait être ordonnée par le préfet contrairement à l'avis du conseil municipal. En un tel cas, un recours serait ouvert à la commune devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs. — Naudier, n. 180.

**244.** — Régissant exclusivement les chemins ruraux, l'art. 16, L. 20 août 1881, ne serait pas applicable à l'aliénation faite par une commune d'un simple droit de passage dont elle jouissait sur un chemin privé; et par suite, la commune n'aurait pas à attendre la constitution possible d'un syndicat. — Cons. d'Et., 17 juill. 1885, précité.

**245.** — La suppression d'un chemin rural est de nature à causer, dans certains cas, un grave préjudice aux propriétaires riverains, en les privant du droit de vue ou d'accès que leur assurait la proximité de la voie publique. Quels sont les tribunaux qui devraient statuer sur les réclamations des riverains?

**246.** — Le tribunal des conflits a décidé qu'avant la loi de 1881 les chemins ruraux étaient assimilés aux propriétés ordinaires des communes et ne faisaient pas partie du domaine public; qu'il en résultait que les dommages qui pouvaient résulter de la suppression de ces chemins devaient être appréciés par l'autorité judiciaire. — Trib. confl., 29 juill. 1882, Petitjean, [S. 84.3.51, P. adm. chr., D. 84.3.12]

**247.** — Depuis la loi de 1881, le caractère des chemins ruraux reconnus a certainement changé (V. *suprà*, n. 38 et 39). Néanmoins, la question qui nous occupe est controversée. D'après les uns, la réparation du préjudice causé par la suppression d'une voie rurale doit être encore aujourd'hui demandée aux tribunaux judiciaires. — Naudier, n. 181; Féraud-Giraud, *Servit. de voirie*, t. 2, n. 451. — D'autres auteurs soutiennent que ces questions sont du ressort du conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat. — Guillaume, n. 64. — V. en ce sens, même avant la loi de 1881, Trib. confl., 26 juin 1880, Dor, [S. 82.3.3, P. adm. chr., D. 81.3 59]

**248.** — Lorsque l'aliénation est ordonnée, les propriétaires riverains sont mis en demeure d'acquérir les terrains attenants à leurs propriétés, par un avertissement qui leur est notifié en la forme administrative. En ce cas, le prix est réglé à l'amiable ou fixé par deux experts dont un est nommé par la commune, l'autre par le riverain; à défaut d'accord entre eux, un tiers expert est nommé par ces deux experts. S'il n'y a pas entente pour cette désignation, le tiers expert est nommé par le juge de paix. Si, dans le délai d'un mois à dater de l'avertissement, les propriétaires riverains n'ont pas fait leur soumission, il est procédé à l'aliénation des terrains selon les règles établies pour la vente des propriétés communales (L. 20 août 1881, art. 17).

**249.** — Antérieurement à la loi du 20 août 1881, la jurisprudence admettait déjà au profit des riverains des chemins ruraux un droit de préemption analogue à celui que la loi du 21 mai 1836 (art. 19), confère aux riverains des chemins vicinaux. — Cass., 19 mai 1858, Sœurs de charité de Nevers, [S. 59.1.152, P. 58.1150, D. 58.1.204] — La loi de 1881 a consacré formellement cette appréciation; les propriétaires des chemins ruraux ont en effet souvent fourni l'emplacement du chemin, et l'occupation de cet emplacement par un tiers entraverait souvent l'exploitation de leurs fonds.

**250.** — L'avertissement que l'art. 17, L. 20 août 1881, prescrit de notifier aux propriétaires riverains d'un chemin rural, en cas de désaffectation, doit être remis à la personne ou au domicile des propriétaires. Spécialement, il a été jugé que la remise à personne ou domicile de l'avertissement ne pouvait être suppléée par une remise faite à la fille de l'intéressé, si celle-ci n'habitait pas la maison de son père, ni par la preuve que l'intéressé avait eu connaissance des intentions de la commune. — Bourges, 17 nov. 1887, Commune de Reuilly, [S. 88.2.92, P. adm. chr.]

**251.** — L'irrégularité de la notification de l'avertissement entraîne nullité de l'adjudication à laquelle il serait ensuite procédé pour la vente des terrains désaffectés. — Même arrêt.

**252.** — La faculté de préemption ainsi concédée aux riverains des chemins ruraux déclassés ne leur confère pas le droit d'exiger la mise en vente des terrains délaissés. Le conseil municipal, nous l'avons vu, est seul juge de l'opportunité de cette mesure, que le préfet lui-même ne saurait lui imposer. — V. *suprà*, n. 239.

**253.** — Si les deux riverains invoquent le droit de préemption, chacun d'eux l'exerce jusqu'à la moitié du chemin déclassé. Au cas contraire, le riverain qui seul s'en prévaut peut l'exercer sur la totalité du terrain situé en face de sa propriété.

**254.** — Les difficultés auxquelles donne lieu l'exercice du droit de préemption reconnu aux riverains ressortissent aux tribunaux civils, sous réserve, bien entendu, de l'interprétation qui pourrait être préjudiciellement demandée à l'autorité administrative des actes ou documents administratifs contestés. — Cons. d'Et., 10 mars 1864, Jolly, [Leb. chr., p. 232] — V. aussi Cons. d'Et., 25 févr. 1864, Kégel, [Leb. chr., p. 201] — C'est ce que rappelle expressément la circulaire interprétative de la loi du 20 août 1881.

**255.** — Les actions civiles intentées par les communes ou dirigées contre elles relativement à leurs chemins sont jugées comme affaires sommaires et urgentes, conformément à l'art. 405, C. proc. civ. (L. 20 août 1881, art. 18).

## Section V.

### Syndicats.

**256.** — Nous arrivons à une importante innovation consacrée par la loi du 20 août 1881 ; nous voulons parler du droit conféré aux particuliers intéressés de se réunir en association syndicale pour accomplir les actes de gestion nécessaires et substituer, en quelque sorte, leur action à l'action défaillante ou insuffisante de la commune. La reconnaissance d'un pareil droit avait paru autrefois devoir porter atteinte aux attributions de l'autorité administrative à qui il appartient d'assurer le meilleur usage des choses ou des propriétés publiques. On a reconnu depuis lors qu'il pourrait y avoir injustice soit à obliger la commune à s'engager dans des dépenses d'entretien assez importantes pour servir les intérêts d'un groupe restreint d'individus, soit, au contraire, à laisser des particuliers souffrir des négligences de l'autorité municipale. Telles sont les considérations qui ont déterminé le législateur de 1881 à admettre la constitution de syndicats pour les chemins ruraux ; il est à noter, avant tout, que ces syndicats ne peuvent effectuer que les actes de gestion et ne sont nullement habilités à exercer les attributions de police et de surveillance, lesquelles restent dévolues aux autorités administratives.

**257.** — Lorsque l'ouverture, le redressement ou l'élargissement a été régulièrement autorisé, conformément à l'art. 13, et que les travaux ne sont pas exécutés, ou lorsqu'un chemin reconnu n'est pas entretenu par la commune, le maire peut d'office ou doit, sur la demande qui lui est faite par trois intéressés au moins, convoquer individuellement tous les intéressés. Il les invite à délibérer sur la nécessité des travaux à faire et à se charger de leur exécution, tous les droits de la commune restant réservés. Le maire recueille les suffrages, constate le vote des personnes présentes qui ne savent signer et mentionne les adhésions envoyées par écrit (L. 20 août 1881, art. 19).

**258.** — On le voit, d'après l'art. 19, s'il s'agit de l'ouverture, du redressement ou de l'établissement d'un chemin rural, les travaux doivent être approuvés de la même façon que s'il s'agissait de chemins ruraux entrepris par une commune. L'approbation préalable de la commission départementale est donc nécessaire.

**259.** — On doit entendre par intéressés, au sens de l'art. 19, non seulement les propriétaires du sol, mais encore les fermiers, usufruitiers, usagers, etc., et non seulement les riverains du chemin à ouvrir ou à redresser, mais encore ceux dont les fonds, bien qu'à une certaine distance de ce chemin, sont appelés à bénéficier de la nouvelle voie pour leurs exploitations.

**260.** — Les mineurs, interdits et femmes mariées sont représentés par leurs tuteurs et maris, les prodigues, par leur curateur, les absents ou aliénés par les administrateurs de leurs biens.

**261.** — La loi distingue trois catégories de travaux et exige pour la formation du syndicat des conditions différentes, suivant qu'il s'agit de l'une ou de l'autre de ces catégories : 1° travaux d'entretien ou de mise en état de viabilité; 2° travaux d'amélioration ou d'entretien partiel; 3° travaux d'ouverture, de redressement ou d'élargissement d'ensemble.

**262.** — En ce qui concerne la première catégorie, si la moitié plus un des intéressés, représentant au moins les deux tiers de la superficie des propriétés desservies par le chemin ou si les deux tiers des intéressés représentant plus de la moitié de la superficie, consentent à se charger des travaux nécessaires pour mettre ou maintenir la voie en état de viabilité, l'association est constituée. Elle existe même à l'égard des intéressés qui n'ont pas donné leur adhésion (art. 20).

**263.** — Pour les travaux d'amélioration et d'élargissement partiel, l'assentiment de la moitié plus un des intéressés représentant au moins les trois quarts de la superficie des propriétés desservies ou des trois quarts des intéressés représentant plus de moitié de la superficie est exigé (*Ibid.*).

**264.** — Pour les travaux d'ouverture, de redressement et d'élargissement d'ensemble, le consentement unanime des intéressés est nécessaire (*Ibid.*).

**265.** — Il est inutile d'insister sur les motifs qui ont fait subordonner la formation de l'association à des conditions d'autant plus rigoureuses que les charges imposées aux intéressés sont plus lourdes. Nous remarquerons seulement que la base de l'intérêt des personnes appelées à constituer l'association n'est pas la valeur, ainsi que le demandait la société des agriculteurs de France, mais la superficie des propriétés. La superficie était un élément de fait, difficile à contester, et, par conséquent, exempte de toute incertitude. Mais on ne conserve pas la même base pour fixer les taxes. Il eût, en effet, été peu équitable de ne tenir aucun compte de la valeur du sol pour n'en voir que l'étendue, fût-il improductif. Aussi ces taxes sont-elles calculées non plus sur la surperficie, mais sur la valeur des propriétés intéressées. Nous ajouterons que la loi du 20 mars 1881 ne se référant point à la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales, les modifications introduites dans cette dernière loi par celle du 22 déc. 1888 n'ont pas rétroagi sur les syndicats ayant trait aux chemins ruraux. Les travaux de voies publiques qui, aux termes de la loi du 22 déc. 1888, peuvent faire l'objet d'associations syndicales n'ont trait — et les documents parlementaires ne laissent aucun doute sur ce point — qu'aux voies purement urbaines.

**266.** — Le maire dresse un procès-verbal et constate la formation de l'association, en spécifie le but, fait connaitre sa durée, le mode d'administration qui a été adopté, le nombre des syndics, l'étendue de leurs pouvoirs et enfin les voies et moyens qui ont été votés (L. 20 août 1881, art. 21).

**267.** — Ce procès-verbal est transmis au préfet par le maire avec son avis et l'avis du conseil municipal. Le préfet, après avoir constaté l'observation des formalités exigées par la loi, autorise l'association, s'il y a lieu. Si la commune a consenti à contribuer aux travaux, le préfet approuve, dans son arrêté, le mode et le montant de la subvention promise par le conseil municipal (*Ibid.*, art. 22).

**268.** — A cette occasion, la circulaire interprétative du 27 août 1881 fait remarquer que le préfet, pour autoriser l'association, n'a pas à se préoccuper de la question d'utilité des travaux; l'esprit, sinon le texte de la loi, laisse exclusivement aux intéressés l'appréciation de cette utilité. Mais quand la commune consent à contribuer à la dépense, le préfet ne doit approuver ce concours que si le mode et le montant de la subvention promise par le conseil municipal permettent cette approbation sans inconvénients. Il accomplit ainsi un acte de tutelle administrative qui n'est pas susceptible de recours au contentieux devant le Conseil d'Etat.

**269.** — Un extrait du procès-verbal constatant la constitution de l'association et l'arrêté du préfet, en cas d'approbation, ou, en cas de refus, l'arrêté du préfet, sont affichés dans la commune où le chemin est situé, et publiés dans le *Recueil des actes de la préfecture* (L. 20 août 1881, art. 23).

**270.** — Les syndics de l'association sont élus en assemblée générale. Si la commune a accordé une subvention, le maire nomme un nombre de syndics proportionnel à la part que la subvention représente dans l'ensemble de l'entreprise. Les autres syndics sont nommés par le préfet, dans le cas où l'assemblée générale, après deux convocations, ne se serait pas réunie ou n'aurait pas procédé à leur élection (*Ibid.*, art. 24).

**271.** — Les associations ainsi constituées peuvent ester en justice; elles peuvent emprunter. Elles peuvent aussi acquérir les parcelles de terrains nécessaires pour l'amélioration, l'élargissement, le redressement ou l'ouverture du chemin régulièrement entrepris; les terrains réunis à la voie publique deviennent la propriété de la commune (*Ibid.*, art. 25).

**272.** — Les associations se trouvent, par le texte qui précède, habilitées à réaliser les acquisitions de terrains nécessaires soit à l'amiable, soit par l'expropriation. Les syndics doivent toutefois se conformer à cet égard aux restrictions que les statuts auraient apportées à leurs pouvoirs. Ils doivent également se conformer aux indications de cette nature que contiennent les statuts de l'association relativement soit aux actions à intenter ou à soutenir, soit aux emprunts à contracter.

**273.** — Les syndicats sont en droit de demander, comme le ferait l'autorité municipale, la subvention spéciale due à raison des dégradations, en vertu de l'art. 11, L. 20 août 1881 (V. le rapport de M. Labiche au Sénat). Ils ont également la faculté de consentir à l'abonnement prévu par ledit article. L'approbation de la commission départementale est encore ici nécessaire. — V. *suprà*, n. 59 et s.

**274.** — Le syndicat détermine le mode d'exécution des travaux, soit en nature, soit en taxes; il répartit les charges entre les associés proportionnellement à leur intérêt; il règle l'accom-

plissement des travaux en nature ou le recouvrement des taxes en un ou plusieurs exercices (L. 20 août 1881, art. 26).

**275.** — Les rôles pour le recouvrement de la taxe due par chaque intéressé sont dressés par le syndicat, approuvés, s'il y a lieu, et rendus exécutoires par le préfet, qui peut ordonner préalablement la vérification des travaux. Ces rôles sont recouvrés, dans la forme des contributions directes, par le receveur municipal. Dans ces rôles sont compris les frais de perception, dont le montant est déterminé par le préfet, sur l'avis du trésorier-payeur général (*Ibid.*, art. 27).

**276.** — Dans le cas où l'exécution des travaux entrepris par l'association syndicale exige l'expropriation de terrains, il y est procédé conformément à l'art. 13 de la loi (*Ibid.*, art. 28).

**277.** — A défaut par une association d'entreprendre les travaux pour lesquels elle a été autorisée, le préfet rapporte, s'il y a lieu, et après mise en demeure, l'arrêté d'autorisation. Dans le cas où l'interruption ou le défaut d'entretien des travaux entrepris par une association pourrait avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public, le préfet, après mise en demeure, peut faire procéder d'office à l'exécution des travaux nécessaires pour obvier à ces conséquences (*Ibid.*, art. 29).

**278.** — La loi distingue ainsi, dans l'art. 29, le cas où l'association syndicale refuse d'entreprendre les travaux après y avoir été autorisée, et le cas où elle ne les termine pas ou abandonne le chemin commencé. Au premier cas, le préfet peut retirer l'autorisation accordée et dissoudre l'association, mais ne peut y substituer l'administration. Au contraire, il peut achever les travaux ou maintenir le chemin en état de viabilité dans la seconde hypothèse.

**279.** — Les intéressés et les tiers peuvent déférer au ministre de l'Intérieur, dans le délai d'un mois à partir de l'affiche, les arrêtés qui autorisent ou refusent d'autoriser les associations syndicales. Le recours est déposé à la préfecture et transmis, avec le dossier, au ministre dans le délai de quinze jours. Il est statué par un décret rendu en Conseil d'Etat (*Ibid.*, art. 30).

**280.** — On doit avouer que la disposition qui précède est quelque peu anormale. L'arrêté préfectoral devrait, d'après les principes, faire l'objet, soit d'un pourvoi devant le ministre, supérieur hiérarchique du préfet, soit d'un recours pour excès de pouvoir, recours dont le Conseil d'Etat pourrait être saisi, *omisso medio*. On ne s'explique donc pas bien la compétence accordée par la loi au président de la République, statuant après avis du Conseil d'Etat. Une pareille forme est, dans l'état actuel de notre législation, réservée aux affaires seulement administratives et ne peut être introduite dans le domaine du contentieux. Ajoutons que la mesure est sans grande portée, puisque la décision du président de la République pourrait, elle aussi, être attaquée pour excès de pouvoir, vice de forme ou violation de la loi devant le Conseil d'Etat.

**281.** — Toutes contestations relatives au défaut de convocation d'une partie intéressée, à l'absence ou au défaut d'intérêt des personnes appelées à l'association, ou au degré d'intérêt des associés, ainsi qu'à la répartition, à la perception et à l'accomplissement des taxes et prestations, à la nomination des syndics, à l'exécution des travaux et aux mesures ordonnées par le préfet en vertu du dernier paragraphe de l'art. 29, sont jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat. Il est procédé à l'apurement des comptes de l'association selon les règles établies pour les comptes des receveurs municipaux (L. 20 août 1881, art. 31).

**282.** — Nulle personne comprise dans l'association ne peut contester sa qualité d'associé ou la validité de l'acte d'association, après le délai de trois mois à partir de la notification du premier rôle des taxes ou prestations (L. 20 août 1881, art. 32).

**283.** — Lorsqu'un conseil de préfecture a déclaré sans existence légale un syndicat formé pour la création et l'entretien d'un chemin rural et a rejeté la demande de ce prétendu syndicat tendant au paiement d'une subvention spéciale par des industriels, il ne peut mettre à la charge desdits industriels les frais d'expertise exposés par eux. — Cons. d'Et., 7 nov. 1891, Bapsolle et Guilmin, [Leb. chr., p. 641]

**284.** — La loi du 22 mars 1890 autorise les communes ayant un intérêt identique à se grouper en syndicats intercommunaux. Rien ne s'oppose à ce que des syndicats de cette nature soient formés en vue de l'ouverture, du redressement ou de l'entretien de chemins ruraux ayant une utilité régionale. Cela se présentera rarement peut-être, les voies de cette espèce étant généralement classées dans la voirie vicinale; mais cela est possible également. Ces syndicats seront alors gouvernés par les règles tracées dans la loi de 1890, précitée.

**285.** — Après avoir exposé les règles tracées pour la constitution des syndicats ayant pour objet l'ouverture, le redressement et l'entretien des chemins ruraux, nous devons constater que, quelque heureuse et susceptible de bons résultats que soit l'innovation ainsi réalisée, l'esprit public ne semble pas en avoir apprécié la portée; il ne s'est, en effet, pour ainsi dire pas constitué de syndicats dans cet ordre d'idées depuis 1881.

**286.** — Les chemins entrepris par les associations syndicales bénéficient cependant de toutes les immunités dont jouissent les chemins publics reconnus. C'est ainsi qu'ils sont imprescriptibles, qu'ils font partie du domaine public communal et sont, par conséquent, soumis à toutes les mesures de police et de conservation qui concernent les autres voies publiques communales, qu'ils bénéficient du droit de faire appel aux subventions industrielles (art. 11, L. 20 août 1881) ou d'occuper temporairement des terrains pour l'exécution des travaux (art. 14).

**287.** — Le maire doit veiller à préserver les chemins ouverts et entretenus par les associations syndicales, comme les autres voies publiques, de toutes entreprises de nature à nuire à leur assiette ou à leur viabilité. Les syndics ont la charge de prévenir l'autorité municipale de toutes les contraventions qui pourraient y être commises.

## CHAPITRE III.

### CHEMINS NON RECONNUS.

**288.** — Nous avons déjà eu l'occasion de signaler plusieurs des différences essentielles que présente le régime des chemins ruraux suivant que ces chemins ont été ou non reconnus. C'est ainsi que nous avons vu que les chemins non reconnus sont restés, au point de vue de la domanialité publique, dans la condition où se trouvaient, avant la loi du 20 août 1881, tous les chemins ruraux; c'est dire qu'ils constituent de simples propriétés communales, prescriptibles dans les conditions du droit commun. — V. *suprà*, n. 10.

**289.** — De même, nous avons dit que les ressources spéciales créées par la loi du 20 août 1881, prestations, centimes extraordinaires, subventions industrielles, ne peuvent être affectées qu'aux chemins reconnus. Les chemins non reconnus ne peuvent, en principe, bénéficier que des ressources municipales disponibles ainsi que de l'application des excédents de prestations de chemins vicinaux dans les conditions prévues par la loi du 21 juill. 1870. — V. *suprà*, n. 52.

**290.** — D'autres différences importantes sont à noter. Les travaux de redressement ou d'élargissement des chemins non reconnus ne peuvent être déclarés d'utilité publique qu'autant qu'il est procédé préalablement à la reconnaissance de ces chemins. La constitution de syndicats ayant pour objet la réalisation de semblables travaux est également subordonnée à l'émission d'un arrêté de reconnaissance.

**291.** — Ce n'est pas à dire que les particuliers ne puissent participer à l'établissement de ces voies rurales; mais ils ne peuvent le faire que par le moyen de cotisations, consenties suivant les formes dont nous avons parlé *suprà*, n. 71 et s., et non en constituant des associations syndicales fonctionnant d'après les règles énoncées par les art. 19 et s., L. 20 août 1881.

**292.** — Les actions possessoires peuvent être exercées à n'importe quel moment par les particuliers contre les prétentions de la commune revendiquant un chemin non reconnu. Il n'y a pas évidemment de règle analogue à celle que l'art. 5 a consacrée pour les chemins reconnus. — V. *suprà*, n. 29 et s.

**293.** — La pratique et la jurisprudence s'accordent pour ne pas admettre l'application aux chemins ruraux non reconnus de la servitude d'alignement. — Cass., 4 juill. 1857, Guérin, [S. 58.1.93, P. 58.448, D. 57.1.378]; — 17 juill. 1863, Raffard, [S. 63.1.553, P. 64.181, D. 64.1.500] — Il n'y a donc à tenir compte que des règlements locaux pris par les maires dans la limite de leurs attributions. Les maires peuvent prendre des arrêtés défendant aux particuliers de construire le long des chemins non reconnus sans avoir obtenu l'autorisation; ils peuvent même, en vue d'observer dans la délivrance de ces autorisations une ré-

gularité suffisante, faire dresser un plan figuratif du chemin avec ses dimensions actuelles. Mais ils seraient évidemment sans droit pour contraindre les riverains à accepter contre leur gré les limites ainsi définies. — Cass., 7 juill. 1854, Chambourdon, [S. 54.1.749, P. 56.1.205, D. 55.1.42]; — 12 janv. 1856, Blaise, [S. 56.1.555, P. 56.2.405, D. 56.1.142] — Cons. d'Et., 2 sept. 1862, Chicard, [S. 62.2.489, P. adm. chr., D. 63.3.17]; — 8 août 1865, Benoit Pasquier, [S. 66.2.206, P. adm. chr.] — V. aussi Instr. min. intér. au préfet de la Charente-Inférieure, avril 1889, [citée par M. Delanney, *De l'alignement*, p. 94]

**294.** — Si donc il n'est intervenu aucun règlement municipal dans le sens que nous venons d'indiquer, les riverains d'un chemin rural non reconnu peuvent construire à leurs risques et périls sans demander l'alignement et on ne saurait, pour cette omission, verbaliser contre eux. — Cass., 17 août 1865, Lallemand, [S. 66.1.183, P. 66.447, D. 66.1.43]

**295.** — Mais il faudrait bien se garder de généraliser ce principe. L'alignement est, il faut le reconnaître, une obligation purement artificielle, conforme aux règles de l'édilité, mais indépendamment de laquelle on peut parfaitement concevoir le maintien en état de viabilité du chemin. Il n'en est pas de même des prescriptions impératives par lesquelles le Code pénal (art. 479) interdit et punit les faits de nature à porter atteinte à la circulation : dégradations, dépôts, enlèvement de terres. Ces prescriptions sont obligatoires indépendamment de tout règlement municipal les rappelant ou les reproduisant. Et la Cour de cassation n'a pas hésité à casser un jugement de simple police qui, en l'absence d'un règlement municipal, n'avait pas reconnu à de semblables faits le caractère de contraventions. — Cass., 13 janv. 1888, Casanova, [*Bull. crim.*, n. 18]

**296.** — Les chemins même non reconnus restent donc, au point de vue de la réglementation et de la police, placés sous la surveillance des maires et sont protégés par les mêmes dispositions pénales que les chemins reconnus.

**297.** — Pareillement, nous croyons que le caractère de travaux publics doit être, conformément aux principes généraux, attribué aux travaux entrepris sur ces chemins par les communes dans un but d'intérêt général. Dès lors, il ne semble pas qu'on doive faire difficulté de déclarer applicables les dispositions de la loi du 29 déc. 1892 relatives aux occupations temporaires et aux servitudes d'extractions, ainsi que la prescription biennale établie en pareille matière par l'art. 17, L. 21 mai 1836 et par la loi du 29 déc. 1892, art. 17. — V. *suprà*, n. 84, 233 et s.

## CHAPITRE IV.

### ENREGISTREMENT ET TIMBRE.

#### Section I.

**Enregistrement.**

**298.** — Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, marchés, adjudications de travaux, quittances et autres actes ayant pour objet exclusif la construction, l'entretien et la réparation des chemins ruraux sont enregistrés moyennant le droit fixe de 1 fr. 50, en principal (art. 18, L. 20 août 1881). — Instr. gén., n. 2656, § 10 (J. enreg., n. 21763); Garnier, *Rép. pér.*, n. 5880. — V. *suprà*, n. 117, 123.

**299.** — L'art. 18, Décr. 19 mars 1886, a rendu cette disposition applicable aux chemins ruraux situés en Algérie.

**300.** — Mais le bénéfice de ce tarif réduit n'est acquis aux communes que si elles justifient, préalablement à l'enregistrement, du caractère *rural* du chemin faisant l'objet de l'acte. Lorsqu'il s'agit de chemins reconnus, il suffit que l'acte présenté à la formalité mentionne l'arrêté de reconnaissance qui a été pris dans les formes réglementaires (*suprà*, n. 15 et s.). En ce qui concerne les chemins non reconnus, l'administration a décidé, dans l'instruction générale, n. 2656, § 10, que la justification nécessaire serait établie, soit par un certificat du maire, visé par le préfet et joint à l'acte soumis à la formalité, soit par tout autre document contenant la preuve des faits constitutifs de la nature de la voie.

**301.** — La disposition précitée de la loi du 20 août 1881 n'est que la reproduction de celle de la loi du 21 mai 1836 (art. 20) relative aux chemins vicinaux. Il en résulte que toutes les règles particulières à ces derniers chemins, et qui seront développées *infrà*, v° *Chemin vicinal*, sont à présent applicables aux chemins ruraux.

**302.** — C'est ainsi, pour ne signaler que les principales, que les actes administratifs relatifs aux chemins ruraux, et qui ne contiennent ni transmission de propriété, d'usufruit ou de jouissance, ni adjudication, marché ou cautionnement, sont exempts du timbre sur la minute, et de l'enregistrement tant sur la minute que sur l'expédition, conformément aux art. 78 et 80, L. 15 mai 1818.

**303.** — ... Que les actes sous seing privé qui ne sont pas translatifs de propriété, d'usufruit ou de jouissance d'immeubles, peuvent, en vertu de l'art. 23, L. 22 frim. an VII, n'être présentés à l'enregistrement que lorsqu'il s'agit d'en faire usage, par acte public, ou en justice, ou devant une autorité constituée.

**304.** — ... Que quelque soit le nombre des dispositions indépendantes, chaque acte ne donne jamais ouverture qu'à un seul droit fixe de 1 fr. 50, salaire de la formalité.

**305.** — ... Que si le droit proportionnel auquel un acte donnerait ouverture d'après le droit commun ne s'élevait qu'à 1 fr. 50, ce droit devrait être perçu à la place du droit fixe établi par la loi du 20 août 1881, sauf l'application du minimum de 0 fr. 25 édicté par l'art. 3, L. 27 vent. an IX.

#### Section II.

**Timbre.**

**306.** — Tous les actes énumérés *suprà*, n. 298, restent, bien entendu, assujettis à la formalité du timbre, tant sur la minute que sur l'expédition, suivant les règles et les tarifs ordinaires.

**307.** — Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, que ces diverses dispositions ne forment pas obstacle à ce que les communes bénéficient de l'exemption complète des droits d'enregistrement et de timbre accordée par l'art. 58, L. 3 mai 1841, lorsqu'elles acquièrent des terrains pour l'ouverture, le redressement ou l'élargissement de leurs chemins ruraux, en vertu d'une déclaration d'utilité publique, ou d'une décision équivalente émanant du chef de l'Etat ou de la commission départementale (Circ. min. Int., 27 août 1881). — V. au surplus, *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*.

# CHEMIN VICINAL.

### Législation.

C. for., art. 210, 215; L. 3 frim. an VII (*relative à la répartition, à l'assiette et au recouvrement de la contribution foncière*), art. 103; — L. 9 vent. an XIII (*relative aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux*); — L. 16 sept. 1807 (*relative au dessèchement des marais*), art. 29 et 30; — L. 28 juill. 1824 (*relative aux chemins vicinaux*); — L. 21 mai 1836 (*sur les chemins vicinaux*); — L. 10 mai 1838 (*sur les attributions des conseils généraux et des conseils d'arrondissement*), art. 41-2°; — L. 3 mai 1841 (*sur l'expropriation pour cause d'utilité publique*), art. 12; — L. 24 mai 1842 (*relative aux portions de routes royales délaissées par suite de changement de tracé ou d'ouverture d'une nouvelle route*); — Ord. 8 août 1845 (*qui détermine les formalités auxquelles seront soumises les extractions de matériaux ayant pour objet les travaux des chemins vicinaux, lorsque ces extractions devront avoir lieu dans des bois régis par l'administration des forêts*); — Décr. 22 sept. 1848 (*qui ouvre un crédit de 6,000,000 fr. pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — L. 30 mai 1851 (*sur la police du roulage des messageries publiques*); — Décr. 10 août 1852 (*portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques*); — Décr. 16 août 1853 (*sur la délimitation de la zône frontière, l'organisation et les attributions de la commission mixte des travaux publics*), art. 7, 12; — Décr. 24 févr. 1858 (*qui modifie et complète quelques-unes des dispositions du décret du 10 août 1852 sur la police du roulage et des messageries publiques*); — Décr. 21 déc. 1859 (*portant règlement d'administration publique pour les transactions sur la poursuite des délits et contraventions en matière forestière et pour les prestations en nature autorisées par la loi du 18 juin 1859*); — Décr. 13 avr. 1861 (*qui modifie celui du 25 mars 1852, sur la décentralisation administrative*); — Décr. 15 mars 1862 (*qui modifie celui du 16 août 1853, sur la délimitation de la zône*

*frontière et la compétence de la commission mixte des travaux publics*); — L. 4 mai 1864 (*relative aux alignements sur les routes impériales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication*); — L. 8 juin 1864 (*relatives aux rues formant le prolongement des chemins vicinaux*); — Décr. 17 août 1867 (*portant ouverture d'une information sur la situation actuelle du réseau des chemins vicinaux et sur les mesures à prendre pour en assurer l'achèvement*); — L. 11 juill. 1868 (*relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution*); — Décr. 23 déc. 1868 (*portant répartition de la première annuité des subventions et des avances accordées pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 15 mai 1869 (*portant répartition du dernier dixième de la première annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 31 juill. 1869 (*id. de la deuxième annuité*); — Décr. 31 juill. 1869 (*id. de la somme de 750,000 fr. formant le complément de la deuxième annuité*); — Décr. 18 août 1869 (*portant qu'à partir du 1er janv. 1870 les receveurs des communes n'auront droit à aucune remise sur les opérations d'encaissement des subventions allouées aux communes par l'Etat et les départements pour l'achèvement des chemins vicinaux par application de la loi du 11 juill. 1868*); — Décr. 7 mai 1870 (*portant modification de l'art. 3, décr. du 31 juill. 1869, portant répartition de la somme que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux*); — L. 21 juill. 1870 (*relative aux chemins vicinaux*); — Décr. 27 juill. 1870 (*portant répartition entre les départements de la troisième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juill. 1868*); — Décr. 27 juill. 1870 (*portant répartition d'une somme de 750,000 fr. formant le complément de la troisième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la même loi*); — L. 10 août 1871 (*relative aux conseils généraux*), art. 44, 46-7° et 8°, 58, 60, 86, 88; — L. 28 févr. 1872 (*concernant les droits d'enregistrement*), art. 4; — Décr. 23 mars 1872 (*portant répartition entre les départements de la quatrième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 18 mars 1873 (*portant répartition entre les départements de la somme de 210,000 fr. formant le complément de la quatrième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires*); — Décr. 23 mars 1873 (*portant répartition entre les départements de la cinquième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — L. 25 juill. 1873 (*portant modification des art. 1, 4, 6 et 7 de la loi du 11 juill. 1868 sur les chemins vicinaux*); — Décr. 3 mars 1874 (*portant règlement d'administration publique concernant la délimitation de la zône frontière dans l'étendue de laquelle sont applicables les règles relatives aux travaux mixtes*), art. 3; — Décr. 26 mars 1874 (*portant répartition entre les départements de la sixième annuité des subventions accordées en vertu de la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 27 mars 1874 (*portant répartition entre les départements, de la somme de 130,000 fr. formant le complément de la sixième annuité de la subvention de 100 millions de francs accordée en vertu des lois du 11 juill. 1868 et 25 juill. 1873 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires*); — Décr. 23 mars 1875 (*portant répartition entre les départements de la septième annuité des subventions accordées par les lois des 11 juill. 1868 et 25 juill. 1873 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 23 mars 1875 (*portant répartition entre les départements de la somme de 170,000 fr. formant le complément de la septième annuité de la subvention de 100 millions accordée en vertu de la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 9 juill. 1875 (*portant répartition entre les départements de la somme de 180,000 fr. formant le complément de la huitième annuité de la subvention accordée en vertu de la loi du 11 juill. 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 10 juill. 1875 (*portant répartition entre les départements de la huitième annuité des subventions accordées en vertu des lois des 11 juill. 1868 et 25 juill. 1873 pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — L. 15 août 1876 (*ayant pour objet d'élever de 5,750.000 fr. à 11.500.000 fr. la huitième annuité des subventions accordées par les lois des 11 juill. 1868 et 25 juill. 1873, et d'augmenter de 14 millions, pour 1876, la somme des avances à consentir par la caisse des chemins vicinaux*); — Décr. 16 août 1876 (*portant répartition du complément de la huitième annuité des subventions accordées par l'Etat pour l'achèvement des chemins vicinaux*); — Décr. 8 sept. 1878 (*relatif à la délimitation de la zône frontière et à la réglementation des travaux mixtes*), art. 2, 3, § 2-1°, 6; — L. 10 avr. 1879 (*relative à une dotation nouvelle de 300 millions pour la caisse des chemins vicinaux*); — Décr. 9 juill. 1879 (*relatif à l'institution d'un comité consultatif de la vicinalité*); — Décr. 5 mars 1880 (*relatif aux rues formant le prolongement des chemins vicinaux en Algérie*); — L. 12 mars 1880 (*qui ouvre au ministre de l'Intérieur et des Cultes sur l'exercice 1879, un crédit extraordinaire pour subvention aux chemins vicinaux*); — Décr. 3 juin 1880 (*relatif aux subventions à allouer aux communes et aux départements pour les travaux de voirie*); — L. 30 juill. 1880 (*ayant pour objet de déterminer le mode de rachat des ponts à péage*); — L. 30 juill. 1881 (*qui modifie le chiffre des avances que la caisse des chemins vicinaux peut faire annuellement aux départements et aux communes sur la dotation de 300 millions créée par la loi du 10 avr. 1879*); — L. 2 avr. 1883 (*qui augmente les fonds d'avances et de subventions mis à la disposition de la caisse des chemins vicinaux*); — L. 30 janv. 1884 (*qui fixe le budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1884*), art. 14; — L. 5 avr. 1884 (*sur l'organisation municipale*), art. 136-18°, 149; — Décr. 12 déc. 1884 (*portant modification aux décrets du 16 août 1853 et du 8 septembre 1878 concernant l'institution et la réglementation des travaux mixtes*), art. 1; — L. 29 déc. 1884 (*portant fixation du budget ordinaire des recettes de l'exercice 1885*), art. 5; — L. 21 mars 1885 (*portant fixation du budget des dépenses de l'exercice 1885*), art. 2; — L. 22 juill. 1885 (*concernant : 1° l'apurement des opérations faites du 31 déc. 1884 pour la caisse des chemins vicinaux et la caisse des lycées, collèges et écoles primaires; 2° les voies et moyens nécessaires, à partir de 1885, à l'achèvement des chemins vicinaux et à la construction des établissements scolaires*), art. 2 et 6; — L. 8 août 1885 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1886*), art. 16; — L. 17 août 1885 (*qui élève de 10 à 15 millions de francs le crédit ouvert au budget de 1885 pour subventionner la construction des chemins vicinaux*); — L. 6 mai 1886 (*ayant pour objet de prélever, au profit des départements et des communes de la métropole, une somme de 5 millions de francs sur la dotation d'emprunts à la caisse des chemins vicinaux réservée à l'Algérie par l'art. 3, § 3, L. 10 avr. 1879*); — L. 26 févr. 1887 (*portant fixation du budget des recettes et du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1887*), art. 29; — L. 21 juill. 1887 (*concernant les contributions directes et taxes y assimilées de l'exercice 1888*), art. 2; — L. 24 mars 1888 (*portant annulation sur l'exercice 1886 d'un crédit de 9,959,060 fr. 93, affecté aux chemins vicinaux, et ouverture d'un crédit de pareille somme avec la même destination au budget de 1887*); — L. 30 mars 1888 (*portant fixation du budget général de l'exercice 1888*), art. 29; — L. 24 juill. 1888 (*réglant les conditions auxquelles les départements et les communes pourront emprunter pour la construction des chemins vicinaux*); — L. 2 mai 1889 (*ayant pour objet la réalisation des ressources nécessaires aux avances autorisées par la loi du 24 juill. 1888 pour la construction des chemins vicinaux*); — L. 17 juill. 1889 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1890*), art. 45; — L. 26 déc. 1890 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1891*), art. 34; — L. 30 déc. 1890 (*ayant pour objet : 1° de maintenir à la disposition du service vicinal les reliquats qui deviendront disponibles au 31 déc. 1890 sur les fonds d'avance de la caisse des chemins vicinaux; 2° de régler le mode d'emploi de ces reliquats*); — L. 26 janv. 1892 (*portant fixation du budget des dépenses et des recettes de l'exercice 1892*), art. 59 et 60; — L. 26 juill. 1893 (*portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1894*), art. 55, 56, 57.

BIBLIOGRAPHIE.

OUVRAGES GÉNÉRAUX. — Archambault et Seuly, *Dictionnaire pratique des actions possessoires et du bornage*, 1889-1890, 2 vol. gr. in-8°, v° *Chemins vicinaux*. — Arnaud, *Manuel du directeur du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1865, 1 vol. in-8°, p. 334, 656 et s. — Arnauld de Praneuf, *Traité des juridictions administratives*, 1868, 1 vol. in-8°, p. 165, 431, 441. — Aubry et Rau, *Principes de droit civil français*, 1869-1879, 4e édit., 8 vol. in-8°, t. 2, p. 41, § 169, p. 123, § 185, p. 131 et

s., § 185 et 186, p. 192, § 194. — Aucher, *Code du contentieux des contributions directes*, Le Mans, 1864, 1 vol. in-8°, n. 10, 19, 21, 31, 1948 et s. — Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, 1885-1886, 2° édit., 3 vol. in-8° parus, t. 1, n. 146, 157, 179, 293, 308, 313. — Barbier, *Traité du budget départemental*, 1873, 1 vol. in-8°, p. 163 et s., 345, 357, 363, 446, 571, 579, 582. — Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 1885, 2° édit., 8 vol. in-8°, t. 5, n. 457 et s. — Bélime, *Traité du droit de possession et des actions possessoires*, 1842, in-8°, n. 216. — Béquet et Dupré, *Répertoire du droit administratif* (en cours de publication), v° *Commune*, n. 3294 et s. — Le Berquier, *Le corps municipal*, 1858, 1 vol. in-8°, p. 75 et s., 229, 230, 417, 418. — Bertheau, *Répertoire raisonné de la pratique des affaires* (en cours de publication), v° *Chemins vicinaux*. — Bioche, *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1867, 5° édit., 6 vol. in-8°, v^is *Action possessoire*, n. 26, 31, 71 et s., 151, 257 et s., 377; *Expropriation* (utilité publique), n. 19, 54 et s., 150. — Blanche, *Dictionnaire général d'administration*, 1878, 2° édit., 2 vol. gr. in-8° avec 2 suppl. 1884-1889, v° *Chemins vicinaux*. — Block, *Dictionnaire de l'administration française*, 1891, 3° édit., 1 vol. gr. in-8°, v° *Chemins vicinaux*. — Bost, *Encyclopédie des justices de paix et des tribunaux de simple police*, 1854, 2° édit., 2 vol. in-8°, v° *Chemins vicinaux*; — *Traité des corps municipaux*, 1840, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 332 et s. — Bourguignat, *Traité complet de droit rural appliqué*, 1852, 1 vol. in-8°, p. 78, 182 et s. — Boyard, *Manuel des maires*, 1843, 2 vol. in-8°, v° *Chemins*. — Carou, *Traité des actions possessoires*, 1841, 2° édit., 1 vol. in-8°, n. 439 et s. — Carou et Bioche, *De la juridiction civile des juges de paix*, 1843, 2° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 462 et s. — Carré, *Compétence judiciaire des juges de paix en matière civile et pénale*, 1888, 2° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 711 et s. — De Champagny, *Traité de la police municipale*, 1844-1863, 4 vol. in-8°, t. 3, n. 199 et s. — Chauveau (A.), *Principes de compétence et de juridictions administratives*, 1841-1844, 3 vol. in-8°. — Christophle et Auger, *Traité théorique et pratique des travaux publics*, 1889-1890, 2° édit., 2 vol. in-8°, passim. — Cormenin, *Droit administratif*, 1840, 5° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 284 et s. — Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, 1862, 3° édit., 4 vol. in-8°, t. 4, p. 297 et s. — Crépon, *Code annoté de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1885, 1 vol. in-8°, p. 397, 399, 405; — *Du pourvoi en cassation en matière civile*, 1892, 3 vol. in-8°, t. 2, n. 1020, 1021. — De Croos, *Code rural*, 1887, 2° édit., 2 vol. in-18, t. 1, n. 463 et s. — Curasson, *Traité de la compétence des juges de paix*, 1877-1879, 4° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 23 et s.; t. 2, n. 635 et s. — Daffry de la Monnoye, *Théorie et pratique de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1879, 2° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 10, 101; t. 2, p. 531 et s. — Davenne, *Recueil méthodique et raisonné des lois et règlements sur la voirie*, 1836, chap. 6. — Deffaux, Harel et Dutruc, *Encyclopédie des huissiers*, 1888-1892, 4° édit., 6 vol. in-8°, v° *Chemins vicinaux*. — Dejean, *Traité théorique et pratique des expertises*, 1889, 2° édit., 1 vol. in-8°, n. 1202 et s. — Delalleau, Jousselin et Rendu, *Traité de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1879, 7° édit., 2 vol. in-8°, t. 2, n. 1068 et s. — Denizart, *Collection de décisions nouvelles, mises dans un nouvel ordre, corrigée et augmentée par Camus et Bayard, continuée par Calfuge*, 1783-1808, 13 vol. in-4°, v° *Chemin*. — Derouin et Worms, *Traité des autorisations de plaider nécessaires aux communes et aux établissements publics*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 32, 91, 216, 249, 251. — Ducrocq, *Cours de droit administratif*, 1881-1886, 6° édit., 3 vol. in-8°, t. 1, n. 395, 396; t. 2, n. 846, 1369 et s. — Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, 1869-1870, 3° édit., 8 vol. in-8°, t. 1, n. 273, 274, 441; t. 3, n. 321 et s.; t. 4, n. 67; t. 8, n. 340, 341, 466, 467. — Dumesnil, *Conseils généraux de département et conseils d'arrondissement. Organisation et attributions*, 2 vol. in-8°, 3° édit. 1852. — Durand, *Des conseils généraux des départements*, 1871, 1 vol. in-8°, p. 77 et s. — Favard de Langlade, *Répertoire de la législation du notariat*, 1837, 2° édit., 2 vol. in-4°, v° *Voirie*, sect. 2, § 1. — Féraud-Giraud, *Les voies publiques et privées modifiées, détruites ou créées par suite de l'exécution des chemins de fer*, 1878, 1 vol. in-8°, n. 19, 46 et s., 52, 113, 114, 162, 266, 304 et s., 330, 342, 457; — *Servitudes de voirie*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 26, 52; t. 2, n. 492, 494, 497, 499, 505, 521, 527, 534, 595 et s. — Fleurigeon et Menestrier, *Code de la voirie administrative et municipale*, 1833, 5° édit., p. 169 et s., et 648 et s. — Foucart, *Eléments de droit public et administratif*, 1856, 4° édit., 3 vol. in-8°, n. 1313 et s. — Fournel et Tardif, *Traité du voisinage*, 1834, 4° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, p. 288 et s. — Frémy-Ligneville et Perriquet, *Traité de la législation des bâtiments et constructions*, 3° édit., 1864, passim. — Garbouleau, *Du domaine public*, 1859, 1 vol. in-8°, p. 266 et s. — Garnier, *Traité de la possession et des actions possessoires*, 1853, 2 vol. in-8°. — Gaudry, *Traité du domaine*, 1862, 3 vol. in-8°, t. 1, p. 492 et s.; t. 3, p. 499. — Gautier, *Précis des matières administratives dans leurs rapports avec les matières civiles et judiciaires*, 1879, 1 vol. in-8°, p. 266 et s. — Geisweiler, *Etude sur la commission départementale*, 1891, 1 vol. in-8°, n. 239 et s. — Guilbon, *Traité pratique de la compétence civile des juges de paix en matière contentieuse*, 1864, 1 vol. in-8°, n. 633 et s. — Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1774, 17 vol. in-4°, v° *Grand chemin*. — Henrion de Pansey, *Compétence des juges de paix*, 1843, 1 vol. gr. in-8°, p. 188 et s.; — *Du pouvoir municipal*, 1843, in-8°, p. 194. — Husson, *Traité de la législation des travaux publics et de la voirie*, 1851, 2° édit., in-8°, p. 190, 202, 210, 814, 973 et s. — Isambert, *Traité de la voirie*, 1829, 3 vol. in-12, passim. — Jacquelin, *La commission départementale*, 1887, 1 vol. in-8°, n. 44 et s. — Jay, *Dictionnaire général et raisonné des justices de paix*, 1859, 2° édit., 4 vol. in-8°, v° *Chemins*; — *Traité de la compétence générale des juges de paix*, 1864, 2° édit., 1 vol. in-8°, p. 184, 185, 418 et s. — Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, 1850, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 400 et s., 587, 590. — Laferrière, *Cours de droit public et administratif*, 5° édit., 1860, 2 vol. in-8°, t. 2, p. 502; — *Traité de la juridiction administrative et des recours contentieux*, 1887-1888, 2 vol. gr. in-8°, t. 1, p. 647. — Lansel et Didio, *Encyclopédie du notariat et de l'enregistrement* (20 vol.), v° *Chemins vicinaux*. — Laurent, *Principes du droit civil français*, 1869-1878, 3° édit., 33 vol. in-8°, t. 7, n. 467 *bis*. — Lecerf, *Code manuel des contraventions de grande voirie et de domaine public*, Paris-Nancy, 1889, 1 vol. in-8°. — Lerat de Magnitot et Huard-Delamarre, *Dictionnaire de droit public et administratif*, 1841, 2° édit., 2 vol. gr. in-8°, v° *Voirie*, chap. 2, tit. 1. — Macarel et de Pistoye, *Cours d'administration et de droit administratif*, 1857, 3° édit., 4 vol. in-8°. — Malapert, *Histoire de la législation des travaux publics*, 1880, 1 vol. in-8°, p. 41, 48, 146, 219, 272, 344, 362, 365, 366, 484, 485. — Malepeyre et Mesnard, *Des contraventions de petite voirie et de simple police prévues par le Code pénal*, 1891, 1 vol. in-8°, n. 68 et s., 120 et s., 466. — Marcadé et Pont, *Explication théorique et pratique du Code civil*, 1872-1884, 7° édit., 13 vol. in-8°, sur l'art. 2226. — Marie, *Des conseils généraux*, 1882, 1 vol. in-8°, p. 132 et s. — Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 1827-1828, 5° édit., 18 vol. in-4°, v^is *Arbres*, *Chemin public seigneurial*, *vicinal et voirie*. — Monnier, *Etude sur la législation française au XVII^e siècle* (séances et travaux de l'académie des sciences morales), 1862, t. 2, p. 48. — Morin, *Répertoire universel et raisonné de droit criminel*, 1851, 2 vol. in-4°, v° *Voirie*, sect. 2, § 3. — Neveu-Derotrie, *Commentaire sur les lois rurales françaises*, 1845, 1 vol. in-8°, p. 270 et s. — Orillard, *Code des conseils de préfecture et des conseils généraux de département*, 1871, 2° édit., 1 vol. in-8°, p. 245 et s., 254, 288, 291, 293 et s., 300, 301, 304. — Paisant et Pédancet, *Code pratique des lois rurales*, 1891, 1 vol. in-8°. — Pardessus, *Traité des servitudes ou services fonciers*, 1838, 8° édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 216. — Périer, *Traité de l'organisation et de la compétence des conseils de préfecture*, 1884, 2 vol. in-8°, t. 1, n. 181; t. 2, n. 387, 388, 405 et s., 412 et s. — Périn, *Du domaine public dans ses différences avec le domaine privé*, 1860, in-8°. — Perrin, Rendu et Sirey, *Dictionnaire des constructions et de la contiguïté*, 1892, 7° édit., 1 vol. in-8°, v° *Chemins vicinaux*. — Petit, *Des chemins*, 1856, in-8°. — De Peyronny et Delamarre, *Commentaire des lois d'expropriation pour cause d'utilité publique*, 1860, 1 vol. in-8°, p. 119, 151 et s., 691 et s. — Pothier, nouvelle édition par Bugnet complétée d'une table générale alphabétique par Jean Sirey, 11 vol. in-8°, 1861-1862, *De la prescription*, 1^re part. ch. 1, n. 7. — Proudhon et Dumay, *Traité du domaine public*, 1845, 2° édit., 4 vol. in-8°, t. 2, p. 1 et s. — Ravon et Collet-Corbinière, *Dictionnaire juridique et pratique de la propriété bâtie*, 1885-1891, 3 vol. gr. in-8°, v° *Chemins vicinaux*. — Reverchon, *Des autorisations de plaider nécessaires aux communes et aux établissements publics*, 1853, 1 vol. in-8°, n. 21 et 30. — Rolland de Villargues, *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, 1840-1845, 2° édit., 9 vol. in-8°,

v° *Chemin*, § 2. — Rousseau et Laisney, *Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale, etc.*, 1885, 2e édit., 9 vol. in-8°, n. 43, 48, 74, 345, 482. — Sanlaville, *De l'occupation définitive sans expropriation*, 1890, 1 vol. in-8°, p. 7, 9, 30, 150 et s. — Say, Foyot et Lanjalley, *Dictionnaire des finances* (en cours de publication), vis *Chemins vicinaux* (art. de M. de Crisenoy), *Corvée*. — Sébire et Carteret, *Encyclopédie du droit* (20 livr.), v° *Chemins vicinaux*. — Serrigny, *Traité de l'organisation, de la compétence et de la procédure en matière contentieuse administrative*, 1865, 2e édit., 3 vol. in-8°, t. 2, n. 713. — Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 1884, 1 vol. in-8°, n. 1162 et s. — A. de Sincty, *Moyen de prévenir la dégradation des routes*, 1825, in-8°. — Solon, *Répertoire administratif et judiciaire*, 1845, 4 vol. in-8°, v° *Voirie* (petite). — Tarbé de Vauxclairs, *Dictionnaire des travaux publics*, 1835, in-4°, v° *Chemin vicinal*. — Teissier et Chapsal, *Traité de la procédure devant les conseils de préfecture*, 1891, 1 vol. in-8°, p. 61, 107. — Thibaut-Lefèvre, *Constitution et pouvoir des conseils généraux et des conseils d'arrondissement*, 1843, in-8°, p. 432. — Toullier et Duvergier, *Droit civil français*, 1844-1848, 6e édit., 21 vol. in-8°, t. 3, n. 118, 227. — Trolley, *Traité de la hiérarchie administrative ou de l'organisation, de la compétence des diverses autorités administratives*, 1847-1854, 5 vol. in-8°, t. 3, n. 466. — Troplong, *Commentaire du titre de la prescription*, 1857, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 163 et s. — De Valserres, *Manuel de droit rural et d'économie agricole*, 1846, 2e édit., 1 vol. in-8°, p. 585 et s. — Vasserot, *Manuel des experts en matière civile*, 1845, 1 vol. in-8°, p. 142 et s. — Vazeille, *Traité des prescriptions*, 1832, 2e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 95. — Vignon, *Etudes sur l'administration des voies publiques en France*, 1866. — Wodon, *Traité des choses publiques*, 1 vol. in-8°, n. 96 et s., 121, 235.

Ouvrages spéciaux. — Bailly, *Chemins vicinaux : étude sur les contingents à imposer aux communes pour l'entretien des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun*, 1886, in-8°. — Bannerot et Hogard, *Code annoté des chemins vicinaux*, Epinal, 1844, in-8°. — Barrier, *Répertoire général de voirie vicinale*, 1865, in-8°. — Bazaine, *Chemins vicinaux*, 1835. — Bellom, *Le passé, le présent et l'avenir de la vicinalité*, 1862, in-8°; — *Une campagne de trois années au service vicinal de la Seine*, 1876, 1 broch. in-8°. — Bergier (Nicolas), *Histoire des grands chemins de l'empire romain*, Paris, 1622. — Berthault-Ducreux, *Manuel des cantonniers des chemins vicinaux*, 1845, in-32. — Bertin, *Des chemins vicinaux. De la centralisation du service vicinal. De l'organisation et de l'association des communes par circonscriptions et par groupes. Des cantonniers et de l'outillage mobile pour l'entretien et la confection des chemins*, Paris et Rennes, 1853. — Besson, *Moyens proposés pour l'entretien et l'amélioration des chemins vicinaux*, 1821, in-8°. — Braff, *Code des chemins vicinaux et ruraux*, Grenoble, 1860, in-8°. — Brisson (J.), *Questions de prestations*, 1886. — Cahen, *Réforme de l'impôt de la prestation*, 1888. — Cambacérès, *De la corvée et de la prestation en nature*, 1845, in-8°. — Cappeau, *Rapport sur l'administration et la police des chemins vicinaux*, 1823, in-8°. — De Champvallier, *De quelques questions de vicinalité. De l'assimilation des chemins de grande communication aux routes départementales*, Niort, 1868; — *Code des chemins vicinaux* ou *Manuel du voyer*, 1834, in-32. — Cravois, *Manuel des agents-voyers, experts, etc., en matière de subventions industrielles* (avec collection de modèles et formules), Arras, 1860, 2e édit., 1 vol. in-8°. — Crisenoy (J. de), *Annales des assemblées départementales. Revue annuelle des travaux des conseils généraux*, 6 vol., 1887 à 1892 (les deux premiers volumes parus sous le titre : *Les conseils généraux. Revue de leurs travaux*); — *Les chemins communaux en Italie*, 1884, in-8°; — *Moniteur des assemblées départementales et communales* (journal hebdomadaire paru en 1884 jusqu'au 31 déc. 1885 sous le patronage de M. de Marcère); — *Les réformes de la législation vicinale*, Paris-Nancy, 1880, in-8°; — *Résumé des délibérations prises par les conseils généraux en 1890 en matière de vicinalité*; — *Les résultats de l'application de la loi du 20 août 1881 sur les chemins ruraux*, 1886, in-8°. — Delanney (L.), *De l'alignement*, Paris-Nancy, 1891 ; — *Du droit des riverains sur les terrains retranchés de la vicinalité par mesure d'alignement*, Paris-Nancy, 1888; — *Du paiement des terrains nécessaires à l'élargissement des chemins vicinaux*, Paris-Nancy, 1890; — *Les ponts à péage. Historique. Législation. Rachat*, Paris-Nancy, 1888. — Delanney (M.), *De la vicinalité. Aperçu historique. Législation actuelle. Considérations économiques*, broch. in-8°. — Delebecque, *Commentaire législatif de la loi du 10 avr. 1841 sur les chemins vicinaux*, 1843, in-8°. — Demilly, *Traité de l'administration des chemins vicinaux*, 1839, 1 vol. in-8°. — Destors, *La prestation. Etude sur son origine et ses règlements*, Fontainebleau, in-8°. — *Documents sur les chemins vicinaux*, publiés par ordre du ministre à partir de 1868, gr. in-4° (publication du ministère de l'Intérieur). — Dombasle, *Des chemins vicinaux en France, moyens d'en assurer la restauration et l'entretien*, 1833, in-8°; — *Des chemins vicinaux et du régime des bacs. Nouvelles observations*, 1835, in-8°. — Dubois, *La loi du 11 juill. 1868. Note sur la répartition entre les communes des fonds de secours destinés à l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires*, Versailles, 1869, 1 vol. in-8°. — Dumay, *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux*, 1853, 2 vol. in-8°. — Durand-Claye et Marx, *Routes et chemins vicinaux*, 1885, 1 vol. in-8°. — Féraud-Giraud, *Traité des voies rurales, publiques et privées*, 1886, 3e édit., 2 vol. in-8°. — Flachat, Mony et Bonet, *Manuel et Code d'entretien et de construction, d'administration et de police des routes et chemins vicinaux*, 1836, 1 vol. in-12. — Florent-Lefebvre, *De la prestation en nature et de la nécessité de modifier cette taxe*, 1866, in-8°; — *Subventions spéciales ou industrielles*, 1865, broch. in-8°. — Fournols, *Observations sur la loi du 28 juill. 1824 relative aux chemins vicinaux*, 1825. — Garnier, *Explication de la loi sur les chemins vicinaux*, 1824, 1 vol. in-8°; — *Traité des chemins de toute espèce*, 1834, 4e édit., 2 vol. in-8°; — *Supplément au traité des chemins*, 1836, 1 vol. in-8°. — Gautier, *Traité de la construction des chemins*, 1755, 2e édit., in-8°. — Gisclard, *Code des chemins vicinaux*, 1882, 2 vol. in-12. — Grandvaux, *Code pratique des chemins vicinaux*, 1857, 2e édit., 2 vol. in-12. — De Grétry, *Service vicinal*, broch. — Guichard, *Dissertation sur la propriété des arbres des grandes routes et des chemins vicinaux*, 1835, 2e édit., in-8°. — Guillaume, *Traité pratique de la voirie vicinale* ou *Exposé de la législation et de la jurisprudence des chemins vicinaux*, 1887, 8e édit., in-18. — Hauet, *Formulaire administratif de la voirie vicinale, urbaine et rurale*, Laon, 1870, in-8°. — Henry (E.), *Code annoté du service vicinal. Recueil des lois, ordonnances, décrets et circulaires ministérielles concernant le service vicinal avec indication des arrêts qui forment jurisprudence pour ce service*, 1889, Paris-Nancy, 1 fort vol. in-8°; — *Les formes des enquêtes administratives en matière de travaux d'intérêt public*, 1 vol. gr. in-8°; — *De la répartition des prestations recouvrables en argent par suite de non-option*, broch. in-8°. — Herman, *Code des chemins vicinaux*, 1854, 2e édit., 1 vol. in-8°; — *Traité pratique de la voirie vicinale*, 1854, 1 vol. in-8°. — *Instruction du 24 juin 1836 pour l'exécution de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux* (publication du ministère de l'Intérieur). — *Instruction générale sur le service des chemins vicinaux du 6 déc. 1870* (publication du ministère de l'Intérieur). — *Instruction générale sur le service des chemins vicinaux*, 1881, 1 vol. in-8° (publication du ministère de l'Intérieur). — Jourdan, *Code des chemins vicinaux*, 1829, 2e édit., in-8°. — Lagroue, *Chemins vicinaux. Exécution de l'art. 14, L. 21 mai 1836. Subventions spéciales ou industrielles. Analyse et classement en catégories et par espèces des arrêts rendus sur cette matière pour servir de guide dans la demande et le règlement des subventions*, Melun, 1890, 1 vol. in-8°. — Larréguy, *Essai pratique sur les chemins vicinaux avec la loi du 21 mai 1836*, 1836, 1 vol. in-8°. — Léchalas, *Manuel de droit administratif. Service des ponts et chaussées et des chemins vicinaux*, 1889. — Leduc (A.), *Abrégé des lois et règlements sur la restauration et la conservation des chemins vicinaux*, Arras, 1813. — De Mackau, *Commentaire de la loi du 18 juill. 1868 sur les chemins vicinaux*, 1868, 1 vol. in-18. — Marchal, *Notice sur les frais de construction et d'entretien des chemins vicinaux de grande communication*, 1867, in-8°. — Marx, *Manuel du cantonnier*, broch. in-8°; — *Statistique de la prestation en nature sur les chemins vicinaux*, Nancy, 1884, in-8°. — Maurice, *Chemins vicinaux. Quotité des subventions industrielles*, 1861, in-8°. — Migneret, *Des chemins vicinaux construits pour être convertis en voies ferrées*, 1864, in-8°. — Minier, *Les lois sur les chemins vicinaux, expliquées par les magistrats aux communes, aux agents du fisc et aux contribuables, avec des annotations*, 1848, in-18. — Mogis, *Les chemins vicinaux. Etude critique sur l'instruction générale, le projet de règlement général et le projet de loi concernant ces voies de com-

*munication*, Le Mans, in-16. — O'Donnel et Vatout, *Code vicinal*, 1836, in-18. — Ottenheimer, *Des subventions spéciales pour dégradations extraordinaires des chemins vicinaux*, Epinal, 1886, in-8°. — Poloneeau, *Notice sur l'amélioration des chemins vicinaux*, 1835, in-8°. — Pradelle, *Prestations. Révision du tarif de conversion en argent des journées de prestation*, Beauvais, 1878. — Prévost, *Des chemins vicinaux*, 1867, in-8°. — Prévost de Brébières, *Essai sur les chemins vicinaux, avec la loi de 1868*, Arras, 1869, gr. in-8°. — Robiou (A.), *Traité des chemins communaux selon la loi du 28 juill. 1824*, 1825, in-8°. — Rousset, *Code des cantonniers des chemins vicinaux*, 1864, 1 vol. gr. in-8°. — De Saint-Chamans, *Quelques mots sur les chemins vicinaux*, 1860, in-8°. — Saunier, *Des routes et des chemins en France et des moyens de les améliorer*, 1835. — Sauveur, *Législation et jurisprudence vicinales belges*, 1868, in-8°. — Sauvoye, *Routes et chemins. Question des prestations. Déclassement des routes nationales. Modifications à la loi du 21 mai 1836*, Rouen, 1888. — Ségeral, *Chemins vicinaux et chemins ruraux*, Montdidier, 1888, in-8°; — *Traité théorique et pratique des attributions du juge de paix en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique vicinale*, Bordeaux, 1880, 1 vol. in-8°. — Solon, *Des chemins vicinaux*, 1850, 1 vol. in-8°. — Le Vavasseur, *Mémoire sur les chemins vicinaux*, 1819, 1 vol. in-8°. — Villers, *Recueil de jurisprudence sur les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires des chemins vicinaux et ruraux*, 1891, gr. in-18. — Vitard (A.), *Essai sur les chemins vicinaux, comprenant la loi et les instructions*, Beauvais, 1848, 2e édit., 1 vol. in-8°. — X..., *De l'inscription d'office à prendre lors de la transcription des actes d'acquisition par les communes de parcelles pour l'établissement ou le redressement des chemins vicinaux*, Versailles, 1883. — X..., *L'impôt des prestations*, par un ancien agent-voyer, Paris-Nancy, 1882, gr. in-8°.

Revues. — *Annales des chemins vicinaux. Recueil mensuel de mémoires, documents et actes officiels concernant le service vicinal.* 1re partie : *travaux d'art, mémoires et documents.* 2e partie : *lois, ordonnances et décisions :* Paris (paraît depuis 1845). — *Prestations* (A. Maurice) : Ann. des chem. vicin., année 1861, p. 5. — *Comparaison du prix de revient de l'entretien des chemins vicinaux par les ingénieurs et les agents-voyers* (Genevrière) : Ann. des chem. vicin., année 1888. — *Comparaison des prix de revient de l'entretien des chemins vicinaux par les ingénieurs et les agents-voyers* (Mazoyer) : Ann. des ponts et chauss., année 1888. — *Les budgets communaux de la vicinalité* (Henry) : Ann. des chem. vicin., 2e partie, t. 25, années 1889-1890. — *Ministère de l'Intérieur. Exposition universelle de 1889. Service vicinal. Notice sur les ouvrages et travaux intéressant ce service exposés par le ministère de l'Intérieur :* Ann. des chem. vicin., années 1889-1890. — *Id. Notice sur les ouvrages et travaux intéressant le service de la carte de France* (carte au 1/100,000e dressée par le service vicinal) *exposés par le ministère de l'Intérieur* (insérée dans le même recueil, même année). — *De la législation des chemins vicinaux dans les divers pays* (Camescasse) : Bull. de la soc. de lég. comp., 1874, t. 3, p. 127. — *Lorsqu'un voyageur a été forcé par le mauvais état d'un chemin, de passer avec sa voiture sur un champ limitrophe, que doit faire le propriétaire de ce champ pour obtenir réparation du dommage qu'il a souffert?* Corr. des just. de paix, année 1851, t. 1, p. 109. — *Lorsqu'un chemin vicinal en construction, et qui n'est pas encore livré au public, a été dégradé par le passage de voitures d'un attelage supérieur à celui que détermine un arrêté préfectoral qui, jusqu'à l'achèvement des travaux, autorise dans une certaine limite, l'usage de ce chemin, quel est le tribunal compétent pour condamner le propriétaire de ces voitures à la réparation du dommage?* Corr. des just. de paix, année 1854, 2e série, t. 1, p. 276. — *Lorsqu'un juge de paix, sur un rapport d'experts, a déjà réglé les indemnités dues à des propriétaires pour des terrains devenus nécessaires à l'élargissement d'un chemin vicinal, est-il obligé d'avoir de nouveau recours à une expertise pour apprécier la valeur des terrains limitrophes des premiers, exactement placés dans les mêmes conditions, et dont l'acquisition est également devenue nécessaire pour l'élargissement du même chemin?* Corr. des just. de paix, année 1854, 2e série, t. 1, p. 307. — *Lorsque l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal exige l'abandon d'un terrain particulier, le prix de ce terrain doit être payé préalablement aux travaux que l'administration veut y faire. Si cette règle n'était pas observée, quels seraient les droits du propriétaire troublé dans sa possession et la compétence du juge de paix pour en connaître?* Corr. des just. de paix, année 1855, 2e série, t. 2, p. 52. — *Lorsque les experts nommés pour le règlement de l'indemnité due au propriétaire d'un chemin vicinal élargi n'ont pu tomber d'accord, le tiers expert doit-il être nommé par le conseil de préfecture? Quand un arrangement amiable n'a pu avoir lieu entre le propriétaire et l'administration, peut-on recourir à l'expropriation avant d'avoir tenté la voie de l'expertise?* Corr. des just. de paix, année 1856, 2e série, t. 3, p. 180. — *Lorsque pour la construction d'un chemin vicinal, il y a lieu de déplacer un ruisseau et d'établir son cours sur une propriété voisine, l'expropriation doit-elle être faite dans la forme de la loi du 21 mai 1836, ou de celle du 3 mai 1841? En d'autres termes, l'utilité publique doit-elle être déclarée par un arrêté préfectoral ou un décret?* Corr. des just. de paix, année 1856, 2e série, t. 3, p. 286. — *Chemins vicinaux. Impraticabilité. Passage d'un voyageur sur les propriétés riveraines. Dommage. Réparation :* Corr. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 114. — *Un propriétaire riverain d'un chemin vicinal est-il admissible dans l'action possessoire intentée par lui à la commune au sujet d'un arbre existant depuis une époque fort reculée et se trouvant du côté du propriétaire?* Corr. des just. de paix, année 1857, 2e série, t. 4, p. 192. — *Un maire ne peut-il interdire la réparation d'un puits plus près d'un chemin vicinal que ne le comportent les règlements, même dans le cas où ce puits est antérieur au chemin?* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 87. — *Chemins vicinaux. Usurpations. Dégradations. Tribunaux de simple police. Conseils de préfecture. Compétences respectives :* Corr. des just. de paix, année 1858, 2e série, t. 5, p. 401. — *Un arrêté municipal qui interdit la circulation des voitures sur les chemins vicinaux pendant les temps de dégel est-il obligatoire?* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 74. — *A quelle juridiction appartient-il de connaître des anticipations et des dégradations commises sur les chemins vicinaux?* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 185. — *Chemins vicinaux. Expropriation. Règlement des dépens :* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 217. — *Chemins vicinaux. Anticipations. Dégradation. Conseil de préfecture. Tribunal de police. Sursis :* Corr. des just. de paix, année 1859, 2e série, t. 6, p. 253. — 1° *L'industriel qui, avant de passer dans le champ contigu au chemin vicinal, a rendu, par ses nombreux et lourds charrois, ce chemin impraticable, peut-il encore invoquer le bénéfice de l'art. 41, tit. 2, L. 6 oct. 1791, pour faire incomber l'indemnité à la charge de la commmune, en alléguant que ce chemin étant pour l'utilité publique, le public peut y passer autant que bon lui semble, sauf la subvention spéciale pour la dégradation du chemin établie par la loi de 1836 sur les chemins vicinaux?* 2° *La poursuite des délits ruraux prévus par la loi de 1791 doit-elle, en matière civile, être faite au plus tard dans le délai d'un mois, ou en d'autres termes, l'action civile en dommages-intérêts se prescrit-elle, dans l'espèce, en même temps que l'action publique?* Corr. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 241. — *Le paiement des indemnités dues pour occupation de terrains nécessaires à l'élargissement d'un chemin vicinal, doit-il avoir lieu* préalablement *à la prise de possession de ces terrains?* Corr. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 288. — *Un particulier à qui un chemin vicinal aurait été abandonné en vertu d'un arrêté spécial émané d'une administration départementale, pourrait-il invoquer la prescription de dix ou de vingt ans aux termes de l'art. 2265, C. civ.?* Corr. des just. de paix, année 1860, 2e série, t. 7, p. 291. — *Chemins vicinaux. Expropriation. Jury spécial. Composition et présidence. Juge de paix. Attributions :* Corr. des just. de paix, année 1862, 2e série, t. 9, p. 241. — *Chemins vicinaux. Subventions industrielles : 1° Principe de la subvention et conditions de son existence; 2° Nomenclature alphabétique des exploitations soumises aux subventions; 3° Règlement des subventions; 4° Recouvrement des subventions :* Corr. des just. de paix, année 1862, 2e série, t. 9, p. 321. — *A quel tribunal appartient-il de connaître de l'indemnité due à l'un des propriétaires riverains d'un chemin vicinal, à raison de l'éboulement d'un de ses murs de clôture, causé par les travaux de déblai que l'administration a fait faire pour adoucir une rampe de ce chemin?* Corr. des just. de paix, année 1863, 2e série, t. 10, p. 9. — *Un maire a-t-il le droit de prescrire l'apposition de barrières de dégel sur les chemins vicinaux de la commune? De quelle peine les contraventions en matière de barrières de dégel*

*sont-elles passibles, et à quels tribunaux appartient-il de les appliquer?* Corr. des just. de paix, année 1865, 2e série, t. 12, p. 227. — *Le propriétaire d'une maison ou d'un jardin bordant la voie publique (chemin vicinal, place ou rue) peut-il exercer l'action possessoire au sujet d'un terrain qui longe sa propriété et dont il prétend avoir la jouissance annale, lorsqu'il y a contestation de limites entre ce terrain et la voie publique?* Corr. des just. de paix, année 1866, 2e série, t. 13, p. 145. — *L'art. 15, L. 21 mai 1836, aux termes duquel les arrêtés du préfet, portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal, attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, sauf indemnité à régler par le juge de paix conformément au même article, s'applique-t-il aux parcelles de terrain sur lesquelles existent des constructions aussi bien qu'aux parcelles non bâties?* Corr. des just. de paix, année 1866, 2e série, t. 13, p. 372. — *Quelle est la contravention que commet un propriétaire riverain d'un chemin vicinal, qui plante une haie de clôture le long de ce chemin sans, au préalable, avoir demandé et obtenu alignement? Comment doit statuer le tribunal de police, lorsque le procès-verbal constatant la contravention ne contient aucune autre indication que le fait de la plantation sans autorisation? Doit-il se borner à prononcer une simple amende? Peut-il ordonner en même temps l'enlèvement de la haie* (Arnould) : Corr. des just. de paix, année 1867, 2e série, t. 14, p. 100. — *A quelle distance d'un chemin vicinal une carrière peut-elle être ouverte?* Corr. des just. de paix, année 1868, 2e série, t. 15, p. 187. — *Chemins vicinaux. Dégradations. Détérioration. Conseil de préfecture. Tribunal de simple police. Réparation. Application de l'amende :* Corr. des just. de paix, année 1874, 2e série, t. 21, p. 325. — *Mémoire sur l'ancienne corvée des chemins de 1737 à 1787 lu à l'Académie des sciences morales et politiques* (Cotelle) : Ecole des comm., année 1852, p. 96. — *De la prestation* (Aucoc) : Ecole des comm., année 1866. — *Des subventions spéciales dues pour l'entretien des chemins vicinaux par les fabricants de sucre de betterave* (Chaudé) : Gaz. des trib., 16-17 mai 1887. — *Chemins vicinaux :* J. des comm., année 1829, p. 15. — *Chemins vicinaux. Usine :* J. des comm., année 1858, p. 71. — *Chemins vicinaux. Prescription du droit à l'indemnité :* J. des comm., année 1859, p. 366. — *Chemins vicinaux. Subventions spéciales pour dégradations extraordinaires :* J. des comm., année 1860, p. 145. — *Chemins vicinaux. Subventions spéciales. Répartition :* J. des comm., année 1860, p. 189. — *Chemins vicinaux. Prestations en nature. Conversion en tâches :* J. des comm., année 1860, p. 250. — *Chemins vicinaux. Subventions spéciales :* J. des comm., année 1861, p. 99. — *Sections communales; chemins vicinaux d'intérêt commun ou de moyenne communication :* J. des comm., année 1864, p. 418. — *Chemins vicinaux. Classement. Compétence :* J. des comm., année 1865, p. 109. — *Chemins vicinaux. Centimes extraordinaires. Prestations :* J. des comm., année 1868, p. 253. — *Chemins vicinaux de grande communication. Prolongement :* J. des comm., année 1868, p. 329. — *Chemins d'intérêt commun. Délibération du conseil général. Avis du conseil d'arrondissement. Communes intéressées. Recours :* J. des comm., année 1870, p. 68. — *Chemins vicinaux. Subventions spéciales. Dégradations. Travaux communaux :* J. des comm., année 1875, p. 179. — *Chemins vicinaux. Prestations en nature :* J. des comm., année 1875, p. 365. — *De l'expropriation pour cause d'utilité publique. Chemins vicinaux* (G. de Charencey) : J. le Droit, 5-6 et 7 avr. 1841. — *Usurpation sur les chemins vicinaux. Dommages résultant de l'exécution de travaux publics. Compétence* (G. Dufour) : J. le Droit, 22 mai 1850. — *Questions sur les chemins vicinaux :* J. de dr. adm., année 1853, t. 1, p. 134, 513. — *En cas d'expropriation pour travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux, le magistrat directeur du jury doit-il être assisté d'un greffier? Le greffier a-t-il droit à la vacation dont parle l'art. 11, Ord. 18 sept. 1833?* J. de proc. civ. et comm., année 1842, t. 8, p. 527. — *De la forme à suivre pour saisir le juge de paix dans le cas prévu par l'art. 15, L. 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux* (J. Grout) : J. de proc. civ. et comm., année 1854, t. 20, p. 128. — *Mémorial des percepteurs* (périodique). — *Les chemins vicinaux, leur situation actuelle et les projets de réforme* (Blezzy) : Rev. gén. d'adm., janv.-avr. 1878, p. 493. — *Des subventions spéciales pour l'entretien des chemins vicinaux* (Laneyrie) : Rev. gén. d'adm., juin 1878, p. 235. — *Est-ce à l'autorité administrative ou à l'autorité judiciaire de connaître des contestations entre les anciens et les nouveaux fermiers ou colons au sujet des journées de prestations qui restaient dues lors de la sortie? Devant l'administration, quel est celui qui doit? En droit commun, est-ce autrement? Quid, si les réquisitions ne sont faites qu'après l'exercice?* (Dubernet de Boscq) : Rev. crit., t. 5, p. 482. — *La compétence de l'autorité préfectorale est restreinte aux chemins classés comme vicinaux. Toutes les autres voies de communication, chemins ruraux, carrières, passages, sentes, sentiers, forment des propriétés communales qui sont régies par les règles ordinaires et le droit commun* (Petit) : Rev. crit., t. 14, p. 275. — *De la législation et de la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de subventions vicinales* (Serrigny) : Rev. crit., t. 22, p. 1. — *Communes. Chemins vicinaux. Classement. Droit de propriété privée. Excès de pouvoirs* (A. Christophle) : Rev. prat., t. 15, p. 408 et s.

Enregistrement et timbre. — C.-A., *Nouveau dictionnaire d'enregistrement et de timbre*, 1874, 2 vol. in-4°, v° *Chemin vicinal.* — Castillon, *Manuel-formulaire de l'enregistrement, des domaines et du timbre*, 1892, 3e édit., 1 vol. in-8°, p. 125. — Championnière et Rigaud, *Traité des droits d'enregistrement*, 1851, 2e édit., 6 vol. in-8°, t. 4, n. 3771 et 3772. — Demante, *Principes de l'enregistrement*, 1888-1889, 4e édit., 2 vol. in-8°, t. 1, n. 21-1°, texte et note. — *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèque*, 1874-1885, 6 vol. in-4°, v° *Chemin vicinal.* — Dujardin, *Des droits d'enregistrement, de timbre et de greffe*, 1881, 1 vol. in-8°, p. 50, 242. — Fessard, *Dictionnaire de l'enregistrement et des domaines*, 1844, 2 vol. in-4°, v° *Chemin vicinal.* — Garnier, *Répertoire général et raisonné de l'enregistrement*, 1879, 6e édit., 5 vol. in-4°, v° *Chemin vicinal.* — Masson-Delongpré, *Code annoté de l'enregistrement*, 1858, 4e édit., 2 vol. in-8°, n. 2409 et s., 4169, 7758, 7759, 8068. — Naquet, *Traité théorique et pratique des droits d'enregistrement*, 1881, 3 vol. in-8°, t. 3, n. 1081.

*Les actes d'échange ayant pour objet la construction ou l'élargissement des chemins vicinaux doivent-ils être enregistrés moyennant le droit fixe de 1 fr., ou sont-ils passibles de droits proportionnels?* Corr. des just. de paix, année 1853, t. 3, p. 74. — *Quels sont les droits de timbre et d'enregistrement auxquels doivent donner lieu les actes concernant la construction, l'entretien et la réparation des chemins vicinaux?* Corr. des just. de paix, année 1853, 2e série, t. 3, p. 71; année 1875, 2e série, t. 22, p. 181.

## Index alphabétique.

DIVISION.

---

# TITRE I.

## NOTIONS PRÉLIMINAIRES.

## CHAPITRE I.

### NOTIONS HISTORIQUES.

**1.** — On appelle *chemins vicinaux* les voies que l'administration départementale a déclaré nécessaires aux communications de la généralité des habitants d'une ou de plusieurs communes et dont l'entretien, lorsqu'ils desservent une seule commune, la construction et l'entretien, quand ils en relient plusieurs, constituent une dépense communale obligatoire dans la limite de certaines ressources spéciales, auxquelles viennent s'ajouter des subventions des départements et de l'Etat pour les travaux de construction entrepris facultativement (L. 28 juill. 1824, art. 1 et 9; L. 21 mai 1836, art. 1, 5, 6, 7 et 9; L. 10 août 1871, art. 44, 46-7° et 8°, et 86; L. 5 avr. 1884, art. 136-18°; L. 11 juill. 1868, 10 avr. 1879, 12 mars 1880).

**2.** — Les caractères essentiels de la catégorie de voies publiques que l'on désigne sous le nom de chemins vicinaux, sont les suivants :

1° Les chemins vicinaux sont destinés aux relations agricoles, commerciales et industrielles des habitants des communes, c'est-à-dire aux déplacements de personnes ou de produits entre les différentes parties d'une commune ou de commune à commune;

2° Ils font partie du domaine communal et de la petite voirie;

3° L'administration en est communo-départementale, c'est-à-dire décentralisée au regard de l'Etat et concentrée dans une certaine mesure entre les mains de l'autorité départementale au regard des communes;

4° Les communes, à peine d'y être contraintes par l'administration départementale, sont tenues, dans de certaines limites, d'en assurer l'entretien et, lorsqu'ils présentent un intérêt collectif, de concourir à leur construction;

5° Elles peuvent et doivent, pour cette dépense, se créer, à défaut de revenus ordinaires, certaines ressources spéciales;

6° Le département et l'Etat leur viennent en aide pour les encourager et les aider à entreprendre, en dehors de leurs obligations strictes, les travaux de construction pour lesquels elles s'imposent volontairement des sacrifices mais dont la dépense excède leurs facultés financières;

7° Une décision expresse de l'administration départementale peut seule conférer ou enlever à une voie communale le titre vicinal, c'est-à-dire faire naître ou cesser, pour les communes desservies par cette voie, les obligations et les privilèges spéciaux aux communications d'intérêt vicinal.

**3.** — Le caractère vicinal d'un chemin dépend donc de deux faits : l'un intrinsèque, la nécessité ou l'utilité de la voie pour les communications de la généralité des habitants; l'autre extrinsèque et qui forme la preuve légale du premier : la constatation par l'administration départementale, de la nécessité ou de l'utilité du chemin. — Herman, *Traité de voirie vicinale*, t. 1, p. 50.

**4.** — Le vocable *vicinal* est tiré des mots latins *vicus*, bourg ou quartier, *vicinalis*, voisin. Aussi l'on disait indifféremment autrefois chemins vicinaux ou voisinaux (*Vicinales sunt viæ quæ in vicis sunt vel quæ in vicos ducunt* : Digeste, L. XLIII, tit. VIII, *Ne quid in loco publ., vel itin. fiat*, L. 2, § 22). On ne s'est pas toujours servi de cette expression pour désigner les voies secondaires. C'est seulement depuis 1793 et surtout depuis 1836 qu'on en a adopté l'emploi exclusif. Précédemment, les noms de chemins vicinaux, voyeux, voiries ou autres dénominations quelconques (Décr. 10-11 juin 1793, sect. 3, art. 36), étaient indifféremment usités et variaient suivant les provinces.

**5.** — La loi du 22 déc. 1789, la constitution du 22 frim. an VIII, et la loi du 28 pluv. an VIII, proclamèrent l'unification légale et administrative de la France. Mais, en fait, cette mesure n'a été véritablement consommée et n'a produit ses résultats politiques et économiques que par la création du vaste réseau de voies publiques qui a soudé entre elles les différentes parties du territoire et les a rattachées à un centre commun en faisant disparaître, au moyen de communications sûres, nombreuses et rapides, commodes et peu coûteuses, les obstacles matériels d'où résultait l'isolement, la variété de coutumes et l'inégalité de ressources des anciennes provinces.

**6.** — La constitution de cet organisme de voirie devait se produire en deux phases successives :

1° Ouverture de lignes principales, les unes rayonnant de la capitale aux frontières et aux villes les plus importantes de l'intérieur, les autres reliant les chefs-lieux des grandes divisions territoriales et les villes principales de chacune de ces divisions;

2° Création de lignes secondaires se détachant des lignes principales, se ramifiant dans toutes les directions, pénétrant au cœur des circonscriptions administratives de tous les degrés, arrondissements, cantons, communes, mettant en communication ces diverses fractions du territoire et en rattachant les divers points, soit entre eux, soit avec leur centre.

**7.** — Vainement tentée au IXe siècle, sur les vestiges des voies romaines, par le grand empereur d'Occident, dont le génie isolé resta impuissant, lointainement rêvée par Philippe-Auguste et saint Louis, conçue par le coup d'œil politique de Louis XI, préparée par les trésoriers de France sous Louis XII et François Ier, retardée par les troubles des règnes des derniers princes de Valois, commencée par le grand voyer d'Henri IV et les intendants de Louis XIII, puissamment ébauchée par Colbert, héritier des hautes vues du chancelier de L'Hôpital, de Sully et de Richelieu, la construction du réseau des routes royales fut activement continuée au XVIIIe siècle avec le concours du corps des ponts et chaussées. Les noms du contrôleur général d'Orry, des deux Trudaine, intendants des ponts et chaussées, de l'intendant de Fontenette, de l'ingénieur Perronnet et du ministre Turgot, notamment, sont restés attachés à cette grande entreprise.

**8.** — L'œuvre était déjà très-avancée en 1789. De nombreuses routes provinciales avaient également été ouvertes par les soins des administrations des pays d'Etats et dans les diverses généralités du royaume. Mais toutes ces voies étaient tombées dans un abandon déplorable pendant la période du bouleversement révolutionnaire. Il fallut d'abord en assurer la réparation et pourvoir ensuite à leur achèvement. Ce fut l'œuvre de Napoléon et du décret du 16 déc. 1811. L'arrêt du conseil du Roi du 6 févr. 1776 en renfermait déjà les prémisses. La loi du 16 sept. 1807 en fut le préambule et celle du 8 mars 1810 le complément.

**9.** — Une fois le plan arrêté et mis en action, l'entreprise n'eut plus qu'à suivre son développement normal sous la Restauration. Elle atteignit sans effort son perfectionnement pendant l'ère paisible et prospère de la monarchie de Juillet et du second Empire.

**10.** — L'établissement des voies de premier et de second ordre devait être le premier objet de la sollicitude du gouvernement. En ce qui concerne cette partie de la voirie, il y avait beaucoup à faire lorsque disparut l'ancien régime. — Herman, *Traité de voirie vicinale, Préambule*; de Crisenoy, *Les résultats de l'application de la loi du 20 août 1881 sur les chemins ruraux*, p. 5.

**11.** — Ce n'est pas à dire que les chemins fussent rares dans les campagnes. Ce serait se faire la plus fausse idée que de se représenter les grands espaces au milieu desquels étaient répandues les communes d'alors comme des solitudes traversées de loin en loin par quelques grandes routes. — De Tocqueville, *La France et l'ancien régime*, 7e édit., p. 316 et 367. — Cahier de remontrances présentées en 1775 au Roi par M. de Malesherbes, au nom de la cour des Aydes. — Il existait, au con-

traire, des chemins à l'infini. Ceux qui furent reconnus et déclarés vicinaux, au commencement du siècle (1805 à 1838), avaient une étendue de 685,000 kil. représentant la 140e partie environ de la superficie totale du territoire. Et, en dehors de là, il y avait encore les communications de moindre importance, beaucoup plus nombreuses, que l'on a désignées plus spécialement depuis sous le nom de chemins ruraux. D'après un relevé fait en 1873, par les soins du ministère de l'Intérieur, sur les états de reconnaissance dressés dans les communes en exécution de la circulaire ministérielle du 16 nov. 1839, le développement de cette catégorie de voies, toutes en général d'origine très-ancienne, n'était pas inférieur à 1,600,000 kil. Il convient d'en déduire seulement, comme faisant double emploi, 300,000 kil. de chemins successivement retranchés du réseau vicinal depuis 1838 et retombés ainsi dans la voirie rurale.

**12.** — On estime approximativement à 2,000,000 kil. la longueur que mesurait alors l'ensemble des voies communales, soit 30 fois, environ, la longueur actuelle des routes nationales et départementales réunies. Encore ce chiffre est-il considéré comme un minimum, car il dut être supprimé un certain nombre de voies rurales en vertu de l'arrêté du 23 mess. an V, dont les dispositions prescrivaient de rendre à l'agriculture le sol de tous les chemins qui ne seraient pas jugés indispensables. On n'a guère créé, au contraire, depuis, de voies de cette catégorie. — De Crisenoy, *op. cit.*, p. 5.

**13.** — Aussi dans son arrêté du 24 juin 1836, en commentant l'art. 16, L. 21 mai 1836, relatif au cas d'ouverture de chemins nouveaux, le ministre de l'Intérieur déclarait-il que cette mesure ne lui paraissait susceptible d'application qu'à titre tout exceptionnel, le nombre des chemins n'étant déjà que trop considérable.

**14.** — Ce n'était pas non plus la largeur qui manquait aux chemins vicinaux sous l'ancien régime. Dès cette époque on voit l'administration se préoccuper d'en restreindre les dimensions exagérées. L'arrêt du conseil du 6 févr. 1776 en avait réduit la largeur de 30 à 24 pieds.

**15.** — Au début de l'application de la loi du 21 mai 1836, dans certaines communes où les premiers classements vicinaux faits d'une façon trop restreinte avaient dû être augmentés, on remarqua que la superficie des chemins classés avait cependant diminué en même temps que le nombre et l'étendue de ces chemins s'étaient accrus. Ce résultat provenait de ce qu'on avait dû réduire notablement la largeur des voies, dont les dimensions étaient excessives (Rapport au Roi, 1838). — V. sur la question de la largeur à donner aux chemins vicinaux, la discussion à la Chambre des pairs sur l'art. 7, L. 21 mai 1836.

**16.** — L'une des préoccupations du gouvernement directorial (Arr. 5 mess. an V) et des gouvernements subséquents (L. 9 vent. an XIII; L. 28 juill. 1824 et L. 21 mai 1836), fut de faire supprimer ou rétrécir quantité de ces voies que les communes n'avaient pas les moyens d'entretenir et qui, sans être d'aucune nécessité, enlevaient à la culture une superficie importante de terrain au préjudice de la production agricole.

**17.** — Mais, si les chemins étaient nombreux et larges, ils étaient absolument dépourvus, sauf aux abords des villes et des gros bourgs dans quelques provinces particulièrement riches et bien administrées, des conditions de viabilité essentielles pour rendre la circulation et le roulage sûrs et faciles. Le sol naturel en formait ordinairement la seule assiette sans aucun cailloutage ou empierrement. Ils étaient mal tracés, obstrués par l'excroissance des plantations riveraines, offraient des pentes abruptes, des encaissements profonds ou de brusques sinuosités. La moitié et plus des communes rurales, pendant toute la mauvaise saison, étaient à peu près inabordables pour tous autres que les piétons (Rapport au Roi, *sur le service des chemins vicinaux*, ann. 1838 et 1839). — Gautier, *De la construction des chemins*, 2e édit., p. 168; Herman, *Traité de la voirie vicinale*, *Encyclopédie du droit*, v° *Chemin;* Taine, *Les origines de l'histoire de France. La Révolution*, p. 443; de Tocqueville, *op. cit.*, p. 236, 319; de Crisenoy, *loc. cit.*

**18.** — Il ne saurait y avoir lieu d'être surpris d'une organisation aussi précaire de la petite voirie au déclin du XVIIIe siècle, quand on sait combien médiocre était encore la situation des routes à la fin du siècle précédent. — Vignon, t. 2, p. 19. — Pendant les trente dernières années du règne de Louis XIV, par suite des revers et de l'épuisement des finances, cette partie de l'administration, quoique très-importante, avait en effet été fort négligée. — Gautier, *op. cit.*, 2e édit., p. 168.

**19.** — La construction, sous les règnes de Louis XV et de Louis XVI, d'après le plan arrêté en 1738 par le contrôleur d'Orry, d'un réseau de routes royales et provinciales entrepris simultanément sur tous les points du royaume, fut le premier instrument donné à l'activité nationale pour se manifester. — Cotelle, *Mémoire sur l'ancienne corvée.*

**20.** — Mais pour arriver aux grandes voies de circulation, pour être livrés soit à la consommation intérieure, soit au trafic extérieur, les produits de la terre et des manufactures avaient maintenant besoin de pouvoir parcourir des voies secondaires (Rapport au Roi, 1838). Aussi le grand intérêt d'améliorer les chemins vicinaux n'avait-il pas échappé à l'attention de l'ancien régime. Il en avait souhaité et préparé la réalisation sans pouvoir l'accomplir (*Correspondance de Colbert*, publiée par Clément; *Traité de police de Delamare*, continué par Leclerc du Brillet, t. 4, liv. 6, tit. 13). — Sur les inconvénients d'une mauvaise viabilité et les avantages et les profits d'une circulation facile sur les voies publiques de tout ordre, V. Gautier, *op. cit.*, 2e édit., 1755, p. 170, chap. 13 : *De la différence qu'il y a d'un chemin qui est très-mauvais faute de réparation à un autre qui est en bon état et entretenu.* — Discours sur la dépense à faire pour la réparation des chemins ou abrégé du grand mémoire sur cet objet dédié à M. le Régent. — Discours pour parvenir à l'estimation du profit qui reviendra aux sujets du Roi, si l'on tient en bon état tous les chemins du royaume (édit., 1755, p. 61, 165 et 181).

**21.** — On voit que la vicinalité avait déjà au XVIIIe siècle ses précurseurs; la création, dans chaque généralité, d'un personnel d'agents-voyers répartis par circonscriptions, sous la direction d'un voyer principal, était dès ce moment signalée comme une institution indispensable pour arriver à quelque chose d'efficace. Malheureusement ces larges vues ne s'étaient pas encore généralisées. La réalisation en fut longtemps contrariée par un mouvement funeste qui tendait à faire concentrer dans la capitale et dans quelques autres grands centres urbains toute la richesse et toute l'activité. Ce mouvement n'avait fait que s'accentuer depuis le règne de Louis XIV.

**22.** — Les nouvelles assemblées, dépositaires de l'autorité à partir de 1789, se bornèrent, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, à faire des déclarations de principes, principes susceptibles parfois de conséquences fécondes, mais qui restèrent absolument stériles tant que le rétablissement de l'ordre, de l'autorité et des finances publiques n'en permirent pas l'application.

**23.** — La première tentative sérieuse et efficace de constitution du réseau vicinal est due au gouvernement consulaire et impérial. Malgré la pénurie des ressources pécuniaires, les chemins commencèrent à subir une heureuse transformation. C'est alors que fut élaboré par les soins des ministres Chaptal et Crétet, le projet de Code rural d'où l'on a tiré en 1818 les éléments du projet de loi sur les chemins vicinaux et qui a servi de base ensuite à la loi du 20 août 1881 (Discussion de la loi du 21 mai 1836, *Chambre des députés*, séance du 24 févr. 1836 : *Moniteur*, 1836, p. 332, Discours de M. Defitte). — Bertin, *Des chemins vicinaux*, p. 103; Féraud-Giraud, *Voies rurales*, 3e éd., t. 1, p. 14).

**24.** — La Restauration continua l'œuvre commencée : le gouvernement de Louis XVIII présenta une loi (28 juill. 1824) à l'effet d'organiser et de valider l'application des mesures mises en pratique par le gouvernement impérial pour l'entretien et la réparation des chemins; mais il avait pris soin, au préalable, d'interdire jusqu'à nouvel ordre (L. 22 mai 1818) la continuation de certaines pratiques administratives dont la validité était contestée.

**25.** — Le soin et la direction de la vicinalité furent alors entièrement laissés aux municipalités; l'entretien des chemins au moyen de la création de certaines ressources n'était alors qu'une faculté pour les communes. Ce n'était pas une obligation qui leur fût imposée.

**26.** — Mais on ne pouvait compter obtenir spontanément des populations peu éclairées des sacrifices actuels en vue d'avantages éloignés. C'est seulement lorsque des résultats tangibles les eurent convaincues jusqu'à l'évidence des profits d'une bonne viabilité qu'on les a vues consentir spontanément à risquer leur épargne dans des dépenses de cette nature.

**27.** — Négligées pendant un grand nombre d'années dans la plupart des départements, les voies vicinales tombèrent dès lors dans un état de dégradation tel que la valeur locative des pro-

priétés rurales en était affectée d'une manière sensible. D'autre part, l'extension des routes, le perfectionnement de la navigation, la création nouvelle des chemins de fer rendaient encore plus impérieuse la nécessité de communications secondaires étendues et faciles. Les réclamations contre cet état de choses devinrent si pressantes qu'il fut dès lors indispensable d'y porter remède.

**28.** — Il était réservé au gouvernement de juillet de donner au pays la satisfaction qu'il réclamait à cet égard et de le doter de l'instrument légal sous l'heureuse influence duquel ont complètement disparu les barrières qu'opposait l'imperfection des communications au développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie en promulguant la loi du 21 mai 1836, appelée la charte et le Code de la vicinalité, et qui est demeurée la base de l'institution vicinale.

**29.** — Pour être juste, il faut ajouter que le succès de cette loi fut singulièrement favorisé par les circonstances. Une longue période de paix fit croître les ressources publiques en ramenant la prospérité et donna ainsi à l'administration le moyen d'action qui avait surtout manqué aux gouvernements précédents. Les actes législatifs postérieurs à la loi du 21 mai 1836 n'ont eu qu'à en développer l'application. On peut dire que la loi de 1836 et le décret de 1811 ont été les plus propres à assurer l'unification territoriale et administrative du pays décrétée en 1789 et en 1800.

## CHAPITRE II.

### RÈGLES GÉNÉRALES.

**30.** — Les chemins vicinaux sont des voies de terre, c'est-à-dire ayant pour assiette le sol même aplani et rendu résistant au moyen de travaux d'art; ce sont des voies artificielles, c'est-à-dire créées par le chemin; ce sont des voies extérieures, c'est-à-dire qu'elles s'étendent en rase campagne et ont pour objet de relier certains centres de population entre eux.

**31.** — D'après l'esprit de la loi du 21 mai 1836 et des lois antérieures ou subséquentes qui en sont l'accessoire, les *chemins vicinaux* sont ceux des chemins publics communaux que l'on considère comme les plus utiles, soit pour les communications dans chaque commune, soit pour les relations des communes entre elles, et qui, à raison de cette utilité, sont soumis à un régime spécial (L. 28 juill. 1824, art. 1; L. 21 mai 1836, art. 1).

**32.** — Ce régime consiste dans un certain nombre de règles dont nous allons donner un premier aperçu en les groupant afin d'en mieux faire saisir la physionomie, sauf à leur donner ultérieurement le développement qu'elles comportent. — Tout d'abord, c'est à l'administration départementale qu'est dévolu le pouvoir souverain d'apprécier quelles sont les voies les plus utiles pour la généralité des habitants d'une ou de plusieurs communes. En vertu de ce pouvoir il lui appartient de désigner celles des voies communales qui doivent être rangées au nombre des chemins vicinaux ou qui doivent cesser d'en faire partie. Les décisions qu'elle prend à cet effet se nomment, dans le premier cas, classement, et, dans le second cas, déclassement (L. 28 juill. 1824, art. 1; L. 21 mai 1836, art. 1 et 5; L. 10 août 1871, art. 44, 46-7° et 8°, 47, 86, 88).

**33.** — Selon qu'elles desservent une seule circonscription communale ou un plus ou moins grand nombre de localités, les voies classées comme vicinales sont divisées en trois catégories, au triple point de vue de la nature des dépenses à la charge des communes, de la répartition des ressources destinées à leur acquittement et de l'autorité chargée de la direction des travaux et de la police. On distingue : les chemins de petite communication ou ordinaires; les chemins de moyenne communication ou d'intérêt commun, et ceux de grande communication.

C'est à l'administration départementale qu'il appartient de faire cette classification (L. 28 juill. 1824, art. 9; L. 21 mai 1836, art. 7; L. 10 août 1871, art. 44, 46-7°, 8°, 47 et 86).

1° Les chemins de grande communication servent généralement aux relations des communes avec le chef-lieu d'arrondissement ou de département, avec les villes principales voisines, avec les stations importantes de chemins de fer et se continuent le plus souvent sur plusieurs arrondissements;

2° Les chemins d'intérêt commun établissent les communications d'un groupe de communes avec leur chef-lieu de canton, avec une gare de chemin de fer, avec un marché important. Ils s'étendent rarement au-delà des limites de l'arrondissement;

3° Les chemins vicinaux ordinaires servent aux relations de commune à commune, de hameau à commune et assurent les communications avec les voies d'un ordre plus élevé mais sans sortir, en général, du territoire de la commune.

**34.** — L'entretien des chemins vicinaux des trois catégories et la construction des chemins de moyenne et de grande communication constituent pour les communes une dépense obligatoire dans la limite de certaines ressources spéciales qu'elles sont tenues d'y affecter d'une façon exclusive (L. 21 mai 1836, art. 5 et 7; L. 5 avr. 1884, art. 136-18°). — V. *infrà*, n. 941 et s.

**35.** — Ces ressources spéciales se composent de toute la portion disponible de leurs revenus ordinaires, et, à défaut, de deux sortes de contributions locales : l'une correspondant, dans sa base et son assiette, à l'usage que chaque habitant ou détenteur de biens dans la commune est présumé faire des chemins; l'autre proportionnelle aux facultés de chacun. La première consiste en journées de travail, au nombre de trois, dont l'acquittement en nature ou l'équivalent en argent, au gré du redevable, peut être exigé, par la commune, de chaque habitant mâle pour sa personne et de tout chef de famille ou d'établissement pour les membres ou serviteurs de la famille, du sexe masculin, et pour les attelages, bêtes de trait ou de selle au service de la famille ou de l'établissement. C'est ce que l'on appelle la *prestation* (V. *infrà*, n. 972 et s.). La seconde consiste en une imposition de 5 cent. à laquelle toute personne portée, dans la commune, au rôle de l'une ou de plusieurs contributions directes, peut être assujettie par addition au principal desdites contributions (L. 21 mai 1836, art. 2 et s.).

**36.** — Lorsqu'un chemin intéresse plusieurs communes, une association est formée entre elles pour en assurer la construction et l'entretien. L'administration départementale désigne les communes qui doivent en faire partie et fixe la proportion dans laquelle chacune d'elles doit concourir aux dépenses sur ses revenus disponibles ou ses ressources spéciales. Les fonds de l'association sont centralisés à la caisse du trésorier-payeur général, et la comptabilité en est rattachée pour ordre au budget départemental. Le préfet est le chef de l'association, le chemin étant directement placé sous son autorité.

**37.** — Il est pourvu en première ligne à la construction et à l'entretien des chemins d'intérêt collectif. Le contingent assigné par l'administration départementale à chacune des communes réunies en association est d'abord prélevé à cet effet sur ses revenus ordinaires disponibles ou sur ses ressources spéciales. Le restant de ces ressources est applicable aux chemins vicinaux de petite communication qui demeurent placés, sauf certaines restrictions, sous l'autorité du maire (LL. 28 juill. 1824, art. 9; 21 mai 1836, art. 7 et s.; 10 août 1871, art. 44, 46, 58, 60).

**38.** — Les propriétaires ou exploitants de mines, de carrières, de forêts ou de toute entreprise industrielle, lorsque leurs transports dégradent les chemins d'une façon exceptionnelle, peuvent être appelés à payer des indemnités de dommage qu'ils ont la faculté d'acquitter soit en argent, soit en nature, au moyen de journées de travail ou de tâches. Ces indemnités sont désignées sous le nom de *subventions spéciales*. — V. *infrà*, n. 1603 et s.

**39.** — Par opposition aux prestations ordinaires, qui représentent la part contributive des usagers des voies vicinales dans les dépenses de réparation de l'usure causée aux chemins par la circulation normale, les prestations extraordinaires ou subventions spéciales sont un contingent exceptionnel imposé à ceux qui se servent des chemins, pour l'utilité de vastes entreprises, dans des conditions particulièrement dommageables (L. 21 mai 1836, art. 14).

**40.** — En outre, les délinquants insolvables condamnés pour contraventions ou délits en matière forestière sont admis à se libérer en nature par des journées de travail ou des tâches faites sur les chemins vicinaux servant à la vidange des bois et forêts ou dépendant de la commune sur le territoire de laquelle ont été commis les délits et contraventions (L. 18 juin 1859, art. 1; Décr. 21 déc. 1859, art. 3, 10 et s.).

**41.** — Les communes peuvent également obtenir, pour la construction de leurs chemins, des subventions du département et le concours de l'Etat soit sous forme d'allocations, soit

sous forme d'avances remboursables à longue échéance à un taux d'intérêt modéré (LL. 21 mai 1836, art. 8; 12 mars 1880; 30 déc. 1890). — V. *infrà*, n. 1369 et s.

**42.** — L'acquisition des terrains nécessaires à la construction des chemins est facilitée par la simplification des formalités d'expropriation (LL. 21 mai 1836, art. 15, 16, 18; 8 juin 1864; 10 août 1871, art. 44 et 86).

**43.** — Les travaux de la voirie vicinale sont soumis à des règlements spéciaux (L. 21 mai 1836, art. 21; Règl. général sur le service des chemins vicinaux).

**44.** — Un personnel spécial d'agents techniques est attaché aux services des chemins vicinaux (L. 21 mai 1836, art. 11).

**45.** — Les communes bénéficient de certaines faveurs fiscales (L. 21 mai 1836, art. 20), et d'abréviations de procédures en cas de litiges (L. 21 mai 1836, art. 20).

**46.** — La conservation du sol des chemins est assurée par des mesures de protection particulières (L. 9 vent. an XIII; L. 21 mai 1836, art. 10).

**47.** — En résumé, le régime des chemins vicinaux diffère, à différents points de vue, du régime des autres voies de communication : 1° *au point de vue du classement, du déclassement et de l'alignement*. Le classement et le déclassement des routes nationales sont prononcés par le pouvoir législatif ou par le gouvernement; le classement et le déclassement des routes départementales sont prononcés par le conseil général; les plans d'alignement des routes sont arrêtés par décret; le classement et le déclassement, ainsi que la fixation des alignements des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun sont prononcés par le conseil général; le classement, le déclassement et la fixation des alignements des chemins vicinaux ordinaires appartiennent à la commission départementale comme pour les chemins ruraux reconnus. Les mêmes mesures rentrent, au contraire, dans les attributions du préfet pour les voies urbaines.

**48.** — Le classement et le déclassement des routes sont facultatifs pour les départements. Il en est de même pour les communes en matière de voirie urbaine; le classement et le déclassement des chemins vicinaux peuvent au contraire être imposés aux communes, comme celui des chemins ruraux.

**49.** — Comme les routes nationales et départementales et les chemins ruraux reconnus, les chemins vicinaux ne peuvent, en cette qualité, avoir d'existence légale qu'en vertu d'une décision expresse de l'autorité compétente. Les voies urbaines peuvent tenir leur caractère légal de leur destination jointe à un long usage. — Cass., 4 févr. 1825, Rouche, [S. et P. chr.] — Il en est de même des chemins ruraux non reconnus (L. 20 août 1881, art. 2).

**50.** — Les rues ou places formant la traverse des routes nationales ou départementales sont soumises, comme ces routes, dans les limites de leurs dépendances, au régime de la grande voirie; les voies urbaines formant le prolongement des chemins vicinaux de toutes catégories font également partie intégrante de ces chemins et sont dès lors soumises aux mêmes règles (L. 8 juin 1864). Les rues restent toujours, au contraire, en dehors de la voirie rurale (Règl. général sur les chemins ruraux, art. 1). — Guillaume, *Voirie rur.*, 3e édit., p. 7.

**51.** — 2° *Au point de vue de la propriété.* — Les routes nationales sont la propriété de l'Etat; les routes départementales celles du département; les chemins vicinaux appartiennent aux communes comme les chemins ruraux et les voies urbaines. — V. *infrà*, n. 80 et s.

**52.** — Le sol des chemins vicinaux est imprescriptible (L. 21 mai 1836, art. 10), comme celui des routes (C. civ., art. 538 et 2275), des voies urbaines et des chemins ruraux non reconnus (L. 20 août 1881, art. 6). Les chemins ruraux non reconnus ne jouissent pas, au contraire, du bénéfice de l'imprescriptibilité. — V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 40.

**53.** — 3° *Au point de vue de la déclaration d'utilité publique.* — La déclaration d'utilité publique des travaux des routes est réservée au pouvoir législatif ou au gouvernement; celle des travaux de voirie urbaine ne peut émaner également que du chef de l'Etat.

**54.** — En matière de voirie vicinale, l'intervention d'un décret n'est exigée que lorsque les emprises doivent porter sur des terrains bâtis ou enceints, soit de murs, soit de clôtures équivalentes, etc. Dans tous les autres cas, la déclaration d'utilité publique rentre dans les attributions du conseil général, en ce qui concerne les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commune, et dans celles de la commission départementale en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires.

**55.** — La déclaration d'utilité publique des travaux des chemins ruraux est soumise aux mêmes règles de compétence que celle des travaux des chemins vicinaux de petite communication, mais avec deux nuances : un décret est indispensable même pour autoriser l'expropriation soit de terrains non clos, si ces terrains sont des jardins ou des cours attenant à des habitations, soit de terrains simplement entourés de haies vives dépendant ou non d'une habitation (V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 279). D'autre part, dans tous les cas où un décret est necessaire, il doit être rendu dans la forme de règlements d'administration publique, c'est-à-dire le Conseil d'Etat entendu.

**56.** — L'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des chemins vicinaux peut avoir lieu, comme en matière de grande voirie et de voirie urbaine, d'une double façon : par application de la servitude de reculement pour les simples élargissements; par application de la loi du 3 mai 1841 pour les opérations d'ouverture et de redressement. Ce dernier mode d'expropriation est au contraire seul admis pour les chemins ruraux.

**57.** — L'expropriation de terrains en dehors des alignements et du tracé des ouvrages accessoires, en vertu du décret du 26 mars 1852, ne peut jamais avoir lieu en matière de voirie vicinale pas plus qu'en matière de routes ou de chemins ruraux. C'est là une mesure spéciale à la voirie urbaine qu'elle intéresse exclusivement. Par conséquent, même dans les traverses de voirie vicinale, le règlement des indemnités relatives à des portions d'immeubles acquises en dehors des alignements en vertu dudit décret doit être poursuivi conformément à la loi du 3 mai 1841. L'art. 16, L. 21 mai 1836, cesse ici d être applicable.

**58.** — En cas de déclassement partiel ou total d'une route, les riverains du tracé abandonné ont un droit d'acquisition sur le sol de ce tracé, à moins qu'il ne soit classé dans la voirie communale.

**59.** — Une faculté analogue est également réservée aux riverains des chemins vicinaux ou ruraux en cas de changement de direction ou d'abandon du chemin en tout ou en partie (L. 21 mai 1836, art. 19; L. 20 août 1881, art. 17). — V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 248 et s.

**60.** — Les riverains des rues ne peuvent, au contraire, se prévaloir d'aucun droit d'acquisition sur le sol des rues supprimées en tout ou en partie. Il n'y a d'exception qu'à Paris où les rues sont considérées comme faisant partie de la grande voirie. — Guillaume, *Voirie urb.*, liv. 2, chap. 8, sect. 2.

**61.** — 4° *Au point de vue de la fixation des indemnités.* — En cas d'acquisition par application de la servitude de reculement, l'indemnité est réglée, pour les routes nationales et départementales et pour les voies urbaines, par le jury (L. 16 sept. 1807, art. 50); — pour les chemins vicinaux, par le juge de paix sur le rapport d'expert s'il s'agit de terrains nus (L. 21 mai 1836, art. 5); — par le petit jury lorsqu'il s'agit de terrains bâtis ou clos réunis à la voie publique par suite de démolition volontaire ou forcée des constructions qu'ils supportaient (L. 21 mai 1836, art. 15 et 16; L. 8 juin 1864; L. 16 sept. 1807, art. 50). — Guillaume, *op. cit.*

**62.** — En cas d'acquisition par application de la loi du 3 mai 1841, l'indemnité est réglée, pour les routes nationales et départementales et les voies urbaines, par le jury (L. 3 mai 1841); — pour les chemins vicinaux et ruraux, par le petit jury (L. 21 mai 1836, art. 16; L. 20 août 1881, art. 13).

**63.** — 5° *Au point de vue de la fixation du prix des terrains retranchés de la voie publique par suite d'alignement et cédés aux riverains.* — Le prix de cession aux riverains des portions abandonnées en cas de déclassement total ou de changement de tracé est fixé, pour les routes, par le jury d'expropriation (L. 3 mai 1841, art. 60 et 61; L. 24 mai 1842, art. 3).

**64.** — ... Pour les chemins vicinaux et ruraux, par expertise (art. 17, L. 20 août 1881). — V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 248.

**65.** — 6° *Au point de vue des impôts.* — Les chemins vicinaux sont exempts de l'impôt foncier comme toutes les autres voies publiques communales (L. 3 frim. an VII, art. 103). — Guillaume, *Voirie rurale*, p. 6.

**66.** — Ils bénéficient, en outre, comme toutes les autres voies publiques, en cas de déclaration d'utilité publique ou de décision équivalente, en vertu de l'art. 58, L. 3 mai 1841, de la

gratuité du timbre et l'enregistrement; mais avec cette différence que, pour les routes et les rues placées sous le régime du décret du 26 mars 1852, l'approbation des plans d'alignement équivaut à une déclaration d'utilité publique pour la réalisation de ces plans sur toute la largeur de la voie et non pas seulement à l'égard des mesures à réaliser en vertu de la servitude de reculement.

**67.** — Mais, à la différence des voies urbaines et des routes, ils jouissent comme les chemins ruraux reconnus, même en l'absence de déclaration d'utilité publique, d'une réduction des droits d'enregistrement (L. 21 mai 1836, art. 20; L. 20 août 1881, art. 18).

**68.** — 7° *Au point de vue du régime financier.* — Les dépenses des routes nationales sont à la charge du budget de l'Etat; les dépenses des routes départementales à la charge du budget du département; les dépenses des chemins vicinaux comme celles des voies urbaines et des chemins ruraux sont à la charge du budget des communes. Mais, tandis que les dépenses de voirie urbaine, sauf de rares exceptions, sont supportées exclusivement par la caisse municipale, les départements et l'Etat s'associent d'une façon permanente aux dépenses de voirie vicinale dans un grand nombre de départements et de communes. Des subventions sont également inscrites au budget de quelques départements en faveur de la voirie rurale.

**69.** — Les dépenses des routes sont facultatives pour les départements; celles des voies urbaines et des chemins ruraux le sont également pour les communes; les dépenses des chemins vicinaux font, au contraire, partie des dépenses communales obligatoires.

**70.** — Les communes disposent pour les dépenses de leurs chemins vicinaux de toutes catégories, de même que pour celles de leurs chemins ruraux reconnus, de certaines ressources spéciales (prestations en nature et subventions industrielles) auxquelles il n'est permis de recourir ni pour les dépenses de voirie urbaine, ni pour celles des routes (L. 21 mai 1836, art. 2 et s., 7, 8; L. 20 août 1881, art. 2).

**71.** — 8° *Au point de vue de l'administration.* — Les routes nationales sont administrées par le préfet comme délégué et sous l'autorité du ministre des Travaux publics remplissant les fonctions de grand voyer chargé de l'administration de cette partie du domaine public. Les routes départementales sont également administrées par le préfet pris en la triple qualité de délégué du ministre des Travaux publics, grand voyer de France pour la grande voirie, et de chef de l'administration départementale et de gérant du domaine départemental. Les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun sont placés sous l'autorité du préfet, mais du préfet agissant sous le contrôle du ministre de l'Intérieur en la triple qualité de chef de l'administration départementale chargé de toutes les mesures qui touchent aux intérêts et aux finances du département, de tuteur des communes et de représentant de l'association des communes intéressées à chaque ligne.

**72.** — Les chemins vicinaux ordinaires demeurent, comme les rues et les chemins ruraux, sous l'autorité du maire; mais tandis que le pouvoir d'édicter les mesures de réglementation appartient à l'autorité municipale à l'égard des voies urbaines et des chemins ruraux non reconnus, le droit de réglementation est réservé au préfet pour les chemins vicinaux comme pour les chemins ruraux.

**73.** — 9° *Au point de vue du personnel.* — Le service des routes nationales est exclusivement réservé au corps des ponts et chaussées; pour le service des routes départementales comme pour celui des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, les conseils généraux ont le droit soit d'opter entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les agents-voyers, soit d'adjoindre des agents-voyers aux ingénieurs chargés de la direction du service.

**74.** — La législation ne prévoit aucun personnel spécial pour les chemins ruraux ni pour les voies urbaines. Les agents-voyers sont autorisés à s'en charger; mais leur concours est facultatif pour les municipalités, qui demeurent libres de recruter ailleurs leur personnel de voirie rurale et urbaine.

**75.** — 10° Des associations syndicales peuvent être formées pour les travaux de voirie rurale (L. 20 août 1881, art. 19 et s.) et pour les opérations de voirie urbaine. Aucune disposition de loi n'autorise la formation d'associations de cette nature pour les chemins vicinaux, de même que pour les routes.

**76.** — 11° *Au point de vue de la compétence en matière de contraventions.* — Les contraventions commises sur les routes relèvent de la juridiction administrative aussi bien au point de vue de l'application des pénalités que sous le rapport de la restitution du sol ou des réparations civiles. Les tribunaux judiciaires ne sont appelés à en connaître qu'exceptionnellement. L'autorité judiciaire est, au contraire, compétente en règle générale pour connaître des contraventions commises sur les chemins vicinaux, comme de celles qui se produisent soit sur les voies urbaines (sauf les rues de Paris qui ressortissent exceptionnellement de la grande voirie), soit sur les chemins ruraux reconnus ou non reconnus.

**77.** — Cette règle de compétence ne souffre exception que dans deux cas : en ce qui concerne les chemins de grande communication, qui sont placés sous le même régime que les routes relativement à la police du roulage (L. 30 mai 1851); en ce qui concerne les chemins vicinaux des trois catégories, pour lesquels la répression des usurpations est confiée au conseil de préfecture, mais seulement au point de vue de la restitution du sol, la condamnation à l'amende étant réservée aux tribunaux judiciaires (L. 9 vent. an XIII, art. 6; C. pén., art. 479).

**78.** — Justifiées à l'origine, ces différences de régime, en ce qui concerne les voies de terre, n'ont plus aujourd'hui la même raison d'être par suite de l'extrême solidarité qui s'est établie entre les voies des diverses catégories. Il y aurait tout avantage sans aucun inconvénient à simplifier beaucoup cette variété de règles qui n'est plus dans beaucoup de cas qu'une source de confusion et de complications. Les quatre catégories de voies sembleraient pouvoir être réduites à deux, et la dualité de régime être supprimée sur beaucoup de points. C'est à cela du reste que tendent tous les projets de réforme législative.

**79.** — Nous aurons l'occasion de revenir sur chacun des points qui viennent d'être abordés et de les étudier successivement avec les développements qu'ils comportent.

# TITRE II.

## DOMANIALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES CHEMINS.

## CHAPITRE I.

### CARACTÈRE DE CETTE PROPRIÉTÉ. — CONSÉQUENCES QUI EN DÉCOULENT.

**80.** — Les chemins vicinaux sont la propriété des communes. Dès le principe on les considérait généralement comme faisant partie du domaine public et par suite comme imprescriptibles (C. civ., art. 2226); cependant il y avait controverse. Ces deux propositions n'avaient pas été admises sans débat. Aucune disposition de loi ne disait, en effet, expressément que les chemins vicinaux appartinssent aux communes, ni qu'il y eût un domaine public communal. Mais c'est là une chose si rationnelle et si logique que le législateur n'avait pas entrevu la nécessité de le déclarer expressément. Au surplus, les différentes lois rendues depuis 1789 impliquent la reconnaissance de cette domanialité communale des chemins vicinaux. Il nous suffira de rappeler celles qui substituaient les communes aux anciens seigneurs dans l'exercice de leurs droits sur les chemins (LL. 15 août 1790; 14 sept. 1792); qui réglaient le partage des biens communaux (L. 10 janv. 1793); qui déterminaient les dépendances du domaine public en y comprenant non seulement les chemins à la charge de l'Etat, mais encore toutes les parties du territoire non susceptibles de propriété privée (L. 1er déc. 1790); qui rangeaient les dépenses des chemins dans les dépenses communales (LL. 6 oct. 1791; 16 frim. an II; 11 frim. an VII).

**81.** — Encore imbue de l'ancienne théorie féodale du domaine éminent de la couronne sur toutes les terres, l'administration des domaines, sous l'empire de préoccupations fiscales, avait trouvé profitable pour l'Etat de la faire revivre et d'en revendiquer le bénéfice. Elle prétendit que le domaine éminent de la nation ou de l'Etat, désigné, dans l'art. 3 de la loi domaniale du 1er déc. 1790, par le mot générique de domaine public, embrassait toutes les por-

tions du territoire non susceptibles de propriété privée, les chemins vicinaux par conséquent. D'après elle, l'assiette des voies communales n'était qu'une portion du domaine national momentanément affectée à l'usage de la communauté des habitants d'une ou plusieurs communes; par suite, lorsque le sol de ces voies perdait cette affectation en cas de déclassement, il entrait dans le domaine disponible de l'État qui pouvait l'aliéner à son profit.

**82.** — Une circulaire du ministre des Finances, du 26 mars 1798 (4 germ. an VII), contenant des instructions dans ce sens. Mais, sur la réclamation d'une commune, un arrêté contentieux rendu par les consuls le 24 vend. an XI (16 oct. 1802), Commune de Saint-Foy, [P. adm. chr.], réforma l'interprétation donnée à la loi du 1er déc. 1790 par l'administration du domaine. Il déclara que par cette loi la nation n'avait jamais entendu s'emparer des chemins vicinaux, composés de terrains achetés ou échangés par les communes, ou fournis gratuitement par les propriétaires pour le service particulier des communes; que les lois des 6 oct. 1791, 16 frim. an XI et 11 frim. an VII, qui ont laissé l'entretien des chemins à la charge des communes, sauf le cas où ils deviendraient nécessaires au service public, ne donnent point à croire qu'ils soient des propriétés nationales, et que dès lors, on devait les considérer comme appartenant aux communes.

**83.** — Le droit des communes à la propriété des chemins fut dès lors hors de conteste, et il fut expressément reconnu, lors de la discussion du Code civil, par Treilhard et Regnault de Saint-Jean d'Angély, et il a été consacré par les dispositions combinées des art. 538 et 542 de ce Code. — Metz, 28 therm. an XIII, Lefebvre, [S. et P. chr.] — V. aussi Av. Cons. d'Et., 1er déc. 1889.

**84.** — Mais alors que la question de propriété était depuis longtemps tranchée, on discutait encore le point de savoir quelle était la nature de ce droit de propriété, si c'était une propriété ayant un caractère privé ou un caractère domanial avec les effets attachés à ce dernier caractère (indisponibilité et imprescriptibilité), en un mot si les chemins vicinaux faisaient partie du domaine public. Le prétexte à cette discussion résidait dans la distinction et l'opposition que certains articles du Code civil semblaient établir entre le domaine public et les propriétés des communes.

**85.** — Ce point a été définitivement tranché par la loi de 1836 (art. 10). Si, depuis, l'on s'est encore occupé de ces questions, ce n'a plus été que la solution du principe ait fait difficulté, mais uniquement sur l'application qu'il convenait d'en faire dans certains cas (L. 21 mai 1842; Av. Cons. d'Et., 22 nov. 1860; Av. Cons. d'Et., 19 janv. 1888). On ne discute donc plus la nature du droit de propriété des communes. C'est, au contraire, un principe acquis que l'on prend comme point de départ pour arriver à la solution des questions d'administration.

**86.** — Ce droit de propriété et de domanialité communale a, du reste, été reconnu d'une manière formelle par plusieurs lois récentes (L. 11 juin 1880, sur les tramways; L. 20 août 1881, sur les chemins ruraux, art. 1 (*à contrario*); L. 28 juill. 1885, sur l'établissement de lignes télégraphiques et téléphoniques, art. 2).

**87.** — Enfin la jurisprudence administrative et judiciaire proclame tous les jours, en même temps que le droit de propriété des communes, le caractère de domanialité du chemin, en réprimant toute atteinte aux dépendances de la voirie vicinale par l'application de dispositions légales et réglementaires pénales, protectrices du domaine public. — V. Cass., 4 déc. 1889, Cie de P.-L.-M., [S. 90.1.417, P. 90.1.996]

**88.** — Il est donc passé aujourd'hui à l'état d'axiome juridique que les chemins vicinaux font partie du domaine public communal, c'est-à-dire que le sol des chemins appartient aux communes, mais que cette propriété est frappée entre leurs mains d'indisponibilité tant que dure l'affectation de cette partie de leur domaine à l'usage public.

**89.** — Par suite, l'exercice du droit des communes se trouve réduit aux simples actes d'administration et de jouissance, utilisation du sol suivant sa destination, faculté d'améliorer la propriété sous le contrôle de l'autorité supérieure, droit d'en récolter les produits, d'y permettre, moyennant redevances, certaines occupations privées n'ayant rien de contraire à l'affectation générale du sol.

**90.** — Si toute idée du droit de l'Etat à la propriété du sol du chemin est depuis longtemps et définitivement écartée, il s'est élevé encore, il n'y a pas longtemps, une discussion passagère sur le point de savoir si les départements ne pouvaient pas émettre quelques prétentions à la propriété de grande et de moyenne communication des chemins dont ils prononcent le classement et dont ils subventionnent le budget d'une façon pour ainsi dire permanente. L'instruction ministérielle du 24 juin 1836 (Commentaire de l'art. 7 de la loi de 1836), après avoir soulevé cette question, l'avait résolue négativement; elle ne s'est reproduite à la suite de la loi du 10 août 1871 que par suite de la tendance qui s'est accentuée depuis cette époque, de la part des conseils généraux, de chercher à absorber de plus en plus le domaine de la grande vicinalité dans la voirie départementale.

**91.** — L'administration supérieure et le Conseil d'Etat y ont répondu de la même façon que l'instruction de 1836. La propriété du sol des chemins vicinaux, de quelque catégorie qu'ils fassent partie, appartient aux communes, lors même que ces chemins n'ont pas été construits exclusivement avec les ressources communales. En effet, si les chemins de grande communication et d'intérêt commun se distinguent à certains égards des chemins vicinaux ordinaires, notamment par la nature et l'importance des ressources qui y sont affectées, ils n'en demeurent pas moins à la charge des communes, suivant le principe général posé par la loi du 21 mai 1836. Le concours pécuniaire accordé par les départements aux communes en vertu de dispositions permanentes de la même loi, ou d'autorisations législatives spéciales, ne constitue que des subventions facultatives et ne saurait, pas plus que les crédits extraordinaires votés sur les fonds de l'Etat, altérer le caractère de la propriété des communes (Avis Cons. d'Etat., 6 août 1873; Circ. min. int., 20 nov. 1873). — Décrets en Cons. d'Et., 23 août 1873, 25 juin et 23 nov. 1874, annulant des délibérations des conseils généraux de la Manche, du Cantal et des Vosges. — *Sic*, Morgand, *Conseils généraux*.

**92.** — Le sol des chemins vicinaux de toutes catégories appartient, en principe, aux communes, chacune pour la portion située sur son territoire (Instr. min., 24 juin 1836, sur l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836; Circ. 20 nov. 1873, précitée; 6 août 1873, précitée; Av. Cons. d'Et. et Décrets en Cons. d'Et., précités).

**93.** — Mais il n'y a pas à se dissimuler qu'en adoptant, dès l'origine, cette solution à l'égard des chemins d'intérêt collectif, on s'est bien moins préoccupé de conserver aux communes individuellement le bénéfice pour ainsi dire illusoire d'un droit de propriété souvent plus onéreux qu'avantageux, que de mettre à leur charge les acquisitions de terrains. C'est un régime considéré aujourd'hui comme vicieux (Marx, *Chemins vicinaux*, p. 559) : car les acquisitions sont bien souvent payées sur les fonds centralisés des communes, ou sur les subventions de l'Etat ou du département, en raison de l'insuffisance des budgets communaux. D'autre part, cet individualisme au point de vue de la propriété, alors qu'il y a communauté établie au point de vue financier et administratif, entraîne parfois des difficultés pratiques et des anomalies budgétaires (notamment en ce qui touche l'affectation des produits, naturels ou civils, du domaine vicinal). Il serait préférable sous tous ces rapports, et il serait plus conforme à la vérité des choses, que le sol de ces voies d'intérêt collectif fût considéré comme appartenant collectivement à l'association des communes. Tout au moins, si l'on ne veut pas créer en quelque sorte une personnalité civile à des associations en les dotant d'un domaine, conviendrait-il que l'administration, les bénéfices et les produits de la propriété fussent centralisés d'une façon absolue au profit de la collectivité, chaque commune ne conservant individuellement qu'une nue-propriété dépouillée de tout droit, non seulement de disposer du sol, mais encore de s'en approprier le revenu.

**94.** — La règle d'après laquelle chaque commune est propriétaire des chemins ou portions de chemins vicinaux situés sur son territoire souffre, d'ailleurs, certaines exceptions. Il peut arriver que le chemin appartienne à une commune autre que celle sur le territoire de laquelle il est situé. En ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires, une commune peut être autorisée à établir pour son utilité particulière un chemin vicinal empruntant le territoire d'une commune voisine et à acquérir, à cet effet, dans cette commune les terrains nécessaires. La chose paraît bizarre au premier abord, mais en fait elle s'explique très-rationnellement par la configuration très-découpée des limites de certains territoires communaux qui présentent parfois de véritables dentelures entraînant une pénétration réciproque sur beaucoup de points.

**95.** — En ce qui concerne les chemins de grande communication et d'intérêt commun, le refus d'une commune de céder un terrain lui appartenant, nécessaire pour ouvrir un chemin, peut obliger l'association des communes à l'exproprier (Instr. du min.

de l'Int., au préfet du Calvados, 1er mai 1892). Il faut bien alors admettre que l'association est propriétaire du terrain qu'elle exproprie, à moins que l'on ne décide que la commune traversée restera propriétaire, sauf paiement d'une indemnité annuelle pour privation de revenus, indemnité avec laquelle pourra se compenser jusqu'à due concurrence son contingent. Mais alors qui fixerait cette indemnité?

**96.** — Le droit de propriété reconnu aux communes entraîne les conséquences suivantes : droit sur le fonds, la superficie et le tréfonds ; — droit à tous les produits naturels et civils ; charge de l'entretien et de la conservation ; — responsabilité des accidents et dommages ; — charges fiscales (autres que l'impôt foncier); — charges qu'entraîne la récolte des fruits lorsqu'elle en encaisse les produits; — acquisition et vente, au nom de la commune, des terrains désaffectés; — chemins placés sous l'autorité du maire dans tous les cas où la loi n'a pas dérogé à cette règle.

**97.** — Du caractère de domanialité publique reconnu aux chemins résultent les conséquences suivantes : sol non imposable à la contribution foncière (Guillaume, *Voirie urbaine*, p. 20); inapplicabilité des règles du droit commun aux rapports de voisinage avec les fonds riverains, notamment en ce qui concerne le bornage, les plantations, les servitudes de vue, de passage et d'égout; — droit pour les riverains, habitants et forains, de se servir du chemin suivant sa destination, sous la seule condition de se soumettre aux règlements de police légalement faits, c'est-à-dire droit d'y circuler, de construire en bordure, d'y prendre directement et immédiatement jour et accès, d'y faire écouler leurs eaux pluviales et ménagères et de bénéficier de toutes les servitudes actives dont le domaine public est grevé en leur faveur; — droit pour l'administration d'imposer et obligation pour les riverains de supporter toutes les servitudes d'utilité publique et charges qui peuvent être établies en vertu des lois et règlements dans l'intérêt de ce domaine; — imprescriptibilité et inaliénabilité, interdiction par la commune de priver le public de l'usage des chemins ou de se refuser à l'établissement sur le chemin au profit, soit de communes voisines, soit du département ou de l'État, de servitudes d'utilité générale conformes à la destination du domaine public.

**98.** — Nous retrouverons, chemin faisant, chacune de ces conséquences et les examinerons en détail; pour le moment, nous avons, au point de vue du droit de propriété des communes, à en faire connaître l'étendue; au point de vue de la domanialité, à indiquer brièvement quelles sont les charges dont peuvent être grevés les chemins vicinaux dans l'intérêt public par l'administration supérieure, et quels effets généraux produit l'imprescriptibilité de ces chemins.

## CHAPITRE II.

### ÉTENDUE ET CONSISTANCE DU DROIT DE PROPRIÉTÉ DES COMMUNES.

**99.** — L'assiette proprement dite du chemin comprend tout le sol livré à la circulation. Dans les traverses, il est admis par la jurisprudence que les terrains laissés par les riverains en dehors de leurs murs de clôture, sont présumés, jusqu'à preuve contraire, dépendre de la voie publique. Les lignes de façade sont considérées, en principe, comme indiquant les limites de la voie publique. — Cass., 21 mai 1838, Renault, [S. 38.1.522, P. 38.2.110]; — 13 mars 1854, Commune de Blanzay, [S. 54.1.542, P. 55.1.462, D. 54.1.114]; — 28 juill. 1856, Macquet, [S. 57.1.283, P. 56.2.455, D. 56.1.307]; — 8 févr. 1893, Commune de Séris, [D. 93.1.168] — Besançon, 21 déc. 1864, Commune de Chamole, [S. 65.2.137, P. 65.688, D. 64.2.240] — Caen, 18 juin 1877, Commune de Villedieu-lés-Bailleul, [D. 79.2.8] — Besançon, 14 mars 1888, Médard, [D. 88.2.314]

**100.** — Mais cette présomption peut, devant le juge du possessoire, céder à celle qui résulte, pour les riverains eux-mêmes, d'une possession annale exercée à titre non précaire. Il appartient à cet égard aux tribunaux civils de décider, par appréciation souveraine soit des témoignages recueillis dans des enquêtes, soit des indications fournies par les titres privés et par les documents administratifs versés aux débats, que pendant plus d'une année avant le trouble, les riverains ont eu ainsi une possession exempte de tout vice de précarité permettant d'admettre de leur part une action en complainte sans avoir égard à la présomption de propriété invoquée par la commune. — Cass., 13 mars 1854, précité; — 28 juill. 1856, précité; — 8 févr. 1893, précité. — Cons. d'Et., 11 mai 1854, Lequesne, [P. adm. chr.]

**101.** — Lorsque le tracé d'un chemin a été déterminé par un plan d'alignement, les excédents de largeur ne cessent pas de dépendre de la voirie tant que le public en conserve la jouissance. Les parcelles destinées à être retranchées de l'assiette du chemin continuent à faire partie intégrante de la voie publique jusqu'à ce que les dispositions du plan d'alignement aient été réalisées en fait. La libre circulation, le bon ordre, la salubrité et la sécurité demeurent donc protégées, sur ce terrain, par les lois et règlements de voirie et de police. — Cass., 5 nov. 1853, Goulaut, [S. 54.1.77, P. 54.2.480, D. 53.5.476]; — 31 mai 1855, Thiveau, [S. 55.1.763, P. 56.2.88, D. 55.1.255]

**102.** — Quand un chemin traverse une place dont la largeur est notablement supérieure au besoin de la circulation vicinale, l'espace compris entre la limite de la voie vicinale, telle que la largeur en est fixée par l'acte de classement, et les propriétés voisines, est considéré comme appartenant exclusivement à la voirie urbaine. Cette distinction n'a pas d'intérêt direct au point de vue de la propriété, puisque les deux voiries font partie du domaine communal; mais elle a son importance relativement aux règles de compétence sous le rapport de l'administration et de la police.

**103.** — La propriété comprend le tréfonds aussi bien que la superficie de la voie livrée à la circulation (Béquet et Dupré, *Rép. de dr. adm.*, v° *Domaine*, n. 322, 647 et s.). Ce droit des communes sur le tréfonds de leur chemin a été implicitement reconnu par la loi du 28 juill. 1885 sur les lignes télégraphiques et téléphoniques. Il a fallu l'intervention du législateur pour donner à l'État le pouvoir d'occuper pour la pose des fils non seulement le sol mais le sous-sol des voies publiques de toutes catégories et pour déroger, en faveur du service de la correspondance, au droit des communes (art. 98 et 133-7°, L. 5 avr. 1884), sauf le droit, pour les communes, de percevoir des redevances à raison de l'occupation de ce sous-sol par les lignes électriques dans le cas où ces lignes empruntent les égouts (L. 28 juill. 1885, art. 1 et 2). — V. *infrà*, n. 137.

**104.** — Ce droit sur le tréfonds a encore été reconnu au point de vue des produits miniers que peuvent renfermer les couches inférieures. — Trib. Saint-Etienne, 22 févr. 1866, [cité par A. Guilbon, *Lég. des mines*, t. 1, p. 260] — Béquet et Dupré, *Rép. du dr. adm.*, v° *Domaine*, n. 646.

**105.** — ... Au point de vue des sources d'eaux minérales qui peuvent exister dans le sous-sol des chemins (Instructions du ministre de l'Intérieur, concertées avec le ministre du Commerce, au préfet de l'Ardèche, 19-31 déc. 1885).

**106.** — Les communes ont donc le droit de procéder au captage, dans le sous-sol des chemins vicinaux, des sources d'eaux minérales qui pourraient s'y rencontrer et de tirer parti des bénéfices que peut leur offrir l'exploitation de ces sources. Les travaux qu'elles entreprennent à cette fin doivent seulement être l'objet de la part du service des mines, en vue de l'autorisation d'exploitation à laquelle sont assujetties les sources d'eaux minérales, d'un examen spécial portant sur le captage des eaux ainsi recueillies (Instructions au préfet de l'Ardèche, précitées).

**107.** — Les particuliers, au contraire, ne pourraient pratiquer de sondages dans le sol des chemins sans l'autorisation de la commune pour rechercher ces sources.

**108.** — Des riverains n'auraient pas davantage le droit de pratiquer latéralement des sondages dans le sol de ces voies et d'y établir des captages souterrains en vue de détourner à leur profit les voies d'eau naturelle qui y coulent.

**109.** — Il y a pourtant des exceptions au droit de propriété des communes sur le tréfonds. Tel est le cas où un chemin passe au-dessus ou au-dessous d'une voie ferrée, soit que la voie ferrée soit établie en tunnel, soit que l'intersection des deux voies ait lieu au moyen d'un pont. Le sous-sol du chemin vicinal cesse de faire partie du domaine communal. Le pont construit alors pour rétablir les communications interceptées sur la voie vicinale est même considéré lui-même comme une dépendance de la voie ferrée et comme en faisant partie intégrante. — V. Féraud-Giraud, *Des voies déviées pour l'établissement des chemins de fer;* Picard, *Chemins de fer*.

**110.** — Tel est encore le cas où un chemin a été établi sur un terrain dont on n'a acquis que la superficie du sous-sol, ce sous-sol étant exploité comme carrière ou comme mine. Il en est, parait-il, ainsi pour certains chemins stratégiques du département

de la Seine. — Béquet et Dupré, *Rép. de dr. adm.*, v° *Domaine*, n. 323.

**111.** — Le droit des communes sur leur domaine s'étend indéfiniment en hauteur comme en profondeur. L'opinion contraire a été, il est vrai, soutenue. On a dit en ce sens qu'aucun texte de loi, aucune raison tirée de la nature des choses ne permettait de considérer le domaine public comme s'étendant indéfiniment en hauteur ainsi que l'art. 552, C. civ., le décide pour la propriété privée. Par suite, dans cette opinion, lorsque des ouvrages passent au-dessus du domaine public sans s'y appuyer, comme une passerelle ou des fils télégraphiques suspendus à des supports fixés sur les toits des maisons riveraines, ces ouvrages devraient être considérés comme étant placés en dehors du domaine public (art. 552). — Béquet et Dupré, *Rép. de dr. adm.*, v° *Domaine*, n. 1129 *bis*.

**112.** — Cependant on ne comprendrait pas que l'on pût reconnaître à un particulier le droit de s'approprier privativement un espace sur lequel il n'a aucun droit de plus que les autres citoyens, et pourquoi il pourrait avoir la jouissance exclusive de cet espace sans mériter ce privilège par une redevance au profit de la communauté; d'autre part, au point de vue de la salubrité, de la commodité et de la sécurité de la circulation, il n'est pas sans intérêt que la superficie aérienne de la voie publique reste libre et que l'espace ne puisse en être intercepté par des ouvrages quelconques, sauf dans les cas où l'administration croit pouvoir le permettre sans inconvénient et à titre purement précaire.

**113.** — Avec la théorie contraire, à partir de quelle hauteur cesserait le domaine public? Est-ce l'administration qui aurait arbitrairement le droit de faire cette fixation? Voit-on ensuite où conduirait cette théorie si, dans une voie urbaine, les particuliers étaient libres de disposer de la partie supérieure des rues et d'établir des communications d'un côté à l'autre. Serait-il logique, d'ailleurs, qu'ils pussent disposer impunément de la totalité de la largeur de la voie, alors qu'ils n'ont pas cette faculté même pour une simple saillie, fût-elle placée au faîte d'un édifice, la loi reconnaissant expressément à l'autorité municipale, en vertu de son droit de police sur le domaine public, le droit d'interdire de rien exposer qui puisse nuire par sa chute?

**114.** — Aussi, la doctrine que nous combattons a-t-elle été absolument repoussée par la juridiction contentieuse. — Cons. d'Et., 10 janv. 1867, Lucazeau, [Leb. chr., p. 33]; — 25 mars 1892, Parent, [Leb. chr., p. 323]; — 3 juin 1892, Parent, [Leb. chr., p. 517]

**115.** — Mais il peut y avoir des exceptions, comme pour le tréfonds. Quand un chemin passe au-dessous d'une voie ferrée, la propriété communale et le domaine de la voirie vicinale ne s'étendent pas dans le sens superficiel; ils s'arrêtent à la chaussée du passage inférieur. — Féraud-Giraud, *op. cit.*, n. 129, 130, 135, 136; Aucoc, *Conférences*, t. 3, p. 454, n. 1356; Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, 1872, p. 100, notes; Paala, *Dict. législat. et réglem. des chemins de fer*, v° *Bornage*, § 2, p. 165; Christophle, *Traité des travaux publics*, t. 1, p. 584, n. 693; Picard, *Traité des chemins de fer*, t. 2, p. 768 et 866.

**116.** — Les ponts établis sur un cours d'eau au passage, soit d'un chemin vicinal ou rural, soit d'une rue, appartiennent en règle générale à la commune propriétaire du chemin ou de la rue. Mais quand le département est autorisé à percevoir des droits de péage sur un pont desservant une voie communale, aux frais de construction duquel il concourt dans une large mesure, des difficultés pourraient s'élever ultérieurement entre le département et la commune au sujet de la propriété de l'ouvrage d'art. C'est pour prévenir ces difficultés qu'à partir de 1872, d'après les observations faites alors par la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat, on a inséré, dans plusieurs décrets autorisant le département à percevoir des droits de péage sur des ponts destinés à desservir les chemins vicinaux, une clause portant que, à l'expiration de la concession, les ponts resteraient la propriété des communes auxquelles les chemins appartiendraient. — Décr. 26 févr. 1872, Pont de Gravelle [Dordogne]; — 7 févr. 1874, Pont de Fonrazade [même dép.]; — 26 mars 1877, Pont de Castelnaud [même dép.] — Les départements n'ont jamais réclamé contre cette réserve. Il rentrait d'ailleurs dans les pouvoirs du chef de l'Etat de n'autoriser la perception des droits de péage qu'à cette condition.

**117.** — Les ponts construits par voie de concession pour le passage des chemins vicinaux deviennent la propriété des communes dès le moment même de leur construction. Le concessionnaire du péage n'est ni locataire, ni usufruitier de l'ouvrage d'art qu'il a construit. Le contrat intervenu lui confère seulement un droit d'une nature particulière, réglé, aussi bien que les obligations qui y sont corrélatives, par le cahier des charges de l'entreprise. Ce droit est purement mobilier. C'est pour cela que la loi du 3 mai 1841, concernant exclusivement l'expropriation des droits sur la propriété foncière, n'a jamais été considérée comme applicable au rachat forcé des concessions de péage. Une loi spéciale dans chaque cas avait été jugée nécessaire pour autoriser cette dépossession jusqu'à ce que la loi du 30 juill. 1880 eût organisé un mode particulier d'expropriation de ce genre de propriété mobilière.

**118.** — Ici encore, il peut être apporté des exceptions au principe : il arrive quelquefois que les ponts situés sur le passage des chemins vicinaux sont la propriété d'usiniers qui ont été autorisés à les établir au-dessus de déversoirs pratiqués par eux pour les besoins de leur industrie sur la chaussée de voies vicinales construites en remblai. — V. Guillaume, *Voirie vicinale*, 8e édit., p. 104.

**119.** — A la différence des ponts, les bacs auxquels aboutissent les chemins vicinaux ne font pas partie de ce chemin. — Béquet et Dupré, *Rép.*, v° *Domaine*, n. 332; Guillaume, *Voirie vicinale*, p. 100; Gisclard, *Code des chem. vic.*, t. 1, p. 80. — V. *suprà*, v° *Bac*, n. 72 et s., 114 et s.

**120.** — La propriété des chemins embrasse non seulement le sol de la chaussée, mais encore tout ce qui en constitue l'accessoire et les dépendances naturelles et indispensables. — Féraud-Giraud, *Traité des voies rurales*, 2e éd., t. 1, n. 139 et s.

**121.** — Il comprend tous les ouvrages qui servent à asseoir le chemin, à le soutenir, à le protéger, à l'orner, et qu'il peut être nécessaire d'établir en dehors du tracé livré à la circulation. L'emplacement et les dimensions en sont déterminés par la même autorité que pour la chaussée, et ils font partie intégrante du sol du chemin auquel ils se rattachent (Inst. gén., art. 11). — Cons. d'Et., 3 août 1877, Cavalier de Maucomble, [D. 78.5.103] — *Sic*, Grandvaux, *Code des chemins*, t. 1, p. 23.

**122.** — Tels sont les accotements, banquettes, berges — Cass., 3 mars 1846, de Kerautem, [S. 46.1.289, P. 46.1.434, D. 46.1.83]; — les fossés, talus en remblai ou en déblai; percées ou revêtements des talus en pierres sèches pour les consolider et en empêcher la dégradation; les ouvrages d'art en maçonnerie ou métal; les ponts et viaducs pour franchir les vallées profondes, les ravins ou les cours d'eau; les ponceaux et aqueducs, et autres ouvrages pratiqués pour assurer l'écoulement des eaux; les parapets et murs de soutènement. — Cass., 16 juin 1856, Valory, [S. 59.1.122, P. 59.436] — Aix 24 juill. 1855, Commune de Saint-Paul, [D. 56.2.210] — Lyon, 2 janv. 1891, et sur pourvoi, Cass., 7 nov. 1892, Ve Dessales, [D. 93.1.61]; — les souterrains; les bornes kilométriques; les poteaux et tableaux indicateurs; les plantations; les gares à matériaux; les pépinières établies, pour la facilité du renouvellement des plantations, sur les excédents de largeur des chemins; les maisons de cantonniers. — Guillaume, *Voirie vicinale;* Béquet et Dupré, *Rép.*, v° *Domaine public*, n. 320 et s.

**123.** — Sur la question de la propriété des plantations le long des chemins vicinaux, V. *suprà*, v° *Arbres*, n. 248 et s.

**124.** — Les fruits sont les accessoires du droit de propriété (V. *suprà*, v° *Accessoire*, n. 21). Par conséquent, la commune est propriétaire des fruits comme du chemin lui-même. Il en est ainsi, notamment, des fruits naturels.

**125.** — Ainsi, les produits de l'élagage, de la vente des arbres abattus, des matériaux, de l'amodiation des herbes excrues, appartiennent aux communes (Av. Cons. d'Et., 6 août 1873; Circ. int., 8 déc. 1882). — Béquet et Dupré, *Rép. de dr. admin.*, v° *Domaine*, n. 1000 et s.

**126.** — Les alluvions ou atterrissements qui se forment à la limite d'un chemin appartiennent également à la commune propriétaire du chemin. — Guillaume, *Voirie rurale*, 3e éd., p. 12; Féraud-Giraud, *op. cit.;* Dumay, *Chemin vicinal*, t. 2. — V. *suprà*, v° *Alluvion*, n. 175 et s.

**127.** — Par application du même principe, lorsqu'un chemin traverse à gué un ruisseau, la commune, en qualité de riveraine, semble avoir droit à la propriété des sables et graviers existant dans le lit du cours d'eau.

**128.** — Les sables qui sont amenés de la partie supérieure des chemins par les pluies d'orage, ainsi que les sables provenant du lavage des chaussées, qui, dans les communes dont le sol est très-

accidenté, sont amenés en assez grande quantité de la partie supérieure des voies vicinales et s'amoncellent au pied de ces chemins à l'entrée des rues, appartiennent, en principe, à la commune comme provenant soit de voies publiques dont elle est propriétaire, soit d'une sorte d'alluvion du sol communal. Toutefois, s'ils arrivaient en quantité considérable, ils pourraient conserver le caractère de matériaux affectés aux chemins dont ils proviennent. Il semble, dès lors, que la commune ne pourrait en disposer pour une destination étrangère à la voirie vicinale qu'autant que le préfet, préalablement consulté, apprécierait qu'ils ne doivent pas rester affectés aux travaux de restauration des chemins dégradés par une inondation soudaine.

**129.** — Spécialement, s'il s'agissait de chemins de grande ou de moyenne communication, la commune ne saurait, pour revendiquer la libre disposition de ce sable, faire valoir qu'ayant la charge du balayage et de l'enlèvement des boues et immondices (L. 5 avr. 1884, art. 90, 91, 94, 97, 98) dans les rues qui forment la traverse de ces chemins, les sables amoncelés lui appartiennent comme produits de ce service d'enlèvement et à titre de compensation. Elle pourrait réclamer le concours du service vicinal pour l'opération d'enlèvement de ces amas de sable. — *École des communes*, année 1890.

**130.** — Les eaux pluviales sont *res nullius*. Par suite, il serait douteux que les communes eussent le droit, dans un but fiscal, de tirer parti des eaux ramassées dans les fossés d'un chemin au détriment des riverains qui jouiraient de ces eaux. — Gisclard, t. 1, p. 116; Demolombe, *Servit.*, t. 1, p. 148 et s.

**131.** — Les produits civils des chemins sont, aussi bien que les fruits naturels, la propriété de la commune. Les produits civils du domaine communal affecté à la vicinalité consistent dans le produit des droits qui peuvent être perçus à raison de la concession de la faculté d'occuper une partie de ce domaine d'une façon passagère ou prolongée (L. 5 avr. 1884, art. 98 et 133). — Béquet et Dupré, *Rép.*, v° *Domaine*, n. 648, 1072 et s.

**132.** — Il y a lieu de distinguer, à cet égard, entre les occupations ayant un but d'intérêt privé purement personnel ou de spéculation et les occupations motivées par l'organisation d'un service d'utilité publique. Les art. 98, § 2, et 133-7°, L. 5 avr. 1884, autorisent les communes à exiger une rétribution de personnes auxquelles il est accordé la faculté de faire une installation sur la voie publique, ou d'y faire stationner des animaux ou des voitures. Bien que ces perceptions aient plus spécialement leur raison d'être dans les voies urbaines, elles peuvent aussi avoir lieu légalement sur les voies vicinales à l'extérieur des agglomérations, et certaines circonstances locales peuvent être de nature à en motiver la perception, tel que le stationnement prolongé de voitures aux abords des champs de courses.

**133.** — Les occupations relatives à l'installation d'un service public ne sauraient, au contraire, être taxées. C'est, en effet, la fonction du domaine public de servir à des installations de cette nature; si une redevance était perçue, elle ne pourrait être que nominale et ne devrait avoir d'autre objet que de constater le droit de propriété de la commune; mais cette constatation est le plus souvent inutile, le caractère du domaine occupé étant déterminé et réservé dans l'acte de concession.

**134.** — C'est ainsi que le passage à niveau des voies ferrées sur les chemins ne peut donner lieu à la perception d'une indemnité au profit des communes (Cir. min. trav. publ., 19 août 1878; Avis des sect. réunies des finances et des trav. publ. du Cons. d'Ét. du 9 juill. 1884). — Cons. d'Ét., 1er mai 1858, Commune de Pexiora, [P. adm. chr.] — Cette opinion a été cependant combattue. — Béquet et Dupré, *Rép.*, v° *Domaine*, n. 1125. — V. *suprà*, v° *Chemin de fer*.

**135.** — Les communes ne peuvent non plus exiger des concessionnaires de tramways une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession (L. 11 juin 1880, art. 34, § 2).

**136.** — De même encore, l'installation des lignes télégraphiques destinées à la correspondance sur ou sous le sol des chemins est absolument gratuite (L. 28 juill. 1885, art. 1 et 2).

**137.** — Toutefois, les fils télégraphiques ou téléphoniques autres que ceux des lignes d'intérêt général ne peuvent être établis dans les égouts appartenant aux communes qu'après avis des conseils municipaux, et moyennant une redevance si les conseils municipaux l'exigent (*Ibid.*, art. 2).

**138.** — D'après un avis du Conseil d'État du 19 janv. 1888 (*Bulletin officiel du ministère de l'Intérieur*, 1888, p. 60), la disposition de ce second § ne signifie pas, comme l'avait pensé l'administration de l'Intérieur, que les lignes autres que celles d'intérêt général ne pourront être placées *même dans les égouts* appartenant aux communes qu'après avis des conseils municipaux et moyennant une redevance si les conseils municipaux l'exigent. Elle doit être entendue en ce sens que les communes ne sauraient percevoir à titre de redevance, par application de l'art. 133, § 7, L. 5 avr. 1884, des droits de voirie sur les lignes télégraphiques ou téléphoniques autres que celles qui empruntent leurs égouts, sans qu'il y ait à distinguer entre celles qui font ou non partie du réseau d'intérêt général, c'est-à-dire pas plus pour les lignes d'intérêt privé que pour celles d'intérêt général.

**139.** — Quant à la question de savoir quelles lignes doivent être considérées comme étant d'intérêt général, il y a controverse : suivant l'administration des postes et télégraphes, on devrait ranger dans cette catégorie toutes les lignes dont l'État, lorsqu'il en autorise la construction, se réserve la propriété en vue d'un usage éventuel pour le réseau d'intérêt général, alors même qu'elles ne serviraient actuellement qu'à des communications purement privées; à plus forte raison attribue-t-elle le caractère de lignes d'intérêt général aux réseaux urbains.

**140.** — Cette interprétation semble excessive en ce qui touche au moins les lignes servant à un usage purement individuel. On peut faire remarquer, d'autre part, que la disposition du § 2, art. 2, L. 28 juill. 1885, paraît aussi être précisément édictée pour éviter l'envahissement des égouts des villes, notamment ceux de la capitale, par les réseaux urbains, et que les lignes servant à la correspondance générale de villes à villes sont les seules que l'on ait voulu laisser en dehors de l'application de la réserve contenue dans ce §. C'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de prononcer à cet égard. — Cons. d'Ét., 27 mai 1892, Ville de Rouen, [Leb. chr., p. 506]

**141.** — Mais il est certaines occupations qui présentent un caractère mixte : ce sont celles qui ont pour objet les distributions d'eau, de gaz, d'électricité, de force motrice. Au point de vue de leur destination, l'établissement sur la voie publique des appareils aériens ou souterrains de distribution touche à l'intérêt public; au point de vue du mode d'exécution des travaux par voie de concession et d'organisation du service, on se trouve en présence d'une entreprise commerciale et industrielle, d'une opération privée de spéculation, aux bénéfices de laquelle les communes sont même quelquefois associées. Il a paru pour ce motif que l'occupation à laquelle donnaient lieu les entreprises de cette nature pouvait justifier la perception de redevances, tout en tenant compte dans la mesure convenable, au point de vue de la fixation du taux de la taxe, de ce que l'intérêt public se trouvait en jeu pour une part.

**142.** — Il serait, en effet, singulièrement illogique que l'on exagérât le prélèvement fait sur les bénéfices de l'entreprise alors que ces bénéfices sont calculés sur le prix de la fourniture faite aux services municipaux et aux particuliers. Du reste, on ne voit pas bien en principe la raison d'une distinction à cet égard entre les entreprises de ce genre et les entreprises de tramways. On a eu égard sans doute à ce que les entreprises de tramways sont moins fructueuses et reçoivent quelquefois même une garantie d'intérêts.

**143.** — L'État a donné lui-même l'exemple de la perception de redevances pour l'installation des conduites d'eau, de lumière ou de force motrice sur son domaine. Il s'est refusé, pour les motifs indiqués ci-dessus, à la gratuité sollicitée par la ville de Lyon.

**144.** — C'est ce qu'a reconnu la loi du 9 juill. 1892 (art. 8), qui déclare d'utilité publique une distribution d'énergie électrique produite par une chute d'eau dérivée du Rhône.

**145.** — Enfin il faut citer encore comme fruits civils la part attribuée aux communes sur le produit des amendes prononcées pour contraventions de voirie commises sur les chemins vicinaux. — V. à cet égard l'instruction du ministre des Finances du 20 sept. 1875, art. 10. — V. *suprà*, v° *Amende*, n. 546.

**146.** — Mais le produit du passage sur les bacs servant à relier les chemins vicinaux à la rencontre des cours d'eau ne rentre pas dans les revenus du domaine de la vicinalité. Ces bacs, nous l'avons vu (*suprà*, n. 119), ne font pas partie, en effet, des chemins à la rencontre desquels ils se trouvent. Le produit du passage appartient au département si le bac relie

un chemin de grande communication, à l'Etat si c'est un chemin vicinal ordinaire ou d'intérêt commun qui aboutit au passage d'eau (LL. 6 frim. an VII et 14 flor. an XI; L. 10 août 1871, art. 46, n. 13; Circ. min. Trav. publ., 31 août 1852 et 14 oct. 1871). — V. *suprà*, v° *Bac*.

**147.** — Il en est des parties accessoires du chemin comme du corps même de ces voies; la propriété ne peut en être revendiquée ni par le département, alors même qu'il aurait contribué dans une large mesure aux dépenses d'établissement ou d'entretien, ni par le préfet comme ressource collective affectée à l'entretien du chemin. La propriété en est spéciale à chaque commune dans l'étendue de son territoire : elle n'est pas l'apanage collectif de l'association des communes intéressées (Avis Cons. d'Et., 6 août 1873 : *Bull. off. min. int.*, 1873, p. 495).

## CHAPITRE III.

### EXCEPTIONS A LA RÈGLE D'APRÈS LAQUELLE LES COMMUNES SONT PROPRIÉTAIRES DES CHEMINS VICINAUX.

**148.** — Par exception, il peut arriver que le sol des chemins ne soit pas la propriété des communes. Tel est le cas où des communes ayant intérêt à assurer, pour leurs communications, la viabilité d'un chemin dépendant du domaine de l'Etat (forestier, militaire, maritime ou fluvial), en obtiennent le classement au titre vicinal pour pouvoir y affecter les ressources spéciales de la vicinalité. Le classement est alors prononcé sous toutes réserves des droits de propriété de l'Etat, et même de ses pouvoirs d'administration de voirie et de police s'il s'agit d'un chemin domanial affecté à un service public.

**149.** — C'est dans ces conditions qu'ont été classés des levées de canaux de navigation (Cons. d'Et., 7 juin 1866, Canal latéral à la Garonne), plusieurs chemins forestiers, les chemins d'accès aux rivages de la Scarpe, les quais de halage à Paris, les digues de halage, en particulier dans les départements du Nord, où il existe de nombreux ouvrages de ce genre entretenus par des associations connues sous le nom de *watteringues*.

**150.** — Tels sont encore les chemins vicinaux établis sur des dépendances du domaine militaire au passage des fortifications ou dans le voisinage des ouvrages de défense. Et de ce nombre sont les voies que l'on désigne sous le nom de chemins stratégiques. L'Etat en a le plus souvent conservé la propriété lorsqu'ils n'ont pas été construits en utilisant d'anciennes voies communales. Ce n'est que tout récemment (1890), que le département de la Seine est devenu propriétaire des nombreuses voies de ce genre qui sillonnent les environs de Paris.

**151.** — Le classement d'une ancienne route départementale comme chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun entraîne-t-il, au profit des communes intéressées, la translation de propriété de cette ancienne route et des arbres qui en dépendent? Il faut résoudre la question négativement.

**152.** — Pour justifier cette proposition, on raisonne par analogie. En 1811, le gouvernement, voulant mettre à la charge des départements l'entretien des routes impériales de 3e classe, créa les routes départementales par décret du 16 décembre. Des doutes s'élevèrent sur le point de savoir si, par le seul fait de ce classement, les anciennes routes impériales étaient devenues partie intégrante du domaine départemental. La question de droit fut soumise à l'examen du Conseil d'Etat qui, aux termes d'un avis du 27 août 1834, déclara que le décret du 16 déc. 1811 n'avait point concédé aux départements la propriété du sol. Par une décision qui est relatée dans l'ouvrage de M. Hermann (*Traité d'admin. départ.*, t. 1, p. 230), le ministre des Finances, adoptant cet avis, donna des instructions en ce sens aux agents du domaine pour le cas où il y aurait lieu d'aliéner les terrains provenant du délaissement de routes départementales qui avaient appartenu primitivement au réseau des routes impériales de 3e classe. Lorsqu'une parcelle de terrain était aliénée, le Trésor revendiquait le prix de vente.

**153.** — Il n'avait donc pas suffi du déclassement des routes impériales et de leur classement à titre de routes départementales pour que les départements devinssent propriétaires du sol. Il a fallu, pour cela, la disposition finale que le législateur a introduite dans l'art. 59, L. 10 août 1871 : « Sont comprises définitivement parmi les propriétés départementales les anciennes routes impériales de 3e classe, dont l'entretien a été mis à la charge les départements par le décret du 16 déc. 1811 ou postérieurement ». En déclassant les routes départementales pour les faire passer dans le réseau vicinal, le conseil général fait une œuvre analogue à celle que le décret précité a eu en vue pour les routes d'intérêt national. Si cette assemblée juge à propos de modifier la nature d'un certain nombre de lignes, il n'en résulte pas nécessairement qu'il veuille porter atteinte au domaine du département et rien ne s'oppose légalement à ce qu'il réserve ses droits de propriété. — Avis du ministre de l'Intérieur sur un pourvoi rejeté par le Conseil d'Etat par une fin de non-recevoir sans examen de la question soulevée, 5 janv. 1877.

**154.** — Déjà, en 1872, l'administration supérieure avait exprimé l'opinion que lorsqu'un conseil général a déclassé les routes départementales pour les classer dans le régime vicinal, le département conserve la propriété du sol, à moins que, par des dispositions formelles, cette propriété n'ait été aliénée. Le conseil général ne consent, sauf abandon expresse de la propriété du sol, qu'une sorte de droit d'usage. En vertu du § 4, art. 46, L. 10 août 1871, il change la destination d'une propriété immobilière qui ne cesse pas cependant de faire partie du domaine départemental. Les communes ne sont qu'usufruitières à charge d'entretien; elles ne sont propriétaires qu'autant que le conseil général leur a cédé le sol des anciennes routes.

**155.** — Le Conseil d'Etat s'est prononcé encore implicitement dans le même sens dans deux avis d'après lesquels le classement comme route nationale ou départementale d'une rue ou d'un chemin qui appartient à une commune, est une simple affectation de la rue ou du chemin à la grande voirie laissant subsister la propriété de la commune. — Av. Cons. d'Et., 22 juill. 1858 et 22 nov. 1860.

**156.** — Plus récemment, le ministre de l'Intérieur avait émis une opinion moins absolue qu'il motivait ainsi : le classement d'une ancienne route départementale parmi les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun imposant aux communes intéressées l'obligation rigoureuse de l'entretenir, l'équité exige que le conseil général leur en abandonne la propriété à titre de compensation des charges qui cessent d'incomber au département et qu'elles doivent supporter. La loi du 24 mai 1842, par une considération de cette nature, attribue aux communes la propriété des anciennes routes nationales qu'une décision du chef de l'Etat range dans la catégorie des chemins vicinaux. Aussi faut-il admettre que le conseil général abandonne implicitement aux communes intéressées la propriété du sol et, par suite, des arbres d'une route départementale qu'il classe comme chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, sans réserver formellement cette propriété au département (Instructions au préfet de la Haute-Saône, 28 juin 1881).

**157.** — C'était là une opinion fort raisonnable et très-acceptable. Cependant le ministre a reconnu ultérieurement qu'en droit pur l'exactitude rigoureuse pourrait en être contestée. En effet, les cessions de propriété ne se présument pas et aucune disposition législative n'attribuant de plein droit à la transformation des routes départementales en chemins vicinaux, un effet translatif de propriété, le sol des anciennes routes départementales classées dans la voirie vicinale doit, en droit strict, à défaut d'une déclaration par le conseil général d'abandon de propriété au profit des communes, être considéré comme continuant à faire partie du domaine départemental. A la vérité, même en l'absence d'une pareille déclaration, il ne semblerait pas rationnellement illogique d'admettre qu'en déclassant les routes et en les classant dans la catégorie des chemins sans formuler aucunes réserves relatives à la propriété de l'assiette de ces voies, il a dû entendre implicitement y renoncer; mais, en cette matière, une simple indication, quelque naturelle qu'elle puisse paraître, ne saurait suffire pour servir de base au droit des communes. Celles-ci se trouvent donc dans la nécessité de décliner toute prétention à la propriété, si l'assemblée départementale est d'un avis contraire (Instruction du ministre de l'Intérieur au préfet des Ardennes, 9 avr. 1892).

## CHAPITRE IV.

### DES SERVITUDES DE VOIRIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE QUI PEUVENT GREVER LA PROPRIÉTÉ DES CHEMINS VICINAUX.

**158.** — Le droit de propriété des communes sur les chemins vicinaux n'est pas aussi absolu que l'est d'ordinaire le droit de

propriété des particuliers sur leurs biens personnels. Il n'est pas aussi incommuable et est subordonné à l'intérêt général. C'est ainsi que la déviation d'un chemin vicinal peut être imposée par le ministre des Travaux publics toutes les fois que, pour l'établissement d'une route, d'un canal de navigation ou d'un chemin de fer, il y a lieu d'en changer le relief. — Cotelle, t. 4, p. 334; Aucoc, *Conférences sur le dr. admin.*, t. 3, p. 478, n. 1388; Féraud-Giraud, *Voies déviées pour l'établissement d'un chemin de fer*, p. 46; Picard, *Chemins de fer*.

**159.** — Il appartient au ministre de prescrire les conditions dans lesquelles ces modifications devront s'opérer et de déterminer les travaux nécessaires pour leur établissement et le mode d'exécution des travaux. — Cons. d'Et., 2 janv. 1857, Prevel, [S. 57.2.710, P. adm. chr., D. 57.3 58]; — 8 févr. 1864, Commune d'Arnouville, [Leb. chr., p. 91]; — 1er avr. 1869, Ville de Dreux, [Leb. chr., p. 301]; — 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr.]; — 20 juin 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.2.160, P. adm. chr.]; — 20 mars 1874, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 75.2.29, P. adm. chr.]; — 14 déc. 1877, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 79.2.305, P. adm. chr., D. 78.3.62] — *Sic*, Féraud-Giraud, *op. cit.*, p. 46.

**160.** — Le pouvoir du ministre va même jusqu'à lui permettre d'ordonner la suppression de voies existantes sans remplacement. — Cons. d'Et., 1er sept. 1858, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr.] — *Sic*, Féraud-Giraud, *op. cit.*, p. 47.

**161.** — En ce qui concerne les routes nationales, le droit d'exercer ce pouvoir résulte, pour le ministre, de l'acte de classement de la route et de la compétence dont il est investi pour en arrêter le tracé (LL. 3 mai 1841 et 27 juill. 1870).

**162.** — *A fortiori*, les chemins vicinaux peuvent-ils être déclassés pour être incorporés aux routes nationales ou départementales. Les conditions dans lesquelles a lieu l'incorporation des chemins aux routes nationales ont été réglées par une circulaire du ministre de l'Intérieur du 19 févr. 1828. Ce n'est que par l'accomplissement de ces formalités de prise de possession effective que les portions de chemins englobés passent, en fait, sous le régime de la grande voirie, en devenant partie intégrante de la route. Jusque-là, l'entretien en demeure à la charge des communes. Le classement du chemin vicinal dans le tracé de la route n'a pas pour résultat d'exonérer *ipso facto* les communes de cette obligation et de la transférer à l'Etat. — Cons. d'Et., 3 mars 1882, Communes de Pont-à-Mousson et de Pagny-sur-Moselle, [S. 84. 3.15, P. adm. chr., D. 83. 3.67]

**163.** — En ce qui concerne les routes départementales, le droit de comprendre dans leur tracé ou de modifier pour leur établissement l'assiette du chemin vicinal, appartient tout à la fois au conseil général et au ministre des Travaux publics en vertu des attributions respectives qui leur sont conférées relativement à ces routes : classement, fixation de la direction, approbation des projets, plans et devis des travaux par le conseil général; fixation de la largeur et de l'alignement par décret sur la proposition du ministre des Travaux publics (L. 10 août 1871, art. 46-6°).

**164.** — L'assemblée départementale puise, en outre, à cet égard, les droits les plus étendus dans les pouvoirs dont elle est investie au point de vue des modifications à faire subir au réseau vicinal (LL. 21 mai 1836, art. 7; 10 août 1871, art. 44 et 46-7° et 8°).

**165.** — En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général, le droit, pour le ministre des Travaux publics, d'exercer son pouvoir, découle des lois spéciales à la concession de chaque ligne et des cahiers des charges y annexés. — Cons. d'Et., 10 nov. 1882, Chemin de fer d'Orléans, [D. 84.5.62]

**166.** — Les règles sont à peu près les mêmes en ce qui concerne les modifications, déplacements ou suppressions de chemins nécessités par la construction des ouvrages de navigation.

**167.** — Les cahiers des charges annexés aux actes de classement, d'autorisation et de concession de ces ouvrages contiennent, au point de vue des pouvoirs de l'administration supérieure et des obligations des concessionnaires, des dispositions analogues à celles qui figurent dans les cahiers des charges des concessions de chemins de fer. On peut consulter à cet égard, notamment, le cahier des charges annexé à la loi du 9 juill. 1892, déclarant d'utilité publique la construction d'un canal de dérivation du Rhône.

**168.** — Nous avons eu l'occasion d'étudier *suprà*, v° *Chemin de fer*, les règles qui doivent être observées lorsque l'établissement d'un chemin de fer doit modifier l'assiette d'un chemin vicinal. Les communes jouissent à cet égard des mêmes garanties que les particuliers. On ne peut apporter des modifications à ces sortes de propriétés qu'après avoir rempli les formalités exigées : enquête, expropriation, procès-verbaux de réception des travaux, etc. Nous n'avons pas à revenir sur ces différents points. — V. *suprà*, v° *Chemin de fer*, et notamment n. 500 et s., 727 et s.

**169.** — Lorsque les modifications d'un chemin vicinal ont été régulièrement autorisées et exécutées conformément à ces autorisations, les communes ne peuvent prétendre à aucune indemnité, soit à raison des déclivités ou des courbes du nouveau chemin... — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, précité; — 20 mars 1874, précité; — 14 déc. 1877, précité.

**170.** — ... Soit à raison des difficultés d'accès d'un passage à niveau... — Cons. d'Et., 20 juin 1873, Chemin de fer d'Orléans, [S. 75.2.160, P. adm. chr.]

**171.** — ... Soit à raison de l'allongement de parcours et par suite de l'augmentation des frais d'entretien... — Cons. d'Et., 1er sept. 1858, Chemin de fer du Nord, [P. adm. chr.]; — 8 févr. 1864, Commune d'Arnouville, [Leb. chr., p. 91]; — 23 févr. 1870, Chemin de fer d'Orléans, [S. 71.2.227, P. adm. chr.]

**172.** — ... Soit à raison de l'augmentation de charges résultant de l'obligation d'établir des garages par suite de la déviation et de la réduction de largeur d'un chemin... — Cons. d'Et., 27 mai 1892, Ministre des Travaux publics, [Leb. chr., p. 508]

**173.** — ... Soit à raison de l'incorporation du sol d'un chemin dans l'étendue d'un passage à niveau : ce sol conservant le caractère et la destination de voie vicinale, les modifications qu'il subit ne sont pas considérées comme une expropriation tombant sous l'application de la loi du 3 mai 1841; il ne cesse pas, du reste, d'appartenir à la commune quant à la nue-propriété, et rentrerait franc et libre dans son domaine privé en cas de déclassement. — Cass., 4 déc. 1889, Chemin de fer P.-L.-M., [S. 90.1.418, P. 90.1.996]

**174.** — Il semble cependant, dit M. Aucoc (*Confér.*, t. 3, n. 1389, p. 479), qu'on n'aurait contredit ni les termes, ni l'esprit du cahier des charges, et qu'on se serait conformé davantage à l'équité en décidant que la commune pourrait avoir droit à indemnité, non pas dans tous les cas de déplacement ou de modification d'inclinaison des rampes, mais dans le cas où la longueur du nouveau chemin lui impose, pour l'entretien, une charge plus considérable que celle qu'elle avait à supporter avec l'ancien chemin.

**175.** — En tout cas, si les travaux n'ont pas été effectués dans les conditions prescrites par l'administration des travaux publics, la compagnie peut être condamnée au paiement d'une indemnité envers les communes intéressées. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, précité; — 14 déc. 1877, précité; — 26 nov. 1880, Chemin de fer d'Orléans à Châlons, [D. 82.3.20]

**176.** — Mais le conseil de préfecture n'a pas qualité pour prescrire les travaux propres à assurer le rétablissement des communications. Ce pouvoir rentre dans les attributions de l'administration active. — Cons. d'Et., 28 nov. 1845, Commune de Saint-Paul-en-Jarret, [S. 46.2.151, P. adm. chr.]; — 31 janv. 1848, Chemin de fer du Gard, [P. adm. chr., D. 48.3.55]

**177.** — En ce qui concerne le droit pour l'administration d'autoriser aussi l'établissement de lignes de tramways en empruntant les voies vicinales, V. également *suprà*, v° *Chemin de fer*, n. 6807 et s.

**178.** — L'Etat a le droit d'exécuter, sur le sol ou le sous-sol des chemins publics et de leur dépendance, tous les travaux nécessaires à la construction et à l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques (L. 28 juill. 1885, art. 2). Une instruction générale du ministre des Postes et Télégraphes, portant réglementation des conditions de l'application de la loi du 28 juillet, contient des dispositions en vue de concilier l'exercice des droits de l'Etat et les intérêts de la viabilité au point de vue de l'exercice de la servitude d'appui sur le sol des voies publiques.

**179.** — Cette instruction prescrit aux fonctionnaires de l'administration des postes et télégraphes de s'entendre, préalablement à l'établissement de toute ligne électrique, avec les représentants locaux des services publics qui ont la gestion des voies à emprunter, afin de ne pas risquer d'entraver ces services dans l'exercice de leurs droits respectifs. De même, si, par suite de

rectification dans le tracé d'un chemin, il y a lieu de déplacer une ligne télégraphique ou téléphonique, le nouvel emplacement à assigner aux poteaux doit être déterminé de concert par les deux chefs des services intéressés.

**180.** — Ce n'est pas à dire toutefois que le déplacement des appareils électriques et leur transfert sur les nouvelles voies vicinales soit obligatoire pour l'administration des postes et télégraphes en cas de rectification ou de déclassement des chemins. C'est là une mesure conforme, en général, à la nature des choses, mais purement bénévoles de la part de l'Etat. Son droit de passage et d'appui tant sur les voies de communication, que sur les propriétés communales ou particulières n'est soumis à d'autres restrictions que celles édictées par la loi elle-même. Si, en vue de ménager autant que possible les intérêts respectivement en présence, l'administration des postes et télégraphes recommande à ses agents de toujours s'entendre avec les préposés des autres services intéressés pour la pose ou, s'il y a lieu, pour le déplacement des appareils électriques, elle aurait parfaitement le droit de maintenir ces appareils, sur les portions abandonnées d'un chemin vicinal par suite de rectification ou de déclassement si elle voyait de sérieux inconvénients, au point de vue du service télégraphique ou téléphonique, à en opérer le transfert.

**181.** — Les communes ne sauraient être fondées à s'en plaindre. Leurs propriétés particulières ne sont pas plus exemptes que les autres fonds privés de la servitude établie dans l'intérêt des communications électriques par l'art. 3, L. 28 juill. 1885, et, en cas d'application de l'art. 19, L. 21 mai 1836, les riverains ne sauraient prétendre à la cession des terrains retranchés de la vicinalité que tels qu'ils se trouvent entre les mains des communes, et grevés des mêmes servitudes.

**182.** — Au surplus, aux termes des art. 3 et 4, L. 28 juill. 1885, la servitude de passage ou d'appui constituée au profit de l'Etat à l'égard des fonds privés pour l'établissement des lignes électriques n'enlève pas aux particuliers la libre disposition de leurs propriétés. Ils conservent la faculté de se clore, de bâtir et de démolir. La loi leur impose seulement l'obligation de prévenir l'administration un mois avant d'entreprendre les travaux qui doivent modifier leurs immeubles. Les riverains des voies vicinales se trouvent ainsi, en ce qui concerne les délaissés des chemins dont ils soumissionnent l'acquisition, dans la même situation que tout autre acquéreur de biens. L'application de la loi du 28 juill. 1885 n'entrave dès lors en rien celle de l'art. 19, L. 21 mai 1836 (Inst. min. Int. au préf. de l'Ardèche, 1887).

**183.** — La voirie vicinale est également soumise à certaines entraves lorsque les travaux qu'elle nécessite ont le caractère de travaux mixtes, c'est-à-dire lorsqu'ils sont de nature à intéresser la défense nationale. — V. sur ce point *infrà*, n. 2068 et s.

**184.** — Il est encore un autre genre de servitude auquel le domaine vicinal peut se trouver assujetti, c'est le passage, dans le sous-sol, des canalisations, soit servant à amener de plus ou moins loin, dans une ville ou commune, l'eau nécessaire à son alimentation, le gaz ou l'électricité destiné à son éclairage, soit à l'évacuation de ses eaux d'égout.

**185.** — Cette servitude peut être imposée aux communes par une loi ou un décret lorsque le gouvernement ou le pouvoir législatif intervient pour déclarer les travaux d'utilité publique. Dans les autres cas, il suffit d'une permission de voirie délivrée par le préfet soit s'il s'agit d'un chemin de grande vicinalité, soit si le maire refusait sans motif légitime de l'accorder sur un chemin vicinal ordinaire. C'est en vue de cette dernière hypothèse qu'a été édicté le 3e § de l'art. 98, L. 5 avr. 1884.

**185** *bis*. — Sans parler des lois concernant les grands travaux d'alimentation en eau potable et d'évacuation des eaux d'égout de la ville de Paris, qui ont nécessité notamment l'installation des conduites du grand égout collecteur et d'égouts sous un grand nombre de chemins, notamment à Clichy et à Gennevilliers, on peut citer la loi récente du 9 juill. 1892 qui autorise la canalisation des voies communales pour la distribution de l'énergie électrique dans la ville de Lyon et des communes environnantes. Il a été reconnu, pour les égouts de Paris, que cette installation dans les chemins communaux constituait une véritable juxtaposition au domaine vicinal du domaine de la voirie de la capitale se prolongeant à l'extérieur. — Cons. d'Et., 26 janv. 1883, Teinturier et Martin, [S. 85.3.1, P. adm. chr., D. 84.3.72]

## CHAPITRE V.

### IMPRESCRIPTIBILITÉ ET INALIÉNABILITÉ.

**186.** — Les chemins vicinaux reconnus et maintenus comme tels sont imprescriptibles (L. 21 mai 1836, art. 10). C'est l'application du principe d'après lequel on ne peut prescrire le domaine des choses qui ne sont point dans le commerce (C. civ., art. 2226). — Cass., 6 juill. 1841, Renault, [S. 41.1.730, P. 41.2.410] — Le législateur a cru devoir le déclarer expressément pour faire cesser et trancher la controverse qui existait encore à cette époque sur le point de savoir si le privilège de l'imprescriptibilité était spécial aux dépendances de la grande voirie ainsi que le soutenaient quelques auteurs, ou s'il s'étendait également aux dépendances de la petite voirie (Déclar. de M. le comte Roy à la Chambre des pairs; discussion de la loi du 21 mai 1836).

**187.** — Le sol des chemins n'est pas susceptible d'être judiciairement exproprié; les terrains qui le composent demeurent, en effet, indisponibles aussi longtemps qu'ils en font partie, et comme ils ne peuvent en être distraits que du consentement exprès ou tacite des services publics commis à leur garde, la sentence judiciaire qui en prononcerait l'expropriation contre le gré de ces services serait non avenue. Il en est à cet égard du domaine communal comme du domaine de l'Etat ou des départements. — Circ. min. Guerre, 27 sept. 1855; Instr. dir. général des domaines, 1er avr. 1879, art. 48.

**188.** — Par exception, nous l'avons vu, l'expropriation d'une portion de chemin vicinal pourrait avoir lieu malgré l'avis des services compétents et intéressés, en vertu d'une décision du ministre des Travaux publics dans l'intérêt de la grande voirie en raison des pouvoirs exceptionnels dont il est investi pour la constitution du réseau des voies d'intérêt général. — V. *suprà*, n. 158 et s.

**189.** — L'imprescriptibilité des chemins rend irrecevable toute action possessoire ou pétitoire tendant à une maintenue en possession ou réintégrande. — V. *suprà*, vº *Action possessoire*, n. 447.

**190.** — L'assimilation, au point de vue de la propriété et de la domanialité, entre les ouvrages accessoires et dépendances immédiates du chemin et la chaussée de ces voies (V. *suprà*, n. 120) a pour effet de placer ces ouvrages et dépendances sous la protection spéciale que la loi accorde à ces chemins mêmes. Il y a sous ce rapport similitude complète entre la voie et tout ce qui en dépend : pour l'imprescriptibilité, quant à l'usage ou au sol; pour la juridiction, en cas d'usurpation; enfin, pour l'application des distances servant à régler les servitudes de voirie auxquelles sont soumises les propriétés riveraines des chemins, sauf à l'égard de certains ouvrages qui ne se rattachent pas directement aux intérêts de la circulation (maisons de cantonniers, pépinières).

**191.** — Conséquemment est entachée d'une nullité d'ordre public la transaction portant sur la propriété d'un mur de soutènement d'un chemin, dépendance et accessoire d'un chemin appartenant au domaine public. — Cass., 7 nov. 1891, [D. 93.1.61] — Lyon, 2 janv. 1891, [D. 93.1.61] — La transaction ne peut, en effet, avoir pour objet que les choses dont l'aliénation est permise, et elle constituerait en pareil cas une aliénation indirecte d'un bien dépendant du domaine public (art. 2046 et s., C. civ.). — V. *infrà*, vº *Transaction*.

**192.** — En ce qui concerne la prescription des arbres, V. *suprà*, vº *Arbres*, n. 257 et s.

**193.** — Sur le point de savoir quelle est la nature et l'étendue de l'imprescriptibilité du domaine public, V. au surplus *infrà*, vº *Domaine*.

# TITRE III.

### ADMINISTRATION DES CHEMINS VICINAUX.

**194.** — En faisant intervenir l'administration départementale dans la direction du service vicinal, le législateur a établi entre le conseil général et le préfet un partage de compétence conforme au rôle qu'assignent à chacun d'eux, dans l'organisa-

tion administrative, les principes généraux de la constitution (L. 21 mai 1836, art. 7 et s.). — V. *infra*, n. 201.

**195.** — L'assemblée départementale a vu, avec le temps, sa part d'attributions s'élargir. Elle a été de plus en plus associée à l'action administrative, suivant les transformations qu'ont subies dans ce sens les doctrines politiques, à mesure que les chemins vicinaux ont pris plus d'importance au point de vue des relations entre les diverses parties du département et que le concours des finances départementales dans les dépenses de ces chemins est devenu plus considérable (L. 18 juill. 1866; 11 juill. 1868; 10 août 1871). — Mais les limites des deux pouvoirs délibérant et exécutif n'en demeurent pas moins distinctes.

**196.** — L'administration proprement dite a été remise au pouvoir exécutif, c'est-à-dire au préfet ou au maire, suivant les cas.

**197.** — Les travaux des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun sont effectués sous l'autorité du préfet; ceux des chemins vicinaux ordinaires, sous l'autorité des maires, sauf les restrictions apportées aux attributs de cette autorité par la législation spéciale aux chemins ordinaires, et en outre sous réserve des règles ordinaires de la tutelle administrative.

**198.** — Cette attribution respective du préfet et du maire embrasse toutes les mesures qui se rattachent à son objet. Ce n'est pas ici le lieu de les énumérer. Elles feront chacune le sujet d'un examen spécial dans l'exposé détaillé de la législation.

## SECTION I.

### Personnel.

**199.** — Les diverses autorités chargées de l'administration du service vicinal n'auraient pu remplir leurs attributions de direction, de surveillance et de contrôle sans être assistées d'auxiliaires pour les seconder, non seulement au point de vue des opérations techniques, mais encore dans la conduite, l'examen et l'inspection des vastes détails qu'embrasse le service. Le nombre et l'importance de ces auxiliaires a dû naturellement s'accroître à mesure que l'organisation vicinale s'est développée et que l'importance du service a augmenté sous le double rapport des travaux et des dépenses.

**200.** — Ces auxiliaires sont de quatre sortes :

1° Les agents-voyers, auxiliaires des préfets et des maires;

2° Les cantonniers, auxiliaires des agents-voyers et des maires;

3° Les commissions cantonales de surveillance, organe destiné à éclairer les conseils généraux, les commissions départementales, les préfets et les maires;

4° Le comité consultatif de vicinalité et le service d'inspection, établis auprès du ministre de l'Intérieur pour faciliter son pouvoir de contrôle.

De ces quatre auxiliaires le dernier seul est d'institution récente. Encore n'était-il pas tout à fait sans origine dans le passé.

**201.** — D'après les principes et la distinction de compétence définis plus haut, les attributions du conseil général, en ce qui touche le personnel vicinal, sont ainsi réparties : l'appréciation des convenances et des besoins généraux du service, la création des ressources et le contrôle de leur emploi sont dévolus au conseil général (L. 21 mai 1836, art. 9; L. 10 août 1871, art. 46-7° et 51). — Tous les détails d'organisation, toutes les mesures d'exécution sont réservés au préfet, chef responsable de la marche du service, qui ne saurait assumer cette responsabilité sans conserver toute sa liberté d'action sur le personnel (L. 21 mai 1836, art. 9, 11 et 21).

**202.** — Le conseil général statue définitivement, après instruction préalable par le préfet, sur la désignation des services auxquels sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun (L. 10 août 1871, art. 46-7°, § 3; Décr. en Cons. d'Et., 5 nov. 1881, Tarn). — Mais nous verrons *infrà*, n. 212, que cette disposition confère seulement au conseil général le pouvoir de choisir entre les deux services légalement institués : le corps des ponts et chaussées et les agents-voyers.

**203.** — Le droit conféré au conseil général par la loi du 10 août 1871 de désigner le service auquel sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins vicinaux, est limité aux voies des deux premières catégories. Le préfet est, par conséquent, demeuré investi, comme sous la législation antérieure, du pouvoir de faire cette désignation pour les chemins vicinaux ordinaires, et il lui appartiendrait, en principe, de maintenir aux agents-voyers le service des chemins vicinaux ordinaires, alors même que le conseil général aurait donné la préférence aux ingénieurs pour les voies vicinales des deux premières catégories.

### § 1. *Agents-voyers.*

**204.** — Nous aurons peu de chose à dire des agents-voyers. Nous avons vu, *suprà*, v° *Agent-voyer*, quel est le caractère légal de ce fonctionnaire, quelles sont les règles qui président à sa nomination, à son traitement, à sa révocation, quelles sont ses principales attributions; nous n'avons pas à revenir sur ce point. Nous n'aurons qu'à compléter, à cet égard, les indications que nous avons déjà données.

**205.** — I. *Organisation du service.* — Faisons tout d'abord remarquer que les fonctions d'agent-voyer sont incompatibles avec le mandat de conseiller général (L. 10 août 1871, art. 10).

**206.** — ... Que les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées chargés du service de la voirie vicinale et les agents-voyers sont inéligibles aux fonctions de conseillers municipaux dans le ressort où ils exercent leurs fonctions (L. 5 avr. 1884, art. 33-8°).

**207.** — ... Que les agents-voyers de tous grades sont classés, au point de vue militaire, parmi les non-disponibles (L. 18 nov. 1875; nomenclature arrêtée en exécution de l'art. 9 de cette loi, par décision du ministre de la Guerre du 5 mai 1885).

**208.** — En raison de leur caractère légal les agents-voyers ont été admis, comme cela était nécessaire, pour l'accomplissement des nombreuses opérations dont ils sont chargés, au bénéfice de la franchise postale dont jouissent les fonctionnaires publics pour la correspondance relative à leur service. Mais, pour éviter l'abus, cette faculté de franchise a été subordonnée à la condition que la correspondance serait expédiée sous bande et porterait le contre-seing de l'agent expéditeur (Circ. min. Int., 20 août 1834 et 17 févr. 1837; Déc. min. Fin., 27 juill. et 25 août 1837; Circ. min. Int., 16 sept. 1837 et 17 nov. 1843; Ord. 17 nov. 1844).

**209.** — Les agents-voyers ayant un service public à remplir et étant formellement appelés à faire exécuter des actes de l'administration supérieure, il a paru utile qu'ils fussent revêtus d'insignes distinctifs de leurs fonctions pour mieux faire respecter leur autorité. Un arrêté du ministre de l'Intérieur du 27 juill. 1853 a, en conséquence, décidé que les agents-voyers qui en feraient la demande seraient autorisés à porter, dans l'exercice de leurs fonctions, un costume officiel. L'arrêté ministériel a en même temps déterminé ce costume d'une façon uniforme pour tous les départements, en établissant des marques distinctives pour chaque grade. En aucun cas, le port de ce costume ne saurait être rendu obligatoire (Circ. min. Int., 2 août 1853).

**210.** — Les travaux des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun dont les agents voyers ont à s'occuper, sont des travaux communaux. Les fonds sur lesquels sont rétribués ces agents sont des fonds communaux puisque ce sont les fonds affectés à des travaux de cette catégorie; on ne saurait dès lors considérer ces agents comme payés sur des fonds exclusivement départementaux, alors même que leur traitement serait entièrement imputé sur la subvention départementale (L. 21 mai 1836, art. 21; Instr. minist., 24 juin 1836, art. 7 et 9; Décr. 14 juill. 1872; Décr. 10 déc. 1872, Vaucluse; Décis. min. int., 11 août 1873; Décis. min. int., 20 août 1873; Décis. min. Int., 29 oct. 1873; Décr. 8 nov. 1873, Vaucluse; Circ. int., 20 nov. 1873; Décr. 23 juin 1874, Drôme (rapport préalable); Décr. 23 juin 1874, Cantal; Décr. 25 juin 1874, Vosges; Circ. Int., 9 octobre 1874; Avis min. int., 22 oct. 1874; Décr., 20 nov. 1874; Décr. 31 mai 1880, Landes; Décr. 25 mars 1881, Corse; Avis min. int., 20 août 1881; Décr. 5 sept. 1881, Tarn; Décr. 19 déc. 1890, Préfet de l'Hérault). Cette subvention, qui se confond avec les autres ressources des travaux dans le budget de la vicinalité, constitue en effet une ressource communale.

**211.** — Il découle de là que le préfet a seul, à l'exclusion du conseil général, le droit de prendre les mesures concernant la détermination des conditions auxquelles seront tenus de satisfaire les candidats au poste d'agent-voyer, ainsi que la fixation des règles du concours d'après lesquelles les nominations seront faites (L. 21 mai 1836, art. 11).

**212.** — Le conseil général excède ses pouvoirs en décidant

que les travaux de construction et d'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux seront confiés à un service exclusivement départemental étranger au service des ponts et chaussées ou des agents-voyers, et en s'appuyant sur le caractère exclusivement départemental de ce personnel pour en régler l'organisation et les conditions de fonctionnement (Décr. 10 août 1875, Var); en décidant que le poste d'agent-voyer sera donné au concours (Décr. 8 mars 1873, Vaucluse); en fixant les règles du concours (Décr. 10 déc. 1872); en exigeant l'intervention de la commission départementale pour la désignation des candidats admissibles au concours (Décr. 8 mars 1873, Landes); en décidant que le candidat qui obtiendra le plus de points sera seul présenté à la nomination du préfet (Décr. 10 déc. 1872, Vaucluse; Décr. 11 juill. 1873, Aude), et d'une façon générale en revendiquant le droit de se mêler de la réglementation et de l'organisation du personnel vicinal (Décr. 25 juin 1874, Vosges; Décr. 5 août 1875, Cher; Décr. 5 déc. 1876, Bouches du Rhône).

**213.** — Le conseil général excède également ses pouvoirs en revendiquant la nomination des titulaires de chaque emploi (L. 21 mai 1836, art. 11), aussi bien pour les chemins vicinaux ordinaires que pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun (Décr. 10 déc. 1872, Vaucluse); en exigeant l'intervention de la commission départementale pour la nomination de l'agent-voyer en chef (Décr. 8 mai 1873, Landes); en infligeant, par voie d'ordre du jour motivé, un blâme au préfet à raison de la nomination d'un agent-voyer (Décr. 16 août 1883).

**214.** — ... En revendiquant le droit de surveiller les mouvements dans le personnel, ainsi que les mesures de discipline; en revendiquant pour lui ou la commission départementale le droit de s'immiscer dans les questions d'avancement (Décr. 8 mars 1873, Landes; 10 août 1875, Var), de déplacement, de suspension, de révocation (Décr. 8 mars 1873, 27 août 1875), de mise en disponibilité et de mise à la retraite (Décr. 27 août 1875).

**215.** — Au préfet seul appartient la répartition du crédit de gratification inscrit au budget départemental en faveur des employés du service. Le conseil général excéderait, en conséquence, ses pouvoirs en déléguant à la commission départementale le soin d'y procéder (Décret de décentralisation, 13 avr. 1861, tableau A, n. 64; Déc. min. Int., 15 avr. 1873; Décr. 8 nov. 1873, Haute-Loire; Décr. 23 juin 1874, Drôme).

**216.** — ... La répartition du crédit voté par le conseil général pour secours aux agents de la vicinalité.

**217.** — ... La détermination des circonscriptions, divisions et subdivisions du service des divers agents et la fixation du lieu de leur résidence (Décr. 10 août 1875, Var). — Cons. d'Et., 27 mai 1892, Commune de Serrières.

**218.** — ... Le règlement pour le service des agents-voyers.

**219.** — ... La surveillance des agents-voyers et le droit de contrôle sur la façon dont ils s'acquittent de leur emploi. La commission départementale ne peut se saisir d'une réclamation portant sur la conduite d'un agent-voyer cantonal et la renvoyer pour renseignement et avis au chef de service (Av. min. Int., 21 juin 1873; Décr. 27 août 1885, Loire-Inférieure).

**220.** — ... Le droit exclusif de communiquer directement avec l'agent-voyer en chef. Cet agent doit être considéré, au point de vue de l'application des art. 52 et 76, L. 10 août 1871, non comme un chef de service mais comme un chef de division de préfecture (Déc. min. Int., 20 août 1873; Circ. min. Int., 9 oct. 1874).

**221.** — Le conseil général excède, en conséquence, ses pouvoirs lorsqu'il revendique pour lui et sa commission départementale le droit de communiquer directement avec l'agent-voyer en chef sans l'intervention du préfet (Décr. 23 juin 1874, Drôme).

**222.** — De son côté, le conseil général a conservé dans ses attributions la fixation du traitement des agents-voyers pour les chemins vicinaux des trois catégories. — V. *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 13.

**223.** — Nous avons vu *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 15, quel est le traitement des agents-voyers. Ce traitement doit toujours se composer d'une somme annuelle fixe et jamais de remises sur le montant des travaux, ce dernier mode offrant de nombreux inconvénients (Instr. min., 24 juin 1836, art. 11). C'est par application de cette règle qu'il a été décidé qu'un agent-voyer chargé des études relatives à un projet de rectification et d'élargissement d'un chemin vicinal n'est pas fondé à demander une rétribution spéciale, si le chemin, sans perdre son caractère vicinal, est transformé en boulevard : il est, en effet, en sa qualité d'agent-voyer chargé de tous les travaux concernant la voirie vicinale, et, par suite, n'a droit à aucune indemnité spéciale et proportionnelle. — Cons. d'Et., 23 juin 1876, Sauger.

**224.** — Mais, en proscrivant le système des remises, le ministre a en même temps recommandé d'allouer aux agents des traitements suffisants pour qu'ils ne soient pas obligés de chercher, au détriment du service, des moyens d'existence dans d'autres travaux (Instr. min., 24 juin 1836, *eod. loc.*).

**225.** — Toutefois, les agents-voyers ont été autorisés exceptionnellement à s'occuper de travaux étrangers à la vicinalité. L'administration supérieure les a même encouragés à se charger des opérations de voirie rurale qui ont une relation toute naturelle avec les travaux de chemins vicinaux. Il leur est alloué ordinairement pour ce surcroît de travail une indemnité soit par le conseil général, soit par le conseil municipal. Il a aussi été permis quelquefois aux agents-voyers de prêter leur concours à des communes qui, pour différentes raisons, ne pouvaient s'adresser à d'autres hommes de l'art.

**226.** — La juridiction contentieuse a eu à se prononcer sur la nature des rapports des communes et de ses agents en pareil cas. Il a été décidé : 1° qu'un agent-voyer en chef en fonctions, autorisé par le préfet à dresser les plans et à surveiller les constructions de ponts communaux ne pouvait, à raison de ces faits, être considéré comme ayant exercé, en dehors de ses fonctions, la profession d'ingénieur civil, et par suite, être imposé en cette qualité à la contribution des patentes. — Cons. d'Et., 16 juill. 1870, Mialaret, [Leb. chr., p. 911]

**227.** — 2° ... Qu'un agent-voyer ayant prêté son concours à une commune avec l'autorisation du préfet, pour dresser les plans et surveiller l'exécution d'une conduite d'eau, a droit à des honoraires et ne peut prétendre dès lors qu'il n'est soumis à aucune responsabilité. — Cons. d'Et., 10 janv. 1867, Commune de Velleclair, [Leb. chr., p. 53]

**228.** — En règle générale, les emplois du service vicinal sont donnés au concours (V. *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 6). Des exceptions sont faites toutefois pour les candidats offrant par leurs études ou professions antérieures des garanties équivalentes à celles que l'épreuve d'un examen a pour objet de donner. Il en est ainsi notamment pour les anciens élèves de l'école centrale des arts et manufactures et des écoles des arts et métiers (Circ. Int., 28 févr. 1870; 10 avr. 1877; 30 avr. 1887). En ce qui concerne les agents-voyers en chef, il a toujours été entendu que les préfets ne devaient user du pouvoir dont les investit l'art. 11, L. 21 mai 1836, que sous l'autorité du ministre de l'Intérieur. — V. *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 8.

**229.** — Nous avons dit *suprà*, v° *Agent-voyer*, que ces fonctionnaires doivent prêter serment devant le tribunal civil d'arrondissement de leur résidence; ce principe a été confirmé par un avis du Conseil d'Etat du 21 févr. 1893 Ajoutons qu'aux termes du même avis, aucune disposition de loi n'exige qu'en cas de changement de résidence, la prestation de serment soit renouvelée, ni même que l'acte constatant la prestation de serment antérieure soit enregistré au greffe du tribunal de la nouvelle résidence, et qu'une élévation de grade ne comporte pas non plus la nécessité d'une nouvelle prestation de serment (Av. Cons. d'Et., 21 févr. 1893).

**230.** — Néanmoins, l'enregistrement au greffe de la résidence de l'agent-voyer du procès-verbal et de la prestation du serment ayant paru utile, une circulaire du ministre de l'Intérieur, du 20 avr. 1893, invite les préfets à recommander aux agents-voyers d'avoir soin à l'avenir, en cas de changement de poste, de faire enregistrer au greffe du tribunal de leur nouvelle résidence l'acte constatant leur prestation de serment antérieure. De son côté, le garde des sceaux, par une circulaire du même jour dont le texte a été inséré au *Bulletin officiel* du ministère de l'Intérieur et à celui de la Justice, a invité les procureurs généraux à assurer l'application des règles posées par l'avis précité du Conseil d'Etat.

**231.** — Lorsqu'un membre du corps des ponts et chaussées, après avoir prêté serment en cette qualité entre les mains du préfet, est autorisé à accepter un poste d'agent-voyer, soit en vertu d'un congé, soit cumulativement avec ses fonctions d'agent de la grande voirie, une nouvelle prestation de serment devant le tribunal civil, à titre d'agent-voyer, serait nécessaire pour lui donner le pouvoir de verbaliser en matière de voirie vicinale, comme dans le cas où, avant d'entrer dans le service vicinal, l'agent de la grande voirie aurait résigné ses fonctions de membre du corps des ponts et chaussées. — Sur l'enregistre-

ment des procès-verbaux de prestation de serment, V. *supra*, v° *Agent-voyer*, n. 37.

**232.** — II. *Attributions.* — Les chemins vicinaux de grande communication étant placés sous l'autorité du préfet en vertu de l'art. 9, L. 21 mai 1836, et de la loi du 10 août 1871, ce fonctionnaire a le droit de confier entièrement aux agents-voyers la direction des mesures concernant cette catégorie de voies publiques. Il en est de même pour les chemins d'intérêt commun d'après l'interprétation donnée à la loi du 10 août 1871 par la jurisprudence de l'administration supérieure et du Conseil d'Etat.

**233.** — Les maires ne remplissent plus ici que le rôle d'auxiliaires de l'autorité préfectorale dont l'action unique est substituée à l'action isolée ou collective des autorités municipales. Ils sont tenus, par conséquent, de subir la direction donnée au service par les agents-voyers délégués du préfet et de leur prêter leur concours.

**234.** — D'autre part, les ingénieurs, et autres agents des ponts et chaussées, qui relèvent du ministre des Travaux publics pour leurs attributions ordinaires, ont besoin d'être commissionnés par les préfets pour le service vicinal. Ce n'est pas, en effet, en leur qualité de membres du corps des ponts et chaussées qu'ils concourent aux travaux des chemins, mais en qualité d'agents-voyers, en vertu de la désignation faite par le conseil général et de la nomination faite par le préfet (L. 10 août 1871, art. 46-7°; L. 21 mai 1836, art. 11). — Gisclard, t. 1, p. 250.

**235.** — A la tête du service vicinal, se trouve l'agent-voyer en chef. L'agent mis ainsi à la tête du service n'a d'autorité que comme représentant du préfet, qui reste toujours véritablement le chef du service. Au surplus, le préfet qui détermine les attributions du service vicinal n'est pas légalement tenu d'en nommer un.

**236.** — Le rôle de l'agent-voyer en chef se borne à préparer et à surveiller l'exécution des décisions du préfet, qui est seul chargé d'exécuter les résolutions prises par le conseil général ou la commission départementale, dans les limites de leur compétence, et reste seul responsable devant l'assemblée départementale.

**237.** — Les dépenses faites par le service vicinal sont contrôlées par le préfet, qui signe tous les mandats et toutes les pièces de comptabilité. L'agent-voyer en chef n'est, dans aucun cas, investi des fonctions d'ordonnateur secondaire.

**238.** — Dans beaucoup de départements l'agent-voyer en chef n'est même chargé que de l'étude et de la préparation technique des travaux. Quant à la partie d'initiative et d'administration, celle qui engage la responsabilité, elle rentre dans les attributions d'un chef de division (Décr. 23 juin 1874 annulant une délibération du conseil général de la Drôme. — Rapport du ministre de l'Intérieur à l'appui).

**239.** — Bien que les chemins vicinaux ordinaires demeurent placés sous l'autorité des maires (L. 5 avr. 1884, art. 90; Circ. 24 juin 1836), nous avons vu que le préfet conserve la nomination des agents-voyers chargés d'administrer. Néanmoins, si les agents-voyers ne dépendent pas du maire au point de vue de la nomination ou de la révocation, ils n'en sont pas entièrement indépendants. Ils doivent leur prêter leur concours en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires. Il appartient aux maires en ce que qui concerne la vicinalité ordinaire, porte une circulaire du ministre de l'Intérieur du 4 août 1870, d'employer les crédits suivant le vœu des assemblées municipales, d'imprimer aux travaux l'impulsion et la direction qui leur paraissent conformes aux intérêts bien entendus de la commune, d'ordonner, de vérifier et de mandater les dépenses. Les agents-voyers ne doivent intervenir que comme de simples auxiliaires, et ils sont tenus de suivre les instructions du maire dont ils ne sont, dans ce cas, que les agents d'exécution.

**240.** — Les art. 1, 5, 11 et 21, L. 21 mai 1836, spécifient, dans quelle mesure et à l'égard de quels actes le maire est tenu de subir le concours de l'agent-voyer. L'art. 21, notamment, charge le préfet de statuer par voie de règlement pour les chemins des trois catégories sur tout ce qui concerne les prestations, la comptabilité, les adjudications, les dépôts, les autorisations de construire, etc., et tous autres détails de surveillance et de conservation. Il en résulte que le préfet a le droit de faire intervenir les agents-voyers soit comme agents auxiliaires d'exécution de l'autorité préfectorale, soit comme ses agents auxiliaires de contrôle dans toutes les mesures qu'embrasse le service vicinal : appréciation des besoins, préparation des projets, direction et surveillance des travaux, vérification et réception des ouvrages; passation des marchés; comptabilité; règlement des comptes; liquidation et paiement des dépenses; conservation et surveillance des chemins.

**241.** — Comme délégué du préfet, l'agent-voyer dresse les propositions relatives aux modifications qu'il peut y avoir lieu d'apporter dans la constitution du réseau vicinal (classement ou déclassement). C'est lui qui établit chaque année l'état d'appréciation des dépenses d'entretien qu'exige le réseau vicinal et qui peuvent être imposées à la commune. Enfin il reconnaît, vérifie et certifie toutes les dépenses en nature ou en argent, quelle qu'en soit l'importance, aucune dépense n'étant admise sans cela dans les comptes. Cet agent doit, par conséquent, être mis à même par l'autorité municipale de procéder à toutes les constatations nécessaires, et il est interdit au receveur municipal de payer aucun mandat qui ne serait pas accompagné d'un certificat des agents-voyers constatant que la dépense a été réellement et régulièrement faite et que le prix peut en être acquitté.

**242.** — C'est en ce sens qu'a été rédigé le règlement général de 1872 dont la légalité a été maintes fois reconnue, et spécialement par la cour des Comptes, en ce qui touche l'obligation de l'intervention des agents-voyers dans le contrôle des dépenses (Circ. min. Int., 24 mai 1884). — *Ecole des communes*, année 1850, p. 188.

**243.** — Indépendamment de l'art. 11, L. 21 mai 1836, qui charge d'une façon générale les agents-voyers de la constatation des contraventions et délits sur les chemins vicinaux de toute catégorie, la loi du 30 mai 1851 les investit spécialement du droit de constater les infractions à la police du roulage sur les chemins de grande communication (art. 15).

**244.** — Sur la constatation des contraventions, V. d'ailleurs *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 18 et s.

§ 2. *Cantonniers.*

**245.** — La loi du 21 mai 1836 ne prévoit, en fait de personnel, que l'agent-voyer. Ces agents devaient nécessairement avoir besoin pour les aider dans leur tâche, d'employés secondaires pour surveiller les ouvriers sur les chantiers et s'occuper de l'entretien journalier des chemins; mais, c'était là des détails d'exécution dans lesquels la loi n'avait pas à entrer. L'organisation et le règlement devaient en être laissés à l'autorité à laquelle étaient confiés les travaux. Le besoin du service et les ressources dont on pourrait disposer devaient seules déterminer les mesures qu'il conviendrait d'adopter à cet égard.

**246.** — Spéciale d'abord aux chemins vicinaux de grande communication, la création d'un service de cantonniers s'est étendue progressivement à tout le réseau vicinal, comme cela était indispensable.

**247.** — On compte 25,900 cantonniers sur les chemins de grande communication, 12,400 sur les chemins d'intérêt commun et 17,300 sur les chemins vicinaux ordinaires, en tout 54,600 cantonniers environ, dont le salaire représente annuellement une dépense approximative de 30,000,000 fr.

**248.** — Dans beaucoup de départements, l'entretien des chemins vicinaux ordinaires de plusieurs communes est confié aux mêmes cantonniers. — Marx, *Chemins vicinaux*, p. 591.

**248 *bis*.** — Sur la nomination des cantonniers, V. *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 11.

**249.** — Le droit conféré au conseil général par l'art. 11 de la loi de 1836, de fixer les traitements des agents-voyers ne s'étend pas aux cantonniers, qui ne sont que des ouvriers permanents, dont l'emploi, en ce qui concerne les chemins de grande communication et d'intérêt commun, constitue une mesure d'exécution du ressort exclusif de l'autorité préfectorale. Les pouvoirs du conseil général se bornent à fixer la somme qui sera employée sur la grande et la moyenne vicinalité et à désigner dans quelle proportion cette somme sera payée par le département et par les communes intéressées.

**250.** — Le préfet n'a donc pas à s'arrêter aux votes partiels que le conseil général peut avoir émis sur chacun des articles distincts composant le budget de chaque chemin. Ce budget, présenté par le préfet à titre de renseignement, n'a d'autre valeur que celle d'un détail estimatif destiné à éclairer l'assemblée départementale sur les besoins de chaque ligne, et à justifier l'ouverture du crédit qui lui est demandé. Si, pour déterminer le chiffre de ce crédit, le conseil général ne croit pas devoir tenir compte d'une

augmentation qui lui est proposée sur un des articles dont il s'agit, cette réduction n'est obligatoire, pour le préfet, que relativement au chiffre total de ses propositions et il demeure libre de la transporter sur tel autre chef de dépense qu'il juge à propos.

**251.** — Le refus par le conseil général de prendre en considération l'augmentation proposée pour le salaire des cantonniers sur les chemins de grande et de moyenne communication ne lie donc pas le préfet qui peut prélever la somme qui lui est nécessaire pour cet objet sur l'ensemble du crédit voté pour chaque ligne en réduisant proportionnellement la quote-part prévue pour les matériaux ou pour tout autre objet (Avis du ministre de l'Intérieur, 25 nov. 1875, département du Gard). — Morgand, *Conseils généraux*, t. 1, p. 909.

**252.** — Le préfet exerce son droit avec ou sans l'assentiment des communes intéressées (art. 9, L. 21 mai 1836; L. 10 août 1871, art. 44 et 46).

**253.** — Les cantonniers des chemins de grande communication et d'intérêt commun ne sont subordonnés qu'aux préfets et aux agents-voyers. Ils sont placés sous la direction de ces derniers qui leur donnent les ordres nécessaires pour les travaux dont ils sont chargés (Règl. gén., art. 18). Le maire ne peut exercer à leur égard qu'une surveillance dont il lui appartient de rendre compte au préfet et aux agents-voyers. — *Ecole des communes*, 1887, p. 28.

**254.** — La loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, a rangé les cantonniers-chefs des chemins de grande communication parmi les agents spécialement chargés de constater les contraventions et délits prévus par cette loi. Leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire (art. 15).

**255.** — Mais cette loi ne dit pas qu'ils devront prêter serment comme le porte l'art. 11, L. 21 mai 1836, pour les agents-voyers. Aussi s'est-on demandé s'ils étaient soumis à la prestation du serment, et, dans le cas de l'affirmative, s'ils auraient qualité pour constater les délits et contraventions en matière de voirie vicinale, malgré la disposition finale de l'art. 11, L. 21 mai 1836, qui ne confère ce droit qu'aux agents-voyers.

**256.** — Dès le lendemain de la loi du 30 mai 1851, la jurisprudence se prononça pour la négative, par ce motif que le serment spécial et professionnel ne peut être exigé des fonctionnaires qu'en vertu d'une disposition législative indiquant la formule du serment. Or la loi du 30 mai 1851 ne renfermant aucune disposition semblable, et d'un autre côté, la législation antérieure étant muette sur ce point en ce qui concerne les cantonniers-chefs des chemins vicinaux, il en résulte que ces agents ne peuvent être soumis à la prestation du serment.

**257.** — Quand bien même, du reste, les cantonniers-chefs des chemins vicinaux seraient obligés de remplir cette formalité en vertu d'une disposition législative, ils ne seraient point aptes, pour ce motif, à constater concurremment avec les agents-voyers les contraventions et délits en matière de voirie vicinale. En effet, le pouvoir que la loi leur confie ne s'applique qu'aux contraventions à la police du roulage, commises soit sur les routes nationales et départementales, soit sur les chemins vicinaux de grande communication. Leur action ne s'étend pas au delà des cas prévus par cette loi; les appeler à constater les contraventions d'un autre genre, ainsi que les usurpations commises sur les chemins vicinaux, ce serait violer les dispositions de l'art. 11, L. 21 mai 1836, qui n'a donné qualité à cet effet qu'aux agents-voyers. L'art. 15, L. 30 mai 1851, a donc un caractère limitatif, et l'on doit, en conséquence, reconnaître que les cantonniers-chefs ne sont pas astreints au serment spécial et professionnel et que, quand bien même ils le seraient, cela ne leur conférerait pas qualité pour constater les délits et contraventions en matière de voirie vicinale. — *Ecole des communes*, 1852, p. 122.

**258.** — M. Guillaume (*Voirie vicinale*, 8e édit., p. 90), pense que les cantonniers-chefs ont besoin d'être assermentés, mais il ne croit pas que l'on doive en conclure au pouvoir, pour eux, de verbaliser d'une façon générale en matière vicinale.

**259.** — La loi du 28 févr. 1872, relative à la répression de la fraude sur les boissons, attribue aussi aux cantonniers-chefs attachés aux chemins de grande communication le pouvoir de verbaliser en cas de contraventions aux dispositions de cette loi (art. 5; Circ. min. Int., 8 mai 1872).

**260.** — En ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires, la loi ne parlant que des agents-voyers, on ne considère pas l'institution des cantonniers comme obligatoire pour les communes. La création de ces employés auxiliaires indispensables paraîtrait cependant, quand il s'agit surtout de travaux d'entretien, rentrer, au point de vue des moyens et des nécessités d'exécution, dans les pouvoirs d'appréciation du préfet, à la condition que la dépense fût prélevée sur les ressources spéciales.

**261.** — Mais les ménagements que l'on garde pour l'autonomie communale en ont fait décider autrement. En fait, la question offre peu d'intérêt. Car la force des choses a nécessairement fait instituer des cantonniers partout où cela était indispensable.

**262.** — Nous avons vu *suprà*, v° *Agent-voyer*, n. 11, que, pour les chemins vicinaux ordinaires, les cantonniers sont nommés par le maire sur la proposition de l'agent-voyer cantonal.

**263.** — Le maire est-il tenu avant de nommer ou de révoquer un cantonnier de prendre l'avis de l'agent-voyer cantonal comme le portent les art. 174 et 175, Inst. gén. L'administration supérieure paraît n'attribuer à ces dispositions de l'instruction générale d'autre caractère que celui d'une simple recommandation conforme aux intérêts du service. Si on avait, en effet, pensé qu'elles eussent pour objet l'une des matières énumérées par l'art. 21, L. 21 mai 1836, on les aurait fait figurer dans le règlement arrêté en 1872. Or, on n'a pas cru devoir les y insérer et il est évident que l'instruction ministérielle de 1870 n'a pu ni modifier la loi ni y ajouter. Quelle que soit, par conséquent, l'utilité du concours des agents-voyers pour le choix des cantonniers des chemins vicinaux ordinaires, ce concours ne peut actuellement être imposé au maire (Av. min. Int., 23 oct. 1873).

**264.** — Le Conseil d'Etat a eu à se prononcer récemment sur la question. — Cons. d'Et., 23 déc. 1892, Commune de Montagnac, [Leb. chr., p. 930] — Sur le rôle des cantonniers vis-à-vis des agents-voyers et du maire, V. les observations déjà présentées en ce qui touche le rôle respectif des agents-voyers et du maire. — V. aussi *Ecole des communes*, année 1887, p. 28.

**265.** — Le traitement des cantonniers des chemins vicinaux ordinaires est fixé par le maire d'après le crédit mis à sa disposition par le conseil municipal. — Guillaume, *Voirie vicinale*, 8e édit., p. 90.

**266.** — On a émis des doutes sur le droit du préfet d'étendre aux cantonniers des chemins vicinaux ordinaires son règlement sur le service des cantonniers des chemins de grande communication. Ne pourrait-on pas, cependant, voir là une mesure réglementaire rentrant dans celles que l'art. 21 embrasse sous la rubrique « tous autres détails de surveillance et de conservation? »

**267.** — Les cantonniers qui sont attachés aux chemins vicinaux ordinaires de la commune sont inéligibles comme agents salariés de la commune; mais ceux qui sont attachés aux chemins de grande ou de moyenne communication sont éligibles (L. 5 avr. 1884, art. 33-10°).

### § 3. *Commissions cantonales.*

**268.** — Il existe, dans un certain nombre de départements, des commissions cantonales chargées de la surveillance des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.

**269.** — Le ministre indiquait, dans les termes suivants, quel devait être dans sa pensée le rôle de ces organes : « intermédiaires officieux entre les populations et l'administration, les commissaires peuvent, par leurs relations dans le pays, aplanir bon nombre de difficultés que présente l'application des lois et règlements, faciliter l'acquittement des prestations, faire comprendre aux propriétaires leurs véritables intérêts et obtenir d'eux des cessions gratuites de terrains, enfin, donner leur avis sur toutes les questions relatives aux chemins dont la surveillance leur est confiée. Loin d'affaiblir l'autorité préfectorale, les communes doivent la fortifier en rendant son action plus efficace. Leur rôle est celui d'un conseil placé près du préfet pour l'éclairer sur les besoins du service, sur les détails qu'il ne peut voir par lui-même, pour lui signaler les abus et appeler son attention sur les améliorations à introduire. Il s'ensuit que les membres qui composent ces commissions ne sauraient prétendre à un pouvoir propre, se manifestant par des actes quelconques d'autorité ou de contrôle direct ». — V. *infrà*, n. 282.

**270.** — L'instruction ministérielle détermina en même temps les règles d'organisation qui devaient être adoptées en s'inspirant de ces principes. Mais elle décida que les dispositions arrêtées dans chaque département ne devraient pas prendre le caractère réglementaire résultant de l'application de l'art. 21, L. 21 mai 1836. Il fut recommandé toutefois aux préfets de ne pas donner

de publicité à leurs arrêtés avant de les avoir communiqués au ministre.

**271.** — Les documents administratifs ne font pas connaître si cette institution a reçu un grand développement. Dans tous les cas, voici les règles auxquelles leur organisation est soumise et comment sont généralement fixées leurs attributions. Les commissions sont instituées par canton et comprennent chacune douze membres au plus. Le conseiller général et les conseillers d'arrondissement du canton ayant à s'occuper, au sein des assemblées dont ils font partie, des questions relatives à la vicinalité, sont naturellement désignés comme membres de droit. Les autres membres sont nommés pour trois ans par arrêtés spéciaux du préfet. Ils sont nommés dans le canton parmi des personnes habitant le pays toute l'année et que leurs professions ou leurs occupations habituelles obligent à parcourir fréquemment les chemins de leur canton; les sénateurs et les députés peuvent, lorsqu'ils en expriment le désir, assister aux réunions dans leurs circonscriptions, afin de se rendre compte de l'état et des besoins de la vicinalité.

**272.** — Les commissions se réunissent pour la première fois au chef-lieu du canton, sur la convocation et sous la présidence du préfet ou de son délégué, ou du sous-préfet de l'arrondissement, pour constituer leur bureau composé d'un président, d'un vice-président et d'un secrétaire, déterminer le lieu habituel de leurs réunions et se concerter sur l'ordre de leurs travaux. L'agent-voyer de l'arrondissement et celui du canton assistent à cette première réunion.

**273.** — Les agents-voyers assistent aux réunions toutes les fois que les nécessités du service ne les en empêchent pas. Ils sont informés des réunions cinq jours à l'avance par le président ou par le secrétaire de la commission. Ils fournissent, de vive voix ou par écrit, les renseignements qui leur sont demandés par le président.

**274.** — Lors de la première séance, les commissions répartissent entre leurs membres la surveillance des chemins de grande communication et d'intérêt commun du canton. Elles sont spécialement chargées de surveiller les cantonniers et de signaler au sous-préfet et aux agents-voyers ceux qui ne feraient pas leur devoir; d'assister à la réception des ouvrages exécutés par entreprise, ainsi qu'à celle des matériaux d'entretien fournis par les entrepreneurs ou seulement cassés par eux; de constater l'état de chaque chemin; de reconnaître la manière dont les travaux sont exécutés; de signaler aux fonctionnaires préposés à la conservation et à la police des chemins les dégradations qui y seraient survenues et n'auraient pas été réparées, les délits qui s'y seraient commis et seraient restés sans répression; enfin, de faire connaître à l'administration tout ce qui peut intéresser les communes chargées de contribuer aux dépenses des chemins de grande communication et d'intérêt commun.

**275.** — Elles sont encore chargées de provoquer la réalisation de souscriptions; d'obtenir la cession gratuite des terrains et des matériaux nécessaires à l'établissement et à l'entretien des chemins confiés à leur inspection; de prêter leur concours pour aplanir les difficultés de toute nature relatives à la construction et à l'entretien des chemins.

**276.** — Lorsqu'un chemin s'étend sur plusieurs cantons, les commissions qui en ont la surveillance peuvent, pour cette partie de leurs attributions, se concerter et se réunir, à cet effet, sur la convocation du préfet ou du sous-préfet.

**277.** — Les commissions cantonales donnent leur avis sur les réclamations relatives à la répartition des contingents ordinaires entre les communes intéressées aux chemins. Elles peuvent être consultées : sur la répartition des dépenses autres que celles d'entretien entre les mêmes communes; sur l'évaluation des indemnités de terrains et d'occupations temporaires, lorsque ces dernières indemnités doivent être payées par l'administration, et sur toutes les questions relatives aux tracés et à la bonne exécution des travaux ou intéressant seulement la vicinalité, que l'administration jugerait utile de leur soumettre.

**278.** — Les commissions se réunissent dans les trois premiers mois de l'année pour répartir entre leurs membres les travaux qui leur incombent, et pour désigner ceux de ces membres qui devront assister aux réceptions ou suivre l'exécution des travaux d'art. Elles adressent au préfet ou au sous-préfet, avant le 15 mai, leurs observations sur l'état des chemins et sur les améliorations ou les restaurations les plus urgentes à y faire. Elles présentent, au 15 décembre de chaque année, un rapport sur chaque chemin situé dans leur circonscription; rendent compte du résultat de leurs travaux, ainsi que de ceux de leurs délégués, et présentent telles propositions ou observations qu'elles jugent nécessaires. Elles peuvent indiquer les améliorations dont le service vicinal et dont le réseau vicinal leur paraîtraient susceptibles.

**279.** — Les agents-voyers chargés des réceptions informent cinq jours à l'avance, sauf les cas d'urgence, les membres de la commission délégués pour assister à ces réceptions. L'absence de ces membres n'empêche pas l'agent-voyer de procéder à l'opération annoncée. Si les délégués de la commission ont des observations à faire sur les réceptions, ils en font l'objet d'un rapport qu'ils adressent au préfet ou au sous-préfet.

**280.** — Les membres à la nomination du préfet peuvent être suspendus et révoqués par lui.

**281.** — L'investiture différente donnée aux membres de la commission ne saurait, du reste, avoir pour effet de créer entre eux des distinctions tirées de leur origine. Bien que les uns soient nommés par l'arrêté organique à raison de leurs fonctions et que les autres ne tiennent leur mandat que d'un arrêté spécial, tous sont également placés sous l'autorité du préfet et agissent uniquement en vertu de sa délégation.

**282.** — En conséquence, les membres de la commission n'ont, soit collectivement, soit individuellement, aucune action directe sur les agents-voyers, cantonniers, entrepreneurs et ouvriers. Ils ne peuvent prescrire aucune modification aux projets adoptés, ni donner aucun ordre aux agents ou aux ouvriers chargés de les exécuter.

**283.** — Toutefois, les commissions doivent signaler à l'administration tous les abus ou irrégularités qui viendraient à leur connaissance et qu'elles auraient constatés; dans ce but, elles peuvent entrer en relations directes avec les fonctionnaires et agents locaux, afin de rendre plus prompte et plus efficace leur intervention.

§ 4. *Contrôle.*

**284.** — Un décret du 9 juill. 1879, rendu en vertu des pouvoirs d'administration et de contrôle qui avaient été affirmés au cours de la discussion de la loi du 10 avr. 1879, a institué près du ministère de l'Intérieur un comité consultatif de la vicinalité ayant pour mission de donner son avis sur les questions concernant le service vicinal qui seraient soumises à son examen par le ministre (art. 1).

**285.** — Ce comité se réunit sous la présidence du sous-secrétaire d'Etat au département de l'Intérieur (aujourd'hui le conseiller d'Etat directeur de l'administration départementale et communale depuis la suppression du poste de sous-secrétaire d'Etat).

**286.** — Les membres sont nommés et remplacés par le ministre (art. 2). Cette nomination fut faite par arrêté ministériel du 9 juill. 1879. Le comité se composait au début de deux chefs de bureau du ministère de l'Intérieur, chargés l'un de l'administration et du contentieux de la voirie, l'autre de la construction des chemins vicinaux et de toutes les questions financières qui s'y rattachent, et de plusieurs agents-voyers, quelques-uns appartenant au corps des ponts et chaussées.

**287.** — Le nombre de ses membres, qui n'était que de sept au début, a été porté depuis à treize par plusieurs décisions postérieures.

**288.** — Dans sa séance du 5 nov. 1879, le comité délégua l'examen des réformes à apporter à la législation de 1836 à un sous-comité technique de la vicinalité, qui se réunit d'abord mensuellement.

**289.** — Ce sous-comité technique, tel qu'il a été réorganisé par arrêté ministériel du 31 déc. 1888, comprend un inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, président, un ingénieur en chef, un ingénieur ordinaire, trois anciens agents-voyers, quatre agents-voyers en chef en retraite, le chef du bureau de la voirie urbaine, vicinale et rurale et le chef du bureau de la construction vicinale au ministère de l'Intérieur. Le sous-chef de ce dernier bureau remplit les fonctions de secrétaire. Le traitement des membres de ce sous-comité a été fixé à 4,000 fr. par an.

**290.** — Le ministre de l'Intérieur a décidé (Instr. min. 1er août 1888), que ce sous-comité recevrait la communication de tous les projets, marchés et décomptes des travaux à subventionner par

l'Etat en vertu de la loi du 12 mars 1880. Voici quelles sont aujourd'hui ses attributions : Le sous-comité est appelé à donner son avis :

1° Sur les projets d'ouvrages d'art, situés sur les chemins vicinaux, dont la dépense dépasse 10,000 fr. ;

2° Sur tous les projets inscrits par les conseils généraux au programme annuel des travaux à subventionner par l'Etat, en vertu de la loi du 12 mars 1880;

3° Sur tous les projets ayant pour objet la réparation des dégâts causés aux chemins vicinaux par les inondations et autres catastrophes, lorsque les travaux sont subventionnés extraordinairement par l'Etat;

4° Sur tous les projets de dépenses supplémentaires à faire en cours d'exécution de travaux précédemment approuvés;

5° Sur le règlement des dépenses faites pour la construction des ouvrages d'art dépassant 10,000 fr. ;

6° Sur le règlement des dépenses concernant d'autres travaux, et qui sont soumis à son examen;

7° Sur les recours contentieux introduits, soit devant le ministre, soit devant le Conseil d'Etat, par les entrepreneurs de travaux vicinaux ou de voirie urbaine, contre des décisions de la juridiction administrative ;

8° Sur toutes les questions intéressant la vicinalité, qui lui sont renvoyées par l'administration.

**291.** — Chaque projet est communiqué à l'un des membres pour faire l'objet d'un rapport dont les conclusions sont discutées en séance; ces conclusions forment la base d'un avis soumis à l'approbation du ministre de l'Intérieur; cet avis, lorsque le projet satisfait aux conditions nécessaires ou lorsqu'il peut y être ramené par des modifications peu importantes, propose le renvoi au préfet pour approbation et exécution. Dans le cas contraire, l'avis porte que le projet sera retourné aux agents-voyers pour de nouvelles études. Le projet ratifié fait l'objet d'un nouveau rapport au sous-comité.

**292.** — Le plus grand nombre des projets a pu être approuvé après un premier examen. Quelques-uns ont dû être renvoyés plusieurs fois.

**293.** — Pour remplir ses attributions, le sous-comité se réunit régulièrement au ministère de l'Intérieur depuis le commencement d'octobre jusqu'au 15 août de l'année suivante. Les séances sont interrompues seulement à deux reprises pour permettre aux membres du sous-comité d'accomplir des tournées d'inspection.

**294.** — Reconnaissant, en effet, la nécessité de faire certifier sur place l'exactitude des pièces de dépenses adressées à l'administration, le fidèle emploi des subventions et la bonne exécution des travaux, le ministre donna suite, en 1886, à un projet d'organisation d'un système d'inspection locale.

**295.** — A la suite des résultats acquis pendant la période d'essai, il a été organisé, depuis 1889, une véritable inspection du service vicinal dans les départements, embrassant, indépendamment de la visite des chantiers, l'examen de l'état d'entretien des chemins, la tenue des bureaux et de la comptabilité des agents-voyers. Cette mission a été répartie entre les six anciens agents-voyers en chef du sous-comité, et une décision ministérielle a divisé les départements en six circonscriptions et organisé les tournées de façon que chacun soit visité au moins une fois tous les trois ans.

**296.** — Ces sages mesures ont reçu l'approbation du Parlement (V. Rapport présenté à la commission de finances du Sénat, chargée de l'examen du projet de budget de 1889; Circ. min. 25 avr. 1889). Les résultats de ces inspections sont consignés dans un rapport détaillé dont les conclusions sont communiquées à toutes fins utiles au préfet du département.

**297.** — Des comptes-rendus analytiques de ces rapports d'inspections sont publiés dans les annales des assemblées départementales. Les résultats de ces opérations de contrôle y sont passés en revue par ordre de matières (V. volume de 1891).

**298.** — Enfin, en dehors des inspections, les membres du comité ont été accidentellement chargés de missions spéciales, soit pour constater les dégradations extraordinaires causées aux chemins par quelque catastrophe, soit pour renseigner le ministre sur des difficultés qui, en matière de vicinalité, ont surgi dans certains départements.

**299.** — Il va de soi que ces inspecteurs ne sauraient, en aucune façon, s'immiscer dans l'administration départementale, et qu'ils n'ont aucune autorité directe sur le service qu'ils sont chargés de contrôler. Comme les inspecteurs des finances, comme ceux des ponts et chaussées, ils n'ont aucun ordre à donner, aucune critique à formuler sur place; ils doivent se borner à constater les faits pour en rendre compte au ministre et le mettre en mesure de renseigner, sur les questions générales ou particulières de la vicinalité, le Parlement et les conseils généraux.

## Section II.

### Représentation en justice

**300.** — Ce n'est pas comme représentant de l'Etat ni comme représentant du département que le préfet dirige le service vicinal. Pour les chemins vicinaux de grande et de moyenne communication, de même que pour les chemins vicinaux ordinaires, dans la mesure plus restreinte où il en a la direction, il n'est que le représentant de la personnalité communale. Il concentre seulement entre ses mains, pour les chemins de moyenne communication et d'intérêt commun, les intérêts de la collectivité des communes; mais c'est un simple groupement au point de vue de la gestion. Ce n'est pas une confusion des individualités communales en une personne morale sous le nom de service vicinal. — Cons. d'Et., 19 janv. 1883, Patry, [S. 84.3.80, P. adm. chr., D. 84.3.45]; — 19 déc. 1890, Préfet de l'Hérault, [Leb. chr., p. 973]

**301.** — Ce serait à tort, par conséquent, que le conseil de préfecture prononcerait une condamnation contre le service vicinal qui ne possède aucune personnalité juridique. Toutefois, lorsque, sur une action dirigée contre le préfet représentant le département, le préfet a pris des conclusions au nom des communes intéressées, sans opposer de fin de non-recevoir, il ne saurait, devant le Conseil d'Etat, prétendre que les communes n'ont pas été représentées en première instance. Egalement, lorsqu'un arrêté est annulé comme prononçant une condamnation contre le service vicinal qui n'a pas de personnalité légale, il y a lieu à évocation si le préfet, véritable partie dans l'instance, a pris des conclusions au fond. — Cons. d'Et., 19 déc. 1890, précité.

**302.** — C'est le préfet agissant comme représentant les communes intéressées qui a qualité pour intenter ou repousser les actions relatives aux chemins vicinaux de grande communication (L. 21 mai 1836, art. 9). Toutefois, pendant les premières années de l'application de la loi du 21 mai 1836, on laissait, même pour ces sortes de chemins, dans les attributions du maire, les actions relatives aux questions de propriété (V. instr. min., 24 juin 1836). Mais depuis 1841 (Circ. min. du 3 juin), on a cessé de faire cette distinction, et l'on décide aujourd'hui que le préfet est seul compétent même pour les litiges concernant la propriété. — Cass., 25 mai 1868, Cambreleug, [D. 68.1.404]; — 9 août 1882, Descoutures, [S. 84.1.812, P. 84.1.442, D. 83.1.157] — Rouen, 25 nov. 1863, Communes de Romilly et de Pont-Saint-Pierre, [S. 64.2.97, P. 64 640] — Rennes, 13 mars 1863, Préfet du Finistère, [S. 64.2.303, P. 64.1239] — V. note sous Cass., 4 févr. 1867, Lacroix-Morel, [S. 67 1.355, P. 67.962]; note sous Douai, 27 nov. 1878, Fouan, [S. 79.2.204, P. 79.844]

**303.** — Jusqu'en 1877, le Conseil d'Etat et la Cour de cassation étaient d'accord pour admettre que les maires des communes intéressées avaient seuls qualité, à l'exclusion du préfet, pour exercer les actions relatives aux chemins d'intérêt commun. — Cass., 4 févr. 1867, précité. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Lemoine et Théry, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**304.** — Mais, à partir de 1877, le Conseil d'Etat a changé sur ce point de jurisprudence et a reconnu au préfet la même compétence pour agir à l'égard des chemins de moyenne communication qu'à l'égard des chemins de grande communication — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Pirognat, [S. 79.2.29, P. adm. chr., D. 77.3.9] — Il s'est fondé, pour abandonner sa doctrine antérieure, sur les dispositions de la loi de 1871 qui assimilent les chemins d'intérêt commun à ceux de grande communication. Cette assimilation résulte, en effet, de l'art. 44 de la loi, qui attribue au conseil général tout ce qui concerne la reconnaissance, l'ouverture, le redressement et les alignements des deux natures de chemins, et de l'art. 46, § 7, qui défère au même conseil la désignation des services auxquels doit être confiée l'exécution des travaux sur les uns et sur les autres. Néanmoins, la loi de 1871 ne contient aucune disposition qui donne explicitement au préfet le droit d'agir en ce qui touche les chemins vicinaux d'intérêt commun. Le conseil s'est sans doute déterminé surtout par

des considérations d'utilité pratique qui ont, en effet, une réelle importance. Il existe actuellement, dans tous les départements, un service vicinal qui centralise toutes les affaires relatives aux chemins de grande communication et à ceux d'intérêt commun et qui dirige tous les travaux exécutés sur ces chemins. Il y a, par suite, avantage à ce que, pour ces différentes voies de communication, les communes intéressées aient un représentant commun, ce qui, en simplifiant la procédure, met obstacle aux difficultés qui pourraient s'élever dans le cas où il se produirait un désaccord entre les maires de ces communes.

**305.** — La Cour de cassation a jugé, au contraire, que si l'art. 9 donne au préfet ce droit en ce qui concerne les chemins de grande communication, aucune disposition législative ne lui a accordé le même droit pour les chemins d'intérêt commun, et que, dès lors, c'est toujours aux maires qu'il appartient de représenter les communes dans les actions relatives à cette catégorie de chemins, notamment en matière d'indemnités de terrains. — Cass., 4 févr. 1867, précité; — 8 déc. 1885, Darrigol, [S. 86.1.179, P. 86.1.412, D. 87.1.492]

**306.** — En matière de chemins vicinaux ordinaires, le Conseil d'Etat et la Cour de cassation s'accordent à décider qu'il n'appartient qu'aux maires de représenter les communes en justice. — Cass., 4 févr. 1867, précité. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876 (2e espèce), Mention, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**307.** — Il est, d'ailleurs, certain qu'en matière de chemins vicinaux, l'action ne saurait être valablement engagée au nom de l'Etat ou du département, ou soutenue par eux, qu'autant que le département ou l'Etat aurait pris envers l'entrepreneur un engagement direct et spécial au lieu et place des communes. — Cons. d'Et., 21 juin 1866, Champy, [Leb. chr., p. 711]; — 18 mai 1870, Champy, [Leb. chr., p. 604]; — 29 janv. 1875, Champy, [Leb. chr., p. 85]

**308.** — De même, une commune ne saurait se fonder, à moins qu'il ne soit intervenu contre elle une décision spéciale (Cons. d'Et., 30 mai 1873, Commune de Codillac, Leb. chr., p. 495) sur ce qu'elle aurait simplement pris à sa charge à titre de concours volontaire les indemnités de terrains relatives à la rectification d'un chemin de grande communication pour soutenir qu'elle peut attaquer devant le Conseil d'Etat les décisions qui ont fixé ces indemnités, et que le préfet a cru devoir accepter. — Cons. d'Et., 7 déc. 1883, Commune de Chavagnes-en-Paillers, [Leb. chr., p. 901]

# TITRE IV.

## ETABLISSEMENT ET SUPPRESSION DES CHEMINS VICINAUX. — MODIFICATIONS POUVANT ÊTRE APPORTÉES A LEUR ASSIETTE.

**309.** — Comment s'établissent et comment sont supprimés les chemins vicinaux? La question a été diversement résolue dans le détail aux diverses époques depuis la loi des 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, art. 2, qui, parmi les chemins communaux, a mis à part ceux reconnus nécessaires à la communication des paroisses et devenus les chemins vicinaux. Mais les principes généraux appliqués ont toujours été les mêmes; qu'il s'agisse de rendre vicinal un chemin public déjà existant, ce qui est la règle de la plupart des chemins devant leur existence au passage habituel du public, ou d'ouvrir sur des terrains privés une voie vicinale nouvelle, qu'il y ait lieu d'élargir les voies existantes, ou au contraire de les supprimer en tout ou partie, l'intervention de l'autorité administrative est nécessaire. Et cela s'explique; étant donné que le chemin vicinal fait à ce titre partie du domaine public inaliénable et imprescriptible (V. *suprà*, n. 186 et s.), ces actes de l'autorité sont nécessaires pour mettre hors de contestation sa situation juridique et pour lui constituer un état civil indiscutable.

## CHAPITRE I.

### ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS VICINAUX.

**310.** — L'acte essentiel et nécessaire qui caractérise le chemin vicinal c'est le classement dont il a été l'objet par l'autorité administrative dans une des trois catégories de chemins vicinaux (V. *suprà*, n. 33). Un chemin public communal n'est pas vicinal d'après ses qualités intrinsèques, sa largeur ou son usage, mais à raison de son classement comme tel.

**311.** — Cet acte, outre son nom générique de classement (L. 10 août 1871, art. 46, 86), revêt l'appellation plus spéciale de *reconnaissance* ou *déclaration* quand il s'applique à un chemin existant déjà à l'état de chemin public; et plus spécialement encore on y voit une *reconnaissance* quand un chemin de rural qu'il était devient vicinal ordinaire, une *désignation* quand la voie est classée comme chemin d'intérêt commun, une *déclaration* quand il s'agit de reconnaître un chemin de grande communication (LL. 28 juill. 1824, art. 1; 21 mai 1836, art. 1, 6, 7, 15; 18 juill. 1866, art. 1, n. 7; 10 août 1871, art. 44, 46, 86).

**312.** — Quoi qu'il en soit de ce point, il importe de distinguer en matière d'établissement de chemins vicinaux deux hypothèses régies par des principes différents : ou la voie existe déjà à l'état de chemin public, ou elle n'existe pas et il faut la créer, soit qu'il n'y ait pas de chemin du tout, soit que ce soit une voie privée. Dans les deux cas, un acte de classement est nécessaire, mais, en outre, au second cas, l'autorité administrative déclare où il faut procéder à l'ouverture.

### SECTION I.

#### Déclaration de vicinalité ou classement d'un chemin déjà existant.

**313.** — Pour qu'il y ait lieu de déclarer la vicinalité d'un chemin, il faut :

1° Qu'il existe déjà à l'état de chemin, sans quoi il y aurait lieu de procéder à son ouverture, non à sa reconnaissance;

2° Que ce soit un chemin déjà public et servant à l'usage du public, non à l'exploitation du domaine privé communal par exemple;

3° Qu'il présente une véritable utilité, qu'il s'agisse d'un chemin nécessaire aux communications (L. 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, sect. 6, art. 2; Arr. 23 mess. an V, art. 1-3).

**314.** — La circulaire ministérielle du 4 juin 1836 indiquait très-sagement les deux écueils à éviter en cette matière et consistant à se montrer trop facile, ou, au contraire, à raison des dépenses qui en résulteront, trop sévère pour le classement des chemins. La seule considération qui doive prédominer, c'est l'utilité du chemin soit pour la commune entière, soit pour une fraction de cette commune, soit pour les communes limitrophes, c'est sa destination et sa nécessité pour les communications entre les habitants. Voyons pour chaque catégorie de chemins comment s'opère la déclaration de vicinalité et quels en sont les effets.

#### § 1. *Chemins vicinaux ordinaires.*

*1° Autorité compétente.*

**315.** — L'autorité compétente pour effectuer la reconnaissance des chemins vicinaux ordinaires était, jusqu'à la loi du 10 août 1871, le préfet. C'était le secrétaire du district qui avait cette mission d'après la loi du 6 oct. 1791; l'administration centrale et collective du département en avait été investie par l'arrêté du 23 mess. an V; enfin la loi du 28 pluv. an VIII avait donné au préfet le droit de reconnaître les chemins vicinaux.

**316.** — Mais cette loi n'était nullement explicite sur ce point; elle donnait seulement, parmi les attributions des administrations centrales de départements supprimées, l'administration aux préfets et le contentieux aux conseils de préfecture. On discuta le point de savoir si la déclaration de vicinalité ne constituait pas un acte contentieux, et une instruction ministérielle du 7 prair. an XIII répondit affirmativement. Le Conseil d'Etat jusqu'en 1813 fut hésitant. — Cons. d'Et., 25 mars 1807, Bottu de la Barmondière, [S. chr., P. adm. chr.]; — 7 févr. 1809, Delpech, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 mars 1809, Commune de Ploumoguer, [P. adm. chr.]; — 18 oct. 1809, Doat, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 avr. 1810, Dupuis, [S. chr., P. adm chr]; — 16 mai 1810, Ve Duquesne, [P. adm. chr.]; — 9 déc. 1810, Delaporte, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 sept. 1810, Dauriac, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 juin 1812, Prestrel, [P. adm. chr.]

**317.** — Mais depuis l'arrêt du 16 oct. 1813, sa doctrine devient au contraire très-formelle : c'est au préfet seul et non au

conseil de préfecture qu'il appartient de déclarer si un chemin est vicinal. — Cons. d'Et., 16 oct. 1813, Bonnet Dumolard, [S. chr., P. adm. chr.]; — 29 janv. 1814, Reynegom, [P. adm. chr.]; — 18 janv. 1815, Noel, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 févr. 1815, Commune de Magué, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 juin 1818, Delteil, [S. chr., P. adm. chr.]; — 17 juin 1818, Delmas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 mars 1820, Hocquart, [P. adm. chr.]; — 1er nov. 1820, Communes d'Orsy et de Coulanges, [P. adm. chr.]; — 18 avr. 1821, Ferrand, [P. adm. chr.]; — 18 juill. 1821, Commune de Blagnes, [P. chr.]; — 15 août 1821, Belgrand de Truchy, [P. adm. chr.]; — 28 nov. 1821, Gramont, [P. adm. chr.]; — 20 nov. 1822, Pezral, [P. adm. chr.]]

**318.** — L'art. 1er de la loi de 1824 confirma cette solution qui se retrouve encore dans la loi du 21 mai 1836, art. 15. Depuis la loi de 1824, la compétence du préfet fut incontestée et les conseils de préfecture se déclarèrent eux-mêmes incompétents pour statuer sur une question de vicinalité d'un chemin. — Cons. d'Et., 17 mars 1825, Commune de Précigné, [P. adm. chr.]; — 15 oct. 1826, Savy, [P. adm. chr.]; — 27 août 1828, Demoutillet, [P. adm. chr.]; — Même date, Commune d'Aiffrest, [*Ibid.*]; — 23 déc. 1835, Dellier, [P. adm. chr.]; — 19 avr. 1838, Rivière de Riffardeau, [P. adm. chr.]

**319.** — Mais la loi du 10 août 1871, dans son art. 86, enleva cette attribution au préfet pour la conférer exclusivement à la commission départementale qui ne la partage pas plus qu'autrefois le préfet lui-même avec le conseil de préfecture uniquement chargé du contentieux. Le conseil général ne peut pas même prétendre exercer ce pouvoir concurremment avec sa commission; est donc entachée d'excès de pouvoir, la décision par laquelle il prononce le classement d'un chemin vicinal ordinaire; il ne peut connaître d'une telle question que lorsqu'il en est saisi comme tribunal d'appel par application de l'art. 88, L. 10 août 1871. — Cons. d'Et., 28 juill. 1876, Commune de Giry, [S. 78.2.309, P. adm. chr., D. 77.3.3] — V. *infrà*, n. 401.

*2° Formalités préparatoires.*

**320.** — L'initiative du classement peut émaner de toute personne le jugeant utile. Il pourra être demandé par le préfet lui-même ou par la commune traversée agissant par l'intermédiaire de son maire. — Cons. d'Et., 3 juin 1818, précité, — ou même par un particulier intéressé; il s'agit, en effet, non d'une action à intenter, mais de la constatation d'un fait par l'autorité administrative. Ainsi, un particulier poursuivi pour avoir passé sur le terrain d'autrui articule que le chemin vicinal limitrophe était impraticable, ou que le terrain sur lequel il a passé est lui-même un chemin vicinal, il peut directement se pourvoir devant l'autorité administrative, à laquelle l'autorité judiciaire, saisie de la prétendue contravention devrait préjudiciellement le renvoyer. Dans les deux derniers cas, la demande doit être adressée au préfet (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 1).

**321.** — La loi du 21 mai 1836, dans son art. 1, n'a pas rappelé les formes à suivre pour arriver au classement, elle s'en réfère sur ce point à la législation antérieure telle qu'elle résultait de la loi du 28 juill. 1824, art. 1. Voici en résumé quelles sont les formalités préparatoires à la décision de la commission départementale :

1° Il est procédé à une enquête sur l'état et la situation des chemins;

2° Le conseil municipal prend une délibération exprimant son avis sur la reconnaissance à opérer. Ces formalités sont réglementées dans le détail par l'instruction générale du 6 déc. 1870 mises par diverses circulaires postérieures en harmonie avec la nouvelle législation résultant des lois du 10 août 1871 et 5 avr. 1884. Ce sont sensiblement les mêmes qui ont toujours été observées depuis l'instruction ministérielle du 7 prair. an XIII qui, à défaut de loi, avait organisé cette procédure.

**322.** — La déclaration de vicinalité d'un chemin déjà existant n'est pas assujettie aux formalités de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il n'y aurait lieu d'observer ces formalités qu'autant qu'il s'agirait de créer un nouveau chemin, ou de changer le tracé d'un chemin ancien. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]; — 17 août 1836, Couderc, [S. 37.2.41, P. adm. chr.]

**323.** — I. *Enquête.* — Une enquête, disons-nous, est ouverte pour constater l'état et la situation du chemin. Le maire et l'agent-voyer en sont chargés, ils dressent un procès-verbal déterminant le point de départ et le point d'arrivée de la voie ainsi que sa largeur, contenant tous les renseignements nécessaires pour faire apprécier le degré d'utilité du chemin et faisant connaître les charges actuelles de la commune en matière vicinale ainsi que celles devant résulter du nouveau classement. A ce procès-verbal est joint un plan d'ensemble.

**324.** — Le procès-verbal et le plan sont déposés à la mairie pendant quinze jours à compter de l'avis qui en est donné aux habitants par voie d'affiches et de publications. Ce délai, imparti pour recevoir les observations des particuliers, a été réduit de un mois à deux semaines par l'instruction générale de 1870, afin d'arriver à une solution plus rapide (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 2 et 3). Cette enquête a pour but de provoquer les oppositions au projet, qu'elles soient fondées sur l'inutilité du chemin ou sur un droit de propriété des opposants.

**325.** — II. *Avis du conseil municipal.* — A l'expiration du délai de quinzaine, le conseil municipal donne son avis non seulement sur l'utilité du classement à opérer et sur la largeur à attribuer au chemin, mais encore sur les réclamations ou oppositions qui se sont produites et sur les ressources qu'il veut consacrer à son entretien (L. 28 juill. 1824, art. 1; L. 10 août 1871, art. 86; L. 5 avr. 1884, art. 61, 68; Inst. gén., art. 4). A l'encontre des formalités relatives à l'enquête, l'avis du conseil municipal est exigé par la loi; si donc il n'était pas pris, cette omission entraînerait nécessairement la nullité de l'acte de reconnaissance.

**326.** — Mais il n'y a pas violation de l'art. 1, L. 28 juill. 1824, lorsque le préfet a pris un arrêté de classement sur un avis du sous-préfet dans lequel se trouvent visées les délibérations du conseil municipal. — Cons. d'Et., 23 août 1836, Commune de Grand Combe, [P. adm. chr.]

**327.** — ... Ou lorsqu'il existe un procès-verbal d'abornement des chemins vicinaux qui en déclare la vicinalité et qui en fixe la largeur, et que ce procès-verbal, dressé contradictoirement avec les habitants de la commune, a été adopté par le conseil municipal et approuvé par le préfet. — Cons. d'Et., 10 août 1825, Paillette, [P. adm. chr.]

**328.** — De même, quand le chemin a été porté sur l'état des chemins vicinaux d'une commune après délibération du conseil municipal, publiée, affichée et approuvée par le préfet, on ne peut exciper de l'irrégularité du classement. — Cons. d'Et., 14 août 1837, Guttin, [P. adm. chr.]

**329.** — D'ailleurs, en exigeant l'avis préalable du conseil municipal pour la reconnaissance et le classement des chemins vicinaux, les lois et règlements ne prescrivent point d'appeler aux délibérations des propriétaires opposants. — Cons. d'Et., 11 janv. 1837, Jousselin, [S. 37.2.246, P. adm. chr.]

**330.** — ... Et la publication et l'affiche ne sont pas prescrites à peine de nullité. — Cons. d'Et., 17 août 1836, précité.

**331.** — Le préfet adresse le dossier de l'affaire avec son propre avis à la commission départementale qui statue et prononce ou non le classement (L. 10 août 1871, art. 86; L. 5 avr. 1884, art. 60; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 5).

*3° Décision de la commission départementale.*

**332.** — La commission départementale a-t-elle plein pouvoir pour opérer le classement et y peut-elle procéder quels qu'aient été les résultats de l'enquête? Il y a eu sur ce point, notamment en ce qui concerne les pouvoirs du préfet, qui ont été transmis sans modifications à la commission départementale, controverse dans deux hypothèses : 1° quand il y avait eu opposition formulée de la part d'un particulier; 2° quand le conseil municipal s'était prononcé contre le classement du chemin.

**333.** — I. *Un particulier a formulé dans l'enquête une opposition à la reconnaissance du chemin.* — Si cette opposition est fondée sur le défaut d'utilité du chemin, la commission départementale, comme le préfet avant elle, n'est nullement tenue de s'y arrêter. Il y a là une question d'appréciation dont l'administration est évidemment seule juge.

**334.** — Mais l'opposition peut être fondée sur le droit des opposants à la propriété du sol. Dans ce cas, la jurisprudence administrative distinguait à l'origine.

**335.** — L'opposant pouvait, en effet, non seulement revendiquer à son profit la propriété du sol, mais encore nier que le public eût jamais eu la jouissance de fait du chemin. Dans ce cas, l'opposition mettait obstacle à ce que l'autorité administra-

tive, le préfet alors, prit un arrêté de reconnaissance sans avoir obtenu de l'opposant cession amiable ou judiciaire ou sans avoir fait constater le caractère public du chemin. Et cette constatation de la publicité du chemin, c'est-à-dire du droit de propriété de la commune, rentrait par nature dans les attributions de l'autorité judiciaire chargée d'apprécier s'il s'agissait d'un chemin public ou d'une voie privée. Il y avait là une question de propriété essentiellement de son ressort. Telle fut, en effet, l'opinion adoptée à l'origine par le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 25 mars 1807, Bottu de la Barmondière, [S. chr., P. adm. chr.]; — 29 nov. 1808, Comballot, [S. chr., P. adm. chr.]; — 7 févr. 1809, Delpech, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 mars 1809, Commune de Ploumoguer, [P. adm. chr.]; — 4 juin 1809, Chabrié, [S. chr., P. adm. chr.]; — même date, Guyot et Leleu, [P. adm. chr.]; — 18 oct. 1809, Doat, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 sept. 1810, Dauriac, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 juin 1811, Soulatre, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 août 1812, Colonge, [P. adm. chr.]; — 18 mars 1813, de Collignet, [P. adm. chr.]; — 20 juill. 1813, Chamborre, [P. adm. chr.]

**336.** — Cette jurisprudence était conforme à celle de la Cour de cassation, suivant laquelle, s'il appartenait aux préfets seuls de déclarer l'existence de la vicinalité d'un chemin, il n'en était pas de même de sa publicité, qui pouvait être appréciée par les tribunaux. — En conséquence, le tribunal saisi d'une prévention d'anticipation sur un chemin public n'avait pas à surseoir à prononcer jusqu'à ce que l'administration eût déclaré si le chemin était public. — Cass., 4 janv. 1828, Charles Rémond, [S. et P. chr.]

**337.** — Mais cette jurisprudence fut ensuite abandonnée, et le Conseil d'Etat attribua au préfet le droit exclusif de trancher la question de publicité du chemin. On fit remarquer, en ce sens, que l'opinion jusqu'alors admise permettait aux tribunaux judiciaires de statuer implicitement, mais nécessairement, sur la question de vicinalité. — Garnier, *Traité des chemins*, p. 204. — D'où, en cas de contestation sur la question de savoir si le chemin en litige était autrefois vicinal, le Conseil d'Etat, avant de statuer sur la nature et la nécessité de ce chemin, renvoyait les parties devant le préfet, pour faire vérifier les faits contredits et diversement présentés par la commune et son adversaire. — Cons. d'Et., 23 juin 1819, Chausson Lasalle, [P. adm. chr.]; — 7 juin 1836, Lesage, [P. adm. chr.] — Dès lors, en fait, cette hypothèse se confondit avec la seconde.

**338.** — Cette assimilation était d'ailleurs faite, mais en sens absolument contraire, par la jurisprudence des tribunaux judiciaires jugeant que, bien que les contestations relatives à la police et à la délimitation des chemins vicinaux fussent dévolues à l'autorité administrative, l'autorité judiciaire était seule compétente pour connaître des contestations qui s'élevaient entre les communes et les particuliers relativement à la propriété de ces chemins, qu'il y eût ou non déclaration de vicinalité. — Besançon, 2 août 1809, Cabat, [S. et P. chr.]

**339.** — ... Alors même que la possession actuelle était en faveur des communes. — Cass., 23 févr. 1809, Commune de Pecq, [S. et P. chr.]; — 4 août 1809, Leverrier, [P. chr.]; — 7 mars 1822, Haudard, [P. chr.]; — 2 déc. 1826, Ancillon, [P. chr.]; — 9 mai 1828, Albert Robert, [S. et P. chr.]; — 19 juin 1829, Baillard, [P. chr.]; — 23 juill. 1830, Rassès, [P. chr.]; — 31 janv. 1833, Ballay, [P. chr.]; — 19 juill. 1833, Reculot, [P. chr.]; — 12 juill. 1834, Ducorail, [S. 35.1.279, P. chr.]; — 25 sept. 1835, Moreau, [S. 36.1.150, P. chr.]

**340.** — L'opposant, tout en revendiquant la propriété du sol sur lequel est construit le chemin, peut reconnaître qu'en fait la voie est sous la possession de la commune, qu'elle est livrée au public, ou bien le préfet le constate d'après l'état ancien du chemin et les résultats de l'enquête. Dans ce cas, un arrêt du Conseil d'Etat qui a fait longtemps jurisprudence décidait que, le conseil de préfecture n'ayant nullement à statuer sur cette question, le préfet pouvait passer outre à l'opposition et déclarer le chemin vicinal, sans préjudice d'ailleurs de tout droit exclusif pour les tribunaux judiciaires de décider à qui appartenait le terrain nécessaire au chemin, mais seulement pour préjuger par là la question d'indemnité à payer au particulier dépossédé de sa propriété. — Cons. d'Et., 16 oct. 1813, Bonnet Dumolard, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 janv. 1814, Arbillent, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 janv. 1815, Noël, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 févr. 1815, Commune de Magne, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 juill. 1816, Morin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 juin 1818, Delteil, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 mars 1819, Bémont, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 août 1819, Martin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 mars 1820, Langlais, [S. chr., P. adm. chr.]; — 12 janv. 1825, Capmas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er juin 1828, Chalembert, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 déc. 1828, Dossaris, [P. adm. chr.], — 24 déc. 1828, Martin, [P. adm. chr.]

**341.** — Il avait été jugé, en conséquence, que le ministre de l'Intérieur ne pourrait ordonner qu'il serait sursis à l'exécution de l'arrêté déclarant la vicinalité, jusqu'à ce qu'il eût été statué par les tribunaux sur la question de propriété. — Cons. d'Et., 4 mars 1829, Cavrey, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 janv. 1830, Commune de Champigneulles, [P. adm. chr.]

**342.** — ... Que le ministre de l'Intérieur méconnaissait sa compétence en subordonnant sa décision sur la vicinalité du chemin à ce qui serait statué par les tribunaux sur la propriété du terrain. — Cons. d'Et., 4 mars 1830, Pavy, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 300, n. 308; Chevalier, t. 1, p. 88, n. 97; Cotelle, t. 3, p. 369.

**343.** — ... Et que le préfet pouvait prononcer la vicinalité de la voie même au cours d'un procès intenté à la commune par un particulier pour se faire reconnaître la propriété du sol de la voie. — Cons. d'Et., 28 sept. 1816, Fevreau, [S. chr., P. adm. chr.], — 17 juin 1818, Delmas, [P. adm. chr.] — V. aussi, en ce sens, Cass., 29 nov. 1848, de Tressemanes-Brunet, [S. 48.1.265, P. 49.2.38]

**344.** — L'arrêté préfectoral ne dispensait pas, il est vrai, la commune de recourir à l'expropriation, car si l'opposant faisait consacrer ses droits par l'autorité judiciaire, la commune devait acquérir le terrain soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation. Mais le principal avantage présenté par l'expropriation était enlevé au propriétaire, qui ne pouvait conserver la libre possession de son bien jusqu'à règlement et paiement de l'indemnité à lui due.

**345.** — Le Conseil d'Etat estimait, en effet, non seulement que le conseil de préfecture devait défendre l'intégrité du chemin contre les empiètements même de celui qui s'en prétendait propriétaire, tant que l'arrêté de classement n'était pas rapporté, mais encore qu'en attendant même la déclaration de vicinalité, le préfet pouvait maintenir provisoirement et par voie de police le public en jouissance du chemin. — Cons. d'Et., 16 févr. 1825, Presson, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 févr. 1830, Dupeyron, [S. chr., P. adm. chr.]

**346.** — ... Avec ce tempérament que, dans le cas où les faits n'indiquaient pas suffisamment à qui devait rester la possession provisoire, s'il paraissait que le particulier était de bonne foi et que le chemin était inutile comme vicinal, on ne pouvait pas ordonner la destruction des constructions et plantations par lui faites sur l'emplacement, et on pouvait l'autoriser à les conserver, à la charge par lui de déposer la valeur du terrain litigieux. — Cons. d'Et., 10 mars 1809, Commune de Ploumoguer, [P. adm. chr.]

**347.** — ... Que, nonobstant toute prétention élevée par un particulier à la propriété d'un chemin dont la commune avait la jouissance, celle-ci devait être maintenue dans cette jouissance par la suppression, le cas échéant, des barrières ou obstacles établis par le particulier pour supprimer le passage et par le rétablissement provisoire de la voie supprimée. — Cons. d'Et., 24 mars 1809, Prousteau, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 juin 1809, Chabrié, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 avr. 1810, Dupuis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 sept. 1810, Dauriac, [S. chr., P. adm. chr.]; — 9 déc. 1810, Robert, [S. chr.]; — 19 mai 1811, Milhiet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 août 1811, Robin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 avr. 1812, Colonges, [P. adm. chr.]; — 13 janv. 1813, de Beaufleury, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 nov. 1818, Andréossy, [P. adm. chr.] — *Sic*, Herman, n. 50; Cormenin, t. 1, p. 290; Chevalier, v° *Voirie*, t. 1, p. 81 et t. 2, p. 476; Jourdan, *Code des chemins*, introduction, p. 18.

**348.** — Bref, le propriétaire n'avait plus droit qu'à une indemnité et tout obstacle apporté par lui à la libre circulation devait être réprimé à titre de contravention. Dépouillé par avance, il n'avait aucun intérêt à recourir à la procédure d'expropriation; et comme, d'après la loi du 8 mars 1810, c'étaient les tribunaux judiciaires qui fixaient l'indemnité au cas d'expropriation, ce particulier devait pratiquement se borner à faire fixer l'indemnité à lui due par les tribunaux. — Delalleau, *Traité de l'expropriation*, t. 1, p. 122 et s.

**349.** — Il ne pouvait pas surtout se faire remettre en possession par les tribunaux judiciaires lorsque, par arrêté du préfet,

le public avait été maintenu en jouissance d'un passage contesté entre une commune et un particulier; jusqu'à décision des tribunaux sur la question de propriété, le juge de paix devait s'abstenir de prononcer sur le possessoire, et renvoyer les parties à se pourvoir contre la décision du préfet devant l'autorité administrative supérieure. — Cons. d'Et., 18 juill. 1821, Péterinck, [S. chr., P. adm. chr. — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 311; Garnier, *Chemins*, n. 214 et 226; Cotelle, *Cours de droit admin.*, t. 3, p. 438.

**350.** — Dans le cas où le juge de paix prononçait contrairement à l'arrêté du préfet, cet administrateur devait élever le conflit. — Même arrêt.

**351.** — Le propriétaire avait cependant intérêt à s'adresser au juge de paix car on reconnaissait que, si celui-ci ne pouvait le réintégrer dans la possession à laquelle prétendait le particulier, il lui appartenait de constater la possession pour que la preuve de la propriété incombât à l'adversaire. — Cass., 26 févr. 1833, Rothschild, [S. 33.1.391, P. chr.]

**352.** — Cette jurisprudence, constante depuis 1813, parut encore confirmée par l'art. 15, L. 21 mai 1836, déclarant attributifs de propriété les arrêtés préfectoraux portant reconnaissance d'un chemin vicinal. L'arrêté, disait-on, ne peut être attributif de propriété à la commune que si le sol appartenait par avance à un particulier; l'arrêté de reconnaissance porte donc valablement sur une voie dont le sol appartient à un particulier et transforme le droit de ce dernier en un droit à indemnité. Cette solution fut, en conséquence, admise tout d'abord en jurisprudence et en doctrine. La circulaire ministérielle du 4 juin 1836 (sur l'art. 15, n. 3) ne suppose même pas qu'il puisse y avoir là matière à controverse. La seule différence en fait était que depuis la loi du 7 juill. 1833 l'indemnité due au propriétaire dépossédé était fixée par le jury d'expropriation.

**353.** — Jugé, en ce sens, que s'il est constant que, depuis un temps immémorial, un chemin n'a pas cessé de servir de communication entre plusieurs communes, c'est avec raison que le préfet l'a reconnu comme vicinal et l'a maintenu comme tel sur l'état des chemins vicinaux, et qu'en ce faisant le préfet ne viole pas la chose jugée par un tribunal qui a déclaré le sol de la voie propriété d'un particulier. — Cons. d'Et., 17 août 1836, Couderc, [S. 37.2.41, P. adm. chr.]

**354.** — ... Que lorsqu'il est établi qu'une communication est dans la réalité un chemin vicinal, c'est avec raison qu'elle a été comprise dans le classement des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 6 déc. 1836, Lesage, [P. adm. chr.

**355.** — ... Que lorsqu'il résulte de l'instruction que des chemins d'une commune sont, depuis un temps immémorial, à l'usage du public, et qu'ils n'ont point cessé d'avoir cette destination, le préfet a pu les porter et le ministre de l'Intérieur les maintenir sur l'état des chemins vicinaux. Ces décisions ne font point obstacle à ce que les questions concernant la propriété du terrain soient soumises aux tribunaux. — Cons. d'Et., 11 janv. 1837, Jousselin, [S. 37.2.246, P. adm. chr.] — *Sic*, Chevalier, *Jur. admin.*, v° *Chemin vicinal*, t. 1, p. 92.

**356.** — Jugé encore que le préfet et le ministre de l'Intérieur agissent dans les limites de leurs pouvoirs en classant parmi les chemins vicinaux d'une commune une communication régulièrement reconnue vicinale, et en la maintenant dans une largeur de 7 mètres qu'elle avait toujours eue. — Cons. d'Et., 6 févr. 1837, Duval, [P. adm. chr.]

**357.** — ... Et que lorsqu'une commune est en jouissance de chemins ou sentiers dont l'un des habitants se prétend propriétaire, le fait de la jouissance de la commune suffit pour autoriser le préfet à classer ces chemins parmi les chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 23 août 1838, Martin, [S. 39.2.362] — *Sic*, Proudhon, *Dom. publ.*, t. 3, n. 564 et s.

**358.** — ... Sans préjudice toutefois des droits de propriété dont justifierait le réclamant. — Garnier, *Comm. de la loi du 21 mai 1836*, sur l'art. 15.

**359.** — Dans un seul cas, le droit d'effectuer le classement cessait pour le préfet, c'était celui où le chemin n'avait jamais été livré à la publicité; s'il n'eût pas établi qu'un chemin eût été anciennement vicinal, le préfet ne pouvait le reconnaître et le classer comme tel au nombre des chemins appartenant à la commune sur le territoire de laquelle il se trouvait. — Cons. d'Et., 6 mars 1828, Commune de Gisnay, [S. chr., P. adm. chr.]

**360.** — La Cour de cassation déclarait, de son côté, que le préfet pouvait, par un arrêté pris dans les limites de ses attributions, classer comme chemin vicinal une voie de communication ouverte par des particuliers sur leur propre sol, et livrée depuis longtemps à la circulation du public. — Cass., 24 févr. 1844, Delpont, [P. 44.2.503] — et maintenir la commune en possession du chemin contesté. — Cass., 4 avr. 1835, Morel, [P. chr.]; — 8 oct. 1836, Hilairet, [P. chr.]

**361.** — Jugé, de même, que lorsqu'un arrêté de préfecture avait déclaré vicinal un chemin dont la propriété était réclamée par un particulier qui y avait apposé des barrières, le juge civil commettait un excès de pouvoir en défendant au maire de la commune où se trouvait ce chemin de rien faire qui pût empêcher le libre exercice du droit de propriété qu'il reconnaissait à ce particulier sur ce chemin. Une semblable défense aurait pour conséquence l'annulation de l'arrêté de préfecture, annulation qui ne peut être prononcée que par l'autorité administrative. — Douai, 24 juill. 1838, Hubert, [P. 40.1.612]

**362.** — Par suite de l'arrêté préfectoral, en effet, le sol du chemin et les arbres qui en dépendent deviennent, immédiatement après l'arrêté de classement, la propriété de la commune, sauf le règlement des indemnités auxquelles les anciens possesseurs peuvent avoir droit, — Cass., 24 févr. 1844, précité, — et la voie n'est plus susceptible, non seulement de propriété, mais de possession privée. — Cass., 6 juill. 1841, Renault, [P. 41.2. 410

**363.** — Mais l'opinion contraire fut bientôt soutenue. On démontra, par les termes mêmes de la loi, que l'art. 15, L. 21 mai 1836, n'étendait l'effet attributif à l'arrêté de reconnaissance qu'en tant qu'il fixait la largeur et les limites du chemin, et que dès lors un tel arrêté n'était pas suffisant pour produire des effets aussi considérables qu'au cas où la propriété du sol de la voie n'était pas contestée à la commune. — Serrigny, *Quest. de dr. admin.*, n. 45.

**364.** — La Cour de cassation a jugé, en ce sens, que « l'art. 15 de la loi de 1836 s'appliquait exclusivement au cas où, par suite de la déclaration de vicinalité et de la fixation de la largeur d'un chemin public dont la propriété n'était point contestée à la commune, quelques portions riveraines dudit chemin se trouvaient enfermées dans les limites de la largeur »; que, dès lors, la déclaration de vicinalité d'un chemin public, alors qu'elle ne se borne pas seulement à déterminer la largeur de ce chemin, n'a pas pour effet d'attribuer aux communes la propriété du sol de ce chemin, et de résoudre le droit des riverains prétendant à la propriété de ce sol en une indemnité. Par suite, la possession du chemin peut encore être attribuée à un propriétaire réclamant, sauf à l'administration à recourir à une expropriation si le chemin est nécessaire aux communes qu'il traverse. — Cass., 9 mars 1847, Communes de Blanchefosse et Rumigny, [S. 47.1.774, P. 47.1.509, D. 47.1.289]

**365.** — Jugé aussi que les tribunaux sont compétents pour examiner si l'arrêté préfectoral qui classe un chemin parmi les chemins vicinaux d'une commune a été pris dans les limites de la légalité : en cela, ils n'empiètent aucunement sur les attributions de l'autorité administrative. — Nancy, 13 déc. 1845, Antoine, [S. 47.2.83, P. 46.2.277, D. 46.2.71]

**366.** — Ces arrêts restèrent d'abord isolés dans la jurisprudence même judiciaire, et la Cour de cassation se prononça par deux fois en 1845 et 1848 pour l'opinion d'après laquelle la déclaration de vicinalité d'un chemin déjà existant et pratiqué par le public en vertu d'un droit d'usage existant au profit des habitants de la commune en attribue de plein droit le sol à la commune sans qu'il y ait lieu, malgré l'opposition d'un particulier s'en prétendant propriétaire, de procéder à l'expropriation de ce sol; la disposition de l'art. 16, L. 21 mai 1836, n'étant applicable qu'au cas d'ouverture d'un chemin nouveau ou de redressement d'un ancien chemin dans une direction qu'il n'avait pas antérieurement. Le propriétaire du sol du chemin ne pouvait donc se permettre aucune dégradation de ce chemin, sous prétexte qu'il n'en avait pas été légalement exproprié. — Cass., 2 mai 1845, Ducasse, [P. 48.2.472]; — 10 févr. 1848, Peigné, [S. 48.1.589, P. 48.2. 355, D. 48.5.372] — *Sic*, Delalleau, n. 1128 et 1129; Dumay, sur Proudhon, t. 2, n. 531.

**367.** — D'où il suivait celui qui se prétendait propriétaire du sol sur lequel avait été établi un chemin classé par arrêté préfectoral comme chemin vicinal, était non recevable à demander sa réintégration dans la propriété du sol de ce chemin; il ne pouvait agir que dans le but de faire déclarer sa propriété antérieure au classement, à l'effet d'établir son droit à une indemnité. Et il devait

être déclaré non recevable, alors même que l'arrêté préfectoral portant classement du chemin avait été rendu après l'introduction de l'instance. — Cass., 29 nov. 1848 de Tressemanes-Brunet, [S. 49.1.265, P. 49.2.38]

**368.** — Et dans ce cas, le tribunal de police appelé à statuer sur la contravention commise par un propriétaire riverain qui avait obstrué ce chemin par un dépôt de terre et de fumier ne pouvait différer de réprimer cette contravention jusqu'à ce que l'exception de propriété soulevée par le prévenu eût été décidée par l'autorité compétente. — Cass., 29 mai 1852, Chamtreuil, [P. 52.2.675]

**369.** — Il a été jugé également, à cet égard, que l'autorité judiciaire (spécialement le juge des référés) est incomptente pour statuer sur une opposition à l'exécution d'un arrêté préfectoral déclarant la vicinalité d'un chemin, même alors qu'elle émanerait du propriétaire du sol, et avant toute indemnité. — Rouen, 8 août 1846, Cauvin, [P. 47.1.67]

**370.** — ... Que c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître de la question de propriété du sol d'un chemin qui vient à être déclaré vicinal, sauf à l'adversaire de la commune, si plus tard il est reconnu propriétaire, à faire régler l'indemnité à laquelle il aura droit par suite de l'expropriation qu'il aura subie, suivant les formes prescrites par l'art. 15, L. 21 mai 1836. — Grenoble, 27 janv. 1843, Coppier, [S. 44.2.168, P. chr.]

**371.** — Mais, en 1862, le Conseil d'Etat modifia absolument sa jurisprudence. Il déclara qu'un préfet commet un excès de pouvoirs en classant comme vicinal dans les termes de l'art. 15, L. 21 mai 1836, un chemin dont la propriété du sol était revendiquée par un particulier, alors que, bien que le public en eût de fait la jouissance, la commune ne contestait pas le droit du propriétaire; que l'opposition à un classement basée sur le droit de propriété des opposants devait être prise en considération à peine d'excès de pouvoirs, alors même que le chemin était en fait déjà livré au public. Depuis lors, cette opinion a définitivement prévalu. — Cons. d'Et., 27 févr. 1862, Massé, [S. 65.1.125, en note, P. adm. chr., D. 63.3.52]; — 25 févr. 1864, Grellier, [P. adm. chr., D. 64.3.88]; — 23 nov. 1865, Vivenot, [P. adm. chr., D. 66.3.83]; — 1er févr. 1866, Baudry, [S. 67.2.93, P. adm. chr.]; — 12 janv. 1870, Evain, [S. 71.2.126, P. adm. chr.]

**372.** — En présence d'une revendication appuyée sur des preuves ou un commencement de preuve tout au moins, la commission départementale doit donc surseoir au classement jusqu'à solution de la question de propriété par transaction ou décision judiciaire (Inst. gén., art. 5). — Cons. d'Et., 8 juill. 1892, Commune Labastide, [Leb. chr., p. 608]

**373.** — ... Faute de quoi, l'opposant peut se pourvoir au Conseil d'Etat soit pour faire annuler la décision intervenue, soit plutôt pour faire surseoir à son exécution jusqu'à jugement par les tribunaux civils. — Cons. d'Et, 9 juin 1882, Maixent, [D. 83.5.78]; — 8 janv. 1886, Robin, [Leb. chr., p. 4]

**374.** — Est donc entachée d'excès de pouvoirs la délibération par laquelle la commission départementale classe comme chemin vicinal ordinaire une avenue traversant un parc entouré de murs et fermée de grilles à ses extrémités lorsque, dans l'enquête, le propriétaire du parc a fait valoir, en les appuyant sur des titres, ses droits à la propriété du sol destiné à former l'assiette dudit chemin. — Cons. d'Et., 5 avr. 1889, de Talleyrand-Périgord, [S. 91.3.47, P. adm. chr.]

**375.** — Telle était déjà, sous l'empire de la loi de 1824, l'opinion de M. Herman (*op. cit.*, n. 35), d'après lequel la déclaration de vicinalité ne peut s'appliquer qu'à une voie de communication dont le public est actuellement en jouissance, car s'il s'agissait, par exemple, de déclarer vicinale une avenue fermée à ses extrémités par des grilles ou des barrières, ou un simple sentier traversant, par suite de la tolérance du propriétaire, soit une cour de ferme, soit un champ fermé de haies ou de fossés, il faudrait recourir aux formes plus lentes de l'expropriation pour utilité publique.

**376.** — Jugé, dans le même sens, que si, aux termes de l'art. 15, L. 21 mai 1836, les arrêtés préfectoraux ont pour effet d'attribuer définitivement aux chemins vicinaux le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, c'est seulement lorsque ces arrêtés portent reconnaissance et fixation de la largeur de chemins déjà existants; qu'il en est autrement des arrêtés qui ordonnent l'ouverture d'un nouveau chemin, non existant auparavant. — Cass., 20 avr. 1868, Revel, [S. 68.1.301, P. 68.771, D. 68.1.298] — Paris, 13 août 1868, de Talhouët-Roy, [S. 69.2.73, P. 69.344]

**377.** — Voici comment les conclusions du commissaire du gouvernement Chamblain dans l'affaire jugée par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 27 mai 1862, précité, justifiaient cette opinion. — « Quelle est, disait ce magistrat, l'économie des art. 15 et 16, L. 21 mai 1836? Si le chemin vicinal existe sans qu'il y ait d'autre droit de propriété engagé que celui des riverains, le préfet reconnaît les anciennes limites du chemin, il en fixe la largeur; et, s'il résulte de cette fixation un empiètement sur la propriété privée, le sol est attribué définitivement au chemin et le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité. C'est l'application de l'art. 15 de la loi de 1836. Mais si l'administration se trouve en face, non plus de droits sur les propriétés riveraines, mais de droits sur le sol même du chemin, elle ne peut plus passer outre à l'aide des procédés sommaires de l'art. 15. Le préfet conserve le droit d'autoriser les travaux : c'est la part faite à l'intérêt public; mais pour exécuter ces travaux, il faut recourir à l'expropriation : c'est la part faite au droit de propriété par l'art. 16 de la loi de 1836. Ainsi, dans le premier cas (art. 15), il s'agit de reconnaître un fait : cette reconnaissance appartient à l'administration. Dans le second cas (art. 16), il s'agit de constituer un droit, le droit de propriété de la commune à la place du droit de propriété privée : cette substitution d'un droit à un autre appartient au jury. Toutefois, il faut reconnaître que l'art. 15 déroge à ces principes en donnant à la fixation de la largeur par le préfet un effet attributif de propriété et non pas seulement un effet déclaratif; mais cet effet ne s'applique qu'aux propriétés riveraines, et cette dérogation au principe ne détruit pas celui-ci, qui conserve toute sa force en dehors du cas prévu par la loi, c'est-à-dire d'une propriété riveraine. »

**378.** — La commission départementale ne serait cependant pas tenue de prononcer le sursis si l'opposant ne produisait ni titre ni commencement de preuve à l'appui de ses prétentions. Seulement la décision de classement ne constituerait pas un obstacle légal à ce que, même en ce cas, le réclamant fît valoir devant les tribunaux compétents les droits qu'il croirait lui appartenir. — Cons. d'Et., 4 juill. 1884, Lafont, [D. 86.3.15]

**379.** — ... Pas plus que le refus de classement ne ferait obstacle à ce que la commune fît valoir devant les tribunaux les droits de propriété ou de servitude qu'elle pourrait avoir à exercer sur le sol du chemin. — Cons. d'Et., 28 oct. 1829, Commune de Saint-Jean-d'Assé, [P. adm. chr.]

**380.** — II. Nous avons dit (*suprà*, n. 325), que l'autorité administrative chargée du classement (autrefois le préfet, aujourd'hui la commission départementale), devait, depuis la loi du 28 juillet 1824, art. 1, prendre, à peine de nullité, l'avis du conseil communal, qu'il y avait là une formalité substantielle. Il va sans dire qu'un vote favorable du conseil ne rend pas le classement nécessaire. Mais cet avis, nécessaire à prendre, engage-t-il la commission, en ce sens que l'opposition du conseil municipal empêche le classement du chemin?

**381.** — De l'esprit, sinon du texte de la loi de 1824, on a toujours tiré une réponse négative. L'arrêté préfectoral ne devait pas obligatoirement être conforme à la délibération du conseil municipal et rien n'était plus logique que cette solution, alors qu'avant 1836, l'entretien du chemin classé ne constituant pas une charge obligatoire pour la commune, la déclaration de vicinalité d'une voie déjà existante n'intéressait pas directement les finances communales.

**382.** — Depuis la loi de 1836, l'entretien des chemins classés est devenu obligatoire pour les communes; dès lors, le classement d'une voie, fût-elle déjà existante, engage les finances des communes, quoique dans une proportion moindre que l'ouverture d'un chemin non encore public dont il faut acquérir le sol. Néanmoins, le pouvoir discrétionnaire du préfet, en ce qui concerne le classement, n'avait pas été modifié par cette loi; il était resté seulement, comme par le passé, soumis à la nécessité préalable de prendre l'avis, mais simplement l'avis du conseil municipal. La loi du 10 août 1871 n'a nullement changé cette législation, qui, quoique imparfaitement logique, n'en est pas moins toujours en vigueur. En conséquence, au contraire de la règle adoptée quand il s'agit d'ouvrir un chemin vicinal, comme nous le verrons bientôt (V. *infrà*, n. 513), l'opposition du conseil municipal ne saurait empêcher la commission départementale d'opérer le classement, comme chemin vicinal, d'une voie publique déjà existante. — Cons. d'Et., 18 juill. 1838, Commune de Vertheuil, [P. adm. chr.]; — 16 juin 1841, Ville de Châteaudun, [P. adm. chr.]; — 9 déc.

1845, Commune de Cerences, [S. 46.2.153, P. adm. chr., D. 46.3.38] — Av. Cons. d'Et., 29 juill. 1870. — *Sic*, Herman, v° *Chemins vicinaux*, n. 31; Guillaume, *Traité pratique de la voirie vicinale*, p. 24, n. 10.

**383.** — La décision de la commission départementale est communiquée par le préfet aux conseils municipaux et aux particuliers intéressés. A lui seul appartient le droit de faire cette notification ou communication. — Av. Cons. d'Et., 16 janv. 1873. — Une circulaire ministérielle du 9 août 1879 indique les mesures à prendre pour cette notification.

**384.** — On s'est demandé si une véritable notification aux parties intéressées était nécessaire pour faire courir les délais impartis pour faire appel au conseil général ou recourir devant le Conseil d'Etat. Une réponse affirmative était donnée par la circulaire ministérielle du 19 sept. 1871, relative à l'exécution de la loi du 10 août 1871 (S. *Lois annotées*, 1871, p. 84). On y lit, en effet : « Les décisions de la commission départementale vous seront communiquées, monsieur le préfet, et elles devront être *notifiées*, en même temps, aux conseils municipaux et aux autres parties intéressées. »

**385.** — Mais l'opinion contraire, professée dans le rapport fait au nom de la commission de décentralisation à l'Assemblée nationale, et d'après laquelle « la communication de la décision qui est obligatoire tiendra lieu de notification » (S. *Lois annotées*, 1871, p. 78, 3e col.; P. *Lois, décrets*, 1871, p. 134, 1re col.), a été adoptée par la Cour suprême. D'après un arrêt, l'art. 88, L. 10 août 1871, n'exige pas que les décisions des commissions départementales, relatives au classement des chemins vicinaux, soient notifiées à chacun des propriétaires qu'elles peuvent concerner; il suffit qu'elles aient été publiées par affiches invitant les intéressés à prendre communication des plans qui s'y rattachent, déposés à la mairie à la disposition de tous. — Cass., 19 févr. 1885, Porée, [S. 89.1.46, P. 89.1.76, D. 86.1.181] — Cons. d'Et., 8 août 1882, de Colmont, [S. 84.3.53, P. adm. chr.]; — 16 mai 1884, Lévêque, [Leb. chr., p. 381]

4° *Effets du classement.*

**386.** — Les effets du classement sont les suivants : 1° l'entretien du chemin devient obligatoire pour la commune, qui doit supporter les frais nécessaires pour sa réparation et peut y être contrainte par l'autorité supérieure. Les communes ne peuvent éviter cette charge en invoquant leur insuffisance de ressources ordinaires; la loi, nous l'avons déjà dit, a créé des ressources spéciales à ce destinées, qui ne peuvent, en principe, recevoir une autre destination (LL. 21 mai 1836, art. 2, 8, 14; 24 juill. 1867, art. 3; 11 juill. 1868; 25 juill. 1873; 10 juill. 1879; 12 mars 1880).

**387.** — 2° Les conseils de préfecture et les tribunaux de simple police ont, en ce qui concerne les usurpations et les anticipations commises sur la voie, une compétence respective dont le départ sera fait ultérieurement. — V. *infrà*, n. 2406 et s.

**388.** — 3° La reconnaissance du chemin consacre la jouissance légale du public sur le sol de la voie dans toute la largeur qui lui est donnée par l'arrêté de classement. Si le classement n'opère jamais à lui seul le déplacement de la propriété, il facilite singulièrement ce résultat quand, portant d'ailleurs sur un chemin public existant, et en conséquence, régulièrement pris, il se borne à l'élargir. Les parcelles de terrains comprises dans le tracé sont, au moins quand elles ne sont ni bâties, ni closes de murs, incorporées à la voie publique par le fait même du classement et le règlement de l'indemnité à payer aux propriétaires desdites parcelles peut être postérieur à la prise de possession (L. 21 mai 1836, art. 15).

**389.** — 4° Le sol du chemin déjà ouvert au public entre, d'une manière plus complète, dans le domaine public communal. L'art. 10, L. 21 mai 1836, consacre son imprescriptibilité et les riverains sont grevés de servitudes spéciales que nous reverrons ultérieurement et relatives tant aux occupations temporaires ou extractions de matériaux pour la confection ou entretien des chemins (L. 21 mai 1836, art. 17), qu'aux permissions à obtenir pour exécuter des travaux de construction le long de la voie (L. 21 mai 1836, art. 21; Règl. gén., art. 172-175, 180, 181).

**390.** — Mais jamais, et c'est là un point reconnu par l'autorité administrative elle-même, depuis 1862, le classement d'une voie ne transfère à la commune la propriété du sol sur lequel elle est établie s'il appartient à un particulier; il faut, pour obtenir ce résultat, recourir à l'expropriation. — V. *suprà*, n. 371.

5° *Voies de recours contre la décision de la commission départementale.*

**391.** — I. *Recours administratifs.* — Le classement en lui-même ne donne pas lieu à un recours contentieux proprement dit, il peut seulement donner ouverture : 1° à un recours par la voie gracieuse devant la commission départementale elle-même ou devant le conseil général; 2° à un pourvoi devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique.

**392.** — Ces recours, par dérogation aux principes et aux règles ordinaires, ont un effet suspensif de l'exécution des décisions prises par la commission départementale (L. 10 août 1871, art. 88). Le législateur a pensé, sans doute, que l'utilité des classements n'avait pas un caractère assez pressant pour permettre de compromettre irrévocablement les intérêts les plus graves. Il en était autrement autrefois du recours gracieux devant le ministre de l'Intérieur contre les décisions du préfet en cette matière. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]; — 25 oct. 1826, Pauzier, [S. chr., P. adm. chr.]

**393.** — On en concluait que, si dans ce cas, l'arrêté du préfet reçoit exécution par une décision du conseil de préfecture, cette exécution ne fait pas obstacle à ce que le ministre statue sur le recours contre la déclaration de vicinalité, sauf l'appel devant le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, précité.

**394.** — Il en était même ainsi du recours devant le Conseil d'Etat, par ce motif que les actes de l'autorité administrative contre lesquels le recours est autorisé par la loi sont exécutoires par provision, à moins qu'il n'ait été sursis à leur exécution par l'autorité compétente, et qu'il n'a point été dérogé à ce principe par la législation spéciale des chemins vicinaux. — Cass., 27 mars 1839, Procureur de Draguignan, [S. 39.1.404, P. 43.2.750]; — 6 juill. 1841, Renault, [S. 41.1.730, P. 41.2.410]

**395.** — Jugé encore que le recours exercé devant le ministre de l'Intérieur ou devant le Conseil d'Etat contre les arrêtés administratifs déclarant la vicinalité d'un chemin n'est pas suspensif : ce recours ne saurait donc obliger les tribunaux ou le conseil de préfecture à surseoir au jugement des contraventions de tels arrêtés. — Cass., 28 sept. 1832, Pavy, [S. 33.1.793, P. chr.] — Cons. d'Et., 25 oct. 1826, précité.

**396.** — D'ailleurs, en un tel cas, la décision rendue à l'égard des contraventions ne fait nul obstacle à ce que la partie intéressée suive l'effet de son pourvoi devant le ministre, ni à ce qu'elle fasse valoir devant les tribunaux ses droits à la propriété du chemin; comme à une indemnité, dans le cas où son droit de propriété serait reconnu. — Cons. d'Et., 25 oct. 1826, précité.

**397.** — A. *Recours par voie gracieuse.* — La décision de la commission départementale peut être, à la demande d'une partie intéressée, réformée par la commission elle-même mieux informée. Cette décision est en effet un acte d'administration, susceptible, tant du moins qu'il n'a pas reçu d'exécution, d'être rapporté par cette commission, sans qu'il soit besoin de consulter à nouveau le conseil municipal (L. 10 août 1871, art. 86). — Cons. d'Et., 13 juin 1873, Commune de Liévin, [S. 75.2.157, P. adm. chr., D. 74.3.84]

**398.** — Mais il n'en est plus de même et la décision ne peut plus être rapportée alors qu'elle a reçu son exécution quant au tracé et aux limites du chemin. — Cons. d'Et., 5 déc. 1879, Marty, [S. 81.3.21, P. adm. chr., D. 80.3.52]

**399.** — Il avait été déjà jugé, en ce sens, que le préfet est compétent pour rectifier un état de chemins vicinaux approuvé par lui, sauf à la partie intéressée à soumettre aux tribunaux les questions de propriété et d'indemnité relatives au sentier en litige. — Paris, 13 août 1818, de Talhouët-Roy, [S. 69.2.73, P. 69.344] — Cons. d'Et., 24 mars 1819, Rémant, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 déc. 1835, Dellier, [P. adm. chr.]

**400.** — De plus, et toujours par la voie gracieuse, les intéressés avaient avant 1871 le droit de s'adresser, soit *de plano*, soit après refus de rétractation par le préfet, au ministre de l'Intérieur par la voie hiérarchique. — Cass., 23 avr. 1838, Procureur de Neufchâteau, [S. 38.1.458, P. 38.1.624] — Cons. d'Et., 1er mars 1826, précité.

**401.** — Aujourd'hui, en vertu de l'art. 88, L. 10 août 1871, la décision de la commission départementale peut être, pour cause d'inopportunité ou fausse appréciation des faits, frappée d'appel devant le conseil général par le préfet, les conseils municipaux ou les parties intéressées. L'appel doit être notifié dans

le délai d'un mois au président de la commission départementale. Ce délai court du jour où la décision a été communiquée aux diverses personnes pouvant former appel, et le conseil général doit statuer dans sa prochaine session. Le conseil général, qui, nous l'avons vu, ne peut se prononcer en premier ressort sur le classement, peut substituer sa décision à celle de la commission départementale. — V. *suprà*, n. 319.

**402.** — Lorsque le délai d'appel est expiré sans que les parties se soient encore pourvues, la décision de la commission ne peut plus être réformée par le conseil général, mais, toujours à la condition qu'elle n'ait pas reçu d'exécution, elle peut être rétractée par la commission elle-même, et le conseil général, saisi tardivement, ne commet pas un excès de pouvoir en invitant la commission à procéder à un nouvel examen de l'affaire. — Cons. d'Et. 13 avr. 1883, Ville de Vernon, [Leb. chr., p. 331]

**403.** — En cas d'annulation de la décision prise par la commission départementale, il faut appliquer les règles admises autrefois au cas où il y avait annulation par le ministre de l'arrêté préfectoral prononçant le classement. Il y a annulation de tout ce qui a été fait en vertu de cette décision; et notamment, il y a lieu de considérer comme non avenus les arrêts du conseil de préfecture réprimant une usurpation commise sur ce chemin. — Cons. d'Et., 25 avr. 1828, Lemonnier, [P. adm. chr.]; — 14 sept. 1830, Dreux, [P. adm. chr.]

**404.** — Jugé encore dans le même sens que, si l'arrêté du préfet déclarant la vicinalité d'un chemin a été annulé par une décision non attaquée du ministre de l'Intérieur, le droit que le propriétaire de ce chemin prétend avoir de rétablir les barrières supprimées et le droit de passage que la commune peut y opposer ne présentent plus que des questions de droit commun dont la connaissance appartient aux tribunaux. — Cons. d'Et., 19 juin 1828, Dervaux, [P. adm. chr.] — *Sic*, Chevalier, t. 1, p. 89; Cotelle, t. 3, p. 437.

**405.** — Quand on ne peut attaquer la décision de la commission départementale que pour inopportunité ou fausse appréciation des faits, le recours par la voie gracieuse est seul ouvert; il serait donc impossible de se pourvoir devant le Conseil d'Etat soit contre cette décision elle-même... Ainsi jugé avant la loi de 1871 pour les arrêtés préfectoraux de classement. — Cons. d'Et., 24 mars 1819, Rémont, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 mars 1820, Langlois, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 févr. 1825, Presson, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 déc. 1830, Dronis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 22 févr. 1844, Dérodé, [S. 44.2.274, P. adm. chr.]; — 9 déc. 1845, Commune de Cérences, [S. 46.2.153, P. adm. chr., D. 46.3.38]; — 30 avr. 1852, Commune de Sarrou, S. 52.2.470, P. adm. chr.]

**406.** — ... Et depuis cette loi pour les décisions des commissions départementales. — Cons. d'Et., 13 nov. 1874, Commune de Chepniers, [Leb. chr., p. 857]; — 5 janv. 1877, Camou, [Leb. chr., p. 10]; — 29 juin 1877, Villepelée, [Leb. chr., p. 631]; — 3 avr. 1877, Caron, [Leb. chr., p. 762]; — 18 janv. 1878, Aubert, [Leb. chr., p. 56]; — 17 juin 1881, Michaud, [Leb. chr., p. 624]

**407.** — ... Soit même contre la décision rendue en appel par le conseil général, qui est définitive. La question a été bien dès fois tranchée en ce sens en ce qui concerne les décisions approbatives prises avant 1871 par le ministre de l'Intérieur. — Cons. d'Et., 18 juill. 1838, Commune de Vertheuil, [P. adm. chr.]; — 16 juin 1841, Ville de Châteaudun, [P. adm. chr.]; — 22 févr. 1844, précité; — 13 déc. 1845, Chapzier, [P. adm. chr., D. 46.3.85]; — 17 janv. 1846, Hautefeuille, [S. 46.2.409, P. adm. chr.]; — 1er juin 1849, Veuve et héritiers Remy-Caban, [Leb. chr., p. 316]; — 30 avr. 1852, précité. — *Contrà*, Cons. d'Et., 12 janv. 1825, Capmas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er mars 1826, précité.

**408.** — Le recours devant le Conseil d'Etat est donc impossible de la part de la commune qui se fonderait uniquement sur ce motif que le chemin lui est inutile et qu'il entraînerait des frais pour son entretien et pour indemnités de terrains. — Cons. d'Et., 23 août 1836, Vicard, [S. 37.2.42, P. adm. chr.]; — 23 août 1836, Commune de Grand-Combe-des-Bois, [S. 37.2.42, P. adm. chr.]

**409.** — On le décidait ainsi, avant 1862, à l'égard de ceux qui se prétendaient propriétaires. Le motif en est que le préfet, comme aujourd'hui la commission départementale, était constitué juge de la nécessité du chemin. Le propriétaire traversé ne pouvait exciper d'aucun *droit acquis* qui aurait été violé par l'arrêté; il ne pouvait donc jusque-là y avoir rien de contentieux, susceptible d'être soumis au Conseil d'Etat constitué comme tribunal; il n'y avait que *simple intérêt;* le droit ne commençait à exister qu'au moment de la dépossession... — Cons. d'Et., 24 mars 1819, précité; — 1er mars 1826, précité; — 7 avr. 1843, Merlin, [S. 43.2.597, P. adm. chr.]; — ... ou au cas de fixation des anciennes limites. — Cons. d'Et., 16 déc. 1830, Dionis, [S. chr., P. adm. chr.]; — et il ne pouvait se résoudre qu'en un droit à indemnité.

**410.** — *A fortiori*, le conseil de préfecture devait-il être considéré comme incompétent pour connaître d'un recours contre un arrêté préfectoral de classement. — Cons. d'Et., 15 oct. 1826, Savy, [P. adm. chr.]; — 16 déc. 1830, précité.

**411.** — Le recours gracieux est encore seul possible quand il y a eu erreur matérielle dans l'acte de classement. Il a été jugé, en ce sens, — et cette sentence s'appliquerait parfaitement aujourd'hui aux décisions de la commission départementale, — que le préfet qui comprend sur l'état des chemins vicinaux d'une commune une portion de chemin se trouvant sur une commune voisine ne commet pas un excès de pouvoir, mais seulement une erreur qui doit être déférée au ministre de l'Intérieur. — Cons. d'Et., 7 avr. 1841, de Sesmaisons, [P. adm. chr.]

**412.** — B. *Recours pour cause d'excès de pouvoir.* — Toute partie intéressée a également le droit d'attaquer les décisions de la commission départementale devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique.

**413.** — Ce second mode de recours doit être soigneusement distingué de l'appel devant le conseil général. On a, il est vrai, soutenu que ce dernier, jouant à l'égard de la commission départementale le même rôle que le ministre vis-à-vis du préfet avant 1871 devait pouvoir, en qualité de tribunal d'appel, connaître à tous les points de vue de la décision de la commission. Mais il faut répondre que le conseil général n'est pas en principe le supérieur hiérarchique de la commission départementale et le tribunal d'appel devant lequel doivent être portées nécessairement les décisions de celle-ci. La loi de 1871 a organisé un système d'appel d'une nature toute spéciale en matière de classement de chemins vicinaux ordinaires, mais elle a limité les causes de cet appel à l'inopportunité et la fausse appréciation des faits. Dès lors s'il y a un excès de pouvoir ou violation de la loi, c'est seulement au Conseil d'Etat que l'on peut recourir.

**414.** — Le Conseil d'Etat s'est en général prononcé en faveur de cette seconde opinion. — Cons. d'Et., 1er juin 1877, Bergeron et Charon, [Leb. chr., p. 510]; — 9 févr. 1883, Bouvier, Leb. chr., p. 139]; — 1er févr. 1884, Lasvignas, [Leb. chr., p. 95]; — V. aussi Cons. d'Et., 13 juill. 1877, Commune de Bosbénard, [D. 78.3.46]

**415.** — Le Conseil d'Etat a même jugé que lorsqu'une décision de la commission départementale lui est déférée pour excès de pouvoir, le conseil général n'est pas recevable à intervenir dans l'instance pour défendre cette décision. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Commune de Pleurtuit, [S. 77.2.220, P. adm. chr.]

**416.** — Depuis 1862, nous l'avons vu, *suprà*, n. 371, le recours pour excès de pouvoir est admissible et doit triompher quand il est fondé sur un droit de propriété méconnu par l'arrêté de classement. — Cons. d'Et., 27 févr. 1862, Massé, [S. 63.1.125, en note, P. adm. chr., D. 63.3.52]; — 25 févr. 1864, Grellier, [P. adm. chr., D. 64.3.88]; — 23 nov. 1865, Vivenot, [P. adm. chr., D. 66.3.83]; — 1er févr. 1866, Baudry, [S. 67.2.93, P. adm. chr.]; — 12 janv. 1870, Evain, [S. 71.2.126, P. adm. chr.]; — 9 juin 1882, Maixent, [D. 83.5.78]; — 8 janv. 1886, Robin, [Leb. chr., p. 4]; — 5 avr. 1889, de Talleyrand-Périgord, [S. 91.3.47, P. adm. chr.]

**417.** — Même avant cette époque, d'ailleurs, le Conseil d'Etat avait admis le propriétaire ainsi exproprié à attaquer devant lui la décision prise. — Cons. d'Et., 12 janv. 1825, précité; — 1er mars 1826, précité; — 16 mai 1827, Rougier, [P. adm. chr.]; — 7 févr. 1834, de Barral, [P. adm. chr.]

**418.** — Le pourvoi devant le Conseil d'Etat étant suspensif, nous l'avons dit déjà, le délai pour le former est abrégé. Il doit avoir lieu dans les deux mois, à dater de la communication des décisions attaquées (L. 10 août 1871, art. 88). — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Commune de Bricqueville, [Leb. chr., p. 846]; — 17 nov. 1877, Rey, [Leb. chr., p. 873]

**419.** — Pas n'est besoin d'une notification individuelle pour faire courir ce délai; il suffit que les affiches aient averti les

personnes intéressées. — Cass., 19 févr. 1885, Porée, [S. 89.1.46, P. 89.1.76, D. 86.1.181] — Cons. d'Et., 8 août 1882, de Colmont, [S. 84.3.53, P. adm. chr.]

**420.** — Et le fait qu'un appel aurait été préalablement formé devant le conseil général pour cause d'inopportunité ne prolonge en aucune façon le temps pendant lequel le pourvoi au Conseil d'Etat est recevable. — Cons. d'Et., 9 févr. 1883, Bouvier, [Leb. chr., p. 139] ; — 1er févr. 1884, Lasvignas, [Leb. chr., p. 95]

**421.** — Ce pourvoi est dispensé de tous frais de timbre et d'enregistrement aussi bien que de la formalité de constitution d'avocat; dans l'instance à laquelle il donne lieu, la partie qui succombe ne peut être condamnée aux dépens. — Cons. d'Et., 13 juin 1873, Commune de Liévin, [S. 75.2.157, P. adm. chr., D. 74.3.84]

**422.** — Nous avons dit que ces recours tant par voie gracieuse que par voie contentieuse pouvaient être exercés, d'après l'art. 88, L. 10 août 1871, tant par le préfet et les conseils municipaux que par toute autre partie intéressée. Il faut entendre par ce dernier terme tous ceux qui ont un intérêt direct et personnel, d'où il suit qu'un contribuable ne peut, en cette seule qualité et parce qu'il redoute des dépenses nouvelles pour la commune, attaquer en son nom personnel ni devant le conseil général par voie d'appel, ni devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, une décision de la commission départementale prononçant l'ouverture d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, Bouillon, [S. 75.2.307, P. adm. chr., D. 74.3.82]

**423.** — Les membres d'un conseil municipal eux-mêmes, à défaut d'un intérêt direct et personnel, n'ont pas qualité pour déférer au Conseil d'Etat comme entachées d'excès de pouvoir, soit la décision de la commission départementale qui a classé un chemin vicinal ordinaire, soit celle du conseil général qui a rejeté le recours formé devant lui. — Cons. d'Et., 21 janv. 1881, Fortin, [S. 82.3.38, P. adm. chr.]

**424.** — Cette dernière décision est d'ailleurs conforme à la jurisprudence du Conseil d'Etat, d'après laquelle les membres d'un conseil municipal sont sans qualité pour agir en leur nom personnel dans l'intérêt de leur commune (V. *infrà*, v° *Commune*). — Cons. d'Et., 13 févr. 1880, Ville de Saint-Denis, [Leb. chr., p. 158]

**425.** — Le Conseil d'Etat jugeait aussi qu'un particulier n'est pas recevable à contester la vicinalité des chemins qui se trouvent dans un tableau précédemment dressé des communications vicinales, lorsqu'il a concouru à cette époque à leur reconnaissance en qualité de membre du conseil municipal et de commissaire cantonal. — Cons. d'Et., 26 mai 1837, Baudenet, [P. adm. chr.]

**426.** — II. *Recours judiciaires.* — La décision emportant classement n'a jamais été considérée comme ayant pour effet de préjuger la question de propriété. Il est donc toujours possible à qui se prétend propriétaire du sol de se retirer devant les tribunaux judiciaires pour établir ses droits. C'était le moyen pour lui, d'après la jurisprudence longtemps adoptée par le Conseil d'Etat (V. *suprà*, n. 340 et s.), d'obtenir une indemnité. — Cass., 29 nov. 1848, Tressemanes-Brunet, [S. 49.1.265, P. 49.2.38] — Grenoble, 27 janv. 1843, Cappier, [S. 44.2.168, P. chr.] — Cons. d'Et., 15 nov. 1826, Dossaris, [P. adm. chr.]; — 3 déc. 1828, Même partie, [*Ibid.*]; — 4 mars 1829, Cayrev, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 janv. 1837, Jousselin, [S. 37.2.246, P. adm. chr.]; — 6 févr. 1837, Duval, [P. adm. chr.]; — 18 mai 1837, Dutoya, [P. adm. chr.]; — 4 déc. 1837, Saurel, [P. adm. chr.]; — 23 juill. 1838, Hebrard, [S. 39.2.266, P. adm. chr.]; — 19 août 1838, Rivière de Reffardeau, [P. adm. chr.]; — 20 févr. 1840, Guillemin, [P. adm. chr.]; — 27 févr. 1840, Granier, [P. adm. chr.]; — 2 sept. 1840, Decante, [S. 41.2.152, P. adm. chr.]; — 6 juill. 1843, Barbier, [P. adm. chr.]; — 22 févr. 1844, Dérodé, [S. 44.2.274, P. adm. chr.]; — 16 janv. 1846, Duc de Coigny, [P. adm. chr.]; — 17 janv. 1846, Hautefeuille, [S. 46.2.409, P. adm. chr.]; — 6 févr. 1846, de Drée, [P. adm. chr.]; — 12 mai 1847, Guillemot, [S. 47.2.548, P. adm. chr., D. 47.3.171]; — 10 févr. 1848, Peigné, [S. 48.1.589, P. 48.2.355, D. 48.5.372]; — 16 mars 1848, Renduel, [P. adm. chr.]; — 21 avr. 1848, Laburthe, [S. 48.2.497, P. adm. chr., D. 48.3.106]

**427.** — Le tribunal saisi de la question la tranchait en faveur de la commune ou du particulier d'après l'examen des faits; ainsi, les tribunaux pouvaient, sans excès de pouvoir et sans empiéter sur les attributions de l'autorité administrative, décider, d'après les circonstances de la cause, que la propriété d'un chemin litigieux était une propriété publique. — Cass., 7 mars 1837, Besnard, [S. 37.1.999, P. 37.2.588]

**428.** — Jugé, à cette époque, que la prescription spéciale de deux ans, établie par l'art. 18, L. 21 mai 1836, pour l'action en indemnité, n'était applicable qu'au cas d'ouverture ou de redressement de chemins vicinaux; mais qu'au cas de simple déclaration de vicinalité d'un chemin préexistant, l'indemnité ne se prescrivait que par trente ans, selon le droit commun. — Douai, 5 août 1844, Commune de Steenwerck, [S. 44.2.24] — *Sic*, Garnier, *Suppl.*, p. 73 et s.; Dumay, t. 2, n. 554 et s.

**429.** — Depuis le changement de jurisprudence précédemment indiqué (*suprà*, n. 371), le particulier ainsi irrégulièrement exproprié, pourrait ou s'opposer à la prise de possession par l'administration, ou revendiquer devant les tribunaux judiciaires sa propriété, qui ne peut lui être enlevée dans ce cas qu'avec les garanties de l'expropriation. — Cass., 9 mars 1847, Communes de Blanchefosse et Rumigny, [S. 47.1.774, P. 47.1.509, D. 47.1.289]; — 20 avr. 1868, Revel, [S. 68.1.301, P. 68.771]

**430.** — Le particulier propriétaire de la voie ainsi irrégulièrement classée n'a pas même besoin de recourir contre la décision dont elle a été l'objet tant qu'il n'est pas personnellement inquiété par une prise de possession; il peut continuer à se comporter comme propriétaire pur et simple. C'est ce que décide un arrêt de la cour de Paris d'après lequel l'arrêté du préfet qui classe, comme chemins vicinaux, des voies privées que les propriétaires successifs d'une forêt avaient réservées pour l'exploitation de leur domaine, ne dépouille pas le maître du fonds de son droit de propriété sur le sol de ces voies, alors que ce classement, fait à l'insu de ce dernier, sans mise en demeure, sans notification, sans indemnité, a été le résultat d'une erreur qui, plus tard, a été reconnue et spontanément réparée par l'autorité préfectorale. — Paris, 13 août 1868, de Talhoüet-Roy, [S. 69.2.73, P. 69.344]

**431.** — En conséquence, celui qui, sans l'autorisation du propriétaire, passe avec ses chevaux et voitures sur de telles voies commet le délit prévu et puni par l'art. 147, C. for. — Même arrêt.

**432.** — On a contesté cette solution. Bien que lesdits chemins eussent, dans l'espèce, été classés en 1839 et en 1867, le préfet les avait intentionnellement omis sur le tableau dressé alors des chemins vicinaux du département. Or, il va de soi que cette simple omission ne peut équivaloir à un déclassement régulier des chemins; nous verrons en effet, plus loin (*infrà*, n. 829 et s.) quelles formalités doivent être observées en ce cas. D'autre part, à supposer qu'en 1839 le classement de ces voies les eût rendues propriétés communales, ce n'avait pas pu être pour un temps mais à perpétuité, et dès lors, en cas de déclassement, leur propriété n'aurait pas fait de plein droit retour à leur ancien propriétaire, il aurait fallu un acte d'aliénation de la part de la commune, ce qui n'était pas le cas. Or, a-t-on dit, il est certain que le sol des voies a été réuni au domaine public communal, fût-ce à l'insu et sans mise en demeure préalable de son propriétaire; telle est, en effet, la conséquence attachée à la déclaration de vicinalité par l'art. 15 de la loi de 1836, qui n'exige pour cela l'accomplissement d'aucune formalité spéciale vis-à-vis du propriétaire. Ce dernier n'avait donc plus qu'une ressource, réclamer une indemnité, et cela pendant le bref délai de deux ans. Quoi qu'il en soit, il ne pouvait plus, en 1867, se considérer comme propriétaire desdits terrains. — Bertin, obs. J. *Le Droit*, 12 sept. 1868.

**433.** — Cette argumentation a été justement condamnée par la cour de Paris, car elle confondait deux catégories bien distinctes de décisions relatives à la vicinalité d'une voie, celles de l'art. 15 et celles de l'art. 16 de la loi de 1836, elle revenait aux anciens errements de la jurisprudence administrative abandonnée depuis 1862 (V. *suprà*, n. 340 et s.); dans l'hypothèse prévue par l'art. 15, il est vrai de dire qu'un particulier peut se voir enlever, pour être attribuée au domaine public, quelque parcelle de sa propriété sans qu'on ait observé les formalités de l'expropriation, mais cela ne s'applique que quand le sol de la voie était déjà propriété communale et publique et qu'il y a lieu seulement de l'élargir. — V. *suprà*, n. 377.

**434.** — Dans l'hypothèse soumise à la cour de Paris, rien de pareil ne se rencontrait puisqu'il était constaté, au contraire, qu'au moment de leur classement en 1839, les chemins en question n'étaient et n'avaient jamais été publics, que, loin de pouvoir être considérés comme des propriétés communales, ils n'é-

taient jamais sortis du domaine privé. En l'état, l'arrêté préfectoral qui les avait classés ne pouvait donc valoir comme portant reconnaissance, mais simplement comme contenant déclaration de vicinalité, en vertu de l'art. 16 de la loi de 1836, pour le cas d'ouverture de chemins nouveaux; à la différence des arrêtés autorisés par l'art. 15, l'arrêté dont il s'agissait n'était à aucun point de vue translatif de propriété; il était simplement déclaratif d'utilité publique; il pouvait motiver l'expropriation; il ne l'entraînait pas de plein droit. Pour qu'en pareil cas la dépossession s'ensuive, il faut, en outre, une mise en demeure et des notifications adressées au propriétaire; il faut l'allocation et le paiement d'une indemnité, c'est-à-dire l'accomplissement de toutes les formalités, de toutes les conditions exigées par la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, combinée avec la loi du 21 mai 1836.

**435.** — *A fortiori*, les tribunaux judiciaires, seuls compétents pour statuer sur la propriété des chemins même classés, peuvent-ils, pour statuer sur la propriété d'un atterrissement contigu à un chemin actuellement classé comme vicinal, déclarer que ce chemin a été antérieurement un chemin de halage, et par suite attribuer au propriétaire riverain la propriété de l'atterrissement formé avant la déclaration de vicinalité. — Cass., 1er déc. 1835, Commune de Roques, [S. 36.1.125, P. chr.]

**436.** — ... Et surtout, la simple énonciation relative à la propriété d'un chemin dans un arrêté préfectoral qui n'en prononce pas le classement ne met nul obstacle à ce que les tribunaux compétents connaissent de la question. — Cons. d'Et., 17 janv. 1846, Hautefeuille, [P. adm. chr.]

**437.** — Les actions civiles sur la propriété des chemins vicinaux sont jugées comme affaires sommaires et urgentes (L. 21 mai 1836, art. 20). De là il résulte que les dépens de ces sortes d'actions, quelle que soit d'ailleurs la nature des difficultés qu'elles aient présentées à résoudre, doivent être taxés comme en matière sommaire; et il en serait ainsi, quand bien même le chemin, cause du litige, n'aurait pas été classé comme chemin vicinal. — Bourges, 19 juin 1840, Boudron de la Mothe, [S. 41.2.359, P. 41.2.125]; — 30 août 1843, Lallemand, [S. 44.2.502, P. 44.2.436]

**438.** — Quand une contestation relative à la propriété d'un chemin vicinal ou d'une partie de chemin vicinal est portée devant les tribunaux, c'est au particulier qu'incombe en principe le fardeau de la preuve s'il s'agit d'un terrain incorporé au domaine public. Mais si le particulier peut établir qu'il était en possession du sol avant sa réunion au chemin, c'est alors à la commune à fournir la preuve qu'elle était propriétaire. — Herman, *Traité de voirie vicinale*, n. 64; Grandvaux, *Code*, t. 1, p. 92 à 96.

**439.** — Dans le cas, au contraire, où le litige a pour objet, soit un terrain dont l'incorporation au domaine de la voirie n'est pas régulièrement démontré, soit un terrain qui a été retranché de la voie publique, la charge de la preuve est soumise aux règles du droit commun.

6° *Interprétation des actes de classement. — Autorité compétente.*

**440.** — Le classement d'un chemin comme voie vicinale ordinaire peut donner lieu à des difficultés nombreuses pour la solution desquelles il peut être nécessaire d'interpréter l'acte de classement. L'interprétation contentieuse d'un acte administratif devant être donnée par l'autorité de qui il émane, de tels arrêtés, quand le sens n'en est pas clair et peut prêter au doute, ne sont pas susceptibles d'une interprétation de la part des tribunaux judiciaires; cette interprétation appartient exclusivement à l'administration. — Cass., 3 déc. 1858, Nadaud Beaupré, [S. 59.1.281, P. 59.1211]; — 20 janv. 1864, Destribals, [S. 64.1.130, P. 64.441, D. 64.1.76]; — 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189]; — 19 juill. 1880, Commune de Noyelles, [S. 80.1.339, P. 80.836, D. 80.1.413]; — 6 août 1892, Jacquot, [S. et P. 92.1.480] — Cons. d'Et., 31 mars 1864, Crestin, [S. 64.2.118, P. adm. chr., D. 64.3.88.] — V. sur le principe *suprà*, v° *Acte administratif*.

**441.** — Jugé, en ce sens, que l'autorité judiciaire, saisie d'une contestation entre des particuliers et une commune relativement à la propriété d'un chemin que cette dernière prétend être vicinal, doit surseoir à statuer au fond jusqu'à ce que la question préjudicielle de vicinalité ait été tranchée par l'autorité administrative. — Cons. d'Et., 24 mars 1868, Merchot, [S. 69.2.94, P. adm. chr.] — Cons. d'Et., 17 déc. 1823, Peydière, S. chr.]

**442.** — L'autorité qui doit interpréter l'acte de classement est celle de qui ce classement émane (V. *suprà*, v° *Acte administratif*). Il en résulte que les conseils de préfecture sont incompétents pour donner une telle interprétation; ils ne peuvent prononcer sur le point de savoir si un chemin litigieux est ou non compris dans l'état des chemins vicinaux arrêté par un préfet. — Cons. d'Et., 9 mars 1836, Barré, [S. chr., P. adm. chr.]

**443.** — La question était autrefois tranchée par le préfet. Aujourd'hui, ce sont les commissions départementales qui sont chargées de ce soin pour les chemins vicinaux ordinaires. Peu importe qu'il s'agisse d'arrêtés préfectoraux anciens; lesdites commissions ont, en effet, été substituées par la loi du 10 août 1871, art. 86, aux préfets en cette matière aussi bien pour le passé que pour l'avenir.

**444.** — Les formalités exigées ou habituelles en cas de classement d'un chemin ne doivent pas être nécessairement suivies quand il s'agit seulement d'interpréter un arrêté de classement sans modifier les limites fixées par lui. La commission départementale n'est donc pas tenue de prendre l'avis du conseil municipal et de faire procéder à une enquête, avant de statuer sur l'interprétation d'un arrêté préfectoral portant établissement d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 1er févr. 1884, Ponceau, [S. 85.3.76, P. adm. chr., D. 85.3.90]; — 6 mars 1885, Vaudamne, [D. 86.5.68]

**445.** — En se livrant à cette interprétation, les commissions départementales font office de juge et, enchaînées par le texte à elles soumis, elles ne peuvent ni le corriger ni suppléer à son insuffisance. Si l'obscurité de l'arrêté est telle qu'elles ne puissent se prononcer, il en faut faire abstraction dans la question en litige, qui sera alors tranchée conformément au droit commun par les tribunaux judiciaires. — Trib. confl., 12 mai 1883, Faget, [S.85.3.27, P. adm. chr., D. 85.3.10]

**446.** — De ce que la décision prise par la commission constitue un acte de nature contentieuse, il résulte qu'elle est toujours susceptible d'un recours en appel par la voie contentieuse devant le Conseil d'Etat et non devant le conseil général. — Cons. d'Et., 31 mars 1864, précité; — 4 avr. 1884, Rivier, [S. 86.3.6, P. adm. chr., D. 85.3.91]; — 16 mai 1884, Commune des Rouges Truites, [Leb. chr., p. 383]; — 6 mars 1885, précité.

**447.** — Il en est ainsi notamment quand la décision déclare qu'une voie traversant une propriété particulière fait partie d'un des chemins classés. — Cons. d'Et., 31 mars 1864, précité.

**448.** — Si les tribunaux judiciaires doivent surseoir à statuer dans une instance entre une commune et un particulier relativement à la propriété d'un terrain au sujet duquel une décision de classement est invoquée, il n'en est toutefois ainsi qu'au cas où il y a lieu à interprétation de cet acte pour le jugement de la cause. Mais si d'une part il est clair et précis, il pourra, comme tout acte administratif quelconque, être appliqué par les tribunaux judiciaires et, d'autre part, il n'y a lieu ni à sursis ni à renvoi devant l'autorité administrative quand des dispositions de cet acte il résulte clairement qu'il est inapplicable au litige et ne peut être pris en considération pour sa solution (V. *suprà*, v° *Acte administratif*). Il en est ainsi notamment quand il est manifeste que le terrain litigieux se trouve bien au delà des six mètres attribués comme largeur par la décision classant le chemin dans lequel la commune prétend à tort qu'il se trouve compris. — Cass., 5 nov. 1884, Duffau Lagarosse, [S. 85.1.69, P. 85.1.148, D. 85.1.72]

**449.** — Et s'il n'y a jamais eu aucun acte de classement, si même le chemin n'a pas été inscrit sur le tableau des chemins vicinaux, la question est purement judiciaire et ne regarde aucunement le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 7 févr. 1809, Delpech, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 juin 1818, Delteil, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 nov. 1818, Andréossy, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 déc. 1818, de Rohan, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 juin 1819, Sevay, [S chr., P. adm. chr.]; — 24 oct. 1821, Boullanger, [S. chr., P. adm. chr.]

**450.** — Les tribunaux civils sont seuls compétents sur les contestations nées en ce cas entre les communes et les particuliers. — Mêmes arrêts.

**451.** — Ils le sont, notamment, pour connaître d'une contestation élevée au sujet d'un passage réclamé comme chemin vicinal par les habitants d'une commune sur la propriété d'un

particulier, lorsque le passage en litige n'a été ni inscrit sur le tableau des chemins vicinaux, ni déclaré vicinal par un arrêté spécial. Le préfet ne peut dès lors, si cette déclaration n'a pas déjà eu lieu, revendiquer par voie de conflit la connaissance de l'affaire, au nom de l'administration. — Cons. d'Et., 17 août 1825, Picard, [S. chr., P. adm. chr.]

**452.** — ... Et pour prononcer sur la propriété d'un tel chemin encore que les parties invoquent tout à la fois des titres privés et des adjudications nationales, si d'ailleurs ces adjudications ont été faites à la charge de servitudes actives et passives. — Cons. d'Et., 28 sept. 1816, Commune de Clichy, [S. chr., P. adm. chr.]

**453.** — Il n'appartient pas au préfet d'ordonner, même par provision, l'enlèvement des barrières apposées sur un chemin considéré comme vicinal, lorsque la vicinalité du chemin n'a pas été précédemment constatée par lui. En un tel cas, la contestation doit être soumise aux tribunaux. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]

**454.** — Surtout, lorsqu'un chemin non classé comme chemin public est reconnu, d'après les éléments de la cause, être un chemin privé d'exploitation, l'autorité judiciaire est seule compétente pour connaître entre les propriétaires riverains des empiètements commis sur ce chemin, encore que l'une des parties oppose la vicinalité. — Cass., 13 juin 1837, Lapeyrade, [S. 37.1.1035, P. 37.2.451]

**455.** — Il a été jugé cependant, dans une hypothèse où l'autorité administrative avait fait exécuter des travaux sur un chemin non classé, que l'autorité judiciaire, saisie d'une action en complainte au sujet d'un chemin qu'une commune prétend être vicinal, et dont un particulier se prétend en possession, est bien compétente pour statuer sur la contestation, si le chemin n'a pas été classé comme vicinal; mais qu'elle doit se borner à statuer sur l'action possessoire, et ne peut ordonner la destruction des ouvrages faits par ordre de l'autorité administrative, pour assurer aux habitants de la commune la jouissance provisoire du chemin en litige. — Cons. d'Et., 14 déc. 1825, Presson, [S. chr., P. adm. chr.]

### § 2. *Chemins vicinaux d'intérêt commun ou de grande communication.*

**456.** — Les mêmes règles s'appliquent à ces deux catégories de chemins en matière de classement, on peut donc les étudier simultanément. Tous chemins publics, qu'ils soient simplement ruraux ou déjà classés comme vicinaux, peuvent être déclarés chemins d'intérêt commun ou de grande communication : il suffit pour cela qu'ils aient une importance suffisante et intéressent plusieurs communes. — V. *suprà*, n. 33.

#### 1° *Autorité compétente.*

**457.** — D'après la loi du 10 août 1871, art. 44 et 46-7°, c'est le conseil général qui opère le classement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Cette loi, suivant celle du 18 juill. 1866 dans la voie de la décentralisation, contient à ce point de vue deux dérogations aux règles posées par la loi du 21 mars 1836, art. 6 et 7 : le préfet n'est plus chargé du classement des chemins d'intérêt commun, et le conseil général peut classer un chemin de grande communication en dehors de toute proposition du préfet.

**458.** — Le conseil général, en même temps qu'il classe ces chemins, en fixe la largeur et la direction, désigne les communes qui contribueront à leur construction et à leur entretien et arrête la part contributive annuelle de chacune d'elles dans les dépenses.

**459.** — Le conseil général peut, en vertu de l'art. 77, L. 10 août 1871, déléguer à la commission départementale le droit de classer un chemin de grande communication ou d'intérêt commun et de fixer son tracé. — Cons. d'Et., 4 févr. 1876, Abadie, [S. 78.2.63, P. adm. chr., D. 76.3.70]

**460.** — Mais cette délégation doit toujours être faite pour un cas déterminé seulement; elle ne peut s'appliquer qu'aux affaires dont le conseil général a pu apprécier l'importance et la difficulté. Il y aurait excès de pouvoir de la part du conseil qui abdiquerait ses droits en chargeant la commission départementale du soin de classer tous les chemins appartenant à la moyenne et à la grande vicinalité; une telle délibération devrait donc être annulée. — Avis du Cons. d'Et., 5 déc. 1872 et 13 mars 1873; Décrets d'annulation, 29 août 1873 et 27 juin 1874.

**461.** — Dans un cas, cependant, le conseil général n'est plus compétent pour ordonner le classement d'une voie comme chemin de grande communication ou d'intérêt commun : il en est ainsi lorsqu'il s'agit d'une portion de route nationale délaissée. La loi du 24 mai 1842 étant toujours en vigueur, c'est par décret que cette portion de route est classée dans la voirie vicinale.

#### 2° *Formalités préparatoires.*

**462.** — L'initiative du classement peut émaner soit du Conseil général lui-même, qui depuis 1866 n'est plus tenu d'attendre une proposition du préfet (V. sous l'empire de la loi de 1836, Cons. d'Et., 18 janv. 1845, Ville de Bordeaux, [P. chr.], 27 mai 1846, Commune d'Archignac, P. chr.), soit de tout intéressé, commune ou particulier. Lorsque le conseil général a pris en considération une proposition du classement ou lorsque le préfet croit devoir donner suite à une telle demande, les agents-voyers préparent un avant-projet (Instruction de 1870, art. 7).

**463.** — L'instruction de 1870 n'exige pas qu'il soit procédé à une enquête pour faire passer un chemin public quelconque, rural ou vicinal ordinaire déjà existant, dans la grande ou la moyenne vicinalité. Mais, du moins, le préfet doit provoquer l'avis des « conseils compétents »; telle est la règle posée par l'art. 46-7° de la loi de 1871, qui ne spécifie pas ce qu'il faut entendre par cette expression générale. On a prétendu induire de cette rédaction, comparée aux expressions plus précises de la loi du 18 juill. 1866, art. 1, n° 7, que seuls désormais les conseils municipaux, à l'exclusion des conseils d'arrondissement, devraient donner leur avis sur le classement. Mais la loi du 10 août 1871 n'a nullement prétendu déroger à la règle posée en 1866, et si l'art. 46, n° 7, emploie les expressions générales au lieu de reproduire les termes précis de la loi de 1866, c'est qu'en 1871 il était question de remplacer les conseils d'arrondissement par des conseils cantonaux; ceux-ci n'ayant pas été institués, rien n'est changé à la législation antérieure, quant aux formalités préalables à remplir pour le classement des chemins d'intérêt commun ou de grande communication. Les conseils d'arrondissement sont donc appelés à donner leur avis. — Cons. d'Et., 22 mars 1884, Commune de Chef-Boutonne, [S. 86.3.5, P. adm. chr.] — Circ. min., 26 sept. 1871. — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 30, n. 13; Baudenet, *Revue générale d'administration*, année 1884, t. 1, p. 51.

**464.** — L'avis à prendre de ces conseils étant prescrit par la loi, il y a là une formalité substantielle, de sorte qu'un conseil général ne peut, à peine d'excès de pouvoir, prononcer le classement d'un chemin vicinal d'intérêt commun qu'autant que cette mesure a été précédée non seulement d'un avis du conseil municipal, mais d'un avis du conseil d'arrondissement. — Même arrêt. — V. anal. *suprà*, n. 323.

**465.** — Le classement d'un chemin vicinal de grande communication peut, lorsqu'il aboutit à la limite du département et qu'il y aurait utilité à le prolonger sur le territoire du département voisin, provoquer une conférence interdépartementale, conformément aux art. 89 et s., L. 10 août 1871. Chaque conseil général y sera représenté par une commission nommée à cet effet, ou par sa commission départementale; mais s'il n'y avait pas entente sur le projet, l'administration n'aurait aucun moyen de faire cesser le différend.

**466.** — En principe, et sauf le cas où elle est investie de pouvoirs propres par délégation, la commission qui représente à cette conférence un conseil général ne peut pas l'obliger définitivement; les décisions qui sont prises en commun dans la conférence interdépartementale doivent être ratifiées par les conseils généraux individuellement.

#### 3° *Décision du conseil général. Interprétation.*

**467.** — Après l'accomplissement des formalités précitées, le conseil général statue. Il n'est nullement lié par les avis émis par les conseils municipaux et d'arrondissement, et, s'il est obligé de prendre ces avis, il n'est pas tenu de les suivre. Telle a été notre solution en matière de chemins vicinaux ordinaires en ce qui concerne les pouvoirs de la commission départementale (V. *suprà*, n. 380 et s.), et cette solution s'applique *a fortiori* ici, même au cas où c'est la commission départementale qui pro-

nonce le classement en vertu d'une délégation. Le classement que doit prononcer le conseil général peut, en effet, avoir un caractère d'utilité générale et être commandé par des raisons intéressant la totalité ou une grande partie du département, et il ne peut dépendre d'une fraction minime du département d'en arrêter l'exécution. — Cons. d'Et., 27 déc. 1878, Commune de Saint-Martin-Château, [Leb. chr., p. 1084] — *Sic*, Dumay, t. 1, p. 90.

**468.** — Des particuliers ont pu formuler une opposition au classement de la voie. Les règles déjà exposées pour les chemins vicinaux ordinaires s'appliquent. L'opposition ne peut pas empêcher le classement si elle est fondée sur le défaut d'utilité du chemin (V. *suprà*, n. 333 et s.); mais, basée sur un droit de propriété portant sur le sol du chemin, elle oblige le conseil général à surseoir à sa décision (V. *suprà*, n. 371 et s.). Enfin, le conseil général a seul qualité pour interpréter les actes par lesquels ont été opérés de tels classements. — V. *suprà*, n. 440 et s.

*4° Effets du classement.*

**469.** — Le classement d'une voie publique comme chemin de grande communication ou d'intérêt commun laisse subsister ou produit tous les effets déjà indiqués pour la déclaration de vicinalité ordinaire, suivant que la voie était déjà vicinale ou seulement rurale. De plus, en ce qui concerne spécialement les chemins de grande communication, le classement leur assure une large part dans les subventions départementales alors que les autres voies vicinales n'y ont droit qu'extraordinairement. Enfin, le conseil général détermine pour ces deux catégories de voies vicinales les communes qui devront concourir à leur entretien et la part contributive incombant à chacune d'elles.

*5° Voies de recours contre la décision du conseil général.*

**470.** — Le conseil général est juge souverain de l'utilité des chemins de grande communication ou d'intérêt commun; nul ne peut donc attaquer sa décision pour inopportunité ou fausse appréciation des faits (Dumay, t. 1, p. 92; Garnier, *Suppl.*, p. 23); le gouvernement n'a même plus le droit de suspendre indéfiniment l'exécution de la décision. Lorsque les formalités légales ont été observées, un recours contentieux devant le Conseil d'Etat est également impossible. — Cons. d'Et., 3 mai 1839, Montgaroult, [P. chr.]

**471.** — La délibération du conseil est donc exécutoire par elle-même et n'a pas besoin d'être approuvée par l'autorité supérieure. Seulement, d'après l'art. 47, L. 10 août 1871, le préfet peut, pendant vingt jours à compter de la clôture de la session, en demander l'annulation pour excès de pouvoir, violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique. Ce recours doit, dans le même délai, être notifié aux présidents du conseil général et de la commission départementale, et l'annulation par décret rendu en Conseil d'Etat doit être prononcée dans les deux mois de la notification, sans quoi la décision du conseil général devient exécutoire.

**472.** — Il faut admettre, en outre, tout intéressé à déférer au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, d'après les lois des 7-14 oct. 1790 et 24 mai 1872, art. 9, les décisions du conseil général dans les trois mois de leur notification ou publication. On l'a contesté en alléguant qu'un pareil recours n'était, en l'absence d'un texte législatif, possible qu'à l'égard des autorités administratives, et que le conseil général étant le produit de l'élection, ne constituait pas une telle autorité. Mais on a répondu que le conseil général, en opérant le classement d'un chemin, faisait un acte d'administration et devenait assimilable à une autorité administrative, que sa décision était dès lors susceptible d'être déférée pour excès de pouvoirs au Conseil d'Etat, juge de droit commun de tous les empiètements reprochés aux autorités administratives. Cette opinion est généralement suivie. — Cons. d'Et., 14 févr. 1873, Commune de Saint-Pierre-le-Moutier, [Leb. chr., p. 151]; — 19 mars 1875, Commune de Saint-Pierre-le-Moutier, [S. 77.1.31, P. adm. chr.]; — 28 juill. 1876, Commune de Giry, [S. 78.2.309, P. adm. chr.] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 32, n. 14.

§ 3. *Classement dans la voirie vicinale de portions délaissées de routes nationales ou d'anciennes routes départementales.*

**473.** — Quand il y a eu déclassement de portion d'une route nationale ou d'une route départementale, ces voies peuvent être classées à nouveau dans la voirie vicinale, si les besoins de la circulation l'exigent. Mais cette opération présente dans l'un et l'autre cas des particularités qui doivent être étudiées avec soin.

*1° Routes ou portions de routes nationales délaissées.*

**474.** — La loi du 24 mai 1842 décidait qu'en cas de délaissement de tout ou partie d'une route nationale, le chef du pouvoir exécutif pouvait classer cette voie dans la voirie vicinale On s'est demandé si cette loi n'avait pas été implicitement abrogée par la loi du 10 août 1871, conférant aux conseils généraux et aux commissions départementales le soin de classer les chemins vicinaux. Mais la négative a prévalu sans difficulté. D'une part, en effet, la loi de 1871 n'a pas augmenté les pouvoirs donnés aux conseils généraux pour le classement des chemins de grande communication et d'intérêt commun par la loi du 18 juill. 1866, sous l'empire de laquelle la loi du 24 mai 1842 a continué d'être appliquée, et, en substituant les commissions départementales aux préfets pour le classement des chemins vicinaux ordinaires, elle leur a donné seulement les pouvoirs que ceux-ci avaient auparavant, or ils ne pouvaient pas classer parmi les chemins vicinaux ordinaires les routes nationales délaissées. D'autre part, et surtout, les règles de la loi de 1871 sont générales tandis que celles de la loi du 24 mai 1842 sont spéciales, or, il est de principe certain que des dispositions générales ne dérogent aux règles antérieures que si le législateur le dit formellement ou si elles sont inconciliables entre elles, ce qui n'est pas le cas. Enfin, il y a aussi un motif spécial pour attribuer au chef de l'Etat et non aux conseils du département le droit d'opérer le classement, c'est que, comme nous allons le dire, ce classement opère cession gratuite à la commune du sol de l'ancienne route. Bref, la loi de 1842 est toujours en vigueur.

**475.** — Elle consacre une double dérogation au droit commun :
1° Le classement est prononcé en pareil cas par décret du président de la République;
2° Il entraîne translation à la commune de la propriété du sol de l'ancienne route même pour les parcelles restant disponibles par suite de la diminution de sa largeur. De droit commun, une loi serait nécessaire pour atteindre un tel résultat, mais en notre hypothèse, un simple décret suffit pour gratifier ainsi la commune chargée de l'entretien de la voie. Telle est la solution universellement admise qui résulte, sinon expressément du texte, du moins des travaux préparatoires et de l'exposé des motifs de la loi du 24 mai 1842.

**476.** — L'initiative d'un tel classement peut émaner des conseils généraux ou municipaux ou de tout intéressé. La décision du chef de l'Etat est précédée de l'enquête prescrite par l'instruction du 6 déc. 1870 et de l'avis des conseils municipaux dans tous les cas, ainsi que de l'avis de la commission départementale s'il s'agit de classer la voie comme chemin vicinal ordinaire, ou des avis des conseils d'arrondissement et du conseil général s'il s'agit d'en faire un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun. On peut même conclure du texte de la loi de 1842 qui autorise ce classement « sur la demande ou avec l'*assentiment* des conseils municipaux », qu'il ne peut avoir lieu que si les conseils émettent un avis favorable. Le décret est rendu sur le rapport du ministre de l'Intérieur, après avis du ministre des Travaux publics.

**477.** — Ce procédé de classement peut être employé pour les avenues conduisant aux gares ou stations de chemins de fer d'intérêt général qui, construites par l'Etat ou ses concessionnaires comme dépendances des voies ferrées, font partie du domaine public national. Rien ne s'oppose à ce qu'elles soient rangées avec cession gratuite dans la voirie vicinale par un décret du président de la République, en vertu de la loi du 24 mai 1842 (Circ. min., 7 mars 1882).

*2° Routes départementales déclassées.*

**478.** — Quand il s'agit de classer dans le réseau vicinal une ancienne route départementale, les dispositions exceptionnelles de la loi de 1842 sont inapplicables. Dès lors : 1° le classement est opéré par le conseil général ou par la commission départementale, suivant qu'il y a lieu de faire de la voie un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun ou un chemin vicinal ordinaire, avec les formalités requises d'après le droit commun; jamais un décret n'intervient pour cela.

**479.** — 2° Ce classement ne transfère pas aux communes la propriété du sol de la voie. Dès lors, ce cas de classement comme chemin vicinal ordinaire n'est possible que si la commune acquiert du conseil général cession amiable de la propriété, ou du moins de l'usage de la voie; en cas de refus du conseil général, la commune doit demander l'autorisation d'ouvrir sur ce point un chemin vicinal et procéder contre le département à une expropriation des terrains nécessaires.

**480.** — Si la route est classée comme chemin de grande communication ou d'intérêt commun, V. *supra*, n. 476.

**481.** — S'il est certain qu'un conseil général peut déclasser une route départementale pour en faire un chemin vicinal, sauf à prendre un avis favorable du conseil général du département voisin, si la route se prolonge sur ce département et que le déclassement modifie la circulation à la limite des deux départements (Av. Cons. d'Et., 10 août 1875; Circ. min., 9 août 1879), on s'est demandé si le conseil général avait le droit de déclasser à la fois toutes les routes départementales du département pour en faire des chemins de grande communication ou d'intérêt commun.

**482.** — Les raisons de douter sont graves. Autoriser une pareille mesure, c'est permettre à l'assemblée départementale d'imposer aux communes des charges fort lourdes et d'atteindre indirectement les établissements industriels, qui devront désormais payer des indemnités en cas de dégradations causées aux chemins par leur exploitation; c'est surtout lui permettre de détruire et bouleverser la hiérarchie des chemins organisée par la loi, qui a constitué des ressources spéciales à chacune des catégories. L'instruction ministérielle du 24 juin 1836 prescrivait en ce sens de ne procéder au classement que successivement pour chaque chemin.

**483.** — Mais l'opinion contraire prévaut, et beaucoup de départements n'ont plus de routes départementales; elles ont été transformées en bloc en chemins de grande ou moyenne vicinalité, et les conseils généraux ont reçu des lois de décentralisation le pouvoir nécessaire pour le faire. La loi du 10 août 1871, art. 46-7°-8°, autorise le conseil général à déclasser les routes départementales pour en faire des chemins vicinaux; ses dispositions sont absolues et elle ne distingue pas suivant que l'opération s'exerce à l'égard d'une route isolément ou de toutes à la fois; le conseil général y peut toujours procéder. Telle a été la décision rendue plusieurs fois par le Conseil d'Etat statuant au contentieux. — Cons. d'Et., 10 nov. 1876, Ville de Bayeux, [D. 77.3.13]; — 26 janv. 1877, Massignon, [D. 77.3.75]; — 27 avr. 1877, Labruyère et Cie, [D. 77.3.75]; — 5 avr. 1878, Daniel et Cie, [Leb. chr., p. 364]

**484.** — D'où il suit qu'un industriel atteint par ce changement n'a pas qualité pour exercer devant le Conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoir contre une telle délibération du conseil général dans le but d'échapper à l'application de l'art. 14, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Beaumini, [Leb. chr., p. 6]; — 4 janv. 1878, Cheilus et Cie, [D. 78.3.54]; — 26 janv. 1877, précité; — 27 avr. 1877, précité. — V. *infrà*, v° *Routes*.

§ 4. *Rues formant le prolongement des chemins vicinaux.*

**485.** — D'après l'instruction ministérielle du 24 juin 1836, les rues formant dans les villes ou villages le prolongement des chemins vicinaux n'étaient pas comprises dans l'acte de classement et ne faisaient pas partie desdits chemins. Elles restaient soumises exclusivement aux règles de la voirie urbaine.

**486.** — D'où il résultait que les infractions commises dans les rues, places et carrefours, en cas de dégradations ou d'embarras de la voie étaient considérées comme donnant lieu seulement à des peines de simple police. — Cass., 2 mai 1811, Cluzel, [S. et P. chr.]

**487.** — ... Et que les contestations relatives, soit à la question de propriété d'une rue, soit aux infractions aux lois et règlements de petite voirie commises sur les rues et places des villes et villages, étaient du ressort des tribunaux et non des conseils de préfecture. — Cons. d'Et., 11 févr. 1820, Caron, [P. adm. chr.]; — 4 sept. 1822, Commune de Hecé, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 juin 1823, Decaen, [P. adm. chr.]; — 13 juill. 1825, Commune d'Echenoy-la-Méline, [P. chr.]; — 8 avr. 1829, Guillaumont, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, v^is *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 301, et *Voirie*, t. 2, p. 484; Chevalier, *Jur. adm.*, v° *Voirie*, t. 2, p. 490; Dufour, *Dr. admin. appliqué*, t. 1, n. 591.

**488.** — Frappé des inconvénients d'une telle situation, le ministre consulta sur la question le Conseil d'Etat qui, se fondant sur le caractère d'utilité générale des chemins de grande communication et sur l'impossibilité d'admettre les communes à entraver sur eux la circulation faute d'entretenir les rues qui les prolongent, a décidé que les rues qui sont un prolongement des chemins vicinaux de grande communication dans la traverse des communes ou villages, doivent être considérées comme partie intégrante de ces chemins, et sont soumises aux mêmes règles (L. 21 mai 1836, art. 8 et 9; Circ. min., 25 janv. 1837). — Av. Cons. d'Et., 25 janv. 1837, [S. 37.2.246] — *Sic*, Foucart, *Dr. adm.*, t. 2, n. 449. — V. en ce sens Cons. d'Et. (sol. implic.), 25 mars 1852, du Pontavice, [P. adm. chr.]; — 24 janv. 1856, Bertin, [P. adm. chr.]

**489.** — La question, soulevée à nouveau pour les rues prolongeant les chemins d'intérêt commun, fut au contraire résolue négativement par le Conseil d'Etat (section de l'intérieur) dans un avis du 27 févr. 1856 et par la Cour de cassation dans un arrêt du 28 juill. 1859, Rolland, [S. 60.1.95, P. 59.968, D. 59.1.333]

**490.** — Mais cette situation appelait une réforme pour la moyenne et la petite vicinalité. Elle a été accomplie par la loi du 8 juin 1864, dont l'art. 1 décide que toute rue reconnue dans les formes légales, c'est-à-dire après accomplissement des formalités exigées pour le classement des chemins, comme prolongeant un chemin vicinal, en fait partie intégrante et est soumise aux mêmes lois et règlements. Peu importe qu'il s'agisse d'un chemin de l'une ou de l'autre catégorie.

**491.** — C'est l'autorité compétente pour classer le chemin, le conseil général ou la commission départementale suivant les cas, qui a mission de déclarer que la rue est le prolongement du chemin. Il lui appartient aussi d'interpréter un classement antérieur pour décider si la rue y a été ou non comprise.

**492.** — La loi du 8 juin 1864 a eu pour conséquence d'étendre les bénéfices établis par la loi de 1836 pour les chemins vicinaux aux rues qui en constituent le prolongement (Sol. adm. enreg., 20 mars et 27 juin 1881; 21 sept. 1883; 29 nov. 1887; 12 mars, 15 juin et 20 août 1888).

## SECTION II.

### Ouverture et redressement des chemins vicinaux.

**493.** — Il peut y avoir lieu d'établir un chemin vicinal sur un point où il n'existe pas encore de chemin public, soit qu'il faille l'ouvrir intégralement sur les propriétés privées, soit qu'il faille seulement redresser un chemin public existant, c'est-à-dire rejoindre deux points donnés par la ligne la plus courte en abandonnant l'ancien tracé. L'ouverture, totale au premier cas, est partielle au second. Ouvrir ou redresser un chemin vicinal comprend donc deux actes bien distincts : l'acte d'ouverture ou de redressement et l'acte de classement de la voie nouvelle comme chemin vicinal (Inst. gén., 1870, art. 6). — Cons. d'Et., 9 juin 1882, Maixent, [Leb. chr., p. 536]

**494.** — La nature juridique de ces deux actes est si différente que, pour les chemins de grande communication, la loi de 1836, réservant au conseil général le soin de les classer (art. 7), conférait au préfet le droit d'en prescrire l'ouverture (art. 16). Leurs effets se distinguent aussi profondément : l'acte de classement donne à la future voie le caractère de chemin vicinal et permet de procéder à l'acquisition des terrains nécessaires par la voie rapide de l'expropriation organisée par la loi de 1836, art. 16; l'acte d'ouverture ou de redressement autorise l'exécution même des travaux. Mais en général les deux actes sont réunis dans la même décision et ne forment plus qu'une seule opération qu'on désigne d'un seul mot : ouverture ou redressement d'un chemin vicinal. Voyons comment elle a lieu pour les différentes catégories de chemins.

§ 1. *Chemins vicinaux ordinaires.*

1° *Autorité compétente et formalités préparatoires.*

**495.** — Jusqu'à la loi du 10 août 1871 c'était le préfet qui autorisait l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires et qui en fixait la direction (L. 28 juill. 1824, art. 10 et L. 21 mai 1836, art. 16). — Cons. d'Et., 1er nov. 1820, Coulanges, [P. adm. chr.]; — 1er mai 1822, Commune de Balazé, [S. chr., P. adm. chr.] — Depuis la loi du 21 mai 1836, le préfet exerçait ce droit quelle que dût être l'importance de la dépense, et

il n'y avait plus lieu, dans aucun cas, de recourir à l'autorité royale pour faire autoriser l'ouverture ou le redressement d'un chemin. — Cass. (motifs), 27 mars 1839, Proc. de Draguignan, [P. 43.2.759]

**496.** — La loi du 10 août 1871 a transféré cette attribution du préfet à la commission départementale; son art. 86 porte, en effet : « La commission départementale prononce, sur l'avis des conseils municipaux, la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite desdits chemins. Elle exerce à cet égard les pouvoirs conférés au préfet par les art. 15 et 16, L. 21 mai 1836 » (art. 86-1° et 2°).

**497.** — L'initiative de l'ouverture ou du redressement d'un chemin appartient à tout intéressé, fût-ce un particulier.

**498.** — Bien mieux, un particulier peut prendre vis-à-vis d'un autre l'engagement valable de faire ouvrir un chemin. Si, en effet, les chemins publics ne sont pas dans le commerce, et si, dès lors, ils ne peuvent faire directement l'objet de conventions entre particuliers, il n'est nullement prohibé à ceux-ci, dans le règlement de leurs intérêts privés, de s'obliger à ouvrir des chemins pour la commodité de la desserte de leurs héritages, et de mettre à la charge de l'un d'eux les arrangements à prendre avec l'autorité publique pour assurer l'exécution de leurs accords, en combinant, le cas échéant, l'exécution de ces travaux avec des projets d'abaissement d'une voie publique. — Cass., 22 déc. 1884, Poussineau, [S. 85.1.490, P. 85.1.1166, D. 85.1.73]

**499.** — Spécialement, le vendeur d'une quantité de terrain déterminée, qui s'est réservé une partie du domaine dont ces terrains étaient démembrés, a pu imposer à l'acheteur l'obligation, acceptée par celui-ci, d'établir deux voies nouvelles pour faciliter les accès de la propriété réservée au vendeur et ses communications avec la mer, encore bien qu'à l'occasion de l'une de ces voies, l'acte de vente indiquât que l'acheteur aurait à prendre tous arrangements nécessaires avec la commune, à raison d'un boulevard dont l'établissement était projeté par celle-ci. — Même arrêt.

**500.** — Les contestations relatives à une convention de cette nature sont du domaine exclusif de l'autorité judiciaire, alors même qu'en dehors des engagements pris vis-à-vis de son vendeur, l'acheteur en eût contracté de nouveaux vis-à-vis de la commune; et la règle de la séparation des pouvoirs n'est pas violée lorsque la décision de l'autorité judiciaire, réglant exclusivement la situation entre le vendeur et l'acheteur, ne préjuge rien des droits et obligations réciproques de celui-ci et de la commune. — Même arrêt.

**501.** — Pour ouvrir ou redresser un chemin vicinal, il y a lieu de procéder aux trois formalités suivantes : il faut : 1° dresser un plan et un état de nivellement; 2° procéder à une enquête de *commodo* et *incommodo;* 3° prendre l'avis du conseil municipal [L. 28 juill. 1824, art. 10; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 6, 13, 15, 16).

**502.** — Un plan figurant le chemin projeté, un nivellement de cette voie et un rapport émanant de l'agent-voyer ou d'un homme de l'art, et appréciant sommairement la dépense à faire, sont déposés à la mairie de la commune intéressée où l'on procède à une enquête de *commodo* et *incommodo* pendant quinze jours dans les formes prescrites par l'ordonnance du 23 août 1835.

**503.** — L'enquête terminée, le conseil municipal doit délibérer tant sur l'utilité du projet que sur les réclamations consignées au procès-verbal d'enquête. Ces deux formalités étant prescrites par la loi de 1824 dont l'art. 10 est toujours en vigueur, sont substantielles et l'accomplissement en est indispensable à peine de nullité.

**504.** — Et dans le cas où un conseil municipal a protesté contre une décision par laquelle la commission départementale avait prescrit, sans consulter ledit conseil, le redressement d'un chemin vicinal, cette protestation ne peut tenir lieu de l'avis exigé par la loi, et, dès lors, la commission départementale excède ses pouvoirs si, sur le vu de cette protestation, elle maintient sa première décision. — Cons. d'Et., 14 nov. 1873, Commune d'Olmeto, [S. 75.2.275, P. adm. chr., D. 74.3.81]

**505.** — Telle était d'ailleurs la jurisprudence admise avant 1871 pour les arrêtés préfectoraux d'ouverture de chemins vicinaux. Si le préfet avait le droit, sous l'empire de la législation antérieure à la loi du 21 mai 1836, de reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux et d'en fixer la largeur, il ne lui appartenait pas d'établir, par simple arrêté, un chemin vicinal là où, auparavant, il n'existait aucun chemin public. — Cons. d'Et., 1er févr. 1866, Baudry, [S. 67.2.93, P. adm. chr.]

**506.** — Les mêmes principes avaient été consacrés par la loi du 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 27 févr. 1862, Massé, [S. 65.1.125 en note, P. adm. chr.]; — 23 nov. 1865, Vivenot, [D. 66.3.83]

**507.** — Seulement, si nécessaire qu'elle soit, l'enquête n'est prescrite à peine de nullité que dans la commune à laquelle appartient le chemin vicinal à rectifier. D'où il suit que quand une commission départementale est appelée à se prononcer sur la rectification d'un chemin vicinal appartenant à une commune, mais dont une partie est située sur une autre commune, s'il est d'une bonne administration de faire procéder à l'enquête dans les deux communes, puisque c'est le meilleur moyen de vérifier si le projet de redressement porte ou non atteinte aux intérêts matériels ou moraux de l'une ou de l'autre, la rectification peut cependant être valablement approuvée sans qu'il ait été fait aucune enquête dans la deuxième commune. — Cons. d'Et., 8 juin 1888, Desbos, [S. 90.3.37, P. adm. chr.]; — 31 juill. 1892, Tremolières, [S. et P. 93.3.93]

**508.** — Pas n'est besoin non plus d'afficher et publier le projet dans tous les hameaux de la commune, mais seulement au chef-lieu. — Cons. d'Et., 1er avr. 1892, Piveteau, [Leb. chr., p. 329]

**509.** — Les pièces de l'affaire sont ensuite transmises au préfet par le sous-préfet qui y joint son avis et celui de l'agent-voyer d'arrondissement. Le préfet, après examen, donne son avis, demande celui de l'agent-voyer en chef, et la commission départementale, s'il y a lieu, prononce le classement du chemin et déclare d'utilité publique les travaux à exécuter (LL. 21 mai 1836, art. 16; 10 août 1871, art. 86; 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69; Inst. 6 déc. 1870, art. 6, 15, 16).

**510.** — C'était, avant 1871, le préfet qui faisait cette déclaration. Son arrêté, quant à ce, n'avait pas besoin d'être pris en conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 9 avr. 1868, Millelot, [S. 69.2.94, P. adm. chr.]

**511.** — L'avis du service vicinal n'est jamais obligatoire. — Cons. d'Et., 1er avr. 1892, précité.

*2° Décision de la commission départementale. Effets.*

**512.** — La commission départementale n'est pas plus obligée en matière d'ouverture qu'en cas de simple classement d'un chemin, de s'arrêter devant l'opposition d'un particulier fondée sur l'inutilité du chemin, mais il en est autrement en ce qui concerne l'opposition du conseil municipal. Un vote favorable du conseil municipal est nécessaire pour pouvoir ranger dans la voirie vicinale un chemin privé ou un chemin à ouvrir, au contraire de ce qui se passe pour le classement d'un chemin public déjà existant. Cette différence, moins logique aujourd'hui qu'au temps où elle a été établie par la loi du 28 juill. 1824, art. 1 et 10, nous l'avons déjà dit (*suprà*, n. 382), s'explique encore aujourd'hui par l'obligation pour la commune, en cas d'ouverture d'un chemin, de faire des dépenses immédiates et plus considérables soit pour acquérir les terrains nécessaires, soit pour exécuter les travaux de construction. Or, en principe, l'autorité supérieure n'intervient que pour donner ou refuser son approbation au vote par le conseil municipal de semblables dépenses, non pour les lui imposer (L. 5 avr. 1884, art. 61, 68 et 69; Décr. 25 mars 1852, art. 1, tableau A, n. 41).

**513.** — Dans tous les cas, la loi de 1824 est toujours en vigueur sur ce point. La commission départementale ne peut donc, à peine d'excès de pouvoirs, prescrire, contrairement à l'avis du conseil municipal, l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal ordinaire, ou bien fixer même la direction ou le tracé de cette voie sans l'assentiment dudit conseil alors même qu'il accepterait le classement. — Cons. d'Et., 7 avr. 1859, Commune de Grainville, [S. 59.2.697, P. adm. chr., D. 59.3.84]; — 21 juin 1866, Champy, [Leb. chr., p. 711]; — 19 nov. 1868, Pernelle, [Leb. chr., p. 998]; — 19 déc. 1868, Communes de Sèvres et de Meudon, [Leb. chr., p. 1073]; — 27 juin 1873, Commune de Villers, [S. 75.2.184, P. adm. chr., D. 74.3.81]; — 21 nov. 1873, Commune de Saint-Pierre-les-Etieux, [D. 74.3.81]; — 5 déc. 1873, Bouillon-Lagrange, [S. 75.2.307, P. adm. chr., D. 74.3.82]; — 19 mars 1875, Piron, [S. 77.2.31, P. adm. chr., D. 76.3.6]; — 18 févr. 1876, Proullaud, [Leb. chr., p. 169]; — 28 juill. 1876, Commune de Giry, [S. 78.2.309, P. adm. chr., D. 77.

3.3 ; — 24 nov. 1876, Commune de Sainte-Eulalie, Leb. chr., p. 831 ; — 15 déc. 1876, Chantoury, Leb. chr., p. 879 ; — 13 juill. 1877, Commune de Bosbenard, D. 78.3.46 ; — 23 févr. 1883, Commune de Blaymont, S. 85.3.7, P. adm. chr. ; — 13 nov. 1891, Commune d'Albas, Leb. chr., p. 650. — Av. Cons. d'Et., sect. Intér., 29 juil. 1870.

**514.** — Il en est ainsi tout au moins si de ce classement et de cette ouverture une dépense doit résulter pour la commune. Telle est l'opinion admise par la jurisprudence la plus récente du Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, précité; — 19 mars 1875, précité.

**515.** — ... Et le conseil général ne saurait avoir des pouvoirs plus étendus que la commission départementale quand il statue comme juge d'appel sur une décision rendue par celle-ci. Par conséquent, saisi d'un recours contre une décision de la commission départementale portant classement d'un chemin vicinal, il ne peut substituer au tracé adopté par elle un tracé différent sans l'assentiment du conseil municipal, alors que l'exécution de ce dernier tracé doit avoir pour effet de mettre une dépense à la charge de la commune. — Cons. d'Et., 1er juin 1888, Commune de Pourrani, [S. 90.3.36, P. adm. chr.

**516.** — Dès lors que l'adhésion du conseil municipal n'est nécessaire pour l'ouverture d'un chemin vicinal qu'à raison des dépenses en résultant pour la commune et parce que le législateur n'a pas voulu les lui imposer contre son gré, la jurisprudence a conclu logiquement à l'inutilité de cette condition quand la commune ne contribuera en rien auxdites dépenses.

**517.** — Par suite, si, en général, l'ouverture d'un chemin vicinal ne peut être prononcée par la commission départementale que sur l'avis conforme du conseil municipal, il en est autrement lorsqu'une commune voisine s'est engagée à supporter tous les frais de construction et d'entretien de la voie nouvelle. En ce cas, l'ouverture du chemin peut être ordonnée après l'avis et malgré l'opposition du conseil municipal. — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, précité; — 28 juill. 1876, précité. — V. aussi Cons. d'Et., 27 janv. 1888, Commune de Clichy, [S. 90.3.5, P. adm. chr.]

**518.** — Et la commune n'est pas tenue de payer le prix de terrains acquis pour l'ouverture d'un chemin vicinal, lorsque le conseil municipal s'est opposé à l'établissement de ce chemin, et que l'achat des terrains a eu lieu sans la participation des autorités municipales. — Cons. d'Et., 28 juill. 1876, précité.

**519.** — Mais faut-il aller plus loin et admettre avec M. Guillaume (*op. cit.*, p. 26, note) qu'une commune intéressée à l'ouverture, sur le territoire d'une commune voisine, d'un chemin qui mettrait, par exemple, son chef-lieu en communication avec un port, une gare ou une grande route, pourrait non seulement demander cette ouverture, mais obtenir le classement de ladite voie parmi ses propres chemins vicinaux? Voici les avantages qu'elle y trouverait. Non seulement ce procédé permettrait à la commune intéressée de passer outre à la résistance du conseil municipal de la commune traversée, résultat déjà obtenu par l'engagement de la commune intéressée de payer toutes les dépenses afférentes à ce chemin; mais, de plus, cette dernière commune pourrait affecter à ladite dépense les ressources spéciales créées au profit de ses chemins vicinaux et, propriétaire du chemin, elle poursuivrait elle-même l'acquisition des terrains nécessaires et dirigerait les travaux pour les faire au meilleur compte possible.

**520.** — Nous ne croyons pas ce procédé praticable; contrairement à l'opinion de M. Guillaume, nous n'admettons pas la possibilité de cette dualité de situation pour un chemin vicinal se trouvant en même temps propriété d'une commune intéressée à sa construction, bien qu'il soit placé en dehors de ses limites, et soumis aux pouvoirs du maire de la commune traversée quant aux alignements individuels et à la police de la voie. Nous nous appuyons en cela et sur le texte de la loi de 1824 dont l'art. 1 considère comme chemins vicinaux d'une commune ceux-là seuls qui sont établis sur son territoire, sauf le cas d'un chemin d'intérêt commun, et sur le principe d'après lequel les fonctions du maire sont exclusivement territoriales, principe qui, suivant nous, interdirait au maire de la commune intéressée de poursuivre sur l'autre commune l'expropriation des terrains et l'exécution des travaux.

**521.** — La solution devrait être la même, suivant nous, au cas où une commune voudrait faire ouvrir et classer un chemin servant de limite entre elle et sa voisine et constituant une propriété mitoyenne. Toutefois, il y aurait deux moyens d'éviter les inconvénients qu'entraînerait la rigueur de cette conclusion. Pour le cas d'abord où le chemin intéresserait les deux communes, on pourrait en demander l'ouverture comme chemin d'intérêt commun, et si la commune traversée restait alors propriétaire du sol de la voie, du moins l'avis défavorable du conseil municipal n'empêcherait pas nécessairement l'ouverture de ce chemin. De plus, on pourrait constituer, conformément à la loi du 22 mars 1890 un syndicat entre les communes, qui serait chargé de la construction du chemin. Sans doute, l'adhésion du conseil municipal de la commune traversée serait encore nécessaire, mais on pourrait l'obtenir plus facilement dès lors que la commune intéressée en supporterait les dépenses pour une très-large part, et, en même temps que le comité du syndicat surveillerait la construction, des ressources spéciales pourraient être assurées au chemin.

**522.** — La décision de la commission spéciale est communiquée ou notifiée aux conseils municipaux et aux parties intéressées par le préfet (Avis Cons. d'Et., 16 janv. 1873), dans les formes prescrites par la circulaire ministérielle du 9 août 1879.

**523.** — Cette décision produira tous les effets d'un classement ordinaire le jour où le chemin sera ouvert au public. De plus, elle contient déclaration d'utilité publique pour les travaux d'ouverture à exécuter. Seulement la déclaration d'utilité publique ne résulte de cette décision que si le sol à occuper ne comprend pas de terrains bâtis; s'il comprend de tels terrains, au contraire, il faut un décret pour obtenir ce résultat (L. 8 juin 1864, art. 2).

3° *Acquisition des terrains.*

**524.** — Mise en présence des particuliers auxquels s'impose pour l'ouverture du chemin le sacrifice de leurs propriétés, l'administration peut se trouver dans quatre situations différentes : ou bien elle acquiert les terrains à l'amiable; ou il lui faut recourir à l'expropriation pour opérer ce transfert; ou il y a accord entre les parties sur la cession mais non sur le prix; ou enfin, il s'agit de terrains dont la situation spéciale empêche de les incorporer à la voirie vicinale sans l'accomplissement de formalités particulières.

**525.** — I. *Acquisitions amiables.* — Ces acquisitions se font soit en vertu d'une déclaration d'utilité publique ou d'une décision équivalente, soit en dehors de toute déclaration ou décision. La distinction entre ces deux catégories d'acquisitions amiables a une très-grande importance au point de vue de la transcription, de la purge, des droits de timbre et d'enregistrement.

**526.** — Il y a acquisition amiable en vertu d'une déclaration d'utilité publique ou d'une décision équivalente quand, après une enquête régulière et une décision de la commission départementale ou un décret, suivant qu'il s'agit de terrains non bâtis ou bâtis, les propriétaires des terrains les cèdent amiablement à la commune aux prix et conditions convenus. On y assimile les cessions amiables consenties pour l'ouverture d'un chemin qui est peu après déclaré d'utilité publique, dans le but de diminuer les frais des communes relativement à ces acquisitions.

**527.** — Il y a acquisition amiable sans déclaration d'utilité publique ou décision équivalente quand elle a lieu pour des terrains non bâtis, sans qu'une décision ait été prise pour l'ouverture du chemin et ait été précédée des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841, tit. 1, et quand elle porte sur des terrains bâtis ou clos de murs sans qu'il y ait eu de décret déclarant l'utilité publique. Ces dernières acquisitions amiables doivent, en principe, être précédées d'une enquête dans les formes fixées par l'instruction ministérielle du 20 août 1825 et l'ordonnance royale du 23 août 1835.

**528.** — La loi du 3 mai 1841 favorise les cessions amiables en permettant aux représentants des incapables de les consentir en leur nom sous des conditions moins lentes que d'après le droit commun (V. *infra*, v° *Expropriation pour utilité publique*). — Les règles qu'elle édicte sur ce point sont applicables à notre matière.

**529.** — Dans toute acquisition amiable, les conditions de la cession et le prix doivent toujours être acceptés par une délibération du conseil municipal; le vote est rendu exécutoire par le préfet en conseil de préfecture, mais l'approbation préfectorale n'est plus nécessaire si la dépense, totalisée avec les dépenses de même nature pendant l'exercice suivant, n'excède pas les limites des ressources tant ordinaires qu'extraordinaires que les

communes peuvent se créer sans autorisation spéciale (Décr. 25 mars 1852, art. 1, tab. A, n. 41; L. 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69).

**530.** — Ces acquisitions peuvent être constatées dans des actes dressés par les maires en la forme administrative; c'est même cette forme qui est la plus employée (Inst. 6 déc. 1870, art. 24). De quelque façon qu'ils soient dressés, lesdits actes ne sont pas soumis à l'approbation préfectorale. — Cons. d'Et., 6 juill. 1863, Delrial, [P. adm. chr.]; — 28 juill. 1864, Bandy de Nalèche, [Leb. chr., p. 695]

**531.** — ... Sauf, si, avant leur rédaction, approbation n'a pas été donnée, dans les cas où elle est nécessaire, aux délibérations par lesquelles le prix et les conditions des acquisitions ont été acceptées (L. 28 juill. 1824, at. 10; 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69).

**532.** — II. *Acquisition par voie d'expropriation.* — L'acquisition a nécessairement lieu par ce procédé quand les propriétaires des terrains à occuper ne veulent ou ne peuvent les céder à l'amiable. C'est la un point admis depuis longtemps quand il y a lieu d'ouvrir un chemin public sur des terrains privés. — Toulouse, 8 févr. 1840, Cheverry, [P. 40.1.508] — Cons. d'Et., 12 mai 1819, Tardy, [S. chr., P. adm. chr.]

**533.** — L'art. 16, L. 21 mai 1836, indiquant des formes spéciales plus rapides que la procédure ordinaire d'expropriation, on s'était demandé tout d'abord si les formes générales d'expropriation, déterminées par la loi du 7 juill. 1833, étaient applicables à l'expropriation pour l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal. La Cour de cassation a admis tour à tour l'affirmative et la négative.

**534.** — Elle avait décidé d'abord qu'il n'était pas nécessaire d'observer les formalités prescrites par la loi du 7 juill. 1833 sur les expropriations pour cause d'utilité publique; qu'en conséquence, le tribunal devait prononcer l'expropriation sur la simple représentation de l'arrêté du préfet qui autorisait les travaux, sans qu'il fût nécessaire de produire les pièces prescrites par l'art. 2, tit. 1, et par le tit. 2, L. 7 juill. 1833. — Cass., 23 avr. 1838, de Neufchateau, [S. 38.1.458, P. 38.1.624]; — 7 juin 1838, Bargheon, [S. 38.1.707, P. 38.2.250] — *Sic*, Delalleau, *Tr. de l'expropr. pour cause d'util. publ.*, n. 872. — V. aussi Isambert, *Tr. de la voirie*, n. 447; Garnier, *Tr. des chem.*, n. 337; Robiou, *Tr. des chem. comm.*, n. 90; Cotelle, *Cours de dr. administ.*, t. 1, p. 269; Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 465.

**535.** — D'après des arrêts postérieurs, l'expropriation pour cause d'utilité publique, en matière d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, était soumise aux formalités générales tracées par la loi de 1833. — Cass., 20 août 1838, Préfet de l'Orne, [S. 38.1.784, P. 47.2.213]; — 21 août 1838, Préfet des Vosges, [S. 38.1.975, P. 47.2.214]

**536.** — Elle ne pouvait notamment être prononcée qu'après qu'une commission spéciale avait été nommée pour entendre les parties intéressées et dresser procès-verbal de leurs observations, et que ce procès-verbal avait été déposé au secrétariat de la préfecture, en conformité des art. 8, 9 et 10, L. 7 juill. 1833. — Cass., 21 août 1838, précité; — 9 juill. 1839, Préfet de la Haute-Saône, [S. 39.1.792, P. 46.2.655]

**537.** — ... Et qu'après que l'exproprié avait été mis en état de fournir ses contredits, selon la règle exprimée au tit. 2 de cette dernière loi, et que les pièces constatant l'accomplissement des formalités prescrites avaient été remises au tribunal chargé de prononcer l'expropriation suivant l'art. 14, tit. 3, de la même loi. — Cass., 25 mars 1839, Saint-Phalle, [S. 39.1.403, P. 43.2.760]

**538.** — Ces divers arrêts avaient trait, il est vrai, à des chemins ouverts ou redressés dans l'intérêt de plusieurs communes ou cantons à la requête non d'une commune mais du préfet, et la Cour de cassation s'appuyait sur cette circonstance pour dire que l'expropriation ne pouvait alors être réputée avoir lieu dans un intérêt purement communal, et que, dès lors, cette expropriation n'était pas dispensée de l'accomplissement des formalités prescrites par les art. 8, 9 et 10, L. 7 juill. 1833, précité. — Cass., 21 août 1838; — 9 juill. 1839, précité.

**539.** — Toute difficulté sur ce point a été nettement tranchée par l'art. 12, L. 3 mai 1841. Il a été entendu dans la discussion de cette loi que la loi du 21 mai 1836 s'améliorait virtuellement de toutes les dispositions nouvelles qui n'étaient pas inconciliables avec son caractère exceptionnel. Il y a donc lieu de combiner les règles de la loi du 3 mai 1841 avec celles de l'art. 16, L. 21 mai 1836.

**540.** — Jugé en conséquence que, si la loi du 21 mai 1836 a établi des formalités abrégées et spéciales pour l'évaluation des indemnités dues par suite de l'élargissement des chemins vicinaux, ces indemnités n'en ont pas moins pour objet l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains nécessaires auxdits chemins, et doivent être soumises aux règles déterminées par la loi générale du 3 mai 1841, auxquelles il n'a pas été dérogé par ladite loi spéciale. — Cass., 14 déc. 1847, Préfet de l'Eure, [S. 48.1.189, P. 48.1.27, D. 48.1.152]

**541.** — 1° Il faut avant tout une déclaration d'utilité publique après enquête faite dans les formes de l'ordonnance du 23 août 1835. Cette déclaration résulte pour un chemin vicinal ordinaire de la décision prise par la commission départementale, quant aux terrains qui ne sont pas bâtis; s'ils sont bâtis, au contraire, il faut un décret du chef de l'Etat (L. 8 juin 1864, art. 2).

**542.** — Par terrains bâtis il faut entendre non seulement les terrains couverts de constructions mais même ceux qui, clos de murs sont attenants à une habitation comme l'avait décidé un arrêt antérieur. — Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Bertin, [S. 56.2.650, P. adm. chr.]

**543.** — Jugé, en ce sens, que la disposition de l'art. 2, L. 8 juin 1864, s'applique au cas où le chemin doit traverser un terrain clos par un mur et par des haies et dépendant d'une maison d'habitation. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, Chastenet, [S. 84.3.20, P. adm. chr., D. 83.3.82]

**544.** — ... Ou un terrain clos situé aux abords de bâtiments et renfermant des dépendances de l'habitation. — Cons. d'Et., 25 nov. 1887, Godineau, [S. 89.3.51, P. adm. chr., D. 89.3.6]

**545.** — Dans de telles hypothèses la commission départementale ne peut, sans excès de pouvoir, déclarer d'utilité publique l'occupation de ces terrains pour l'établissement d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, précité; — 25 nov. 1887, précité.

**546.** — Mais le législateur de 1864 a-t-il compris sous la dénomination de propriété bâtie tous les terrains clos de murs même non attenants à une habitation? M. Guillaume (*op. cit.*, p. 23, n. 9) répond affirmativement mais la jurisprudence des arrêts précités paraît bien contraire et est généralement approuvée. — V. notes sous Dijon, 19 juin 1883, Commune d'Iguerand, et Gateau, [S. 84.2.34, P. 84.1.211], et sous Cons. d'Et., 31 mars 1882, précité] — V. aussi Le Vavasseur de Précourt, *Revue générale d'administration*, année 1888, t. 1, p. 58.

**547.** — Dans tous les cas, il ne suffit pas qu'une propriété soit entourée de clôtures naturelles pour constituer un terrain bâti dans le sens de la loi de 1864. — Cons. d'Et., 25 nov. 1887, précité.

**548.** — Ainsi, une prairie dont une partie seulement est bornée par un mur bas en pierres sèches, n'étant pas une propriété bâtie, peut être comprise partiellement dans les limites d'un chemin vicinal rectifié sans qu'il y ait lieu de recourir à la procédure d'expropriation. — Cons. d'Et., 16 mai 1884, Pureau, [S. 86.3.15, P. adm. chr., D. 85.3.115]

**549.** — La déclaration d'utilité publique constitue une formalité indispensable. Serait donc entachée d'excès de pouvoir, comme l'était en pareil cas l'arrêté préfectoral, la décision d'une commission départementale autorisant le redressement d'un chemin vicinal alors que les terrains affectés au redressement n'ont été l'objet ni d'une cession amiable, ni d'une expropriation pour cause d'utilité publique exigée pour les terrains bâtis. — Cons. d'Et., 23 mars 1872, Goutreau, [S. 73.2.310, P. adm. chr., D. 73.3.3]

**550.** — Les tribunaux chargés de prononcer l'expropriation des terrains ont le droit et le devoir de s'assurer s'il y a eu vraiment déclaration d'utilité publique; ils peuvent donc vérifier l'existence et la portée de la décision prise par la commission départementale (le préfet avant 1871), mais il ne leur appartient pas de juger cette décision soit quant au fond, soit quant à l'accomplissement des formalités qui ont dû la précéder. — Cass., 5 août 1872, Lorrin, [S. 72.1.340, P. 72.878, D. 72.5.230] — *Sic*, Daffry de la Monnoye, *Expropr. pour util. publ.*, p. 508; Delalleau et Jousselin, *id.*, n. 1075.

**551.** — Il avait été déjà jugé, en ce sens, relativement à un chemin de grande communication, que si les tribunaux peuvent et doivent vérifier si la délibération du conseil général a été prise compétemment, ils n'ont pas mission de juger cette délibération, soit quant au fond, soit quant à l'accomplissement des formalités en vertu desquelles le conseil général a dû procéder, d'examiner, par exemple, si elle a été précédée de l'avis

des conseils municipaux. — Cass., 7 janv. 1845, de Maubert, [S. 45.1.16, P. 45.1.78, D. 45.1.83]

**552.** — ... Et qu'un tribunal ne peut refuser de prononcer l'expropriation sous le prétexte soit que la délibération du conseil général n'aurait pas été précédée des formalités requises, soit que l'arrêté du préfet aurait excédé la largeur fixée, en règle générale, par un précédent arrêté préfectoral. — Cass., 22 janv. 1845, Préfet de l'Ain, [S. 45.1.90, P. 45.1.109, D. 45.1.83]; — 7 janv. 1845, précité.

**553.** — Jugé cependant que l'expropriation ne peut être prononcée en vertu d'un arrêté préfectoral ordonnant l'ouverture de travaux pour un chemin vicinal, lorsque cet arrêté est contraire à l'avis du conseil municipal de la commune, qu'autant qu'il a été approuvé par l'autorité supérieure. — Cass., 31 mars 1845, Préfet de l'Ain, [S. 45.1.307, P. 45.1.431, D. 45.1.141]

**554.** — 2° Après la déclaration d'utilité publique, interviennent les formalités préparatoires à l'arrêté de cessibilité d'après les art. 4, 7, 12, L. 3 mai 1841 : confection des plans parcellaires par les ingénieurs ou autres gens de l'art chargés de l'exécution des travaux, avec indication du nom des propriétaires inscrits à la matrice cadastrale; publication à son de trompe et de caisse, par affiches et publications dans les journaux, du dépôt de ce plan à la mairie; enquête ouverte pendant huit jours; examen du tracé et des réclamations formulées dans l'enquête par le conseil municipal. — V. *infra*, v° *Expropriation pour utilité publique*.

**555.** — Le préfet prend ensuite en conseil de préfecture un arrêté de cessibilité motivé, indiquant les propriétés à céder et l'époque où il conviendra d'en prendre possession. — Cass., 22 mai 1843, Maudnit, [S. 43.1.529, P. 43.2.221] — Cet arrêté est définitif, sauf si le conseil municipal demande une modification au tracé adopté; dans ce cas l'arrêté préfectoral est soumis à l'approbation du ministre de l'Intérieur. — Av. Cons. d'Et., 12 déc. 1868.

**556.** — Toutes ces formalités sont substantielles; en cas d'inobservation, le tribunal doit surseoir d'office à prononcer l'expropriation; sinon, son jugement est susceptible d'être cassé par la Cour suprême.

**557.** — Ainsi, un avertissement individuel donné par le maire aux parties intéressées ne peut suppléer l'avertissement collectif et public résultant des affiches, des publications et des insertions dans les journaux (L. 3 mai 1841, art. 6). — Cass., 30 avr. 1845, Desplots, [S. 45.1.746, P. 45.2.273, D. 45.1.296]

**558.** — ... Et le préfet doit, à peine de nullité, après avoir rendu l'arrêté qui, en ordonnant l'ouverture du chemin, désigne les localités qu'il doit traverser, rendre un second arrêté désignant les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable. — Même arrêt.

**559.** — Il faut également, à peine de nullité, que le conseil municipal donne son avis sur le procès-verbal prescrit par l'art. 7, L. 3 mai 1841, et destiné à recevoir les déclarations et réclamations des parties. — Cass., 4 avr. 1843, Soulbien, [S. 43.1.344, P. 43.1.636]; — 4 juill. 1843, Verdière, [S. 43.1.784, P. 43.2.584]; — 21 août 1843, Reulos, [S. 43.1.914, P. 43.2.664]; — 30 avr. 1845, Desplots, [S. 45.1.746, P. 45.2.273, D. 45.1.296] — *Sic*, Delalleau, t. 2, n. 1112.

**560.** — 3° L'arrêté de cessibilité et le décret ou la décision déclarant l'utilité publique sont transmis par le préfet au procureur de la République à la requête duquel, sauf l'exception prévue par l'art. 14, L. 3 mai 1841, le tribunal d'arrondissement prononce l'expropriation et désigne un de ses membres ou le juge de paix du canton pour diriger le jury chargé de fixer le montant des indemnités. Ce jugement, qui ne peut être attaqué que pour incompétence, excès de pouvoir ou vice de forme devant la Cour suprême, est publié, affiché dans la commune de la situation des biens, inséré dans un journal de l'arrondissement et notifié aux propriétaires intéressés (L. 3 mai 1841, art. 20). — V. *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*.

**561.** — L'autorité judiciaire est seule compétente pour interpréter le jugement d'expropriation et pour décider à quels terrains il doit être appliqué, alors même qu'il s'agirait d'une dépossession ayant pour but de réunir un terrain à un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 28 févr. 1866, Guyel, [S. 66.2.374, P. adm. chr.]

**562.** — D'où il suit que c'est à l'autorité judiciaire et non au conseil de préfecture qu'il appartient de reconnaître si une parcelle de terrain, dont l'administration s'est mise en possession pour l'incorporer à un chemin vicinal, a été comprise dans un jugement qui a prononcé antérieurement des expropriations pour cause d'utilité publique. — Cons. d'Et., 3 juill. 1869, Lianzu, [S. 70.2.231, P. adm. chr., D. 71.3.42]

**562** *bis*. — Le conseil de préfecture est également incompétent pour connaître d'une demande d'indemnité formée par le propriétaire riverain d'un chemin vicinal à raison du dommage résultant de la destruction des clôtures de sa propriété, lorsque la destruction de ces clôtures est la conséquence directe de l'expropriation des parcelles sur lesquelles elles étaient établies. — Cons. d'Et., 6 févr. 1891, D'Angerville, [S. et P. 93.3.21] — V. aussi Cons. d'Et., 7 déc. 1870, Varnier, [S. 71.2.23, P. adm. chr., D. 72.3.31]

**563.** — 4° Les ayants-droit à une indemnité doivent se faire eux-mêmes connaître ou être dénoncés à l'administration dans un délai de huitaine de la notification du jugement, conformément aux règles générales posées par la loi du 3 mai 1841 (V. *infra*, v° *Expropriation pour utilité publique*). Dans les six mois du jugement, l'administration doit leur notifier ses offres et ils ont alors quinze jours ou un mois, suivant qu'il s'agit de propriétaires capables ou de représentants de propriétaires incapables, pour accepter lesdites offres, indiquer, en cas de refus, le montant de leurs prétentions, exiger, dans les hypothèses prévues par la loi de 1841, l'emprise totale des terrains soumis à une expropriation partielle.

**564.** — Faute d'acceptation des offres dans les délais prescrits, le règlement des indemnités est fait par le jury. Mais la composition et l'organisation de ce jury ne sont pas régies par la loi du 3 mai 1841 : ici s'applique l'art. 16, L. 21 mai 1836. Dès lors, c'est le tribunal d'arrondissement qui, sur la liste annuelle, désigne le jury de session; il ne comprend que six jurés titulaires et deux suppléants. Au jour convenu entre le sous-préfet et le magistrat-directeur du jury et notifié aux jurés, ceux-ci doivent se présenter à peine d'amende, et il est établi une liste pour chaque affaire, comprenant quatre jurés seulement; l'administration et la partie intéressée peuvent exercer chacune une récusation péremptoire. C'est ce qu'on appelle communément le petit jury.

**565.** — Après que le jury a pris connaissance de tous les documents de la cause et qu'il a entendu les observations des parties, il entre en délibération. Le magistrat-directeur a voix délibérative, en cas de partage tout au moins (L. 21 mai 1836, art. 16), et une jurisprudence constante lui reconnaît même le droit de prendre toujours part à la délibération.

**566.** — Jugé, en ce sens, que le magistrat-directeur du jury d'expropriation auquel l'art. 16, L. 21 mai 1836, donne voix délibérative en cas de partage, a le droit d'assister aux délibérations du jury. — Cass., 23 juin 1840, Moreau, [S. 40.1.714, P. 40.2.253] — Jugé même qu'assister à la délibération constitue pour le magistrat un véritable devoir; que le jury d'expropriation ne peut procéder ni délibérer en l'absence du magistrat-directeur : que le magistrat-directeur est, en cette matière, le chef du jury, et qu'il en fait nécessairement partie. — Cass., 2 févr. 1848, Trabaud, [S. 48.1.188, P. 48.1.330, D. 48.5.186]

**567.** — ... Et qu'est nulle et sujette à cassation la délibération du jury spécial qui a eu lieu, non pas sous la présidence et la direction du magistrat-directeur, mais sous celle de l'un des jurés, que ceux-ci, rentrés dans leur chambre, ont désigné pour leur président. — Cass., 4 juill. 1855, Commune de Fumay, [S. 55.1.828, P. 55.2.214, D. 55.1.284]; — 27 nov. 1855, Ruffe, [S. 56.1.830, P. 56.1.44]; — 17 déc. 1855, Brémont, [S. 56.1.446, P. 56.1.139, D. 56.1.13]; — 8 juill. 1857, Préfet de la Drôme, [P. 58.1092]; — 6 avr. 1858, de Kéranflech, [S. 58.1.830, P. 59.1.543, D. 58.1.322]; — 5 juill. 1858, Gallien, [D. 58.1.464]; — 28 févr. 1859, Préfet de l'Hérault, [P. 61.1051, D. 59.1.121]; — 23 mars 1859, Commune de Neuilly, [P. 61.1052, D. 59.1.121]; — 21 déc. 1859, Commune de Gentilly, [P. 60.14, D. 59.1.496]; — 23 juill. 1861, Ville de Pamiers, [P. 63.171, D. 61.1.344]; — 4 mars 1862, Laburte, [S. 62.1.896, P. 63.171]; — 3 juin 1862, Leclercq, [D. 62.1.381]; — 18 mars 1863, Préfet de la Charente-Inférieure [D. 63.1.134]; — 1er févr. 1864, Préfet des Côtes-du-Nord, [D. 64.5.145]; — 3 avr. 1865, Paradis-Chéri, [D. 65.5.171]; — 5 janv. 1869, Dumas, [S. 69.1.132, P. 69.300, D. 69.1.8]; — 11 mai 1870, Commune d'Objat, [S. 71.1.81, P. 71.213, D. 70.5.177]; — 22 déc. 1875, Commune de Cubzac, [S. 76.1.175, P. 76.403] — *Sic*, Morin, *Guide pratique du magistrat-directeur du jury d'expropriation*, n. 350 et s.

**568.** — Et la nullité tenant, dans ce cas, à une formalité substantielle, organique et d'ordre public, peut et doit même être

relevée d'office par la Cour de cassation. — Cass., 28 févr. 1859, précité; — 21 déc. 1859, précité.

**569.** — En cette matière, la décision du jury est donc nulle si le procès-verbal des opérations ne constate pas la participation du magistrat-directeur à la délibération du jury. — Cass., 25 août 1858, Commune de Salaunes, [P. 58.1002]

**570.** — D'autre part, il ne suffit pas que le magistrat-directeur soit présent à la délibération du jury; il est nécessaire qu'il y prenne part et en atteste la régularité par l'apposition de sa signature sur la minute de la décision du jury. — Cass., 27 févr. 1889, Préfet des Hautes-Alpes, [S. 91.1.544, P. 91.1.1312]; — 10 août 1892, Delason, [S. et P. 93.1.263]

**571.** — ... Et son visa est insuffisant pour attester qu'il a concouru personnellement à la délibération du jury. — Cass., 10 août 1892, précité. — V. aussi Cass., 23 févr. 1881, Commune de Richemont, [S. 81.1.226, P. 81.1.537, D. 81.1.199]; — 7 mars 1883, Commune de Savenay, [S. 83.1.376, P. 83.1.955, D. 84.1.343]

**572.** — Par suite, il y a lieu d'annuler la décision du jury, alors qu'il résulte, soit du procès-verbal des opérations, soit de l'expédition de la décision du jury, que cette décision n'a été signée à la minute sans désemparer que par les quatre jurés, et que c'est seulement après la lecture qui en a été donnée en audience publique que le magistrat-directeur y a apposé sa signature en forme de visa avec le greffier, pour l'annexer à son procès-verbal. — Cass., 27 févr. 1889, précité; — 10 août 1892, précité.

**573.** — La détermination de l'indemnité due à chaque intéressé est faite conformément aux principes généraux posés par la loi du 3 mai 1841. D'où il suit qu'en l'absence de toute disposition contraire existant dans la loi du 21 mai 1836, il y a lieu de faire application à une pareille expropriation du principe qui veut que l'indemnité due à l'exproprié soit compensée jusqu'à due concurrence avec la plus-value immédiate et spéciale procurée par l'exécution des travaux. — Cass., 14 déc. 1847, Surgis, [S. 48.1.189, P. 48.1.27, D. 48.1.152]

**574.** — La décision du jury est déclarée exécutoire par le magistrat-directeur dont le procès-verbal emporte pour l'administration non translation définitive de propriété, comme le dit improprement l'art. 16 de la loi de 1836, mais envoi en possession à compter du jour où l'indemnité sera payée (C. civ., art. 545). Cette décision n'est susceptible que d'un recours en cassation pour les causes énumérées par l'art. 42, L. 3 mai 1841.

**575.** — Toutes les formalités prescrites par la loi en matière d'expropriation doivent être observées à peine de nullité. La décision du jury est donc nulle si le procès-verbal de l'opération ne constate ni la soumission au jury du tableau des offres et demandes... — Cass., 25 août 1858, Commune de Salaunes, [P. 58.1002, D. 58.1.328]

**576.** — ... Ni l'avertissement donné aux parties du droit qui leur appartenait d'exercer une récusation péremptoire (V. *suprà*, n. 564). — Même arrêt.

**576 bis.** — S'il est articulé que le greffier est entré dans la chambre du conseil et y resté pendant la délibération des jurés, le silence du procès-verbal sur ce fait ne peut être suppléé que par une inscription de faux. — Cass., 23 juin 1840, Moreau, [S. 40.1.714, P. 40.2.253] — V. au surplus, *infrà*, v° *Expropriation pour utilité publique*.

**577.** — La déchéance dont, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les art. 20 et 42, L. 3 mai 1841, frappent le pourvoi qui n'est signifié qu'après la huitaine expirée depuis sa déclaration au greffe, est applicable aux expropriations intéressant les chemins vicinaux, sans distinction des classes dans lesquelles ils sont administrativement rangés. — Cass., 5 juin 1850, Commune de Cazilhac, [S. 50.1.609, P. 50.2.17, D. 50.1.162]

**578.** — Le jury spécial désigné par le tribunal ne conserve son caractère public et ses pouvoirs au delà de l'année pour laquelle avait été formée la liste générale, qu'autant que ses opérations sont commencées avant la clôture de la session du conseil général, chargé de renouveler cette liste. Dès lors, est nulle toute décision rendue après le renouvellement de la liste, par un jury désigné sur l'ancienne liste, mais qui n'avait pas, antérieurement à ce renouvellement, commencé ses opérations. — Cass., 23 févr. 1842, Rouanet, [S. 42.1.263, P. 42.1.304]

**579.** — 5° Le paiement de l'indemnité est à la charge des communes sur le territoire desquelles s'étend le chemin, puisque le sol devient leur propriété. En principe, l'indemnité doit être payée ou consignée préalablement à la prise de possession (L. 3 mai 1841, art. 53 et 55). Mais si, en fait, la prise de possession a précédé le paiement ou la consignation, il importe de distinguer si elle s'est produite avant ou après la fixation de l'indemnité par l'accord des parties ou la décision du jury. Si elle a suivi la fixation de l'indemnité, la commune, débitrice d'une somme d'argent, n'est libérée que par la prescription ordinaire de trente ans. Si, au contraire, l'indemnité n'était pas encore fixée quand les propriétaires ont abandonné la possession de leurs terrains, leur action en indemnité est prescrite par un délai de deux ans à compter du jour où ils n'ont plus détenu leur gage (L. 21 mai 1836, art. 18).

**580.** — III. *Accord entre les parties sur la cession, mais non sur le prix.* — Dans ce cas, le tribunal d'arrondissement donne simplement acte de l'échange des consentements sans prononcer l'expropriation, et nomme un magistrat directeur du jury. Le règlement de l'indemnité s'opère ensuite comme dans la seconde hypothèse.

**581.** — Il avait été jugé, avant même la loi du 3 mai 1841, que si, une demande en paiement d'indemnité due pour occupation de terrains destinés aux chemins vicinaux étant portée devant les tribunaux, ceux-ci se bornent, après le déclinatoire proposé, à retenir la cause pour procéder à la composition du jury, cette décision ne peut donner lieu à un arrêté de conflit de la part de l'administration. Il n'y a rien dans cette demande qui ait un caractère administratif et qui puisse motiver le retrait de la cause des mains de l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 23 févr. 1839, Mespoulier, [P. chr.]

**582.** — IV. *Acquisitions de terrains ayant une affectation spéciale.* — L'acquisition ou l'occupation définitive de certains terrains sont, en outre des règles qui viennent d'être indiquées, soumises à certaines dispositions spéciales à raison de leur destination. Il en est ainsi d'abord des terrains dépendant de la grande voirie, du domaine militaire ou maritime. L'autorité compétente en doit préalablement prononcer le changement d'affectation.

**583.** — Les chemins vicinaux à ouvrir dans les portions réservées de la zône-frontière, ou dans l'étendue des zônes de servitude des places de guerre et des postes militaires sont soumis aux décrets et règlements des 16 oct. 1853, 8 sept. 1878 et 12 déc. 1884, sur les travaux mixtes. En dehors des territoires réservés, l'ouverture d'un chemin vicinal peut être librement opérée dans la zône-frontière; mais avant l'exécution des travaux, le projet doit être communiqué au directeur des fortifications qui peut faire exécuter aux frais de l'administration de la guerre les travaux jugés nécessaires pour la défense du pays (Décr. 15 mars 1862, art. 5).

**584.** — Les terrains provenant d'un cimetière ne peuvent être pris pour y établir un chemin vicinal avant que cinq ans se soient écoulés depuis qu'ils ont cessé d'être affectés aux inhumations. Dix ans même sont, en règle générale, nécessaires à compter de la même époque pour qu'on puisse y pratiquer des fouilles (Décr. 23 prair. an XII, art. 8 et 9; L. 15-16 mai 1791, art. 9). — V. *infrà*, v° *Cimetière*.

**585.** — Il faudrait aussi, outre la déclaration d'utilité publique de la voie à ouvrir, une désaffectation spéciale prononcée par l'autorité compétente pour pouvoir comprendre dans le tracé d'un chemin une partie quelconque d'une église paroissiale. — Cons. d'Et., 21 nov. 1884, Fabrique de l'église de Saint-Nicolas-des-Champs, [S. 86.3.38, P. adm. chr.] — V. *infrà*, v° *Eglise*.

**586.** — De même, une parcelle dépendant d'un presbytère ne peut être incorporée à un chemin vicinal sans qu'elle ait été distraite du presbytère par une décision préfectorale prise d'accord avec l'évêque diocésain, ou par un décret en cas d'opposition de l'évêque (Ord. roy. 3 mars 1825; Décr. 25 mars 1852, art. 1, tableau A, n. 45). — Avis Cons. d'Et., 1er avr. 1873. — V. *infrà*, v° *Presbytère*.

*4° Transcription des actes d'acquisition. Purge.*

**587.** — La transcription des actes d'acquisitions et la purge des privilèges ou hypothèques pouvant grever les terrains doivent, en général, précéder le paiement de l'indemnité. Mais il y a lieu de distinguer à ce double point de vue les acquisitions opérées en vertu d'une déclaration d'utilité publique ou d'une

décision équivalente, et celles qui se font sans cette déclaration ou décision.

**588.** — 1° En ce qui concerne les acquisitions opérées en vertu d'une déclaration d'utilité publique ou d'une décision équivalente, décision de la commission départementale ou décret précédé d'une enquête, sans distinguer entre celles qui s'opèrent par expropriation et celles qui ont lieu à l'amiable, la transcription n'a pas pour effet de transférer la propriété à l'égard des tiers; la commune est devenue propriétaire définitive du terrain du jour du jugement ou du contrat amiable. Elle fait seulement courir le délai imparti aux créanciers hypothécaires ou privilégiés pour se faire inscrire (L. 3 mai 1841, art. 16, 17).

**589.** — La purge des hypothèques, inscrites ou non, s'exerce conformément aux art. 17-19 de la même loi et les formalités en sont plus simples et moins coûteuses que celles du Code civil. A partir de la transcription du jugement, les créanciers ayant un privilége ou une hypothèque même non soumise, de droit commun, à inscription doivent à peine de déchéance se faire inscrire; moyennant cette formalité, ils conservent le droit d'exiger la fixation de l'indemnité par le jury. Mais si les formalités de publication, d'affichage, d'insertion dans les journaux et de transcription du jugement d'expropriation ou du contrat n'ont pas été remplies par l'administration, les particuliers ayant hypothèque sur l'immeuble ne peuvent sans doute le saisir pour le faire vendre mais ils ont la faculté de faire valoir ultérieurement leurs droits pour forcer l'administration à payer une seconde fois (L. 3 mai 1841, art. 15 et 55).

**590.** — Malgré l'intérêt que conserve la purge pour la commune expropriante, celle-ci a le droit de n'y pas procéder et de s'abstenir même de faire transcrire l'acte, à ses risques et périls d'ailleurs, si le prix d'acquisition n'excède pas 500 fr. (L. 3 mai 1841, art. 19). Mais cette faculté n'appartient au maire, d'après l'ordonnance du 18 avr. 1842, art. 2, qu'avec l'autorisation du conseil municipal et l'approbation du préfet.

**591.** — 2° Les acquisitions amiables faites sans déclaration d'utilité publique ne sont en aucune façon régies par la loi du 3 mai 1841. Au point de vue de la transcription, la loi du 23 mars 1855 s'applique : c'est uniquement la transcription qui opère à l'égard des tiers le transfert de la propriété; la commune ne peut donc se soustraire à cette formalité. Quant à la purge, il y faut procéder conformément aux art. 2181-2192, C. civ., pour les hypothèques inscrites, et aux art. 2193-2195, C. civ., pour les hypothèques non inscrites. Le maire peut encore, il est vrai, s'il est autorisé par une délibération du conseil municipal approuvée par le préfet, se dispenser de recourir à ces formalités si le prix n'excède pas 500 fr. (Ord. 18 avr. 1842, et Décr. 14 juill. 1866); mais, en ce cas, les créanciers privilégiés et hypothécaires conservent la faculté d'exercer contre la commune le droit de suite qui leur appartient sur l'immeuble. — Av. Cons. d'Et., 31 mars 1869. — V. *infrà*, v^is *Hypothèque*, *Transcription*.

5° *Voies de recours contre la décision de la commission départementale.*

**592.** — I. *Recours administratif*. — Les mêmes recours peuvent être exercés contre une décision portant ouverture d'un chemin vicinal ordinaire que contre une simple déclaration de vicinalité. Avant 1871, l'annulation de l'arrêté préfectoral pouvait être demandée au ministre de l'Intérieur; aujourd'hui, l'appel est possible pour cause d'inopportunité devant le conseil général, et un recours pour cause d'excès de pouvoir, violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique est ouvert devant le Conseil d'Etat (L. 10 août 1871, art. 88). Seules les parties intéressées peuvent, ici encore, agir par l'une ou l'autre voie, et il faut entendre par cette expression les parties personnellement en cause auxquelles la décision a dû être signifiée ou communiquée et non un simple contribuable de la commune agissant en cette qualité. — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, Bouillon-Lagrange, [S. 75.2.307, P. adm. chr., D. 74.3.82]

**593.** — On ne peut dans tous les cas attaquer comme un redressement irrégulièrement opéré la délibération de la commission départementale qui autorise ce redressement et approuve les plans du nouveau tracé sans ordonner aucun acte d'exécution à l'égard des propriétés comprises dans ce tracé. — Cons. d'Et., 16 mai 1884, Pureau, [S. 86.3.15, P. adm. chr.]

**594.** — Lorsqu'une délibération de la commission départementale porte que le nouveau chemin sera établi dans des conditions de largeur, de pente et de viabilité plus avantageuses que l'ancien, un particulier n'est pas fondé à prétendre qu'en autorisant ce redressement, la commission départementale a agi dans un intérêt autre que celui de la voirie et ainsi excédé ses pouvoirs. — Cons. d'Et., 31 juill. 1891, Trémolières, [S. et P. 93.3.93]

**595.** — Les recours formés contre la décision de la commission départementale sont, rappelons-le, suspensifs (L. 10 août 1871, art. 88). Il ne serait donc plus exact de dire, comme autrefois, que les tribunaux peuvent, nonobstant ce recours, prononcer l'expropriation requise. — Cass., 27 mars 1839, Proc. de Draguignan, [S. 39.1.404, P. 43.2.759]

**596.** — II. *Recours judiciaires*. — L'ouverture d'un chemin vicinal est entourée de nombreuses formalités constituant autant de garanties pour les particuliers auxquels on demande le sacrifice de leur propriété. Si les prescriptions de la loi a ce point de vue ne sont pas observées, les particuliers peuvent-ils saisir de leurs réclamations les tribunaux judiciaires et dans quelle mesure le peuvent-ils? Cette question a donné lieu à de grandes variations dans la jurisprudence du Conseil d'Etat.

**597.** — A l'origine, l'autorité judiciaire fut sans difficulté reconnue compétente pour connaître des plaintes formulées contre l'inobservation des formalités prescrites par la loi du 8 mars 1810 pour arriver à l'expropriation. — Cons. d'Et., 3 juin 1818, Bruley-Deshallières, [S. chr., P. adm chr.] — Mais, après la loi de 1836, la compétence judiciaire fut, au contraire, très-contestée.

**598.** — Lorsqu'un arrêté du préfet a ordonné le changement de la direction d'un chemin vicinal et son passage sur un nouveau territoire, le particulier lésé par cet arrêté doit s'adresser au ministre de l'Intérieur, s'il se plaint de la *direction* donnée au chemin, et à l'autorité judiciaire, s'il se plaint que la nouvelle direction, bien que sage en administration, porte cependant atteinte à son droit de *propriété* sur le terrain que le nouveau chemin doit parcourir. — Cons. d'Et., 6 janv. 1814, Conthaud, [S. chr., P. adm. chr.]

**599.** — Le Conseil d'Etat décida d'abord que, les questions de propriété et de possession étant seules réservées aux tribunaux civils, il appartenait aux tribunaux administratifs d'allouer aux particuliers des dommages-intérêts en cas de dommage aussi bien que de prononcer la suspension ou la destruction des travaux effectués. — Cons. d'Et., 14 oct. 1836, Le Balle, [S. 37.2.124, P. adm. chr.]

**600.** — Puis il apporta un premier tempérament à cette rigueur, les tribunaux judiciaires étant reconnus compétents pour statuer sur les dommages-intérêts dus à raison du trouble apporté par l'administration ou ses agents à la possession des biens des particuliers sans l'accomplissement des formalités légales. — Cons. d'Et., 30 déc. 1841, Brecher et Lorentz, [S. 42.2.232, P. adm. chr.]; — 29 juin 1842, Pruvost, [S. 42.2.506, P. adm. chr.]

**601.** — Jugé, en ce sens, que c'est à l'autorité judiciaire, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de connaître d'une action possessoire et d'une demande en dommages-intérêts intentées par un propriétaire dont une commune a pris le terrain pour l'établissement d'un chemin vicinal, sans remplir les formalités prescrites pour l'expropriation pour cause d'utilité publique; mais que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient d'ordonner le rétablissement des lieux dans leur état primitif, et de statuer sur les indemnités pour dégradations commises sur d'autres parties de la propriété. — Cons. d'Et., 13 déc. 1845, Leloup, [S. 46.2.214, P. adm. chr., D. 46.3.33]

**602.** — ... Et que, dans aucun cas, l'autorité administrative n'est compétente pour prononcer sur la demande en dommages-intérêts réclamés à raison de la prise de possession des terrains occupés pour l'exécution des travaux; que cette demande doit être appréciée par les tribunaux et par le jury d'expropriation, selon les règles tracées par la loi du 3 mai 1841 et l'art. 16, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 25 mars 1852, Mathieu, [S. 52.2.374, P. adm. chr.]

**603.** — Mais, dans cette période, le Conseil d'Etat refusait aux tribunaux judiciaires d'ordonner la suspension des travaux, quand du moins ces travaux avaient lieu en vertu d'un arrêté approbatif du préfet et d'une adjudication passée par le sous-préfet. — Même arrêt.

**604.** — Une nouvelle modification de jurisprudence se produisit, due à l'insistance des tribunaux civils. Le Conseil d'Etat, à dater de 1853, a reconnu que dans le cas où des travaux ont été entrepris par l'administration sur une propriété privée pour l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal, sans qu'il ait été précédé vis-à-vis du propriétaire à l'accomplissement des for-

malités d'expropriation prescrites par l'art. 16, L. 21 mai 1836, c'est à l'autorité judiciaire, à l'exclusion de l'autorité administrative, qu'il appartient de statuer sur la demande en discontinuation des travaux. — Cons. d'Et., 7 juill. 1853, Robin de la Grimaudière, [S. 54.2.213, D. 54.3.35]; — 15 déc. 1858, de Rochefort, [S. 59.2.462, P. adm. chr., D. 59.3.49]; — 11 avr. 1863, Gerbe, [S. 63.2.183, P. adm. chr., D. 63.2.39] — *Sic*, Serrigny, *Compét. admin.*, t. 1, n. 613; Christophle, *Tr. des trav. publ.*, t. 2, n. 501; Chauveau, *Journ. de dr. admin.*, 1863, p. 207, n. 167.

**605.** — Ces mêmes arrêts déclaraient, au contraire, les tribunaux administratifs exclusivement compétents pour ordonner la suppression ou la destruction des travaux déjà exécutés. Telle était déjà depuis longtemps la jurisprudence des tribunaux judiciaires. — Cass., 19 août 1845, Gibert, [D. 45.1.402]; — 11 août 1856, Charlet, [D. 56.1.361]

**606.** — ... Et l'accord semble s'être fait entre les deux ordres de juridiction sur un autre point spécial. Le Conseil d'Etat qui, dans un arrêt précité du 15 déc. 1858, avait refusé aux tribunaux judiciaires, prononçant la discontinuation des travaux, le droit de remettre le demandeur en possession des terrains envahis sans déclaration d'utilité publique, paraît bien avoir adopté la solution contraire déjà consacrée par les tribunaux judiciaires. — Toulouse, 15 janv. 1869, Pradiès, [S. 70.2.18, P. 70.193, D. 69.2.128] — Cons. d'Et., 9 mars 1870, Ville de Sens, [S. 71.2. 285, P. adm. chr.]

**607.** — Il a été jugé, depuis lors, que, dans le cas où les travaux de redressement d'un chemin vicinal ont eu lieu sans l'accomplissement des formalités d'expropriation prescrites par l'art. 16, L. 21 mai 1836, c'est aux tribunaux et non à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur les questions de propriété ou d'usurpation qui peuvent s'élever relativement à ce chemin. — Cass., 11 déc. 1861, Petin, [S. 62.1.507, P. 62.1194, D. 62.1.76]

**608.** — ... Et le Conseil d'Etat a proclamé aussi la compétence des tribunaux judiciaires quant à la fixation de l'indemnité réclamée par le propriétaire. — Cons. d'Et., 3 juill. 1869, Liauzu, [S. 70.2.231, P. adm. chr., D. 71.3.42]

**609.** — ... Comme pour l'appréciation des conséquences d'une dépossession définitive effectuée par l'administration en violation des règles légales, fût-ce pour réunir le terrain qui en est l'objet à un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 28 févr. 1866, Guyet, [S. 66.2.374, P. adm. chr.]; — 8 mai 1869, Riehl, [S. 70.2.198, P. adm. chr., D. 70.3.90]

**610.** — Voici en somme comment se résume cette jurisprudence : ou les faits d'envahissement d'une propriété privée sont l'œuvre des seuls entrepreneurs, et dans ce cas les tribunaux civils peuvent prononcer des dommages-intérêts à raison de ce fait comme aussi ordonner la discontinuation et même la suppression des travaux exécutés; ou les faits d'envahissement ont eu lieu en vertu d'un acte de l'administration et, dans ce cas, l'autorité judiciaire peut bien encore prononcer des dommages-intérêts et ordonner la discontinuation des travaux, mais seule l'autorité administrative peut prescrire la destruction des travaux illégalement effectués et le rétablissement des lieux dans leur état primitif. L'étendue des attributions reconnues dans ce deuxième cas à l'autorité judiciaire résulte de la combinaison des art. 11 et 14, L. 8 mars 1810, avec l'art. 74, L. 3 mai 1841 : depuis 1810, les tribunaux administratifs ne peuvent plus accorder d'indemnité pour une occupation de terrain à titre définitif, et d'autre part la loi de 1841 n'a pas modifié le principe posé en 1810 également, d'après lequel les tribunaux judiciaires peuvent, quand les formalités de l'expropriation n'ont pas été observées, prononcer un sursis à l'exécution des travaux et par suite ordonner leur suspension. D'autre part, en l'absence d'un texte formel, le principe de la séparation des pouvoirs suffit à limiter sur ce point les attributions de l'autorité judiciaire et à réserver aux tribunaux administratifs le droit de statuer sur la suppression des travaux exécutés.

**611.** — Un arrêt récent de la Cour de cassation confirme pleinement cette théorie. D'après lui, un particulier peut toujours revendiquer son immeuble dont il n'a perdu la propriété ni par cession ni par expropriation bien qu'il ait laissé la commune s'en emparer et ait permis de l'incorporer à un chemin vicinal, mais il ne peut obtenir des tribunaux un ordre de destruction des travaux publics ayant eu pour effet d'affecter son terrain à l'assiette du chemin. — Cass., 16 nov. 1892, [illegible], *Gaz. des trib.*, 17 nov. 1892]

**612.** — L'action en indemnité portée en ce cas devant les tribunaux judiciaires doit comprendre la réparation de tout le dommage résultant de l'usurpation commise et, en outre, la valeur des terrains usurpés, si l'administration maintient et régularise la décision irrégulièrement prise. En pareil cas, la fixation des dommages-intérêts n'appartient jamais au jury, appelé seulement en cas de dépossession par voie d'expropriation régulière. Il a même été jugé qu'un tribunal, fixant en pareille circonstance les dommages-intérêts dus au propriétaire lésé, ne pourrait ajouter que cette fixation sera non avenue si, dans un délai fixé, les parties obtiennent de l'administration l'exécution des formalités permettant d'arriver au règlement de cette indemnité conformément au droit commun. — Toulouse, 15 janv. 1869, précité.

**613.** — Cette action ne se prescrit que par trente ans. Ici n'est pas applicable la prescription de deux ans de la loi du 21 mai 1836, art. 18, et cela va de soi. Dans le cas, en effet, où le propriétaire agit à la suite d'une dépossession illégalement opérée, c'est en somme une action en revendication qu'il intente puisque la propriété n'a pas été transférée; peu importe que cette revendication n'aboutisse en définitive qu'à lui faire avoir des dommages-intérêts, ce n'est pas une action en indemnité. Or c'est seulement en présence d'une véritable action en indemnité que s'applique l'art. 18 de la loi de 1836.

§ 2. *Chemins de grande communication ou d'intérêt commun.*

**614.** — Les règles que nous venons d'exposer pour les chemins vicinaux ordinaires leur sont presque toutes applicables. Indiquons brièvement celles qui leur sont propres et les applications faites spécialement pour eux.

1° *Autorité compétente et formalités préparatoires.*

**615.** — Ce sont les conseils généraux qui prescrivent l'ouverture et le redressement des chemins de grande et de moyenne vicinalité, en indiquent la direction et en arrêtent le tracé. Avant la loi du 10 août 1871, c'était au préfet qu'il appartenait, quand la direction d'un chemin vicinal de grande communication avait été déterminée par le conseil général quant aux deux points extrêmes, et exceptionnellement, quant aux points principaux de son parcours, de régler le tracé du chemin et d'indiquer, par suite, les terrains à exproprier et les localités que desservirait le chemin suivant la direction indiquée par le conseil. — Cass., 21 juin 1842, Préfet du Jura, [S. 42.1.575, P. 42.2.139]; — 22 mai 1843, Mauduit, [S. 43.1.529, P. 43.2.221]; — 7 janv. 1845, N..., [P. 45.1.78]; — 16 août 1852, Richalet-Remy, [S. 53.1.15, P. 53.2. 336, D. 52.1.295]; — 30 mars 1853, Préfet de Saône-et-Loire, [S. 53.1.475, P. 53.2.587, D. 53.1.105]

**616.** — En conséquence, c'était à tort que le tribunal saisi de la demande en expropriation de parcelles de terrain désignées par un arrêté préfectoral comme nécessaires à l'établissement du chemin sur ces points intermédiaires surseait à prononcer jusqu'à la décision du conseil général sur la direction à donner au chemin. Une pareille déclaration de sursis méconnaissait les attributions de l'autorité administrative. — Cass., 30 mars 1853, précité.

**617.** — Un arrêt du Conseil d'Etat, adoptant la même doctrine, déterminait avec précision les pouvoirs respectifs du préfet et du conseil général relativement à la direction et au tracé des chemins vicinaux de grande communication. Le préfet ne pouvait changer les tracés que dans le cas où ils n'avaient pas été fixés par le conseil général, et où le changement ne modifiait pas la direction désignée par ce conseil. Le Conseil d'Etat décidait, en effet, que le préfet avait qualité pour prescrire les redressements et modifications de tracé d'un chemin vicinal de grande communication entre les points extrêmes et les principaux points intermédiaires du parcours, mais seulement lorsque le conseil général s'était borné, pour déterminer la direction du chemin, à désigner ces seuls points, que l'arrêté préfectoral ne changeait pas. — Cons. d'Et., 5 févr. 1849, Delabarthe, [P. adm. chr.]

**618.** — Aujourd'hui, et depuis la loi du 10 août 1871, art. 44, le conseil général fixe non seulement la direction générale du chemin, mais encore son tracé. Sa décision, au moins quand il s'agit de terrains non bâtis, vaut déclaration d'utilité publique pour les travaux. Pour les terrains bâtis, il faut un décret (L. 8 juin 1864, art. 2).

**619.** — Les délibérations du conseil général sur l'ouverture d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun ne

sont plus soumises à la nécessité d'une proposition préalable au préfet. Cette formalité était, au contraire, indispensable avant la loi de 1871. — Cons. d'Et., 27 mai 1846, Commune d'Archignac, [S. 46.2.538, P. adm. chr.]

**620.** — Le préfet avait autrefois le droit d'ordonner le redressement d'un chemin classé par le conseil général au rang des chemins vicinaux de grande communication et la modification du tracé entre les points du parcours fixé par le conseil général. Ce redressement pouvait être ordonné par lui sans prendre l'approbation du conseil général. Telle était l'opinion généralement admise en jurisprudence. — Cass., 25 mars 1839 (impl.), Saint-Phalle, [S. 39.1.403, P. 43.2.760]; — 25 févr. 1849, Lacroix, [S. 49.1.267, D. 49.1.189]; — 16 août 1852, précité; — 30 mars 1853, précité. — Cons. d'Et., 8 mars 1860, Giraud, [S. 60.2.343, P. adm. chr., D. 60.3.25] — *Contrà*, Trib. Lure, 15 mai 1839, sous Cass., 9 juill. 1839, Préfet de la Haute-Saône, [S. 39.1.792] — *Sic*, Delalleau, *Expr. pour utilité publ.*, n. 160, 165.

**621.** — L'arrêté préfectoral n'avait pas besoin d'être rendu en conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 8 mars 1860, précité; — 9 avr. 1868, Millelot, [S. 69.2.94, P. adm. chr.]

**622.** — Jugé, au contraire, que l'art. 12, L. 3 mai 1841, qui voulait que l'arrêté du préfet indiquant les propriétés à exproprier fût rendu en conseil de préfecture, s'appliquait aux travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux de grande communication, comme à ceux des chemins vicinaux ordinaires. — Cass., 22 mai 1843, précité. — *Sic*, Delalleau, t. 2, n. 1112; Gand, *Expr. pour util. publ.*, n. 238.

**623.** — Ces pouvoirs appartiennent aujourd'hui en totalité au conseil général.

**624.** — Il y a lieu, comme pour l'ouverture d'un chemin vicinal ordinaire : 1° De procéder à la confection d'un plan et à une enquête. Le plan parcellaire doit être déposé à la mairie de la commune qui a provoqué le chemin, et à la mairie de celle où se trouvent les terrains décrits au plan parcellaire. — Cass., 2 févr. 1836, Houzet, [P. chr.]

**625.** — L'enquête a lieu dans les formes, non de l'ordonnance du 23 août 1835, mais de celle du 18 févr. 1834 : les travaux intéressent, en effet, plusieurs communes. On suit pourtant, en cas de redressement partiel n'intéressant qu'une commune, les règles de l'ordonnance de 1835.

**626.** — ... 2° De prendre l'avis des conseils municipaux, sans que le conseil général soit tenu jamais de s'y conformer, le caractère d'utilité générale de la voie à ouvrir s'opposant à ce que l'intérêt restreint d'une commune puisse empêcher l'exécution des travaux (Avis Cons. d'Et., 29 juill. 1870). — Cons. d'Et., 27 déc. 1878, Commune de Saint-Martin-Château, [Leb. chr., p. 1084]

**627.** — De plus, et 3°, l'avis des conseils d'arrondissement doit être pris, sans que le conseil général soit du reste obligé de le suivre.

**628.** — Ces formalités sont substantielles. La décision par laquelle le conseil général détermine les limites d'un chemin vicinal d'intérêt commun doit, à peine de nullité, être précédée d'une enquête. — Cons. d'Et., 20 nov. 1874, Puichaud, [S. 76.2.191, P. adm. chr., D. 75.3.36].

**629.** — En matière d'expropriation nécessitée par des travaux d'ouverture ou de redressement d'un tel chemin vicinal, le jugement du tribunal qui prononce l'expropriation est nul s'il n'a pas été précédé des formalités prescrites par les art. 4 et s., L. 3 mai 1841, c'est-à-dire du dépôt à la mairie du plan parcellaire, de l'avertissement collectivement donné aux intéressés, ainsi que du procès-verbal contenant les délibérations et réclamations des parties. — Cass., 24 juin 1844, Laroche, [S. 44.1.509, P. 44.2.255]

**630.** — De même, l'avis des conseils municipaux et d'arrondissement doivent être pris à peine d'excès de pouvoir et de nullité de la décision. — Cons. d'Et., 19 févr. 1840, Commune de Saint-Etienne, [S. 40.2.328, P. adm. chr.]; — 12 avr. 1843, Commune de Combiers, [S. 43.2.258, P. adm. chr.]; — 29 juill. 1847, Commune de Bénévent, [P. adm. chr.]

**631.** — Décidé, toutefois, qu'un propriétaire exproprié pour l'établissement d'un chemin vicinal de grande communication est sans qualité pour déférer au Conseil d'Etat la délibération du conseil général qui a fixé la direction de ce chemin, sans que la commune dans laquelle est située la propriété du réclamant ait été consultée. — Cons. d'Et., 29 juin 1844, Mauduit, [S. 44.2.505, P. adm. chr.]

**632.** — L'omission par le sous-préfet d'avoir joint son avis au dossier de l'enquête relative au projet de redressement d'un chemin vicinal, n'est pas une cause de nullité de l'arrêté par lequel le préfet a désigné les propriétés dont la cession ou expropriation était nécessaire pour l'exécution des travaux. — Cons. d'Et., 8 mars 1860, Giraud, [S. 60.2.343, P. adm. chr.]

*2° Acquisition des terrains. Transcription. Purge.*

**633.** — Il y a lieu d'appliquer ici les règles exposées pour les chemins vicinaux ordinaires, avec cette différence que ce sont les préfets qui concluent des marchés pour l'acquisition des terrains et qui, ayant pris l'arrêté de cessibilité d'après les limites fixées par le conseil général et la déclaration d'utilité publique résultant de la décision de ce conseil, ou d'un décret, suivant qu'il s'agit de terrains bâtis ou non, poursuivent par tous les moyens l'exécution des projets d'ouverture. Les chemins de grande ou de moyenne vicinalité sont, en effet, placés sous leur autorité (L. 21 mai 1836, art. 9).

**634.** — Avant 1871, le jugement d'expropriation pour un chemin de grande communication devait viser non seulement l'arrêté préfectoral d'ouverture, mais aussi, et à peine de nullité, la délibération du conseil général déterminant la direction du chemin. — Cass., 4 août 1841, Coniac, [S. 41.1.661, P. 41.2.377]

**635.** — Lorsqu'en effet, conformément à la loi du 21 mai 1836, le conseil général avait déterminé la direction d'un chemin vicinal de grande communication, le préfet ne pouvait pas proposer et le tribunal ordonner l'expropriation d'un terrain qui n'était pas dans cette direction. — Même arrêt.

**636.** — Un auteur estime que pour une telle expropriation, si les terrains s'étendent sur plusieurs cantons, le tribunal agira convenablement en désignant, pour présider le jury, non un juge de paix, mais un des membres du tribunal; mais si un juge de paix avait été délégué, il aurait évidemment qualité pour présider le jury en dehors de son canton, car, dans ce cas, le juge de paix ne tient pas son pouvoir de sa propre attribution, mais de la délégation que lui fait le tribunal. — Dumay, t. 1, p. 224.

**637.** — Pour tout ce qui concerne les acquisitions de terrains, la transcription et la purge, les règles exposées ci-dessus pour les chemins vicinaux ordinaires s'appliquent purement et simplement. Il a été jugé, notamment, que l'autorité administrative est incompétente pour statuer sur l'indemnité réclamée relativement à la prise de possession d'une portion de la propriété d'un particulier destinée au redressement d'un chemin de grande communication. — Cons. d'Et., 6 sept. 1843, Boutin, [P. adm. chr.]

*3° Voies de recours.*

**638.** — Il n'existe qu'un recours administratif possible contre la décision du conseil général, appréciateur souverain de l'opportunité de l'ouverture d'un chemin, c'est le pourvoi au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique, que nous croyons ouvert à tout intéressé comme en matière de classement (V. *suprà*, n. 401, 402). — Cons. d'Et., 19 févr. 1840, précité.

**639.** — S'il y a eu inobservation des formalités prescrites pour l'expropriation, les tribunaux civils peuvent être saisis conformément à ce que nous avons dit pour les chemins ordinaires (V. *suprà*, n. 596 et s.). D'après un arrêt très-approuvé en doctrine, c'est contre le préfet que doit être dirigée l'action intentée par un propriétaire exproprié pour l'établissement d'un chemin vicinal de grande communication, et fondée sur ce que l'administration se serait emparée de terrains non compris au jugement d'expropriation. — Rennes, 13 mars 1863, Préfet du Finistère, [S. 64.2.303, P. 64.1239, D. 64.2.187] — *Sic*, Herman, *Encyclop. du dr.*, v° *Chemins vicinaux*, n. 465; Dufour, *Dr. adm.*, t. 3, n. 398; Serrigny, *Organ. et compét. admin.*, 2e édit., t. 1, n. 457; Chauveau, *C. d'instr. adm.*, 3e édit., t. 1, n. 105. — *Contrà*, Cass., 4 févr. 1867, Lacroix-Morel, [S. 67.1.355, P. 67.962, D. 67.1.154] — Rouen, 25 nov. 1863, Commune de Romilly, [S. 64.2.97, P. 64.640]

**640.** — Une telle action ne rentre pas dans la classe de celles qui doivent être précédées de la présentation d'un mémoire à l'administration. — Rennes, 13 mars 1863, précité.

## CHAPITRE II.

### FIXATION DE LA LARGEUR ET DES LIMITES DES CHEMINS VICINAUX. — ÉLARGISSEMENT.

**641.** — De tous temps, c'est à l'autorité administrative qu'il a appartenu de fixer la largeur et les limites des chemins vicinaux, c'est-à-dire d'attribuer une certaine largeur aux voies déjà existantes ou à ouvrir et de déterminer la ligne séparative entre leur sol et les propriétés privées. Les tribunaux ont toujours reconnu leur incompétence sur ce point. — Bourges, 28 avr. 1832, Masseron, [P. chr.]

**642.** — L'art. 6, L. 9 vent. an XIII, attribuait ce soin à « l'administration publique »; ces expressions désignaient-elles les conseils de préfecture ou le préfet? L'instruction ministérielle du 7 prair. an XIII semblait hésiter. Mais le Conseil d'Etat se prononçait nettement pour la compétence exclusive du préfet, sauf recours au ministre de l'Intérieur. — Cons. d'Et., 16 oct. 1813, Bonnet Dumolard, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 janv. 1815, Noël, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 févr. 1815, Commune de Magué, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 janv. 1819, Sevay, [S. chr., P. adm. chr.]; — 14 juill. 1819, Fromond, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 févr. 1820, Hospice de Joinville, [P. adm. chr.]; — 15 août 1821, Brulé, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er mai 1822, Commune de Balazé, [S. chr., P. adm. chr.]; — 7 avr. 1824, Martin, [P. adm. chr.]; — 12 janv. 1825, Capmas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 janv. 1829, Dargent, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 déc. 1835, Dellier, [P. adm. chr.] — *Contrà*, Cons. d'Et., 23 sept. 1810, Dauriac, [S. chr., P. adm. chr.]; — 9 déc. 1810, Delaporte, [S. chr., P. adm. chr.]

**643.** — Un arrêté du conseil de préfecture, en statuant sur des contraventions de voirie relatives à un chemin vicinal, ne pouvait donc rien préjuger sur la largeur que devait avoir ce chemin. La largeur de la voie restait soumise à la décision du préfet et la question de propriété aux tribunaux. — Cons. d'Et., 19 févr. 1823, Reguédat, [S. chr., P. adm. chr.]

**644.** — C'était aussi au préfet seul, sauf recours au ministre de l'Intérieur, qu'il appartenait de statuer sur l'établissement et la dimension de turcies et de levées pratiquées sur un chemin vicinal dans l'intérêt de la culture des propriétés particulières. — Cons. d'Et., 24 mars 1820, Rousse-la-Villeneuve, [S. chr., P. adm. chr.]

**645.** — Jugé encore qu'il appartenait exclusivement au préfet de rechercher et de reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 16 déc. 1830, Dionis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 janv. 1851, Aulet, [S. 51.2.375, P. adm. chr., D. 51.3.40] — Et pour déclarer si oui ou non un chemin litigieux était vicinal. — Cons. d'Et., 12 mars 1814, Génot, [P. adm. chr.]

**646.** — Ce pouvoir du préfet avait été confirmé par les art. 7, 15, 21, L. 21 mai 1836. Mais la loi du 10 août 1871, art. 44 et 86, a substitué au préfet le conseil général pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun et la commission départementale pour les chemins vicinaux ordinaires, tant au point de vue de la fixation de la largeur de la voie que relativement à son élargissement; sauf cette différence, quant à l'autorité compétente pour fixer la largeur d'un chemin et ses limites ou pour l'élargir, les règles applicables en ces matières sont les mêmes, à quelque catégorie que ce chemin appartienne.

**647.** — Il serait, dans tous les cas, toujours vrai de dire aujourd'hui encore qu'il y a excès de pouvoir :

1° De la part d'un juge de paix lorsque, saisi d'une question non pas simplement de bornage, mais tendant à déterminer l'étendue et les limites d'un chemin vicinal, au lieu de juger sa compétence, il renvoie devant l'administration pour qu'elle déclare si elle entend revendiquer la connaissance de l'affaire, en se réservant d'en connaître si l'administration se déclarait incompétente. — Cons. d'Et., 31 août 1828, Decrusy, [P. adm. chr.]

**648.** — 2° De la part d'un conseil de préfecture qui donnerait à un chemin vicinal une largeur autre que celle fixée par le préfet. — Cons. d'Et., 21 avr. 1832, Commune de Saint-Maurien, [P. adm. chr.]

**649.** — ... Ou qui en fixerait lui-même la largeur et les limites en dehors de tout élément de preuve sur l'état ancien de la voie. — Cons. d'Et., 4 août 1819, Commune de Gézincourt, [P. adm. chr.]

**650.** — 3° ... Et de la part d'un maire qui modifierait la largeur d'un chemin vicinal en accordant des alignements, et l'approbation donnée par le préfet à l'arrêté du maire ne pourrait être considérée comme équivalent à l'arrêté que le préfet lui-même pouvait rendre pour prescrire l'élargissement du chemin. — Cons. d'Et., 21 juin 1855, Alepée, [S. 56.2.59, P. adm. chr., D. 56.3.12]

**651.** — Dès lors, une contravention à l'arrêté d'alignement donné par le maire et approuvé par le préfet ne constituerait point une anticipation sur le sol du chemin si le contrevenant avait construit en dehors des limites fixées à ce chemin par les arrêtés préfectoraux. En conséquence, le conseil de préfecture serait incompétent pour en connaître. — Même arrêt.

### SECTION I

#### Fixation de la largeur et des limites du chemin.

**652.** — La fixation de la largeur et des limites d'un chemin vicinal constitue le complément indispensable de l'acte de classement ou d'ouverture de la voie. Elle peut donc intervenir soit à l'égard d'un chemin à ouvrir, soit à l'égard d'un chemin public déjà existant.

**653.** — 1re hypothèse : *Chemin à ouvrir*. — La fixation de la largeur et des limites n'a pour objet, en ce cas, que de déterminer l'étendue et l'assiette des terrains à acquérir pour la confection du chemin et de servir de base à l'arrêté de cessibilité s'ils ne sont pas acquis à l'amiable.

Il suffit donc, à ce premier point de vue, de faire remarquer :

1° Que la même autorité fixe la largeur et les limites de la voie qui en prononce l'ouverture : la commission départementale ou le conseil général suivant qu'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire ou d'un chemin appartenant à l'une des deux autres catégories;

2° Que les conseillers municipaux et d'arrondissement appelés à donner leur avis sur l'ouverture du chemin le donnent également quant à cette fixation;

3° Que le conseil général ou la commission départementale est libre d'attribuer au chemin telle largeur qui lui paraît utile;

4° Que les décisions relatives à cette fixation sont susceptibles des mêmes recours que l'acte d'ouverture lui-même.

**654.** — 2e hypothèse : *Chemin public déjà existant*. — Aux termes de la loi du 9 vent. an XIII, art. 6, complétée par l'instruction du 7 prair. an XIII et par la loi du 28 juill. 1824, art. 10, la largeur des chemins vicinaux était fixée par le préfet après que le maire avait dressé l'état des chemins et indiqué leur largeur actuelle et celle qu'il convenait de leur donner, après aussi qu'on avait procédé à une enquête et que le conseil municipal et le sous-préfet avaient fourni leur avis motivé

La largeur ainsi fixée pouvait varier suivant les localités. Cependant la loi du 9 vent. an XIII fixait un maximum de six mètres. Ce maximum — Cons. d'Et., 6 déc. 1836, Lesage, [S. 37.2.193, P. adm. chr.] — comportait cette restriction qu'aucun changement ne pouvait être apporté aux chemins dont la largeur actuelle excédait cette mesure. — Cons. d'Et., 16 déc. 1830, précité.

**655.** — L'arrêté préfectoral ne tranchait pas, d'ailleurs, une question de propriété dont le préfet ne pouvait être juge; il fixait seulement la largeur à attribuer au chemin dans l'avenir; par suite, d'une part, la propriété du terrain en excédent de cette largeur, n'était pas *ipso facto* attribuée aux riverains qui s'en étaient emparés et la commune le pouvait encore revendiquer par voie d'action en bornage. — Cass., 15 nov. 1831, Larché, [S. 32.1.13, P. chr.] — Caen, 23 juill. 1840, Berthelot, [S. 41.2.96, P. 46.2.586]

**656.** — Et c'était aux tribunaux judiciaires seuls qu'il appartenait de connaître d'une telle action en bornage, car elle soulevait une question de propriété, encore que cette action n'eût été introduite qu'à raison d'une prétendue usurpation de partie du chemin. — Cass., 15 nov. 1831, précité.

**657.** — En effet, la largeur légale des chemins vicinaux n'était pas fixée invariablement à six mètres puisque la loi du 9 vent. an XIII défendait d'apporter aucun changement de largeur à ceux qui avaient plus de six mètres. — Cons. d'Et., 13 juill. 1825, Requédat, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 déc. 1830, précité.

**658.** — Il résultait seulement de la règle posée par la loi que dans le cas où une largeur plus considérable que celle de six mètres était nécessaire, l'administration devait s'entendre à l'amiable avec les riverains ou recourir aux formes de l'expropriation pour utilité publique.

**659.** — Mais, d'autre part, les propriétaires des terrains compris dans les limites de la voie avaient le droit de faire valoir leurs prétentions devant les tribunaux judiciaires seuls compétents pour juger les questions de propriété du sol et celles de fixation de l'indemnité due aux propriétaires. — Cons. d'Et., 6 juin 1811, Soulatre, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 oct. 1813, Bonnet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 18 janv. 1815, Noël, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 févr. 1815, Commune de Magné, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 nov. 1817, Lamiraud, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 janv. 1819, Sevay, [S. chr., P. adm. chr.]; — 14 juill. 1819, Fromond, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 août 1819, Martin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er sept. 1819, Piquegny, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 août 1824, Commune d'Arry-la-Ville, [S. chr., P. adm. chr.]; — 12 janv. 1825, Capmas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 13 juill. 1825, précité; — 11 janv. 1829, Dargent, [S. chr., P. adm. chr.]

**660.** — Mais dans quels cas les particuliers avaient-ils droit à une indemnité et quand le préfet pouvait-il mettre la commune en possession des terrains sis dans les limites du chemin? on distinguait : si la commune avait déjà en fait la jouissance des terrains dont la propriété lui était contestée, le préfet pouvait la maintenir en possession et les riverains pouvaient seulement réclamer une indemnité devant les tribunaux civils.

**661.** — Jugé, en ce sens, que dès que le préfet avait déclaré la vicinalité d'un chemin, il pouvait ordonner l'ouverture de ce chemin, et cette ordonnance de police et de voirie était exécutoire, nonobstant appel au ministre de l'Intérieur. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]

**662.** — ... Qu'un arrêté de préfet qui reconnaissait et déclarait la vicinalité d'un chemin avait pour effet de mettre le public immédiatement en jouissance du chemin, et de résoudre tous les droits du propriétaire du sol en un droit à une indemnité; que, par suite, l'autorité judiciaire ne pouvait, sans porter atteinte à l'arrêté administratif déclarant la vicinalité, maintenir le propriétaire dans la *jouissance* ou *possession* du chemin; peu importait que, lors de l'arrêté, il existât déjà devant les tribunaux un procès pour usurpation du chemin en question. — Cons. d'Et., 11 avr. 1810, Dupuis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 févr. 1825, Presson, [S. chr., P. adm. chr.]; — 7 juin 1826, de Sourzac, [S. chr., P. adm. chr.]

**663.** — ... Que le propriétaire riverain d'un chemin vicinal, aux dépens de qui le chemin avait été élargi, pouvait assigner la commune devant les tribunaux : 1° pour voir dire que le terrain dont on avait élargi le chemin, était sa propriété; 2° qu'il lui était dû une indemnité, aux termes de la loi du 8 mars 1810, comme au cas d'expropriation pour utilité publique. La justice administrative revendiquait vainement la connaissance de l'une ou de l'autre de ces deux branches de la contestation. — Cons. d'Et., 3 juin 1818, Deshallières, [S. chr., P. adm. chr.]

**664.** — Si, au contraire, on avait compris dans les limites du chemin, même en ne lui donnant que six mètres de largeur, des terrains dont la commune n'avait pas encore la possession, elle devait les acquérir, avant d'en prendre la jouissance, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation des riverains dont les droits étaient manifestes ou reconnus par les tribunaux. — Garnier, *Des chemins*, 1re éd., p. 204 et s.

**665.** — Il y avait tout au moins controverse sur le point de savoir si l'arrêté préfectoral attribuait définitivement, avant 1836, au chemin le sol compris dans les limites qu'il posait. La Cour de cassation s'est prononcée par deux fois dans le sens de l'affirmative. — Cass., 28 mai 1841, Allain, [*Bull. crim.*, n. 159]; — 29 mai 1852, Chantreuil, [P. 52.2.675, D. 52.1.158]

**666.** — Mais elle a jugé, d'autre part, que le riverain évincé de son fonds pouvait procéder au pétitoire par voie de revendication, ou au possessoire par voie de complainte. Et s'il procède par voie de complainte, l'administration prendrait vainement un arrêté déclarant la vicinalité du chemin litigieux, tendant à entraver la complainte. Vainement on soutiendrait que la déclaration de vicinalité préjuge administrativement la viabilité publique, au passé et à l'avenir, au moins provisoirement, et que l'autorité judiciaire n'a plus à juger la question de possession annale. La déclaration de vicinalité est un fait d'administration qui ne change rien au droit privé; qui laisse intact tout droit à l'indemnité préalable et au bénéfice de la possession annale; sans toutefois porter atteinte à la pleine efficacité de la mesure administrative ou de la voirie. — Cass., 8 juill. 1829, Villain, [S. chr.]; — 26 févr., 1833, Rothschild, [S. 33.1.391, P. chr.]

**667.** — Plus récemment la cour d'Amiens a décidé qu'un arrêté, antérieur à la loi de 1836, n'a pu avoir pour effet d'attribuer définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'il détermine; que la loi du 21 mai 1836 qui donne cet effet aux arrêtés portant fixation de largeur des chemins vicinaux n'a pas d'effet rétroactif. — Amiens, 27 déc. 1887, Frécault, [S. 88.2.104, P. 88.2.576]

**668.** — Mais cet arrêté préfectoral, insuffisant pour produire un tel résultat avant la loi de 1836, a-t-il acquis ce pouvoir à compter de la promulgation de ladite loi? La solution affirmative semblerait résulter d'un arrêt rendu par la Cour de cassation dans la même affaire, qui ne la repousse dans l'espèce qu'à raison de l'irrégularité de l'arrêté. — Cass., 8 juin 1887, Frécault, [S. 87.1.375, P. 87.1.919]

**669.** — Les mêmes questions ne doivent pas recevoir absolument les mêmes solutions depuis la loi du 21 mai 1836 dont l'art. 15 a singulièrement augmenté l'effet de la décision fixant la largeur d'un chemin vicinal.

**670.** — I. *Largeur à donner aux chemins. — Formalités préparatoires.* — Les lois de 1836 et de 1871 ne contiennent aucune disposition limitant cette largeur; elle peut donc varier suivant les contrées au gré des conseils généraux et des commissions départementales : l'intérêt d'une bonne viabilité est la seule règle à suivre. — Husson, *Lég. des trav. publ.*, t. 2, p. 550; Foucart, t. 2, n. 423; Dumay, t. 1, p. 94.

**670 *bis*.** — L'art. 21 de la loi de 1836 chargeait chaque préfet de fixer pour son département le maximum de largeur que devaient présenter les chemins, dans un règlement soumis à l'approbation du ministre. Ce règlement une fois pris, à moins de révision faite dans les termes de l'art. 21, s'imposait au préfet lui-même qui n'y pouvait déroger, à peine de nullité de sa décision. Aucun minimum de largeur n'était d'ailleurs fixé, mais la largeur d'un chemin vicinal ne pouvait excéder le maximum fixé par le règlement. — Cass., 15 déc. 1838, Cornu, [S. 39.1.816, P. 39.2.363]; — 27 déc. 1838, Boca, [*Ibid.*] — Cons. d'Et., 28 déc. 1854, Jousselin, [Leb. chr., p. 1039]; — 24 janv. 1861, Devin, [Leb. chr., p. 48]; — 12 août 1868, de Moutailleur, [Leb. chr., p. 902]

**671.** — Mais s'impose-t-il encore depuis 1871 aux conseils généraux et aux commissions départementales? On a répondu négativement en pratique, en se fondant sur ce que les préfets, ne pouvant plus fixer la largeur des chemins pris individuellement, ne devaient pas davantage limiter quant à ce, d'une façon générale, les droits des conseils généraux et des commissions départementales. Aussi le nouveau règlement-modèle proposé aux préfets depuis 1871 ne contient-il plus d'article déterminant la largeur maxima desdits chemins. Néanmoins, l'observation contenue dans l'instruction ministérielle du 24 juin 1836 reste toujours vraie. En général, une largeur de six mètres suffira aux besoins de la circulation, sur les chemins vicinaux ordinaires tout au moins, et il ne faut pas demander aux riverains de trop lourds sacrifices. Pour les chemins d'intérêt commun, cette largeur atteint d'ordinaire sept mètres, et pour les chemins de grande communication huit mètres, y compris les fossés. Dans tous les cas, la fixation de la nouvelle largeur est faite sous réserve des droits acquis antérieurement aux tiers. D'où il suit qu'une construction élevée en dehors de l'ancienne largeur n'est pas sujette à démolition pour défaut d'alignement préalable quand, par l'effet d'une décision postérieure, elle est comprise dans les limites élargies de la voie. — Cass., 28 juin 1839, Dupont, [P. 43.2.762]

**672.** — La fixation de la largeur est faite d'ordinaire en même temps que le classement du chemin. L'enquête et les avis des conseils municipaux (et des conseils d'arrondissement s'il s'agit de chemins de grande communication ou d'intérêt commun) portent à la fois sur l'utilité du classement et sur la largeur à donner à la voie. Les avis des conseils municipaux sur ce point ne lient ni le conseil général ni même la commission départementale, alors du moins que la largeur du chemin déclaré vicinal ordinaire n'est pas augmentée. La fixation des limites a

lieu en vertu d'une décision postérieure du conseil général ou de la commission départementale. Elle est précédée : 1° de la confection par l'agent-voyer d'un plan conforme à la largeur prescrite; 2° de la confection d'un état parcellaire; 3° de l'émission par les conseils municipaux de leur avis sur ce point.

**673.** — Le droit pour les conseils généraux ou les commissions départementales de régler la largeur du chemin comprend celui de déterminer les terrains à joindre aux chemins pour servir d'assiette aux ouvrages accessoires de ces voies : ponts, murs ou talus de soutènement, de remblai ou de déblais, parapets, banquettes et fossés et tous autres dont l'établissement est nécessaire en dehors de la partie ouverte à la circulation (Inst. 6 déc. 1870, modifiée en 1878, art. 11). — Cons. d'Et., 3 août 1877, Cavelier de Mocomble, [Leb. chr., p. 764]

**674.** — II. *Effets de la décision. Recours.* — L'art. 15 de la loi de 1836 déclare que les arrêtés préfectoraux fixant la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent; il faut appliquer cet effet à toute décision de la commission départementale ou du conseil général qui fixe cette largeur, à quelque moment qu'elle intervienne. Et voici ce qui en résulte :

*a*) *La largeur du chemin est maintenant telle qu'elle était auparavant.* — En ce cas, la décision qui la fixe, complétée par celle qui en détermine ultérieurement les limites, attribue définitivement à la voie publique les parcelles litigieuses comprises dans ces limites. Les particuliers peuvent encore, il est vrai, faire constater leurs droits devant les tribunaux ordinaires, mais seulement pour prétendre à une indemnité : toute action tendant à la réintégration de l'ancien propriétaire du sol est non recevable. Il faut appliquer ici par un *à fortiori* évident toutes les règles que nous allons exposer bientôt en matière d'élargissement. — V. *infrà*, n. 701 et s.

**675.** — *b*) *La largeur du chemin est augmentée.* — La décision produit en principe les mêmes effets. — V. *infrà*, n. 701 et s.

**676.** — *c*) *La largeur du chemin est diminuée.* — En ce cas, des parcelles de terrains sont laissées en dehors de la voie publique. Si la fixation de la largeur est concomitante au classement, les terrains restent ce qu'ils étaient auparavant, une portion du domaine privé communal. Ils tombent dans le domaine privé si la fixation de la largeur est postérieure au classement. Ces terrains peuvent alors être vendus, conformément aux règles posées *infrà*, n. 841 et s. Mais si cette fixation de la largeur laisse de côté certaines parcelles de terrain dont la propriété est incertaine et si elle a été prise sur une délibération conforme du conseil municipal qui n'a fait aucune réserve quant à ces parcelles, un particulier revendiquant peut, à bon droit, soutenir que le conseil a ainsi reconnu que la commune n'a pas droit à la propriété du terrain qui se trouve excéder cette largeur. — Bourges, 20 févr. 1841, Yel, [P. 42.1.274]

**677.** — ... Et surtout après que la largeur d'un chemin vicinal a été régulièrement déterminée, déduction faite des anticipations, conformément à l'art. 6, L. 9 vent. an XIII, si un propriétaire voisin a planté des arbres et creusé des fossés en dehors des limites fixées, c'est à la commune à prouver qu'elle a des propriétés au delà : autrement la limitation faite prévaut. — Paris, 27 nov. 1837, de Paris, [P. 38.1.72]

**678.** — Les recours organisés par la loi du 10 août 1871 contre les décisions déclaratives de vicinalité s'appliquent également aux décisions portant fixation de la largeur des chemins. — V. *suprà*, n. 391 et s., et spécialement, Cons. d'Et., 16 déc. 1830, Dionis, [S. chr., P. adm. chr.]

**679.** — Mais on ne peut déférer au Conseil d'Etat la décision qui détermine les limites d'un chemin vicinal, et spécialement en constate les points de départ et d'arrivée. Cette décision n'excède pas les bornes de la compétence reconnue avant 1871 au préfet et, depuis lors, à la commission départementale ou au conseil général; elle ne peut donc être attaquée pour excès de pouvoir. — Cons. d'Et., 4 janv. 1851, Aulet, [S. 51.2.375, P. adm. chr., D. 51.3.40]

**680.** — C'est d'ailleurs, et bien qu'il s'agisse d'une question de propriété, uniquement à l'autorité administrative, à l'exclusion des tribunaux, qu'il appartient de statuer sur la demande d'un propriétaire en restitution d'un terrain affecté par arrêté du préfet à l'élargissement d'un chemin vicinal, lorsque ce propriétaire fonde sa demande uniquement sur ce motif que le terrain, objet du litige, aurait été irrégulièrement désigné par l'arrêté préfectoral. — Cons. d'Et., 9 févr. 1847, Bernard, [S. 47.2.377, D. 47.3.83]

**681.** — III. *Interprétation des décisions fixant la largeur et les limites des chemins. Recherche des anciennes limites.* — L'interprétation de ces décisions doit être donnée par l'autorité qui a compétence pour les rendre, c'est-à-dire soit par le conseil général, soit par la commission départementale. Seulement, ces autorités faisant alors l'office de juge, elles cessent d'être compétentes quand l'acte à interpréter ne présente pas les éléments suffisants pour résoudre la difficulté et qu'il n'est pas prouvé qu'il s'agisse d'un terrain faisant partie du domaine public : les parties sont alors renvoyées devant les tribunaux civils pour faire établir la ligne séparative entre leurs fonds et le domaine communal. Mais le Conseil d'Etat réserve exclusivement à l'autorité administrative le droit de rechercher les limites anciennes d'une voie publique d'après l'examen des lieux. Vis-à-vis de la commune comme vis-à-vis de tout propriétaire voisin, les riverains d'un chemin vicinal ont le droit de demander le bornage, mais c'est l'autorité administrative (préfet, sous-préfet ou maire suivant les cas) qui opère le bornage sous forme d'alignements individuels. D'où, il résulte que, malgré la règle de la loi du 25 mai 1838, art. 6-2°, qui déclare les juges de paix compétents pour les actions en bornage et malgré le principe en vertu duquel les questions de propriété sont du ressort exclusif des tribunaux civils, un propriétaire riverain d'un chemin vicinal ne peut faire statuer par le juge de paix sur une action en complainte formée contre la commune pour se faire maintenir en possession d'un fossé bordant sa maison avant que l'autorité administrative ait décidé préjudiciellement si le fossé litigieux fait ou non partie dudit chemin. Il en est ainsi alors même qu'il serait prétendu par le riverain qu'il suffit, pour résoudre la question de propriété, d'appliquer, sans l'interpréter, l'arrêté de classement en se référant aux énonciations du devis des travaux visé par cet arrêté. — Trib. confl., 12 mai 1883, Faget, [S. 85.3.27, P. adm. chr., D. 85.3.10]

**682.** — Jugé, de même, que l'autorité administrative est seule compétente pour décider si un fossé longeant un chemin vicinal fait ou non partie de ce chemin, et si, à ce titre, il est ou non incorporé au domaine public; que, par suite, l'action qui a pour objet la mise en possession d'un tel fossé ne peut être portée devant l'autorité judiciaire, alors surtout qu'elle est fondée sur des faits de possession postérieurs de plus d'une année à l'arrêté préfectoral qui a fixé la largeur du chemin vicinal. — Trib. confl., 24 juill. 1851, de Latude, [P. adm. chr., D. 51.3.70]

**683.** — ... Que les commissions départementales ont le droit qu'avaient antérieurement les préfets de reconnaître la largeur et les limites des chemins vicinaux ordinaires, et, par suite, d'interpréter les arrêtés antérieurs de classement; que les décisions de ces commissions constituent donc essentiellement des actes administratifs que l'autorité judiciaire ne peut, sans excès de pouvoirs, censurer ou infirmer. — Cass., 19 juill. 1880, Commune de Noyelles, [S. 80.1.339, P. 80.836, D. 80.1.413] — V. dans le même sens, Cass., 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189, D. 77.1.455] — Cons. d'Et., 9 mars 1877, Bersion, [S. 79.2.94, P. adm. chr., D. 78.3.1]

**684.** — Le Conseil d'Etat a toujours revendiqué pour l'autorité administrative le droit d'apprécier la validité, la portée et les effets des actes qui ont reconnu ou déclaré la vicinalité des chemins publics, pour reconnaître l'assiette de ces chemins, déterminer leurs limites, et statuer en cas de litige. — Cons. d'Et., 27 févr. 1849, Granier, [P. adm. chr.]; — 14 sept. 1852, Commune de Condé-sur-Risle, [P. adm. chr.]; — 23 mars 1854, Hubert de l'Isle, [P. adm. chr.]; — 10 mai 1855, Paul, [S. 55.2.786, P. adm. chr.]

**685.** — C'est donc avec raison, suivant lui, que dans une instance pendante devant le tribunal civil, et relative au point de savoir si un terrain est compris dans les limites d'un chemin vicinal, le préfet revendique pour l'administration le droit de faire application de l'arrêté préfectoral qui a classé ce chemin, et de reconnaître tant son assiette actuelle que son emplacement comme appartenant à l'ancienne vicinalité de la commune. — Cons. d'Et., 23 mars 1854, précité.

**686.** — ... Et quand un riverain d'un chemin vicinal revendique la propriété d'une parcelle que la commune prétend faire partie du chemin, la commission départementale appelée, sur renvoi de l'autorité judiciaire, à déterminer les limites dudit chemin, peut, bien qu'aucun plan n'ait été dressé lors du classement, se fonder sur l'examen des lieux pour déclarer que la parcelle litigieuse fait partie du chemin vicinal. — Cons. d'Et.,

27 mai 1887, Fouquet-Fonteneau, [S. 89.3.24, P. adm. chr., D. 88.3.96]

**687.** — Les tribunaux judiciaires adoptent cette opinion. Jugé, en ce sens, que si un état de classement produit par une commune laisse des doutes sur le caractère du terrain qu'elle prétend dépendre du domaine public, le tribunal saisi doit surseoir jusqu'à ce que cet acte ait été interprété par l'autorité administrative. — Cass., 13 mars 1854, Commune de Blanzay, [S. 54.1.542, P. 55.1.462, D. 54.1.114]

**688.** — Mais le tribunal judiciaire reste compétent quant au fond, et il doit statuer alors que, malgré le sursis par lui accordé, l'administration ne produit aucune preuve de l'existence d'un chemin public sur ce point avant la décision du classement. — Cass., 20 avr. 1868, Revel, [S. 68.1.301, P. 68.771, D. 68.1.298]

**689.** — D'ailleurs, en ce qui concerne les accessoires du chemin, si l'arrêté de classement est muet, et qu'ils soient en dehors de la largeur qu'il fixe, il y a là une simple question de propriété à résoudre par les tribunaux judiciaires. Jugé, en ce sens, que le talus d'un chemin vicinal, encore bien qu'il serve à le soutenir et à le conserver, n'en est pas un accessoire tellement indispensable qu'il doive être réputé appartenir à la commune. Cette présomption peut être détruite par une présomption contraire, surtout en l'absence de titres de part et d'autre. — Bourges, 1er avr. 1840, Lebel, [P. 41.1.90]

## Section II.

### Élargissement.

**690.** — Le conseil général et la commission départementale peuvent, nous l'avons déjà dit, en fixant la largeur du chemin, en prescrire l'élargissement. Cet élargissement peut être destiné à être exécuté de suite; il peut, au contraire résulter, pour l'avenir, de plans généraux d'alignement homologués par les mêmes autorités. Occupons-nous tout d'abord des élargissements ordonnés directement soit au moment du classement du chemin, soit à une époque ultérieure.

#### § 1. *Formalités préparatoires à la décision prescrivant l'élargissement du chemin.*

**691.** — L'élargissement d'un chemin vicinal donne lieu en général à deux décisions successives émanant de l'autorité : l'une prononçant l'élargissement du chemin et en déterminant la nouvelle largeur, l'autre en fixant les limites précises. Elles doivent être précédées d'un certain nombre de formalités préparatoires.

##### 1° *Enquête.*

**692.** — Avant l'une ou l'autre des deux décisions, il est indispensable de procéder à une enquête qui peut avoir lieu dans les formes déterminées par la circulaire ministérielle du 20 mai 1825, ou par l'ordonnance du 23 août 1835, s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire, dans les formes de l'ordonnance du 18 févr. 1834, s'il s'agit d'une autre catégorie de chemins. Cette enquête est prescrite à peine de nullité par l'art. 10 de la loi de 1824 que les lois postérieures n'ont pas abrogé. — Cons. d'Et., 20 nov. 1874, Puichaud, [S. 76.2.191, P. adm. chr.]; — 18 mars 1881, Roux, [Leb. chr., p. 297]

**693.** — Il en est ainsi, par exemple, de la décision par laquelle un conseil général fixe les limites d'un chemin d'intérêt commun. — Cons. d'Et., 20 nov. 1874, précité. — L'art. 44, L. 10 août 1871, a conféré au conseil général des droits qui appartenaient antérieurement au préfet, mais à la condition d'en user comme le faisait ce dernier.

##### 2° *Avis des conseils municipaux et d'arrondissement.*

**694.** — Les conseils municipaux sont consultés tant sur la décision à prendre pour ordonner l'élargissement du chemin que sur celle destinée à en fixer les limites précises. Les conseils d'arrondissement doivent être aussi consultés s'il s'agit de chemins d'intérêt commun ou de grande communication. Les avis formulés par ces conseils lient-ils le conseil général ou la commission départementale de telle sorte que ces autorités ne puissent prononcer l'élargissement de la voie en cas d'avis défavorables? La négative est certaine en ce qui concerne les chemins de grande communication et d'intérêt commun, à raison de leur caractère d'utilité générale : le conseil général peut passer outre malgré l'opposition des conseils municipaux ou d'arrondissement (Avis sect. int. Cons. d'Et., 29 juill. 1870). Mais en est-il de même pour les chemins vicinaux ordinaires? La question est controversée. Le Conseil d'Etat a jugé d'abord pendant quelques années que l'élargissement d'un tel chemin n'était légalement possible qu'avec l'assentiment du conseil municipal. — Cons. d'Et., 5 juin 1862, Reugade, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 592]; — 26 juin 1866, Champy, [Leb. chr., p. 711]; — 19 nov. 1868, Pernelle, [Leb. chr., p. 998]; — 19 nov. 1868, Communes de Meudon et de Sèvres, [Leb. chr., p. 1073]

**695.** — Voici quels arguments on invoquait en faveur de cette doctrine : le texte fondamental en cette matière est l'art. 10 de la loi de 1824, d'après lequel, l'élargissement étant assimilé à l'ouverture d'un chemin, le préfet n'intervenait que pour autoriser les travaux, et les art. 15 et 16, L. 21 mai 1836, n'ont en aucune manière, pas plus qu'aucune loi postérieure, modifié les règles de la loi de 1824 sur ce point, car ils n'ont aucunement pour objet de régler les pouvoirs respectifs des préfets et des conseils municipaux. La règle posée par la loi de 1824 est donc toujours en vigueur. Il y a du reste en ce sens un puissant argument d'équité : au cas d'élargissement d'un chemin vicinal comme au cas d'ouverture, il y a des terrains à acquérir, donc une dépense imposée à la commune; or nulle loi n'ayant rangé cette dépense parmi les dépenses communales obligatoires, elle ne peut donc avoir lieu que du consentement du conseil municipal.

**696.** — En sens contraire, on a dit que, tandis que l'art. 16 de la loi de 1836 bornait les droits du préfet à *autoriser* les travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, ce qui implique qu'ils ne peuvent être entrepris, comme sous l'empire de la loi de 1824, qu'avec l'assentiment des conseils municipaux, l'art. 15 de la loi de 1836 semble donner un pouvoir plus grand au préfet pour la fixation de la largeur de la voie, puisqu'aux termes de cet article son arrêté sur ce point « attribue définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'il détermine ». Le préfet en ce cas agit donc, a-t-on dit, spontanément, les conseils municipaux n'intervenant que pour l'éclairer, et il doit en être de même aujourd'hui de la commission départementale. La dépense d'ailleurs sera dans tous les cas bien moindre pour la commune qu'en cas d'ouverture, et la loi n'exige même pas l'emploi de la procédure d'expropriation pour faire acquérir aux communes la propriété ou même la possession des terrains. On conçoit donc que l'autorité supérieure puisse se passer du consentement du conseil municipal. Cette opinion a été consacrée par un arrêt d'après lequel il appartient à la commission départementale de déterminer l'alignement et de fixer la largeur d'un chemin vicinal ordinaire. Et cette commission peut comprendre, malgré l'avis contraire du conseil municipal, des parcelles appartenant à des particuliers dans les limites d'un tel chemin. — Cons. d'Et., 7 août 1874, Pégoix, [S. 76.2.190, P. adm. chr.]

**697.** — Depuis lors, le Conseil d'Etat a-t-il persévéré dans cette jurisprudence nouvelle? On le pense généralement — Guillaume, *op. cit.*, n. 21, p. 45, — et l'on cite en ce sens deux arrêts postérieurs. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Commune de Pleurtuit, [S. 77.2.220, P. adm. chr., D. 77.3.27]; — 27 févr. 1880, Helliot et Roussel, [S. 81.3.60, P. adm. chr., D. 81.3.27]

**698.** — Mais on peut invoquer en sens contraire un arrêt du 18 mars 1881, précité, et l'on fait surtout remarquer que les deux arrêts de 1877 et de 1880 sont intervenus dans un cas différent. Il s'agissait dans ces espèces d'une commission départementale ayant, contrairement à l'avis du conseil municipal, non pas prononcé l'élargissement du chemin, mais approuvé le plan et fixé les limites du chemin dont l'élargissement avait été tout d'abord approuvé par le conseil municipal. Or quelqu'opinion que l'on adopte sur la controverse que nous exposons, il nous paraît indiqué que, le conseil municipal ayant émis un avis favorable sur le principe de l'élargissement, l'approbation du plan et de l'état parcellaire ne soulève qu'une question d'opportunité ou d'appréciation sur laquelle, faute de texte comparable à l'art. 10 de la loi de 1824, les conseils généraux et les commissions départementales peuvent librement statuer.

**699.** — Dans tous les cas, si l'élargissement devait se produire dans de telles proportions qu'il y eût lieu de le considérer

comme une véritable ouverture ou un redressement, tous s'accordent en ce cas pour dire que la commission départementale n'y pourrait pas procéder contrairement à l'avis du conseil municipal. — Cons. d'Et., 13 juill. 1877, Commune de Bosbénard, [D. 78.3.46]

**700.** — Préalablement à la deuxième décision fixant les limites précises du chemin et des ouvrages accessoires, l'agent-voyer dresse un plan indiquant ces limites et y joint, avec un nivellement, un état parcellaire faisant connaître la surface du terrain à occuper sur les fonds riverains. Ces pièces sont soumises aux conseils municipaux puis au conseil général, dont la décision approbative peut être rendue contrairement à l'avis exprimé par les conseils municipaux. — Cons. d'Et , 5 janv. 1877, précité; — 27 févr. 1880, précité. — Si le plan et l'état parcellaire ont été dressés dès le début, une seule décision rendue après enquête et sur avis des conseils municipaux peut prescrire l'élargissement du chemin et en fixer les nouvelles limites.

### § 2. *Effets de la décision approuvant les limites nouvelles. Acquisition des terrains.*

**701.** — La décision par laquelle sont approuvées les limites nouvelles et élargies de la voie produit un effet considérable dérogeant doublement au droit commun. Tandis qu'en principe, la propriété privée ne peut être enlevée aux particuliers contre leur consentement que par la voie de l'expropriation et moyennant le paiement d'une indemnité préalable, cette décision attribue définitivement au chemin la propriété des terrains compris dans les limites fixées par le plan et permet à la commune d'en prendre possession; les propriétaires évincés n'ont plus droit qu'à une indemnité qui sera fixée ultérieurement. — Cass., 2 mai 1845, Ducasse, P. 48.2.272; — 10 févr. 1848, Peigné, P. 48.2.355; — 29 mai 1852, Chaintreuil, P. 52.2.675]

**702.** — ... Et cet effet se produit aussi bien quand l'élargissement est postérieur au classement du chemin que quand il est concomitant.

**703.** — L'administration, la généralité des auteurs et la jurisprudence ont considéré cette dérogation au principe général de l'indemnité préalable en matière d'expropriation comme résultant des termes de l'art. 15, L. 21 mai 1836 (Inst. min. Int., 24 juin 1836; L. 10 août 1871, art. 44 et 86). — Batbie, *Dr. publ. et adm.*, t. 2, p. 383; Dufour, *Dr. adm. appl.*, t. 3, n. 284, 285; de Champagny, *Tr. de la pol. mun.*, t. 3, p. 482; Grandvaux, *Code des chem. vic.*, t. 1, p. 29; Féraud-Giraud, *Servitude de voirie*, t. 2, n. 613 et 614; Guillaume, *Tr. prat. de voirie vicinale*, 8e édit., n. 19 et 22; Herman, *Tr. prat. de voirie vic.*, n. 142 et 143; Serrigny, *Tr. de l'organisation et de la compétence*, t. 2, n. 723; Règlement général sur les chemins vicinaux de 1854, art. 8; Dépêche du ministre de l'Intérieur du 2 mai 1839; Instruction générale sur le service des chemins vicinaux du 6 déc. 1870, art. 13 et 20. — Cass., 7 juin 1838, Barghon, [S. 38.1.707, P. 38.2.250]; — 2 févr. 1844, Louvrier, [S. 44.1.271, P. 44.1.582]; — 12 août 1873, Barbe, [S. 74.1.29, P. 74.45, D. 75.1.110]; — 13 janv. 1847, Commune de Happoncourt, [S. 47.1.249, P. 47.1.117, D. 47.1.84]; — 10 juill. 1854 (Chambres réunies), Laburthe, [D. 54.1.229] — Cons. d'Et., 1er févr. 1884, Ponceau, [S. 85.3.76, P. adm. chr.]; — 2 juill. 1886, Knur, [Leb. chr., p. 535]; — 2 mars 1888, d'Ortoli, [Leb. chr., p. 214]

**704.** — On a contesté cependant la valeur juridique de l'interprétation ainsi donnée à l'art. 15. On a fait remarquer que l'art. 15 n'édictait pas autre chose qu'une simplification de procédure consistant, d'une part, dans la substitution du préfet au tribunal pour ordonner et consommer l'expropriation; d'autre part, dans la substitution du juge de paix au jury pour le règlement de l'indemnité; mais qu'il ne résultait nullement de cette disposition (comme le portait expressément le rapport du comte Roy à la Chambre des pairs, séance du 25 avr. 1836, *Moniteur universel* du 26 avr.) que le propriétaire pût être immédiatement dépossédé avant la fixation et l'acquittement de l'indemnité qui lui est due. — Dumay, *Tr. du dom. publ.*, t. 2, n. 530; Garnier, *Tr. des chem.*, 4e édit. suppl., p. 77; Aucoc, *Effets de l'arrêté du préfet qui fixe la largeur des chemins vicinaux : École des com.*, 1859, p. 286; *Conférences*, t. 2, n. 790; Delaunay, *Du paiement des terrains nécessaires à l'élargissement des chemins vicinaux*.

**705.** — Quoi qu'il en soit de la justesse de ces critiques, elles n'ont pas prévalu et la jurisprudence est restée invariable comme la doctrine pour dénier aux riverains le droit à indemnité préalable en cas d'élargissement. La contradiction relevée entre cette interprétation et la déclaration formelle du comte Roy en sens contraire peut s'expliquer par ce qui a déjà été dit des conditions dans lesquelles a été discutée et votée la loi de 1836.

**706.** — Dans tous les cas, en donnant à l'art. 15 cette interprétation, on ne faisait que persévérer dans la jurisprudence antérieure à laquelle avaient conduit les exigences de la pratique (Instr. du 24 juin 1836, art. 15, part. 1. — V. aussi travaux préparatoires).

**707.** — L'administration d'ailleurs apporta à l'exercice des droits de dépossession immédiate un double tempérament. Il fut recommandé aux préfets de ne pas prendre de décision en vertu de l'art. 15 dans le cas où la commune, reconnaissant d'avance qu'une indemnité de dépossession serait due aux riverains, ne justifierait pas qu'elle serait en mesure de l'acquitter ultérieurement à bref délai (Instr. du 24 juin 1836, art. 1).

**708.** — D'un autre côté, l'instruction générale du 6 déc. 1870 dispose que la décision ordonnant l'élargissement devra être notifiée aux propriétaires au moins dix jours avant la prise de possession. En outre, s'il existe sur le terrain des arbres fruitiers ou de haute futaie, il doit en être référé au préfet qui peut ordonner de surseoir à l'abatage jusqu'au règlement de l'indemnité (art. 21).

**709.** — A ne considérer que le peu de valeur de la plupart des parcelles à occuper, l'utilité de faire cesser promptement les obstacles à la circulation et les avantages, pour les riverains, de l'amélioration des conditions de la circulation, l'application donnée à l'art. 15 ne présentait rien d'excessif. Mais, à d'autres égards, elle n'a pas laissé que d'entraîner des abus. En effet, se fondant, d'une part, sur ce que, dans beaucoup de cas, l'élargissement n'était que la reprise de terrains occupés; d'autre part, sur ce que la cession gratuite était présumable, l'administration ne se regarde pas toujours comme obligée de faire des offres au propriétaire et de prendre l'initiative du règlement de l'indemnité, soit à l'amiable, soit par la voie contentieuse. Une fois en possession, elle a pour règle d'attendre la réclamation du propriétaire, sauf à lui opposer la prescription si sa demande se produit trop tardivement (Herman, *Code vicinal*, art. 15). On comprend tous les inconvénients qu'ont pu occasionner de tels errements vis-à-vis de gens de campagne, absolument illettrés et ignorants et de tout ce qu'il a pu y avoir d'injuste à opposer la prescription, d'autant plus qu'elle est soumise à de très-brefs délais. Du reste, dans bien des cas, on a perdu de vue la recommandation ministérielle, et l'on ne s'est pas assuré, avant d'autoriser les élargissements, que les communes fussent à même de payer les terrains. Il en est résulté que, dans certaines localités, les communes restent encore débitrices, depuis de longues années, d'indemnités de terrains, s'élevant, à raison de leur nombre, à des sommes importantes, sans que les particuliers puissent parvenir à se faire indemniser. Leurs demandes sont reconnues parfaitement légitimes, mais les communes y opposent indéfiniment le manque de fonds. Aujourd'hui, les raisons qui justifiaient à l'origine l'interprétation donnée à l'art. 15 n'existent évidemment plus. Il semble donc, comme on l'a fait remarquer, que le moment serait venu de modifier sur ce point la jurisprudence. — Aucoc, *Conférences*, t. 2, n. 790; Delaunay, *Du paiement des terrains nécessaires à l'élargissement des chemins vicinaux.*

**710.** — Le pouvoir législatif paraît l'avoir reconnu lui-même en proscrivant d'une façon absolue, par l'art. 15, L. 20 août 1881, le système de la dépossession sans indemnité préalable, aussi bien pour l'élargissement que pour l'ouverture et le redressement des chemins ruraux, quelle que soit la nature des terrains à occuper. — V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 221.

**711.** — Instruit par l'expérience, on a voulu éviter par là que les communes (comme cela était arrivé plus d'une fois pour les chemins vicinaux), n'entreprissent des améliorations qui seraient au-dessus de leurs forces et ne se laissassent aller à provoquer des expropriations dont elles ne pourraient acquitter le prix » (Exposé des motifs de la loi du 20 août 1881 : *J. off.*, 31 oct. 1876, p. 7804).

**712.** — Or, il n'existe pas, à ce point de vue, de différence entre un chemin rural et un chemin vicinal. Le réseau vicinal n'a pas d'autres limites que celles des ressources du budget destiné à en assurer la construction et l'entretien.

**713.** — La reconnaissance des chemins ruraux, dans la pen-

sée des auteurs de la loi du 20 août 1881, n'est qu'un acheminement à la vicinalité. Aussi, entrant dans la voie qui lui a été ainsi tracée par le législateur, l'administration supérieure recommande-t-elle soigneusement aujourd'hui aux préfets de ne plus proposer aux assemblées départementales l'adoption d'aucun projet d'élargissement de chemin vicinal si les communes ne disposent de ressources suffisantes pour désintéresser, avant toute prise de possession, les propriétaires des terrains à occuper, et à n'autoriser l'exécution de travaux, une fois le projet approuvé, qu'après justification, par la commune, du paiement des terrains sur lesquels ils doivent s'effectuer (Inst. min. Int. au préf. de la Corse, 7 déc. 1891).

**714.** — D'ailleurs, les principes posés plus haut ne sont applicables dans toute leur étendue que lorsqu'il s'agit d'incorporer au sol du chemin des terrains non bâtis et que l'élargissement de la voie n'est pas si considérable qu'il doive être considéré comme une véritable ouverture. Nous examinerons successivement ces différentes hypothèses.

1° *Propriétés non bâties.*

**715.** — I. *Acquisition de la propriété et prise de possession. Fixation des droits des particuliers.* — Relativement aux terrains non bâtis, la règle de l'art. 15 de la loi s'applique dans toute son étendue : la décision du conseil général ou de la commission départementale attribue au sol du chemin, et partant à la commune, tout le terrain compris entre les nouvelles limites; le droit des propriétaires se résout en une indemnité à fixer ultérieurement. D'où il résulte que celui qui se prétend propriétaire du sol sur lequel a été établi un chemin classé par arrêté préfectoral comme chemin vicinal est non recevable à demander sa réintégration dans la propriété du sol de ce chemin : il ne peut agir que dans le but de faire déclarer sa propriété antérieure au classement, à l'effet d'établir son droit à une indemnité. — Cass., 20 janv. 1864, Destribats, [S. 64.1.130, P. 64.441, D. 64.1.76]; — 28 févr. 1877, Commune de Donges, [S. 78.1.453, P. 78.1189, D. 77.1.455] — *Sic*, Perrin et Rendu, *Dict. des constr.*, n. 727; Bioche, *Dict. de proc.*, v° *Act. possess.*, n. 345; Aubry et Rau, t. 2, § 185, p. 123, note 9; Guillaume, *op. cit.*, p. 51, n. 22.

**716.** — Il en est ainsi, alors même qu'il prétendrait que, dans la circonstance, il y avait lieu de prendre non un arrêté de classement, mais un arrêté de redressement précédé d'une expropriation pour cause d'utilité publique, formalité qui n'aurait pas été accomplie : l'arrêté préfectoral, qualifié d'arrêté de classement, vaut comme tel, tant qu'il n'a pas été réformé par l'autorité administrative supérieure. Et, dans ce cas, l'arrêt qui donne effet comme arrêté de classement à l'arrêté préfectoral ainsi qualifié, et qu'on prétendait ne constituer qu'un arrêté de redressement, ne peut être considéré comme ayant interprété cet arrêté, et par suite comme ayant excédé ses pouvoirs en empiétant sur les attributions de l'autorité administrative. — Cass., 20 janv. 1864, précité.

**717.** — Bien mieux, cette acquisition de la propriété par la commune pourrait avoir lieu pendant le procès que lui a intenté un particulier en revendication. Lorsqu'un préfet (aujourd'hui une commission départementale), par un premier arrêté, a classé un chemin parmi les chemins vicinaux, s'il arrive qu'un riverain prétende être propriétaire d'un terrain que l'administration soutient faire partie du chemin classé, et porte sa demande devant les tribunaux, le préfet peut, par un second arrêté interprétatif du premier, et pris avant que les tribunaux aient statué sur la contestation, déclarer que le terrain litigieux est compris dans les limites du chemin, et exproprier ainsi définitivement le riverain, sauf indemnité. — Cons. d'Et., 12 mai 1847, Guillemot, [S. 47.2.548, P. adm. chr., D. 47.3.171]

**718.** — ... Et l'incorporation à la voie publique des parcelles comprises entre les limites du plan annexé à la décision qui les fixe pour un chemin vicinal est tellement définitive que le propriétaire riverain ne pourrait pas même se prévaloir de ce qu'à la date où a été rendu cet arrêté, ses auteurs avaient cédé pour la construction du chemin une parcelle qui, par suite d'une erreur de l'administration dans l'état des emprises, aurait été inférieure à la surface réelle distraite pour la voie publique. — Cons. d'Et., 25 nov. 1892, Charles, [J. *Le Droit*, 7 déc. 1892]

**719.** — Non seulement la propriété est dès maintenant acquise à la commune, mais celle-ci peut prendre possession des terrains compris dans le nouveau tracé et faire procéder à l'exécution des travaux de confection de la voie antérieurement au règlement et au paiement de l'indemnité, sauf au propriétaire à la réclamer s'il y a lieu. Celui-ci ne peut s'opposer à la prise de possession de son terrain à raison du défaut de paiement préalable de l'indemnité. — Cass., 7 juin 1838, Bargheon, [S. 38.1.707, P. 38.2.250 ; — 8 déc. 1843, Lasserre, D. 45.4.542 ; — 27 nov. 1843 et 2 févr. 1844, Louvier, [S. 44.1.271, P. 44.1.582]; — 10 juill. 1854, Labarthe, [S. 54.1.628, P. 56.1.97, D 54.1.229] — Et les tribunaux judiciaires ne peuvent pas davantage empêcher l'exécution des travaux. — Cons. d'Et., 10 mai 1839, Commune de Saint-Louis de Montferrant, [S. 46.2.88, P. adm. chr., D. 48.3.44] — *Sic*, Dufour, t. 1, n. 600. — *Contrà*, Garnier, *Comment. sur l'art. 15 de la loi de 1836*; Dumay, t. 2, n. 530.

**720.** — Toutefois, l'instruction du 6 déc. 1870 exige que la décision prescrivant l'élargissement du chemin et en fixant les limites soit notifiée aux propriétaires six jours au moins avant la prise de possession. Et, s'il existe sur le terrain des arbres fruitiers ou de haute futaie, il doit en être référé au préfet qui pourrait ordonner de surseoir à l'abatage jusqu'au règlement de l'indemnité (art. 21).

**721.** — Mais si les particuliers sont dépouillés par cette décision de tout droit de propriété sur leurs terrains, si la possession même peut leur en être enlevée, ils peuvent prétendre à une indemnité si leurs droits antérieurs sont établis. Aucune difficulté ne surgit si ces droits sont reconnus par la commune. Dans le cas contraire, les riverains doivent en faire la preuve et saisir de la question les tribunaux civils conformément au droit commun. Nous avons dit qu'ils peuvent agir au pétitoire; ils peuvent également agir au possessoire pour faire constater leur possession annale antérieure à la décision portant élargissement, de façon à mettre à la charge de la commune la preuve de sa propriété antérieure au pétitoire.

**722.** — On l'a contesté, il est vrai; il a été jugé que l'action possessoire de la part d'un particulier n'est pas recevable à l'égard d'un terrain dépendant d'un chemin déclaré vicinal. — Cons. d'Et., 5 sept. 1836, Lavaud, [S. 37.2.57]

**723.** — Et le Conseil d'Etat a persévéré dans cette doctrine. D'après deux autres arrêts, l'action possessoire intentée par un particulier, relativement à un terrain dont l'administration s'est emparée comme faisant partie d'un chemin vicinal, et sur lequel elle a exécuté des travaux, est subordonnée à la question de savoir si le terrain fait réellement ou non partie du chemin vicinal, question qui est du ressort de l'autorité administrative. En tout cas, et si le demandeur réclame en même temps indemnité à raison du trouble apporté à sa possession par l'exécution des travaux, la question, sous ce rapport, serait essentiellement de la compétence administrative, comme prenant sa source dans des torts et dommages provenant de l'exécution de travaux publics. — Cons. d'Et., 8 août 1844, Remy, [S. 45.2.56]

**724.** — Et lorsqu'un chemin a été classé comme vicinal, les tribunaux sont incompétents pour statuer sur l'action en complainte d'un riverain qui prétend avoir la possession d'un terrain compris dans ce chemin. — Cons. d'Et., 12 mai 1847, Guillemot, [S. 47.2.548, P. adm. chr., D. 47.3.171] — *Contrà*, cependant Cons. d'Et., 6 févr. 1828, Lemoine, [S. chr., P. adm. chr.]; — 13 déc. 1845, Leloup, [S. 46.2.214, P. adm. chr., D. 46.3.33]

**725.** — Mais le Conseil d'Etat a modifié sur ce point sa jurisprudence. Il a décidé que l'arrêté préfectoral qui réunit un terrain au sol d'un chemin vicinal ne fait pas obstacle à ce que celui qui prétend être propriétaire de ce terrain, ou en avoir la possession annale, s'adresse à l'autorité judiciaire pour faire reconnaître ses droits. — Cons. d'Et., 10 mai 1855, Paul, [S. 55.2.786, P. adm. chr., D. 55.3.85]

**726.** — Seulement le même arrêt, conforme à la jurisprudence administrative qui reconnaît à l'autorité administrative le droit exclusif de rechercher les anciennes limites d'un chemin public, ajoute que si, pour repousser la demande, l'administration municipale, ou le préfet, soutient que le terrain litigieux faisait déjà partie du sol du chemin avant l'arrêté de réunion qui n'aurait fait ainsi que consacrer un fait préexistant, c'est à l'autorité administrative, chargée de rechercher les anciens chemins et d'en constater la direction et les limites, qu'il appartient de statuer sur cette exception à titre de question préjudicielle.

**727.** — La Cour de cassation a toujours admis la possibilité d'une action possessoire sur ce point. Ses premiers arrêts, en contradiction formelle avec la théorie du Conseil d'Etat, attribuaient au propriétaire le droit de se faire maintenir ou réinté-

grer dans la possession de son terrain. Jugé, en ce sens, que la déclaration de vicinalité d'un chemin ne fait pas obstacle à ce que les tribunaux ordinaires connaissent des questions de possession, aussi bien que de celles de propriété qui peuvent s'élever relativement à ce chemin. — Cass., 26 févr. 1833, Rotschild, [S. 33.1.391, P. chr.] — *Sic*, Garnier, p. 280.

**728.** — ... Et que le juge de paix est compétent pour connaître d'une action possessoire, alors même que le terrain litigieux serait un chemin vicinal : la vicinalité d'un chemin ne changeant rien à la compétence des tribunaux pour connaître des questions de possession (ou de propriété) qui s'y rattachent. — Cass., 4 déc. 1833, Thély, [S. 34.1.38, P. chr.]

**729.** — Elle a rectifié sa doctrine qui sous cette forme absolue était condamnée par le texte de la loi de 1836 et contraire à l'autorité de l'acte administratif ayant affecté le chemin à un usage public. — Cass., 21 févr. 1842, Mesnier, [S. 42.1.276, P. 42.1.517] — Elle a dès lors décidé, que de ce que, sauf dans le cas prévu par l'art. 2, L. 8 juin 1864, les arrêtés des préfets portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, il suit que les terrains ainsi incorporés au domaine public municipal ne peuvent plus faire, de la part des propriétaires riverains, l'objet d'actions possessoires tendant à se faire réintégrer ou maintenir dans la possession de ces terrains. Il suffit, d'ailleurs, qu'un chemin considéré comme public ait été, après observation des formes légales, classé comme vicinal, sans opposition des riverains, pour que ceux-ci ne puissent se plaindre des effets attribués par les juges, au point de vue de la possession, à l'arrêté de classement, alors surtout qu'ils n'ont ni offert de prouver qu'il n'existait pas, avant ledit arrêté, de chemin public longeant leur propriété, susceptible d'être déclaré vicinal, ni conclu à un sursis, à l'effet de faire statuer par l'autorité compétente sur la question de propriété de l'intégralité du chemin litigieux, ou sur celle de son existence comme chemin public antérieurement audit arrêt. — Cass., 12 août 1873, Barbe, [S. 74.1.29, P. 74.45, D. 75.1.110]

**730.** — ... Et que l'arrêté préfectoral pris pour le classement d'un chemin vicinal, sous l'empire de la loi du 21 mai 1836, ayant pour effet d'attribuer d'une manière définitive à ce chemin le sol compris dans les limites qu'il détermine, il s'ensuit que les tribunaux ne peuvent admettre aucune demande possessoire en maintenue ou réintégrande tendant à priver le public de la jouissance de ce chemin. — Cass., 29 déc. 1879, Roux, [S. 80.1.461, P. 80.1165, D. 80.1.376]

**731.** — Il a été jugé, dans le même sens, que l'arrêté préfectoral (aujourd'hui la décision de la commission départementale) qui fixe la largeur d'un chemin vicinal en y comprenant un fossé litigieux attribue définitivement au chemin le sol du fossé, d'où il résulte que le propriétaire qui a planté en deçà de la distance réglementaire, et sans permission de l'administration, des arbres forestiers sur un terrain lui appartenant le long dudit chemin, ne peut, pour échapper à la peine encourue pour sa contravention, exciper de la possession du fossé, alors même qu'un jugement rendu au possessoire sur l'exception préjudicielle par lui soutenu et passé en force de chose jugée l'aurait maintenu en possession du fossé litigieux. — Cass., 27 nov. 1880, de Lambertye, [S. 81.1.388, P. 81.1.919]

**732.** — ... Et que les tribunaux ne peuvent admettre, relativement aux terrains compris dans les limites attribuées à un chemin vicinal, aucune action possessoire en maintenue ou en réintégrande tendant à priver le public de la jouissance dudit chemin. — Cass., 2 mars 1887, Ville Sartène, [S. 90.1.439, P. 90.1.1067, D. 87.1.200] — Trib. Saint-Dié, 25 avr. 1884, sous Cass., 7 juin 1886, Commune de Saule, [S. 89.1.479, P. 89.1.1188, D. 87.1.405] — *Sic*, Garnier, *Chemin*, p. 418; Cormenin, *Quest.*, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 471.

**733.** — La règle s'applique *à fortiori*, quand la décision a été suivie d'un piquettement fait sur les propriétés par les agents-voyers. Et il en est ainsi encore même qu'un arrêté postérieur ordonnant le redressement de ce chemin en abandonne la partie sur laquelle l'élargissement devait avoir lieu. Dans ce cas, le propriétaire riverain qui, par l'effet des actes administratifs, a perdu la possession du terrain absorbé par l'élargissement, est non recevable, après l'arrêté de redressement, à former contre la commune ou ses représentants une action possessoire, à raison de l'exploitation par eux faite de ce même terrain. — Cass., 27 nov. 1843, [illegible], [S. 44.1.16, P. 44.1.250]

**734.** — Mais en même temps et par de très-nombreux arrêts, la Cour suprême déclare que celui dont la propriété se trouve comprise dans le sol attribué à un chemin vicinal par l'arrêté préfectoral qui fixe la largeur de ce chemin, est recevable à intenter une action possessoire, non dans le but de se faire maintenir ou réintégrer dans une possession que l'arrêté préfectoral lui a définitivement enlevée, mais dans le but unique de faire constater et déclarer sa possession antérieure, à l'effet d'établir son droit à une indemnité. — Cass., 21 févr. 1842, précité; — 13 janv. 1847, Commune de Happoncourt, [S. 47.1.249, P. 47.1.117, D. 47.1.84]; — 29 nov. 1848, de Tressemanes-Brunet, [S. 49.1.265, P. 49.2.38]; — 26 juin 1849, Labarthe, [S. 49.1.648, D. 50.5.14]; — 28 déc. 1852, Petit, [S. 53.1.429, P. 53.2.337, D. 53.1.25]; — 10 juill. 1854, Labarthe, [S. 54.1.628, P. 56.1.87, D. 54.1.229]; — 20 janv. 1864, Destribats, [S. 64.1.130, P. 64.441]; — 27 déc. 1879, précité; — 2 mars 1887, précité. — Rennes, 21 mai 1851, Roger, [S. 52.2.107, P. 51.2.164, D. 53.2.93] — Trib. Saint-Dié, 25 avr. 1884, sous Cass., 7 juin 1886, précité. — *Sic*, Garnier, *Act. poss.*, p. 173 et *Chemins*, p. 418; Cormenin, *Quest.*, v° *Chemins vicinaux*, t. 2, p. 471; Foucart, t. 2, n. 1232; Chauveau, *Comp. admin.*, t. 1, p. 352; Serrigny, t. 2, n. 694; Dumay, sur Proudhon, t. 2, p. 801; Devilleneuve, note sous Cass., 13 janv. 1847, [S. 47.1.249]

**735.** — Le tribunal qui admet l'action possessoire intentée dans ce but unique n'excède pas les bornes de sa compétence en empiétant sur les attributions de l'autorité administrative. Dans ce cas, les conclusions plus générales prises en première instance peuvent être restreintes en ce sens, en appel, sans qu'il y ait en cela ni demande nouvelle ni violation de la règle des deux degrés de juridiction. — Cass., 10 juill. 1854, précité.

**736.** — Mais le particulier ne peut invoquer à l'appui de l'action possessoire que des faits antérieurs à la décision fixant la largeur du chemin, et cette action exercée à raison d'un terrain classé comme chemin vicinal, et conséquemment non susceptible d'une possession utile pour la prescription, n'est pas recevable à raison de faits de possession postérieurs à l'arrêté de classement, encore bien que cet arrêté soit déféré au Conseil d'Etat, le pourvoi en pareille matière n'étant pas suspensif. — Cass., 6 juill. 1841, Renault, [S. 41.1.730, P. 41.2.410]

**737.** — A partir de quelle date commence à courir le délai d'une année passé lequel cette action possessoire des riverains cesse d'être recevable? Ce pourrait être la date de la décision fixant les limites du chemin, mais cette décision ne constitue pas un trouble pour le possesseur, car, étant prise en vertu de la loi du 21 mai 1836, art. 15, elle ne contredit assurément pas son droit à indemnité. L'occupation des terrains par l'administration n'est pas davantage un trouble, car c'est là également un fait licite ne contredisant pas davantage le droit à l'indemnité. Dès lors, même après cette décision, même après l'exécution des travaux, le possesseur conserve, au point de vue de l'indemnité, le bénéfice de sa possession légale tant que le trouble ne s'est pas produit, et ce trouble résulte seulement de la contradiction à lui opposée par la commune par le refus d'une indemnité.

**738.** — Si le propriétaire dont le terrain se trouve ainsi compris dans le sol attribué à un chemin vicinal, n'est réputé troublé dans sa possession qu'à partir du jour où l'indemnité à laquelle il prétend avoir droit lui a été refusée, et non à partir du jour où il a été matériellement dépossédé, il est recevable à intenter une action possessoire, non pour se faire réintégrer dans la possession effective du sol litigieux, mais pour faire constater sa possession annale antérieure, bien que plus d'un an se soit écoulé depuis sa dépossession matérielle. — Cass., 13 janv. 1847, Commune de Happoncourt, [S. 47.1.249, P. 47.1.117, D. 47.1.84]; — 28 déc. 1852, Petit, [S. 53.1.429, P. 53.2.337, D. 53.1.25]; — 7 juin 1886, précité.

**739.** — Ainsi, bien que recevable, l'action possessoire ou pétitoire ne peut aboutir à une remise en jouissance au cas où des travaux auraient déjà été exécutés sur le terrain irrégulièrement occupé. Une considération d'intérêt public fait refuser à l'autorité judiciaire le pouvoir d'ordonner la destruction des travaux. L'administration aurait, en effet, à supporter une double dépense pour les recommencer dans des conditions régulières aussitôt qu'ils auraient été détruits. — Cons. d'Et., 5 sept. 1842, Pannetier, [P. adm. chr.]; — 4 juill. 1845, Delaruelle, [P. adm. chr.]; — 13 déc. 1845, Leloup, [P. adm. chr.]; — 25 mars 1852,

Mathieu, P. adm. chr. ; — 15 mai 1858, Commune de Bordeaux, S. 59.2.265, P. adm. chr. ; — 30 déc. 1858, de Novillars, D. 59.3.50 ; — 7 déc. 1867, Danede, D. 72.5.446 — Trib. confl., 29 avr. 1850, de Brouqueus, P. adm. chr., D. 50.3.66 ; — 12 mai 1877, Vᵉ Dodun, D. 77.3.66

**740.** — Il appartient seulement aux tribunaux de prescrire la discontinuation des ouvrages jusqu'à ce que l'exproprié ait été désintéressé. — Cons. d'Ét., 7 juill. 1853, Robin, D. 54.3.35]; — 15 déc. 1858, de Rochefort, [S. 59.2.462, P. adm. chr. — Trib. confl., 12 mai 1877, précité, — et de condamner l'administration non seulement au paiement d'une indemnité de dépossession mais encore à tels dommages-intérêts que de droit, à raison du trouble apporté illégalement à la jouissance par l'occupation irrégulière — Cons. d'Et., 5 sept. 1842, 4 juill. et 13 déc. 1845, précités; — 25 mars 1852, précité. — *Sic*, Aucoc, *Conférences*, t. 2, 2ᵉ édit., n. 866.

**741.** — Contre qui l'action possessoire ou pétitoire des riverains dépouillés doit-elle être intentée? Elle doit évidemment être dirigée contre le maire de la commune, lorsqu'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire, cette voie n'intéressant que la commune dont elle traverse le territoire. La même solution a été adoptée en ce qui concerne les chemins d'intérêt commun, avant la loi de 1871, et cela allait encore de soi alors, puisque ces voies n'avaient pas été soumises à un régime spécial, ni placées sous l'autorité directe du préfet par la loi de 1836. — Cass., 4 févr. 1867, Lacroix-Morel, [S. 67.1.355, P. 67.962, D. 67.1.154]

**742.** — Mais en était-il de même des chemins de grande communication? En est-il de même aujourd'hui des chemins de grande et de moyenne vicinalité? D'après un arrêt de Rouen, bien que les chemins vicinaux de grande communication soient placés sous l'autorité du préfet (L. 21 mai 1836, art. 9), ces chemins n'en sont pas moins la propriété des communes dans la partie de leur territoire que ces chemins traversent; en conséquence, les actions concernant la propriété de tels chemins doivent être intentées contre le maire et non contre le préfet. — Rouen, 25 nov. 1863, Commune de Romilly, [S. 64.2.97, P. 64.640] — *Sic*, Dumay, *op. cit.*, p. 13, n. 4.

**743.** — Mais cette solution, contraire à la pratique administrative, a été très-critiquée. De tels chemins, a-t-on dit, intéressant des communes autres que celles dont ils traversent les fonds, étant établis, construits et entretenus à l'aide des ressources de diverses communes du département, ils ne sauraient appartenir aux seules communes sur le territoire desquelles ils sont assis; ils appartiennent également, au même titre, et dans une certaine proportion, à celles qui, bien que non traversées par eux, mais ayant participé aux dépenses de leur construction, ont contribué à l'acquisition de leur sol, à la confection de leur chaussée et à leur affectation à la circulation publique. Pour toutes ces communes et aussi, peut-on ajouter, pour le département lui-même, il y a là un intérêt indivis, une véritable copropriété que les maires des communes de la situation n'ont plus qualité pour représenter à eux seuls. Quoi de plus naturel, dès lors, que de placer cet intérêt collectif sous l'autorité du préfet, chef hiérarchique des maires et représentants des droits du département? Les préfets ont reçu de la loi de 1836, quant aux chemins de grande communication, la gestion même de l'intérêt collectif de la copropriété que ces lignes représentent, la garde et le maintien de ces voies dans les limites et la largeur qui leur ont été originairement données : d'où il suit que, dès qu'il s'agit d'un chemin de cette sorte, les préfets seuls doivent être en cause, soit en demandant, soit en défendant. — Herman, *Encycl.*, vº *Chemins vicinaux*, n. 465; Dufour, *Dr. adm.*, § 13, n. 398; Serrigny, *Organ. et compét.*, t. 1, n. 457; Chauveau, *C. d'instr. adm.*, t. 1, n. 105.

**744.** — Cette solution a été consacrée par un avis du Conseil d'Etat du 18 janv. 1837, d'après lequel « il résulte des dispositions de la loi de 1836 que l'action *départementale* et *préfectorale* a été substituée à l'action purement municipale, en ce qui concerne les chemins vicinaux de grande communication, sans exception des rues qui en faisaient partie »; et par une circulaire ministérielle du 18 févr. 1839, dans laquelle on lit : « Le préfet centralise, pour les contestations, les pouvoirs qui, selon les règles habituelles, appartiendraient à chacun des maires des communes intéressées à la ligne vicinale. »

**745.** — Jugé, en ce sens, que c'est contre le préfet que doit être dirigée l'action intentée par un propriétaire exproprié pour l'établissement d'un chemin vicinal de grande communication. — Rennes, 13 mars 1863, Préfet du Finistère, [S. 64.2.303, P. 64.1239, D. 64.2.187], — et même qu'une telle action ne rentre pas dans la classe de celles soumises à la présentation préalable d'un mémoire à l'administration. — Même arrêt. — *Contrà*, Circ. min., 18 févr. 1839. — La solution devrait aujourd'hui être la même pour les chemins d'intérêt commun.

**746.** — Ces effets de la décision fixant les nouvelles limites de la voie se produisent alors même que l'élargissement n'a lieu que d'un seul côté et qu'il ne laisse dans certaines parties qu'une portion de l'ancien chemin. La situation est régie par les dispositions de l'art. 15, L. 21 mai 1836, et non par celles de la loi du 3 mai 1841. En conséquence, les parcelles incorporées au chemin peuvent être occupées avant le règlement de l'indemnité, en vertu de l'arrêté préfectoral d'élargissement. — Dijon, 26 nov. 1869, Breugnot, [S. 70.2.158, P. 70.699, D. 70.2.162]

**747.** — La circonstance qu'une commune n'a poursuivi qu'au bout d'un certain nombre d'années l'exécution d'un arrêté préfectoral classant un chemin comme vicinal, ne suffit pas pour invalider cet arrêté. Dès lors, le préfet peut, sans excès de pouvoirs, confirmer le classement par un nouvel arrêté. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Noël, [S. 67.2.94, P. adm. chr.]

**748.** — Mais il faut que l'arrêté soit régulier et que, partant, la décision du conseil général ou de la commission départementale, suivant les cas, ne se borne pas à énoncer la largeur du chemin, mais en fixe les limites, sans quoi l'expropriation des particuliers ne se produit pas. — Cons. d'Et., 31 mai 1855, Paul, [S. 55.2.785, P. adm. chr.]; — 24 janv. 1856, Bertin, [S. 56.2.650, P. adm. chr.]; — 12 févr. 1875, Barge, [S. 76.2.310, P. adm. chr., D. 75.3.119]; — 1ᵉʳ févr. 1884, Ponceau, [S. 85.3.76, P. adm. chr., D. 85.3.90]

**749.** — En conséquence, ne saurait déposséder les propriétaires du sol que l'administration prétend affecter à l'établissement d'un chemin vicinal un arrêté préfectoral pris avant 1871 qui, fixant la largeur à lui donner, n'a pas indiqué sur quelle partie des terrains riverains l'élargissement devra être pris. Seul, un arrêté ultérieur, déterminant les nouvelles limites de la voie, aurait pu produire cet effet. — Orléans, 12 mai 1881, Ville de Blois, [S. 83.2.224, P. 83.1.1117, D. 82.2.220]

**750.** — Même décision pour un arrêté donnant au chemin une largeur de 20 à 40 pieds sans faire connaître dans quelle mesure exacte la largeur serait fixée le long des propriétés riveraines et si la parcelle en litige est comprise dans les limites de la voie. — Cass., 2 juin 1887, Frécault, [S. 87.1.375, P. 87.1.919] — Amiens, 27 déc. 1887, Frécault, [S. 88.2.104, P. 88.1.576]

**751.** — Mais si l'autorité judiciaire ne peut, contrairement à une décision administrative incorporant des terrains privés à un chemin vicinal, ordonner la réintégration du propriétaire dans la propriété ou la possession du sol compris dans ses limites, c'est à elle au contraire, et sans conteste, qu'il appartient de statuer sur les questions de propriété ou de possession qui peuvent naître à l'occasion de terrains adjacents à un tel chemin, que l'autorité administrative a autorisé la commune à vendre comme biens communaux, et qu'elle a par là reconnu ne pas faire partie de la voie publique. Ces terrains peuvent donc être l'objet d'une action possessoire en vue d'obtenir une réintégration de la part des particuliers qui prétendent en avoir la possession plus qu'annale. — Cass., 6 avr. 1859, Commune de Toucy, [S. 59.1.670, P. 60.204, D. 59.1.223]

**752.** — Il en serait de même en ce qui concerne des terrains non incorporés explicitement à la voie. Ainsi, en supposant qu'un chemin régulièrement classé comme vicinal, et dont le parcours, modifié sans autorisation, s'est trouvé longer une haie et un ruisseau, conserve dans sa nouvelle assiette son caractère originaire de vicinalité, et, dès lors, d'imprescriptibilité, toujours est-il que le seul fait de son déplacement n'a pu suffire pour rendre la haie et le ruisseau qu'il borde dépendance du domaine public communal, et participant, à ce titre, de l'imprescriptibilité de ce domaine. En conséquence, le possesseur de la haie et du ruisseau qui éprouve un trouble dans sa possession est recevable à intenter l'action possessoire. — Cass., 20 mars 1866, Delias, [S. 66.1.212, P. 66.542]

**753.** — Enfin, l'autorité judiciaire aurait le droit de rétablir les particuliers dans leur propriété et possession si, antérieurement à la décision administrative, aucun chemin public n'existait en ce lieu. Dans ce cas, la simple déclaration de vicinalité intervenue soit antérieurement au litige soulevé par le proprié-

taire d'une parcelle comprise dans l'arrêté préfectoral, à raison des dégradations commises sur cette parcelle par les agents de la commune, soit au cours de l'instance, ne met pas obstacle à ce que les tribunaux restent compétents pour statuer sur la question, et ils doivent statuer, alors que, malgré le sursis par eux accordé, l'administration ne produit aucune preuve de l'existence d'un chemin antérieure à l'arrêté préfectoral. — Cass., 20 avr. 1868, Revel, [S. 68.1.301, P. 68.771, D. 68.1.298]

**754.** — La jurisprudence judiciaire a toujours affirmé sa compétence exclusive sur toutes les questions de propriété en la combinant avec le droit reconnu à l'administration, de rechercher les anciennes limites des chemins vicinaux. Les tribunaux saisis par un particulier d'une question de propriété d'un terrain que la commune prétend être compris dans la largeur d'un chemin vicinal, ne peuvent s'abstenir de prononcer, sous prétexte que la propriété n'est pas contestée quant à présent par la commune, et qu'ainsi le litige ne présente à juger qu'une question d'alignement, de la compétence administrative : cette question d'alignement est tout à fait indépendante de celle de propriété, sur laquelle les tribunaux sont tenus de statuer, à peine de déni de justice. — Cass., 5 nov. 1832, Rey, [S. 32.1. 810, P. chr.]

**755.** — ... Et malgré le pouvoir déféré à l'autorité administrative de faire rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux, les parties intéressées ont toujours le droit de porter devant les tribunaux les questions de propriété qui peuvent en résulter, et, par suite, celles d'indemnité qui en seraient la conséquence. Ainsi, une cour d'appel, saisie de la question de savoir à qui, d'un particulier ou d'une commune, appartient une fontaine, déclarée faire partie d'un chemin vicinal par un arrêté du préfet, frappé d'opposition, doit se borner à surseoir jusqu'à ce qu'il ait été statué administrativement sur cette opposition, et non pas se dessaisir absolument de la question de propriété qui lui est soumise. — Cass., 30 mars 1829, Lespagnol de Besaunes, [S. et P. chr.]; — 31 juill. 1831, Poultier, [S. 32. 1.743, P. chr.]

**756.** — De même, un tribunal, saisi par un particulier de la question de propriété du terrain sur lequel passe un chemin vicinal, ne peut refuser de juger cette question, sur le motif que le demandeur aurait conclu en outre à être maintenu dans la possession du terrain, et à ce que défenses fussent faites à la commune de l'y troubler, sous prétexte d'un arrêté administratif déclarant la vicinalité. Si ce dernier chef de demande est mal à propos porté devant l'autorité judiciaire, en ce qu'il tend à paralyser l'exécution d'un acte administratif, il suffit au tribunal de s'abstenir de statuer; mais il y a obligation pour lui de prononcer sur la question pétitoire, laquelle est essentiellement de la compétence des tribunaux ordinaires. — Paris, 23 janv. 1830, Martin, [S. et P. chr.]

**757.** — ... Et si la fixation par l'autorité administrative de la largeur d'un chemin vicinal est irrévocable et ne peut plus être mise en question devant l'autorité judiciaire, cette décision administrative ne peut influer sur la question de savoir si le terrain déterminé pour l'établissement du chemin est en tout ou en partie la propriété de la commune ou du propriétaire riverain qui le conteste. Ce débat sur la propriété est de la compétence exclusive des tribunaux. — Agen, 16 févr. 1832, Maire de Lusignan, [P. chr.]

**758.** — De même, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître de la question de propriété d'un terrain qu'une commune prétend faire partie d'un chemin vicinal, bien qu'à l'administration seule il appartienne de prononcer sur la vicinalité du chemin. — Cass., 18 avr. 1838, Poirier, [S. 38.1.685, P. 38. 2.262] — Bourges, 3 janv. 1831, Leuthereau, [S. 31.2.315, P. chr.] — *Sic*, Toullier, t. 3, n. 504; Proudhon, t. 2, n. 485.

**759.** — ... Et il n'y a pas empiètement du pouvoir judiciaire sur l'autorité administrative, seule chargée de déclarer la vicinalité du chemin, dans l'arrêt qui admet une commune à prouver qu'un terrain a été reconnu et constamment pratiqué comme chemin vicinal, et doit seulement s'entendre en ce sens que la commune est autorisée à établir son droit de propriété. — Cass., 18 avr. 1838, précité.

**760.** — II. *Règlement de l'indemnité.* — Les propriétaires dont les terrains sont compris dans le tracé du chemin vicinal tel qu'il est fixé soit lors du classement, soit ultérieurement par le conseil général ou la commission départementale, ont, nous l'avons dit, droit à une indemnité.

**761.** — Il a été jugé, en ce sens, que la décision de la commission départementale classant un chemin vicinal dont elle fixe la largeur emporte immédiatement expropriation des terrains affectés audit chemin et que, dès ce moment, le droit des propriétaires ainsi expropriés se trouve résolu en une indemnité. — Cass., 19 juill. 1893, Pernelle, [*Gaz. des trib.*, 20 juill. 1893]

**762.** — Par suite, le juge ne peut décider que le paiement de cette indemnité ne sera exigible qu'après la prise de possession effective par la commune pour l'exécution des travaux, ni suspendre jusqu'à cette époque le cours des intérêts dus au propriétaire. — Même arrêt.

**763.** — Mais il va sans dire que les propriétaires peuvent renoncer à cette indemnité et consentir à céder leurs terrains gratuitement. Cet abandon peut être exprès ou tacite, et dans ce dernier cas il pourra y avoir lieu à interprétation de la volonté du particulier; quand l'action en indemnité à raison du classement d'un chemin vicinal est exercée par l'acquéreur du terrain sur lequel, avant son acquisition, a été établi ce chemin, les tribunaux peuvent, sans violer aucune loi, décider, par interprétation des termes du contrat de vente et des circonstances, que le vendeur auquel appartenait cette action en indemnité y a renoncé, et n'a pas entendu la transmettre à son acquéreur qui a acheté le terrain tel qu'il se comportait au jour de la vente. — Cass., 20 janv. 1864, Destribats, [S. 64.1.130, P. 64.441, D. 64.1.76]

**764.** — D'autre part, au bout de deux ans (L. 21 mars 1836, art. 18), l'action en indemnité est prescrite. Ce délai a pour point de départ le jour où les riverains sont dépossédés. Par suite, en cas d'inexécution pendant un certain temps des travaux prescrits par un arrêté préfectoral de classement, l'arrêté confirmatif du classement et la décision ministérielle approbative de cet arrêté ne font pas obstacle à ce que des particuliers qui se prétendent propriétaires du sol du chemin classé soutiennent, devant l'autorité compétente, que l'inexécution de l'arrêté de classement a eu pour effet d'empêcher de faire courir au profit de la commune la prescription de leur action en indemnité. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Noël, [S. 67.2.94, P. adm. chr.]

**765.** — On a parfois fait courir la prescription biennale à compter de l'exécution de la décision portée à la connaissance des riverains. — V. en ce sens, Daffry de la Monnoye *Traité de l'expropriation*) qui cite deux arrêts de la cour de Paris et de la Cour de cassation rendus dans une affaire Viliocq les 19 janv. 1861 et 27 mai 1862.

**766.** — Mais on s'accorde, en général, à indiquer comme point de départ le jour de la prise de possession effective du terrain par la commune. — Trib. Marseille, 12 mai 1880, Hoirs Puy, [S. 81.2.70, P. 81.1.471] — *Sic*, Garnier, *Chemins vicinaux*, Suppl., p. 74; Dumay, *Chemins vicinaux*, t. 1, n. 86, p. 287; Féraud-Giraud, *Servit. de voirie*, t. 2, p. 454, n. 622; Herman, *Voirie vicinale*, n. 176; Ségéral, *Chemins vicinaux*, n. 97; Guillaume, *op. cit.*, n. 25, p. 65.

**767.** — Si le propriétaire exige, comme il en a le droit, le paiement d'une indemnité, le montant en sera fixé soit amiablement, soit en justice. Au premier cas, le propriétaire traitera avec le maire assisté de l'agent-voyer. — Cons. d'Et., 30 déc. 1841, Breton, [P. adm. chr.] — L'accord, s'il se fait, est soumis à l'acceptation du conseil municipal et à l'approbation du préfet donnée en conseil de préfecture (Instr. 6 déc. 1870, art. 12).

**768.** — Si les parties ne peuvent s'entendre sur le taux de l'indemnité, l'importance minime des terrains n'a pas paru justifier l'intervention d'un jury même restreint : l'indemnité est donc réglée non plus par le tribunal civil comme avant 1836 — Cons. d'Et., 3 juin 1817, Bruley Deshallières, [S. chr., P. adm. chr.], — mais par le juge de paix sur rapport d'experts (L. 21 mai 1836, art. 15), à quelque somme qu'elle puisse monter.

**769.** — Bien qu'en principe le juge de l'action soit juge de l'exception, il ne faut reconnaître compétence au juge de paix que pour la fixation de cette indemnité et non pour décider si le réclamant y a droit, notamment pour statuer sur l'exception de prescription biennale apposée par la commune à sa demande. — Trib. paix Marseille, 7 nov. 1879, Hoirs Puy, [S. 81.2.70, P. 81.1.471]

**770.** — « Le juge de paix a bien reçu de l'art. 15, L. 21 mai 1836, la mission de régler les indemnités dues pour les terrains expropriés en vertu de cet article, mais cette mission ne peut s'accomplir que lorsqu'il n'y a pas contestation sur le fond du droit, c'est-à-dire lorsque la commune reconnaît le droit de

propriété ». — Herman, *Voirie vicinale*, n. 175; Garnier, *op. cit.*, p. 58. — *Contrà*, Dumay, *Chemin vicinal*, t. 1. n. 92.

**771.** — Le juge de paix devrait donc renvoyer devant les juges compétents l'incident préjudiciel sortant de sa compétence; le tribunal civil saisi d'un tel renvoi sur le point de savoir si une portion du terrain n'est pas déjà propriété communale le tranchera, puis renverra devant le juge de paix l'appréciation de l'indemnité.

**772.** — La valeur des terrains doit être appréciée par deux experts nommés l'un par le propriétaire et l'autre, non par le maire mais par le sous-préfet.

**773.** — On a contesté cette dernière solution qui n'est pourtant que l'application des art. 15 et 17, L. 21 mai 1836. En faveur du droit pour la commune de nommer elle-même son expert, on invoquait le texte du règlement général des chemins vicinaux de 1854, disposant qu'en pareil cas l'expert serait nommé par le maire. Mais l'erreur de l'instruction ministérielle de 1854 ne pouvait abroger la loi du 21 mai 1836. Depuis cette époque, d'ailleurs, a paru un nouveau règlement général dont l'art. 23 porte : « Si l'indemnité ne peut être réglée à l'amiable, deux experts seront nommés, l'un par le propriétaire, l'autre par le sous-préfet ». Seul donc le sous-préfet peut procéder à cette nomination au nom de la commune. — Cass., 25 juin 1878, Commune de Dracy-le-Fort, [S. 79.1.247, P. 79.619, D. 79.1.24]

**774.** — En cas de refus de la part du propriétaire de nommer son expert, le juge de paix le nomme d'office.

**775.** — Jugé que, dans les cas où, à défaut de fixation amiable de l'indemnité due au propriétaire, il y a lieu de recourir à une expertise aux termes de l'art 15, L. 21 mai 1836, le préfet ne peut, sans excès de pouvoir, désigner d'office l'expert du propriétaire, qui doit être nommé par le juge de paix. — Cons. d'Et., 30 déc. 1841, précité.

**776.** — En cas de désaccord entre les experts, si l'on s'en tenait strictement au texte des art. 15 et 17, on ferait nommer le tiers expert par le conseil de préfecture et c'est ce qui a été soutenu en effet. — Dumay, *Chemins vicinaux*, p. 96; Carou, *Juridiction civile des juges de paix*, t. 1, n. 463.

**777.** — Mais l'esprit de la loi exige que l'autorité compétente pour fixer le chiffre de l'indemnité le soit aussi pour nommer non seulement les experts à défaut de désignation des parties, mais encore le tiers expert; si dans le cas prévu par l'art. 17, L. 21 mai 1836, le conseil de préfecture nomme le tiers expert, c'est qu'il fixe l'indemnité; il en doit être de même du juge de paix dans l'hypothèse de l'art. 15 de la même loi.

**778.** — Jugé, en conséquence que, lorsque l'indemnité d'expropriation, en matière de chemins vicinaux, doit être réglée par le juge de paix, suivant la disposition de l'art. 15, L. 21 mai 1836, c'est à ce magistrat lui-même, et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de nommer le tiers expert pour l'évaluation de l'indemnité : l'art. 15, précité, en s'en référant, pour cette nomination, à l'art. 17 de la même loi, spécial aux indemnités à régler par le conseil de préfecture, n'a voulu emprunter à cet article que le mode de nomination du tiers expert et le principe qui l'attribue à la juridiction saisie. — Cass. 21 août 1838, Sous-préfet de Toulon, [S. 38.1.878, P. 38.2.203]; — 21 déc. 1864, Commune de Mer, [S. 66.1.366, P. 66.996, D. 66.1.225] — Cons. d'Et., 30 déc. 1841, précité; — 26 avr. 1844, Breton, [P. adm. chr.] — *Sic*, Curasson, *Compét. des juges de paix*, t. 1, p. 31; Féraud-Giraud, *Servit. de voirie*, t. 2, n. 618; Serrigny, *Comp. et proc. administ.*, 2ᵉ édit., t. 2, n 964; Bost, *Encyclop. des just. de paix*, vᵒ *Chem. vicin.*, n. 5; Bioche, *Dict. des juges de paix*, vᵒ *Chemin*, n. 3; Guilbon, *Comp. civ. des juges de paix*, n. 656; Allain, *Man. encyclop. des juges de paix*, t. 2, n. 2974, 3ᵉ édit.; Guillaume, *op. cit.*, p. 62, n. 24.

**779.** — Si l'expertise est un préalable indispensable de la décision du juge de paix, l'avis des experts n'est pas une règle que le juge doive nécessairement suivre. Outre le droit d'ordonner une seconde expertise, nous pensons, avec M. Dumay (t. 1, p. 166), que le juge de paix n'est pas astreint à suivre l'avis des experts, si sa conviction s'y oppose (C. proc. civ., art. 323).

**780.** — Dans tous les cas, c'est le seul préliminaire nécessaire et il n'y a pas lieu de consulter le conseil municipal pour la fixation de l'indemnité due au propriétaire et sur laquelle le juge de paix est appelé à se prononcer. — Cons. d'Et., 30 déc. 1841, précité.

**781.** — La décision rendue par le juge de paix en pareille matière ne constitue pas un simple arbitrage mais un véritable jugement.

**782.** — Par suite, tandis qu'en ce qui concerne le préalable nécessaire de l'expertise il y peut être procédé avant que la commune ait été autorisée à plaider (Cass., 25 juin 1878, précité), le juge de paix ne peut être saisi de la demande en indemnité elle-même qu'après observation des formalités prescrites par la loi du 5 avr. 1884, art. 124 : envoi d'un mémoire au préfet, délibération du conseil municipal sur la question et autorisation de plaider donnée expressément ou tacitement à la commune par le conseil de préfecture ou le Conseil d'Etat. Cette autorisation sera nécessaire à la commune tant pour engager le procès que pour le suivre en appel ou en cassation (L. 5 avr. 1884, art. 121, 126, 127). — Av. Cons. d'Et., 19 mars 1840. — V. *suprà*, vᵒ *Autorisation de plaider*.

**783.** — De ce que le juge de paix ne cesse pas dans ce cas de statuer comme juge, il faut encore conclure que sa décision est susceptible d'appel selon le droit commun. — Cass., 19 juin 1843, Breton, [S. 43.1.484, P. 43.2.214]; — 18 août 1845, Marais, [S. 45.1.719, P. 45.2.284, D. 45.1.413]; — 10 déc. 1845, Sabatier, [S. 46.1.55, P. 45.2.779, D. 45.4.258]; — 27 janv. 1847, Sabatier, [S 47.1.470, P. 47.1.271, D. 47.1.176] — Av. Cons. d'Et., 19 mars 1840. — *Sic*, Delalleau, t. 2, n. 1141, p. 362; Garnier, *Suppl.*, p. 75; Dumay, *Comm.*, t. 1, n. 56.

**784.** — ... Et que les jugements du juge de paix, en cette matière, sont attaquables par la voie du pourvoi en cassation. — Garnier, *Suppl.*, p. 57; Bost, *Org. et attrib. mun.*, t. 1, p. 487.

**785.** — ... Mais seulement quand ils sont rendus en dernier ressort; sinon il faut recourir préalablement à l'appel. — Cass., 10 déc. 1845, précité.

**786.** — Mais le préfet serait non-recevable à se pourvoir en cassation contre la décision qui a statué sur un intérêt purement communal, et, par exemple, lorsqu'il s'agit de la fixation de l'indemnité relative à l'élargissement d'un chemin vicinal. — Cass., 4 avr. 1843, Préfet de la Drôme, [P. 43.2.121]

**787.** — L'indemnité accordée par le juge de paix doit comprendre tout le préjudice pouvant résulter pour les particuliers de l'élargissement de la voie. — Cons. d'Et., 18 juill. 1838, Lecanu, [P. adm. chr.] — Par conséquent, au cas où, par suite d'un alignement erroné et donné verbalement, un mur a été construit sur un terrain réuni au sol d'un chemin vicinal, le jugement du tribunal de simple police qui ordonne la démolition de ce mur pour contravention de voirie ne fait pas obstacle à ce que le dommage résultant de la démolition à laquelle a donné lieu l'erreur de l'autorité municipale soit compris dans l'indemnité d'expropriation du terrain. — Cass., 21 déc. 1864, précité.

**788.** — Et l'on ne pourrait prétendre que le conseil de préfecture est compétent sur ce point; la démolition du mur étant la conséquence directe de l'expropriation du sol, et non le résultat d'un accident de nature à engager la responsabilité de l'entrepreneur du chemin, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de fixer l'indemnité à laquelle cette démolition peut donner lieu. — Même arrêt.

**789.** — C'est encore le juge de paix qui connaîtra de la demande en indemnité intentée contre la commune par un propriétaire, à raison, soit du morcellement de son terrain par l'effet du redressement et de l'élargissement d'un chemin vicinal, soit de ce qu'il a été privé de la jouissance de la partie du sol occupée pendant les travaux par les ouvriers. Et le conseil de préfecture ne serait pas compétent pour décider de l'indemnité à accorder en pareil cas. — Cons. d'Et., 28 févr. 1866, Guyet, [S. 66.2.374, P. adm. chr.]

**790.** — Quant aux dépens, la condamnation ne saurait en être répartie entre les parties conformément au mode qu'indique l'art. 40, § 3, L. 3 mai 1841. C'est là une règle spéciale qui ne peut être étendue hors du cas exceptionnel pour lequel elle a été faite; le juge de paix devra suivre les règles du droit commun. La commune étant débitrice, devra supporter la totalité des dépens. — Dumay, t. 1, p. 168.

**791.** — Il ne pourrait en être autrement qu'autant que, sur le renvoi du mémoire du demandeur fait au maire en vertu de l'art. 125, L. 5 avr. 1884, le conseil municipal aurait, par une délibération régulièrement approuvée, fait des offres égales ou supérieures au montant de l'indemnité définitivement accordée par le juge de paix.

**792.** — Si le juge de paix est compétent pour connaître de tous les dommages causés aux particuliers dont les terrains sont pris pour l'élargissement de la voie, il cesse de l'être au contraire au cas où il s'agit de prononcer sur les dommages

accessoires résultant de l'exécution des travaux, par exemple, en ce que les travaux de terrassement et de nivellement, exécutés pour la rectification du chemin, compromettent la solidité de leurs bâtiments : dans ce cas, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de régler l'indemnité qui peut être due aux réclamants. — Cons. d'Et., 15 juill. 1841, Fatin, [S. 42.2.42, P. adm. chr.]

**793.** — Le paiement des indemnités ainsi fixées peut, nous l'avons dit déjà (*suprà*, n. 701 et s.), être postérieur à la prise de possession. Les indemnités sont dues par la commune sur laquelle le chemin est établi s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire. Mais s'il s'agit d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, d'après un arrêt du Conseil d'Etat, il y aurait excès de pouvoirs à inscrire au budget d'une commune la totalité des frais d'acquisition des terrains sis sur un territoire; il faut faire le total des frais d'acquisition pour tous les terrains et les répartir ensuite entre les communes intéressées d'après les mêmes bases que les dépenses des travaux eux-mêmes. — Cons. d'Et., 8 mai 1861, Commune de Solesmes, [Leb. chr., p. 345]

**794.** — L'indemnité étant réglée, les communes ne sont plus soustraites à leur obligation par un délai de deux ans (L. 21 mai 1836, art. 18), mais par la prescription de droit commun, c'est-à-dire après trente ans. Elle devient une dette communale ordinaire et exigible conformément aux règles générales de la comptabilité publique et communale.

**795.** — III. *Transcription et purge.* — La décision du conseil général ou de la commission départementale qui, après une enquête régulière, prononce l'élargissement d'un chemin vicinal, équivaut, à ces divers points de vue, si ce sont des terrains non bâtis qu'elle comprend dans les nouvelles limites du chemin, à une déclaration d'utilité publique. La propriété est donc transférée à la commune, comme par l'effet d'un jugement d'expropriation, même à l'égard des tiers, indépendamment de toute transcription. Les créanciers hypothécaires ou privilégiés ne peuvent plus faire revendre les terrains grevés de leurs droits; il leur reste seulement la faculté, s'ils se font inscrire dans les quinze jours de la transcription de la décision, de faire fixer le prix en leur présence par le juge de paix conformément à l'art. 15 de la loi de 1836.

**796.** — La purge, ayant toujours l'avantage d'assurer et de rendre définitif le paiement par la commune de l'indemnité due, doit encore en principe être opérée. Il y sera procédé dans les formes établies par la loi du 3 mai 1841. Les communes peuvent cependant, aux cas et dans les conditions que nous avons indiqués en matière d'ouverture de chemins (*suprà*, n. 590), se dispenser d'accomplir les formalités de transcription et de purge.

2° *Propriétés bâties.*

**797.** — La disposition de l'art. 15, L. 21 mai 1836, attribuant au sol du chemin tous les terrains compris dans les nouvelles limites qui lui étaient assignées par l'arrêté préfectoral d'élargissement, s'étendait-elle aux terrains couverts de constructions? La question fut d'abord résolue négativement. D'après un arrêt du Conseil d'Etat, la disposition de l'art. 15, L. 21 mai 1836, d'après laquelle l'arrêté du préfet qui ordonnait l'élargissement d'un chemin vicinal avait pour effet d'attribuer définitivement au chemin le sol compris dans les nouvelles limites, était une disposition exceptionnelle qui ne s'appliquait pas au cas où le sol était couvert de constructions, et qui ne pouvait avoir pour effet d'obliger les propriétaires de ces constructions à les supprimer immédiatement sans indemnité préalable. — Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Bertin, [S. 56.2.650, P. adm. chr.]

**798.** — Le conseil avait antérieurement jugé que lorsque l'élargissement d'une rue formant la prolongation d'un chemin vicinal de grande communication dans la traverse d'une commune avait été approuvé par un arrêté préfectoral, et que, l'un des riverains ayant refusé de laisser incorporer au sol de la rue un terrain clos de murs compris dans sa nouvelle largeur, l'administration s'était mise en possession de ce terrain, c'était par la voie administrative qu'il devait être statué sur l'action en dommages-intérêts formée par ce riverain contre les communes intéressées. — Cons. d'Et., 25 mars 1852, du Pontavice, [P. adm. chr.] — Il admettait dans ce dernier arrêt le droit pour l'administration de se mettre en possession de terrains bâtis pour l'élargissement d'un chemin vicinal, sauf aux particuliers à réclamer une indemnité. Encore était-ce aux tribunaux administratifs qu'il reconnaissait le droit de l'accorder.

**799.** — La Cour de cassation décida d'abord que l'effet attribué par l'art. 15, L. 21 mai 1836, aux arrêtés des préfets ordonnant l'élargissement des chemins vicinaux, de réunir de plein droit à ces chemins les terrains compris dans les nouvelles limites, ne s'appliquait qu'au sol qui ne faisait pas partie de la voirie urbaine, et nullement à celui des rues et places qui, dans l'intérieur des villes, bourgs et villages, forment le prolongement des mêmes chemins : l'élargissement de ces rues et places ne pouvait s'opérer que par voie d'alignement ou d'expropriation pour utilité publique. Du moins, il en était ainsi à l'égard des rues formant le prolongement de chemins vicinaux de moyenne communication, auxquelles ne s'étendait pas la dérogation apportée au principe ci-dessus par l'avis du Conseil d'Etat du 25 janv. 1837, à l'égard des rues qui sont le prolongement des chemins vicinaux de grande communication dans la traverse des communes. En conséquence, l'habitant poursuivi pour avoir, dans une rue formant le prolongement d'un chemin vicinal de moyenne communication, déposé des matériaux sur un terrain compris dans la nouvelle largeur que déterminait un arrêté préfectoral, était recevable à exciper de la propriété de ce terrain. — Cass., 28 juill. 1859, Rolland, [S. 60.1.95, P. 59.968, D. 59.1.333]

**800.** — Puis la Cour de cassation modifia sa jurisprudence. D'après un arrêt postérieur, la disposition de l'art. 15, L. 21 mai 1836, d'après laquelle l'arrêté du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal avait pour effet d'attribuer définitivement au chemin le sol compris dans les nouvelles limites, était générale et ne comportait aucune distinction entre les parcelles nues et les parcelles bâties. — Cass., 21 déc. 1864, Commune de Mer, [S. 66.1.366, P. 66.996, D. 66.1.225]

**801.** — La question a été tranchée par la loi du 8 juin 1864, dont l'art. 2 exige l'application des formalités de l'expropriation pour cause d'utilité publique prescrites par la loi du 3 mai 1841 et par l'art. 16, L. 21 mai 1836, toutes les fois que des terrains bâtis sont compris dans les limites d'un chemin vicinal, soit à l'intérieur des agglomérations communales et dans une rue formant le prolongement du chemin, soit même en dehors de ces agglomérations. En pareil cas, les terrains bâtis peuvent faire l'objet d'une cession amiable acceptée par le maire assisté de l'agent-voyer et approuvée par le conseil municipal, puis par le préfet en conseil de préfecture. Mais si les propriétaires ne veulent pas les céder amiablement, il faut observer les formes de l'expropriation : un décret déclarera l'utilité publique des travaux, la propriété des terrains désignés dans l'arrêté préfectoral de cessibilité ne sera transférée que par un jugement du tribunal, et la commune ne pourra se mettre en possession qu'après fixation par le jury du paiement de l'indemnité. — Riom, 14 août 1882, Sauze, [S. 84.2.34, P. 84.1.209] — Cons. d'Et., 4 août 1876, Ghighini, [S. 78.2.340, P. adm. chr.]

**802.** — Seulement nous retrouvons ici une question déjà examinée en matière d'ouverture de chemin. Que faut-il entendre par terrain bâti au sens de l'art. 2, L. 8 juin 1864? Les travaux préparatoires et la circulaire du ministre de l'Intérieur émise en exécution de cette loi (S. *Lois annotées*, 1864, p. 38; P. *Lois, décrets*, 1864, p. 67) ne révèlent pas d'une façon précise la pensée du législateur à cet égard; il y est question « des murs de clôture », « des édifices », sans distinction les uns des autres. Toutefois la circulaire du 23 sept. 1871, pour l'exécution de la loi du 10 août de la même année, qui a investi le conseil général et la commission départementale des attributions conférées précédemment au préfet par l'art. 15, L. 21 mai 1836, est un peu plus explicite : elle assimile aux terrains bâtis, pour lesquels il y a lieu de recourir aux formalités d'expropriation prescrites par la loi de 1864, ceux qui sont clos de murs, sans même distinguer s'ils sont ou non attenants à une habitation (V. *suprà*, n. 546 et s.). — *Contrà*, Serrigny, *Traité de l'alignement*, n. 44.

**803.** — Il a été jugé qu'il faut considérer comme terrain bâti, au sens de la loi de 1864, la parcelle sur laquelle se trouve un mur destiné à clore une cour et situé à quelques mètres seulement de l'habitation, encore que ce mur ne rejoigne pas la maison et ne forme pas autour de la cour une enceinte continue. — Riom, 14 août 1882, précité.

**804.** — Dans tous les cas, si un particulier a construit, en vertu d'un arrêté d'alignement régulièrement délivré, un mur faisant saillie sur l'alignement adopté par la commission départe-

mentale, il ne résulte pas de ce seul fait la nécessité d'opérer immédiatement la démolition de ce mur, ni aux frais du constructeur, ni même aux frais de la commune. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Commune de Pleurtuit, [S. 77.2.220, P. adm. chr., D. 77.3.27] — V. anal. Cass., 28 juin 1839, Dupont, [P. 43.2.762]

**805.** — Ne constitue pas un terrain bâti le champ entouré seulement de haies vives (*Contrà*, pour les chemins ruraux, L. 20 août 1881, art. 13), la décision de la commission départementale en incorpore donc *ipso facto* le sol au chemin. — Cons. d'Et., 3 juin 1892, Domaine de Cadet, [Leb. chr., p. 518]

**806.** — Si l'acquisition soit amiable, soit par voie d'expropriation d'un terrain bâti par la commune a été précédée d'un décret déclaratif d'utilité publique, la propriété lui est transférée même à l'égard des tiers indépendamment de toute transcription, et la commune jouit des privilèges accordés par la loi du 3 mai 1841, relativement à la purge des hypothèques et aux droits d'enregistrement. — V. *suprà*, n. 588 et s.

**807.** — Si au contraire l'acquisition, faite à l'amiable, n'a pas été précédée d'un décret, la transcription seule rend opposable aux tiers le transfert de propriété (L. 23 mars 1855), et les communes restent sous l'empire du droit commun relativement à la purge et aux droits d'enregistrement.

**808.** — D'ailleurs, la simple approbation par la commission départementale d'un projet d'élargissement d'un chemin vicinal ordinaire sans qu'aucune mesure d'exécution soit prescrite à l'égard de terrains clos de murs compris dans ces nouvelles limites ne constitue pas un excès de pouvoir. — Cons. d'Et., 6 févr. 1891, Parant, [S. et P. 93.3.15]

**809.** — Le décret déclaratif d'utilité publique peut intervenir plus tard, il suffit qu'il soit rendu avant toute mise à exécution et avant le prononcé de l'arrêt du Conseil d'Etat sur le pourvoi. — Cons. d'Et., 2 juill. 1892, Alleman, [Leb. chr., p. 609]

3° *Elargissement considérable.*

**810.** — Même en ce qui concerne les terrains non bâtis ni clos de murs, le Conseil d'Etat, adoptant une jurisprudence plus conforme peut-être à l'esprit qu'au texte de la loi, a limité les cas d'application de l'art. 15, L. 21 mai 1836, en décidant qu'un élargissement considérable constituait, en fait, une véritable ouverture et devait dès lors être régi par l'art. 16.

**811.** — Cette jurisprudence empêche d'éluder l'application de cet art. 16 et rend à la propriété privée les garanties de l'expropriation dans le cas où l'élargissement doit lui porter une trop grave atteinte.

**812.** — Il a été jugé, en ce sens, que le préfet, et actuellement la commission départementale, ne peuvent classer comme chemin vicinal, dans les termes de l'art. 15, L. 21 mai 1836, un simple chemin rural de peu d'importance, alors que l'arrêté de classement a pour effet d'augmenter considérablement la largeur dudit chemin; le nouveau chemin vicinal ne peut être établi, dans ce cas, que par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément à l'art. 16 de la même loi. — Cons. d'Et., 26 janv. 1870, Lefébure Wély, [S. 71.2.127, P. adm. chr., D. 71.3.10]; — 23 mars 1872, Vᵉ Gautreau, [S. 73.2.310, P. adm. chr.]; — 19 mars 1875, Letellier Delafosse, [Leb. chr., p. 271]; — 13 juill. 1877, Commune de Bosbénard, [Leb. chr., p. 682]

**813.** — ... Et si, plus récemment, un arrêt du 18 janv. 1889, Fontaneau, [Leb. chr., p. 62], porte qu'au cas où le projet nouveau ne dépasse pas l'axe du chemin existant et n'en modifie pas la direction, l'opération, quelle que soit l'augmentation de largeur qu'elle procure, constitue un élargissement, d'après un autre arrêt de la même année, il faut considérer comme opérant un véritable redressement d'un chemin vicinal la délibération de la commission départementale qui a pour effet, non seulement d'augmenter la largeur du chemin (de 2ᵐ,30 à 5 mètres), mais encore d'en modifier l'assiette et d'en déplacer l'axe sur la totalité de son parcours, de telle sorte que les parcelles ajoutées au chemin d'un même côté de la voie présentent une surface au moins égale à celle du sol conservé de l'ancien chemin; en pareil cas, la délibération ne peut être prise, sans excès de pouvoir, dans la forme d'un simple élargissement. — Cons. d'Et., 12 avr. 1889, Bonnet et Raynaud, [S. 91.3.50, P. adm. chr]; — 8 juill. 1892, Imbert, [Leb. chr., p. 610]

**814.** — Seulement, si la délibération renferme en même temps déclaration d'utilité publique du projet, ce qui implique nécessairement l'application de l'art. 16, L. 21 mai 1836, et a été prise après l'accomplissement de toutes les formalités prévues en cas de redressement, il n'y a lieu d'annuler la délibération qu'en tant que l'opération projetée est qualifiée illégalement. — Mêmes arrêts.

§ 3. *Plans généraux d'alignement.*

**815.** — Le mode d'élargissement par voie de décision comportant exécution immédiate peut être fort onéreux pour les communes; là où les nouvelles limites comprennent de nombreux terrains bâtis, il faudra en effet payer aux propriétaires non seulement la valeur du sol mais celle des constructions qui le couvrent. Aussi, lorsque l'opération ne présente pas un caractère d'urgence, on peut y procéder par voie d'alignement en vertu d'un plan général. Nous étudierons plus tard les effets des plans généraux d'alignement au point de vue de la conservation des chemins; mais indiquons de suite un de ces effets : le plan général d'alignement, régulièrement approuvé, incorpore immédiatement à la voie publique toutes les parcelles de terrains privés non bâties qu'il comprend dans le nouveau tracé du chemin, sauf règlement ultérieur de l'indemnité à payer au propriétaire; quant aux propriétés bâties, il les frappe d'une servitude de reculement; on n'y peut plus faire de travaux confortatifs sur le mur contigu à la voie, et quand les constructions seront démolies, soit volontairement par le propriétaire, soit sur l'ordre de l'administration pour cause de péril, la commune prendra possession du terrain en payant seulement la valeur du sol (L. 16 sept. 1807, art. 50). Des plans généraux se distinguent donc du bornage en ce qu'ils sont non seulement déclaratifs mais attributifs de propriété.

**816.** — Au point de vue de l'autorité compétente et des formalités préparatoires à observer pour l'adoption d'un plan général d'alignement, les mêmes règles s'appliquent pour la fixation de la largeur avec élargissement immédiat de la voie. Le conseil général ou la commission départementale prononce après qu'un plan et un état parcellaire ont été dressés par l'agent-voyer, qu'une enquête a été faite, que les conseils municipaux et les conseils d'arrondissement, le cas échéant, puis le préfet, ont donné leur avis sur le projet. L'avis du conseil municipal devrait-il être favorable dans le cas au moins où il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire? La question est controversée et doit être résolue dans le même sens que pour la décision, ordonnant un élargissement immédiat (V. *suprà*, n. 694 et s.). Mais la jurisprudence la plus récente semble autoriser non seulement le conseil général pour les chemins de grande et moyenne vicinalité, mais même la commission départementale pour les autres, à passer outre à la résistance du conseil municipal. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Commune de Pleurtuit, [S. 77.2.220, P. adm. chr., D. 77.3.27]

**817.** — La décision homologuant un plan général d'alignement n'est obligatoire pour les intéressés qu'autant qu'elle a été portée à leur connaissance soit par notification individuelle ou acte équivalent, soit par publication dans les formes ordinaires (Circ. min., 19 déc. 1846). — Cass., 10 févr. 1842, Chanterelle, [P. 42.2.226]; — 5 juill. 1845, Derain, [S. 45.1.776, P. 45.2.707, D. 45.1.377]; — 4 août 1845, Labarthe, [S. 45.1.716, P. 45.2.644, D. 45.1.335] — Cons. d'Et., 23 juill. 1875, Commune de Beaulieu, [S. 77.2.222, P. adm. chr., D. 76.3.24]; — 14 nov. 1884, Bigot, [S. 86.3.36, P. adm. chr., D. 86.3.51]

**818.** — Après notification ou publication du plan, il convient d'avertir les intéressés qu'un exemplaire en sera déposé à la mairie où il pourra toujours être consulté. Dès lors, il devient obligatoire pour les intéressés, sauf à eux à faire valoir leurs droits antérieurs de propriété pour réclamer une indemnité. — Cons. d'Et., 11 juin 1817, Lhayez, [S. chr., P. adm. chr.]

**819.** — Si le plan général concerne uniquement les rues prolongeant les chemins vicinaux dans les centres de population agglomérée, quelle que soit la catégorie à laquelle la voie appartient, l'enquête précédant l'homologation peut avoir lieu conformément aux dispositions de l'ordonnance du 23 août 1835 dans les seules communes traversées, seules intéressées, peut-on dire, à la mesure. Cette solution semble résulter, sinon du texte, du moins de l'esprit de la loi. — Guillaume, *op. cit.*, p. 261, n. 140. — Dans ce cas, l'art. 136, L. 5 avr. 1884, exige l'indication dans le plan d'alignement des cotes de nivellement des rues (Circ. min., 15 mai 1884).

**820.** — Les décisions du conseil général ou de la commission départementale relatives aux plans généraux d'alignement

sont susceptibles des mêmes recours que celles prises en matière de classement ou d'élargissement des chemins vicinaux. Elles peuvent donc être attaquées pour excès de pouvoir ou inobservation des formalités légales. Mais seule l'omission des formalités prescrites par la loi entraînerait la nullité de ces décisions; cette nullité ne résulterait donc pas du fait que le préfet n'aurait pas donné son avis avant qu'il fût statué par la commission départementale. — Cons. d'Et., 13 mars 1885, Simon, [S. 86.3.59, P. adm. chr., D. 86.5.67]

**821.** — Et, d'autre part, l'observation de ces formalités suffit pour valider la décision prise. Ne commet donc aucun excès de pouvoir la commission départementale qui se borne à approuver les plans d'alignement d'un chemin vicinal, sans ordonner aucun acte d'exécution à l'égard des propriétés bâties faisant saillie sur l'alignement. — Cons. d'Et., 16 mai 1884, Pureau, [S. 86.3.15, P. adm. chr., D. 85.3.115]; — 13 mars 1885, précité.

**822.** — Le plan général d'alignement, quant à ses effets, se distingue en un seul point de la décision portant fixation de la largeur de la voie : en cas d'élargissement, par rapport aux terrains bâtis, il n'y a pas lieu à expropriation, on attend la démolition des constructions, qui entraîne l'incorporation immédiate et de plein droit du sol au chemin. La prise de possession peut encore dans ce cas précéder de la part de la commune le règlement et le paiement de l'indemnité. — Cass., 7 juin 1838, Barghéon, [S. 38.1.707, P. 38.2.250]; — 10 juill. 1854, Labarthe, [S. 54.1.628, P. 56.1.97, D. 54.1.229]

**823.** — L'indemnité est fixée à l'amiable ou par le juge de paix après expertise (L. 21 mai 1836, art. 15 et 17). Elle ne comprend que la valeur du sol nu.

**824.** — Au point de vue de la transcription et de la purge des hypothèques, la décision homologuant un plan général d'alignement équivaut à une déclaration d'utilité publique, et partant, les règles de la loi du 3 mai 1841 doivent être observées.

**825.** — La confection d'un plan général d'alignement n'empêche pas l'administration, si le besoin s'en fait sentir, de réaliser immédiatement, à un moment donné, l'élargissement projeté sans attendre la démolition des constructions. Dans ce cas, elle procédera par voie d'expropriation, et un décret devra intervenir déclarant d'utilité publique les travaux, sauf le cas d'acquisition amiable. S'il y a acquisition en vertu d'un décret déclaratif d'utilité publique, les règles de la loi du 3 mai 1841 s'appliqueront pour la transcription et la purge des hypothèques. S'il y a acquisition amiable sans déclaration d'utilité publique, il faut, au contraire, appliquer les règles du Code civil pour la transcription et la purge (Circ. min., 16 juin 1877).

**826.** — Au cas d'expropriation avant démolition des constructions, l'indemnité, à défaut de règlement amiable, est fixée par le jury. Mais par exception aux règles ordinaires, la prise de possession des terrains ainsi incorporés à la voie publique par application de la servitude de reculement peut précéder le paiement ou la consignation de l'indemnité. — V. Cass., 10 juin 1843, Léger, [S. 44.1.280, P. 44.1.576]; — 19 juin 1857, Requiem, [S. 57.1.871, P. 58.764, D. 57.1.373]; — 5 nov. 1868, Malgras, [S. 69.1.448, P. 69.1248, D. 69.1.383]

**827.** — Si les plans généraux sont attributifs de propriété, il en est autrement des alignements individuels. Seuls, le conseil général et la commission départementale, à l'exclusion des maires, peuvent élargir la voie publique au détriment de la propriété privée. Serait donc entachée de pouvoir la décision d'un maire qui, en l'absence d'un plan général d'alignement, modifierait les limites naturelles de la voie. — Cons. d'Et., 21 mai 1867, Cardeau, [S. 68.2.217, P. adm. chr., D. 69.3.27]; — 7 janv. 1869, Commune de Bourg-le-Roi, [S. 69.2.60, P. adm. chr., D. 69.3.36]

**828.** — Les plans généraux d'alignement peuvent laisser en dehors des limites nouvelles de la voie des parcelles de terrain. Il y a dans cette mesure un déclassement partiel. Nous allons examiner les conséquences qui en résultent pour les riverains.

## CHAPITRE III.

### DÉCLASSEMENT ET SUPPRESSION DES CHEMINS VICINAUX.

**829.** — Le déclassement d'un chemin vicinal est l'acte par lequel l'autorité compétente retire à une voie le caractère légal de chemin vicinal et tous les avantages résultant pour lui du classement.

**830.** — Le déclassement peut avoir pour but :

1° De laisser le chemin comme voie publique et communale non classée, d'en faire un simple chemin rural;

2° De le supprimer, de telle sorte qu'il cesse même d'exister matériellement comme chemin.

Enfin, dans une troisième hypothèse, les chemins peuvent perdre leur caractère de vicinalité sans cesser d'être affectés à l'usage du public : il en est ainsi, par exemple, quand le sol de la voie est incorporé au sol d'une route nationale ou départementale, d'un chemin de fer ou d'un canal.

### Section I.

#### Du déclassement.

**831.** — Le déclassement peut être total ou partiel. En principe, et sauf disposition contraire, la décision de l'autorité compétente portant redressement, changement de direction ou réduction de largeur d'une voie classée vicinale, emporte déclassement des parties abandonnées (Inst. 6 déc. 1870, art. 34).

#### § 1. *Chemins vicinaux ordinaires.*

*1° Autorité compétente.*

**832.** — La loi du 10 août 1871, pas plus qu'aucune loi antérieure, n'a désigné l'autorité ayant le pouvoir de déclasser un chemin vicinal ordinaire. Mais la question n'a jamais fait difficulté, car on considère le droit de déclasser comme compris implicitement dans le droit de prononcer le classement : il s'agit, en effet, de rapporter un acte administratif, ce qui ne peut être fait que par l'autorité qui l'a accompli ou ses successeurs. Dès lors, l'autorité compétente était le préfet jusqu'en 1871; c'est aujourd'hui la commission départementale (Circ. min., 23 sept. 1871). Ce droit appartient à la commission départementale, alors même que le chemin aurait été classé par le conseil général réformant une décision de cette commission, ou avant 1871 par le ministre, réformant un arrêté préfectoral.

**833.** — L'opinion contraire, quoique soutenue (Dufour, *op. cit.*, t. 1, p. 609), nous paraît devoir être rejetée. Si, en pareil cas, en effet, la décision de la commission portant déclassement peut être suspecte de partialité, il sera toujours permis aux intéressés de faire appel au conseil général, comme nous le dirons bientôt

**834.** — Il appartient aussi à la commission départementale de prononcer, sauf recours au conseil général, le déclassement d'un chemin vicinal ordinaire, bien que ce chemin soit compris dans le réseau subventionné créé en vertu de la loi du 11 juill. 1868. — Cons. d'Et., 1er mai 1874, Lussagnet, [S. 76.2.92, P. adm. chr., D. 75.3.35]

*2° Formalités.*

**835.** — L'initiative du déclassement appartient à la commune qui en a la propriété, ainsi qu'à tout intéressé. La demande en est adressée, soit directement à la commission départementale, soit au préfet, qui la soumet à la commission. Si cette dernière croit devoir y donner suite, le préfet fait déposer la demande à la mairie de la commune, où elle reste quinze jours, avec un plan d'ensemble du chemin, pour permettre aux intéressés de formuler leurs observations sur le projet. Avis de ce dépôt est donné par voie d'affiche et de publication tant aux habitants de la commune qu'à ceux des communes voisines intéressées au maintien du chemin. Des copies des pièces déposées sont adressées également aux maires de ces diverses communes. A l'expiration du délai de quinzaine, les conseils municipaux de toutes ces communes délibèrent sur le projet, et le conseil municipal de la commune propriétaire du chemin donne son avis sur le point de savoir si le chemin doit être supprimé ou conservé au contraire comme voie rurale. Ces délibérations sont envoyées au préfet avec les observations de l'agent-voyer et du sous-préfet; le préfet y joint son avis et soumet le tout à la commission départementale, qui prononce le déclassement ou rejette la demande. Expédition de la décision est adressée au maire de la commune propriétaire du chemin et annexion en est faite au tableau des chemins vicinaux et le déclassement est prononcé. Avis de la décision est

donné aux maires des communes dont les conseils municipaux ont dû être consultés (Inst. 6 déc. 1870, art. 28-32).

**836.** — L'avis des conseils municipaux constitue-t-il une formalité substantielle qu'il faille observer à peine de nullité? On en a douté en faisant remarquer que la nécessité de prendre cet avis résultait, non d'une loi ou d'un règlement d'administration publique, mais de simples instructions ministérielles dont la violation ne permettrait pas aux intéressés de recourir au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir.

**837.** — L'opinion contraire nous semble préférable. Si les commissions départementales ont compétence pour déclasser un chemin vicinal ordinaire, c'est en vertu de leur droit de prononcer le classement; or, elles ne peuvent classer un chemin qu'après avis des conseils municipaux, et la même condition doit s'appliquer au cas de déclassement et est ainsi prescrite, tout au moins implicitement, par la loi. Le conseil municipal de la commune à laquelle le chemin appartient doit donc être consulté à peine de nullité. — Cons. d'Et., 23 mars 1877, Commune de Pourrain, [Leb. chr., p. 301] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 69, n. 27.

**838.** — Telle est d'ailleurs l'opinion adoptée implicitement par le Conseil d'Etat dans un arrêt qui décide en même temps que lorsque l'adoption du nouveau tracé d'un chemin vicinal entraîne le déclassement de parcelles comprises dans l'autre tracé, l'avis du conseil municipal acceptant le nouveau tracé doit être considéré comme approuvant le déclassement et qu'il est, dès lors, considéré comme ayant été consulté quant à ce. — Cons. d'Et., 16 mai 1884, Pureau, [S. 86.3.15, P. adm. chr., D. 85.3.115]

**839.** — Mais cet avis du conseil municipal, qu'il est nécessaire de prendre, doit-il être favorable, de telle sorte que la commission ne puisse pas prononcer le déclassement si le conseil municipal s'y oppose? L'instruction du 6 déc. 1870, art. 31, admet l'affirmative; mais cette opinion, contredite par un avis du Conseil d'Etat en date du 29 juill. 1870, nous semble condamnée par les principes. L'avis conforme des conseils municipaux n'est pas exigé pour le classement d'un chemin vicinal ordinaire (V. *suprà*, n. 380 et s.); la même solution doit être applicable au cas de déclassement, puisque dans les deux hypothèses les pouvoirs de la commission sont les mêmes, et il y a même un *à fortiori* dès lors que le déclassement a pour effet non d'imposer à la commune une charge nouvelle, comme le classement, mais de l'en exonérer. — Guillaume, *op. cit.*, p. 68, n. 27.

**840.** — Suivant nous donc, la commission départementale peut ordonner le déclassement contrairement à l'avis du conseil municipal. Elle peut aussi, et sur ce point tout le monde est d'accord, rejeter la demande de déclassement émanée du conseil municipal lui-même; admettre le contraire, c'eût été autoriser les communes à détruire toute l'économie de la loi de 1836 en se débarrassant des charges de la vicinalité quand elles leur paraîtraient trop lourdes. Dans un cas cependant l'application de ces principes peut conduire à une conséquence bien rigoureuse. Un chemin régulièrement classé a fait, de la part d'un particulier, l'objet d'une revendication que les tribunaux ont déclaré bien fondée : la commune est donc tenue de payer une indemnité et, pour ne pas grever son budget, elle préférerait restituer le terrain en donnant de légers dommages-intérêts pour la prise de possession illégale. Elle demande alors le déclassement de la voie; s'il lui est refusé, on lui impose des dépenses non prévues d'une véritable ouverture de chemin, dépenses qui ne peuvent être mises à sa charge sans son assentiment. Même en cette hypothèse néanmoins, comme il y a eu classement régulier non frappé de recours en temps utile, le Conseil d'Etat a jugé que la commission départementale ne commettait aucun excès de pouvoir en refusant de prononcer le déclassement bien qu'il eût été demandé par le conseil municipal. — Cons. d'Et., 6 juill. 1883, Commune de La méac, [S. 85.3.40, P. adm. chr., D. 85.3.22]

### 3° *Effets.*

**841.** — Les effets du déclassement peuvent se résumer d'un mot : le chemin redevient ce qu'il était avant le classement. Il ne cesse donc pas nécessairement *ipso facto* de constituer une voie publique, c'est un chemin rural, propriété de la commune mais celle-ci n'est plus tenue de l'entretenir.

**842.** — Seulement, dans quelle catégorie de chemins ruraux tombe-t-il? Dans les chemins ruraux reconnus ou dans ceux qui ne le sont pas? L'intérêt de la question réside en ceci, que le sol des premiers est imprescriptible tandis qu'au contraire, les particuliers peuvent acquérir par prescription le sol d'une voie rurale non reconnue (V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 40). Nous appliquons ici notre principe; le chemin déclassé redevient ce qu'il était auparavant : s'il a été ouvert en même temps que déclaré vicinal, il entre dans la catégorie des chemins ruraux non reconnus, donc par l'effet du seul déclassement, le chemin vicinal ne cesse pas d'être chemin public mais son sol deviendra le plus souvent prescriptible. Rappelons à ce dernier point de vue ce que nous avons déjà dit que seul, d'après la jurisprudence administrative, le déclassement peut faire perdre à la voie le privilège de l'imprescriptibilité. Tant que l'autorité compétente n'est pas intervenue pour le prononcer, les particuliers ne peuvent acquérir aucun droit sur son sol par prescription (Ord. de Blois, art. 346). — Cons. d'Et., 12 mai 1847, Guillemot, [S. 47.2.548, P. adm. chr., D. 47.3.171]; — 19 nov. 1852, Berthou, [P. adm. chr., D. 54.3.26]; — 18 juill. 1866, Dora, [Leb. chr., p. 584]; — 13 avr. 1870, Dupin, [S. 72.2.118, P. adm. chr.] — *Sic*, Isambert, *De la voirie*, n. 374 et s.; Robiou, *Chem. vicin.*, p. 46 et 70; Cormenin, 3e édit., p. 266; Hennequin, *Journ. des cons. municip.*, t. 2, p. 68; Henrion de Pansey, *Des biens comm.*; Marcadé, sur l'art. 2226, C. civ., n. 4. — Cependant d'autres auteurs les déclarent prescriptibles s'ils perdent leur destination ou ont été abandonnés depuis longues années. — Duranton, t. 21, n. 176; Vazeille, *Prescript.*, t. 1, n. 91 et s.; Troplong, *ibid*, n. 163; Dumay, t. 1, p. 113; Proudhon, *Du dom. publ.*, n. 217 et s.; Leroux de Bretagne, *Prescript.*, t. 1, n. 182, p. 140; Garnier, *op. cit.*, p. 294 et s., Suppl., p. 52. — V. *infrà*, vis *Domaine*, *Prescription*.

**843.** — La jurisprudence des tribunaux civils estime, en ce dernier sens, qu'un arrêté de déclassement n'est pas nécessaire pour faire sortir du domaine public un chemin ou une portion de chemin précédemment classé : la désaffectation qui rend le sol du chemin aliénable, prescriptible, et permet qu'il devienne l'objet d'une possession utile, peut résulter d'autres circonstances qui indiquent ou supposent le changement de destination, d'un abandon prolongé, par exemple, soit qu'il s'agisse du chemin tout entier devenu inutile ou impraticable... — Cass., 24 avr. 1855, Gausse, [S. 56.1.443, P. 57.186, D. 55.2.206] — Rouen, 11 févr. 1825, Duvrac, [S. et P. chr.]; — 1er janv. 1842, Vincent, [P. 42.2.146] — (dans ces hypothèses il ne s'agissait pas de chemins régulièrement classés).

**844.** — ... Soit même, dans des circonstances particulières, qu'il s'agisse de terrains abandonnés sur une portion de la longueur ou de la largeur des chemins. — Cass., 27 nov. 1861, Fraix, [S. 62.1.170, P. 62.463, D. 62.1.34]

**845.** — Mais dans ce dernier cas, la Cour suprême est extrêmement sévère quant aux conditions de la possession privée invoquée. Alors même qu'une commune aurait été autorisée à aliéner des terrains compris dans les limites d'un chemin et excédant la largeur nécessaire à la viabilité, ces terrains, tant qu'ils n'ont pas été effectivement retranchés de la voie publique en font partie et le principe de l'imprescriptibilité des chemins vicinaux est général et n'admet aucune possession contraire. Quelles que soient donc les conditions de la possession privée de tels chemins, elle ne saurait leur enlever le caractère de dépendance du domaine public, alors que cette possession privée n'implique pas l'entier abandon et la suppression complète du chemin, et qu'il ne s'agit que de simples empiètements commis par les riverains sur les bords d'un chemin dont le public n'a pas cessé d'user. — Cass., 26 mai 1868, Commune de Brausat, [S. 68.1.329, P. 68.878, D. 68.1.256]

**846.** — On admet en effet généralement que la largeur des chemins vicinaux n'est pas prescriptible. — Troplong, n. 158 et s.; Duranton, n. 175. — *Contrà*, Garnier, p. 300 et s.

**847.** — Dans tous les cas, la parcelle de terrain ayant fait partie d'un chemin vicinal, qui a cessé d'y être comprise par suite du redressement de ce chemin, autorisé par l'administration, devient, à partir de ce redressement, prescriptible, et peut, dès lors, être l'objet d'une action possessoire. Et cela, encore qu'elle n'ait pas été déclassée par un arrêté spécial, car l'arrêté de redressement vaut déclassement quant à elle...; et qu'elle ait continué, en tant que chemin rural, à servir au passage des habitants : les chemins ruraux n'étant pas imprescriptibles comme les chemins vicinaux (arrêt antérieur à la loi du 20 août 1881. — V. *suprà*, v° *Chemin vicinal*, n. 34 et s.). — Cass., 1er déc. 1874, Martin, [S. 75.1.167, P. 75 390, D. 75.1.323] — La Cour suprême l'avait déjà ainsi jugé par deux fois antérieurement. —

Cass., 25 janv. 1843, Commune de Boisguillaume, [S. 43.1.244, P. 43.1.524]; — 18 mars 1845, Commune de Valbadon, [S. 45.1.572, P. 45.2.98, D. 45.1.243]

**848.** — Le chemin déclassé devenant chemin rural, toutes les questions de propriété ou d'usage le concernant sont de la compétence exclusive des tribunaux judiciaires (L. 20 août 1881, art. 7). — V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 43. — Dès lors si, antérieurement au déclassement, une anticipation a été commise sur le chemin, le déclassement rend le conseil de préfecture incompétent pour en connaître. — Cons. d'Et., 22 déc. 1853, Barrier, [S. 54.2.405, P. adm. chr., D. 54.3.30]; — 9 janv. 1868, de Chastaignier, [S. 68.2.323, P. adm. chr.] — Trib. confl., 29 juill. 1882, Petitjean, [S. 84.3.51, P. adm. chr., D. 84.3.12]

**849.** — Et si le déclassement survient au cours de l'instance d'appel en Conseil d'Etat contre un arrêt du conseil de préfecture ordonnant l'enlèvement de bornes placées sur un chemin classé, il n'y a plus lieu de suivre sur le pourvoi contre l'arrêté du conseil de préfecture, attendu que cet arrêté ne peut plus recevoir son exécution. — Cons. d'Et., 9 févr. 1837, de Lamberville, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, v° *Rejet des requêtes*.

**850.** — Mais le tribunal de simple police, chargé de punir les infractions, quelle que soit la nature de la voie publique, pourrait connaître encore d'une contravention commise sur le chemin. D'où il suit que le tribunal saisi d'une poursuite pour plantation illégale d'arbres sur un chemin vicinal, ne peut surseoir à statuer jusques après la décision sur la réclamation du prévenu formée devant le préfet afin d'obtenir le déclassement du chemin. — Cass., 2 août 1839, Decante, [P. 43.2.760]

**851.** — La Cour de cassation a tiré du même principe d'autres conséquences. Elle a décidé qu'au cas où l'arrêté de classement d'un chemin vicinal n'a jamais reçu d'exécution et a été suivi d'un arrêté de déclassement rangeant la voie parmi les chemins ruraux, la largeur dudit chemin doit être déterminée non par application de l'arrêté de classement qui doit être considéré comme non avenu, mais par application des autres documents juridiques fournis au procès et que la reconnaissance de cette largeur et de l'assiette de la voie doit être faite par les tribunaux, non par l'autorité administrative. — Cass., 9 déc. 1857, Commune de Doullens, [S. 58.1.541, P. 58.1134, D. 58.1.28]

**852.** — ... Et qu'il en est encore de même quand l'arrêté de classement a été mis à exécution. En cas de déclassement ultérieur, la revendication faite par un particulier d'une partie du sol de ce chemin ne constitue qu'une question de propriété pour laquelle l'autorité judiciaire a seule compétence. — Cass., 28 déc. 1885, Commune de Montreuil-Bellay, [S. 86.1.214, P. 86.1.517, D. 86.1.413]

4° *Voies de recours.*

**853.** — Avant 1871, l'arrêté préfectoral de déclassement n'était, au point de vue de l'opportunité de la décision, susceptible que d'un recours gracieux devant le ministre. Ainsi jugé que la question de savoir s'il y avait lieu de déclasser un chemin vicinal comme inutile aux communications de la commune était une question purement administrative, et qui ne pouvait être soumise au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 27 août 1828, Moutillet, [P. adm. chr.]; — 26 mai 1837, Baudenet, [P. chr.]; — 12 avr. 1838, Cholois, [P. adm. chr.]; — 19 avr. 1838, Rivière de Riffardeau, [P. adm. chr.]; — 22 août 1838, Commune de Grand-Combe-des-Bois, [P. adm. chr.]; — 21 juill. 1870, Depierris, [Leb. chr., p. 923]

**854.** — ... Et que l'arrêté refusant de déclasser les chemins vicinaux régulièrement classés par des arrêtés antérieurs qui n'avait été l'objet d'aucun recours était un acte de pure administration rentrant dans la limite des pouvoirs du préfet, et qui n'était pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 22 févr. 1855, Hovelt, [P. adm. chr.] — *Sic*, Foucart, t. 2, n. 427; Cormenin, *op. cit.*, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 291 et s.; Dufour, *Droit admin.*, t. 1, n. 598 et 610.

**855.** — De telles décisions pourraient seulement être attaquées devant le Conseil d'Etat pour violation des formes légales, excès de pouvoir ou incompétence. — Cons. d'Et., 30 avr. 1852, Commune de Sarron, [S. 52.2.470, P. adm. chr.]; — 21 juill. 1870, précité.

**856.** — Depuis la loi de 1871, les décisions des commissions départementales relatives au déclassement des chemins vicinaux peuvent être l'objet d'un appel devant le conseil général pour inopportunité de la décision et fausse appréciation des faits, et d'un recours devant le Conseil d'Etat pour violation d'une loi ou d'un règlement d'administration publique, dans les formes et les délais fixés par l'art. 88, L. 10 août 1871.

5° *Interprétation des décisions portant déclassement.*

**857.** — Les arrêtés de déclassement, comme ceux de classement, sont des actes administratifs dont l'interprétation n'appartient pas à l'autorité judiciaire et dans la connaissance desquels elle ne doit pas s'immiscer. C'est là une conséquence formelle du principe de la séparation des pouvoirs. — Cass., 6 août 1892, Maire de Senones, [*Gaz. des trib.*, 17 août 1892]

**858.** — Cette interprétation appartient à l'autorité administrative seule compétente; par exemple, lorsqu'une décision ministérielle, rendue en vertu des pouvoirs conférés à l'administration par la loi de concession d'un chemin de fer, a ordonné le déplacement d'une certaine partie d'un chemin vicinal, l'autorité administrative est compétente pour statuer sur la question de savoir si le chemin a été déplacé conformément aux prescriptions de la loi, ou si l'ancien tracé de ce chemin continue à conserver le caractère de voie vicinale, faute par l'administration d'avoir accompli les formalités prescrites par les lois pour lui enlever ce caractère. En conséquence, les tribunaux ordinaires sont incompétents pour connaître de l'action par laquelle la commune, ou des habitants autorisés à exercer ses droits, revendiquent, à titre de voie vicinale, la partie restée en dehors du nouveau tracé, et demandent qu'elle soit rétablie dans son ancien état. Il en est ainsi, soit qu'il s'agisse d'apprécier la validité et les effets de la décision ministérielle qui a ordonné le déplacement du chemin, soit qu'il s'agisse de reconnaître la vicinalité de la partie supprimée, et, après cette vicinalité reconnue, de déterminer l'assiette de la voie et de prescrire les travaux nécessaires à sa viabilité. — Cons. d'Et., 2 janv. 1857, Privel, [S. 57.2.710, P. adm. chr., D. 57.3.58]

**859.** — Par la même raison, lorsqu'à la suite d'un arrêté de classement, une poursuite est intentée pour contravention à un arrêté du maire concernant le chemin délaissé et que le prévenu soutient que l'arrêté du maire est illégal, le déclassement ayant entraîné la suppression du chemin, tandis que le ministère public prétend que le déclassement n'a pas enlevé au chemin son caractère de chemin public, le juge de paix doit renvoyer les parties à se pourvoir devant l'autorité administrative et surseoir à statuer jusqu'après sa décision. — Cass., 6 août 1892, précité.

**860.** — De même, le sol d'un chemin vicinal étant imprescriptible ne pouvant faire l'objet d'une action possessoire tant qu'il conserve cette destination, le sort d'une action en réintégrande sur le sol d'un chemin dépend de la question de savoir si le sol du chemin a cessé ou non d'avoir le caractère de domanialité publique. — Trib. confl., 22 juin 1889, de Rolland, [S. 91.3.81, P. adm. chr.

**861.** — Et si un doute peut subsister à cet égard sur la portée d'une décision de la commission départementale ordonnant le redressement du chemin, le juge du possessoire doit surseoir à statuer jusqu'après solution de la question préjudicielle d'interprétation de cette décision. — Même arrêt.

**862.** — Mais, conformément au droit commun, l'autorité judiciaire est compétente, sinon pour interpréter, du moins pour appliquer les arrêtés de classement comme tout autre acte administratif (V. *suprà*, v° *Acte administratif*). Et elle ne dépasse pas la limite de ses pouvoirs quand, saisie d'une revendication par un particulier sur une partie d'un chemin vicinal devenue voie rurale par déclassement, elle se réfère à l'acte de classement non pour l'interpréter mais pour y relever simplement l'indication de la largeur dudit chemin. — Cass., 28 déc. 1885, Commune de Montreuil-Bellay, [S. 86.1.214, P. 86.1.517, D. 86.1.413] — V., dans le même sens, en matière de classement, Cass., 5 nov. 1884, Duffau-Lagarosse, [S. 85.1.69, P. 85.1.148]

§ 2. *Chemins de grande communication ou d'intérêt commun.*

**863.** — Depuis la loi du 18 juill. 1866, dont la décision a été maintenue sur ce point par l'art. 46-8°, L. 10 août 1871, le conseil général est compétent pour autoriser le déclassement, non seulement des chemins de grande communication, mais aussi des chemins d'intérêt commun, pour lesquels, jusque-là, on considérait le préfet comme compétent. Cette compétence est abso-

lue. Il n'y a plus lieu de distinguer, comme sous l'empire de la loi de 1866, si le chemin de grande communication à déclasser a ou non pour prolongement, sur le territoire du département voisin, un chemin de même nature ou une route départementale, et de réserver, dans la première hypothèse, au pouvoir exécutif le soin de déclasser le chemin. Aujourd'hui, d'après l'esprit, sinon d'après le texte de la loi de 1871, le conseil général peut prononcer le déclassement dans tous les cas.

**864.** — Au point de vue de l'initiative du déclassement, la loi de 1871, suivant en cela la règle adoptée par la loi de 1866, permet au conseil général de déclasser un chemin d'intérêt commun ou même de grande communication sans que la proposition lui en ait été faite par le préfet et même malgré son opposition. Le déclassement peut être demandé par les conseils généraux et par tout intéressé. Cette demande peut être motivée par le refus des communes et des particuliers de réaliser les offres pécuniaires qu'ils avaient faites, ou par une circonstance imprévue, telle que l'établissement d'une route nationale ou départementale qui leur aura fait perdre l'importance qu'ils avaient dans le principe.

**864** *bis.* — L'esprit de la loi nouvelle exige, conformément à la pratique ancienne, l'observation des formalités requises en matière de classement, c'est-à-dire la consultation des conseils municipaux et des conseils d'arrondissement dans les communes et les arrondissements intéressés; leurs avis, du reste, ne s'imposent pas au conseil général pour sa décision.

**865.** — Quand le déclassement doit avoir pour effet d'interrompre ou de modifier la circulation à la limite d'un département voisin sur lequel le chemin se prolonge, un accord préalable avec ce département doit se conclure. Il est procédé, pour aboutir à ce résultat, dans les formes fixées par les art. 89 et 90, L. 10 août 1871 (Circ. min., 23 sept. 1871 et 9 août 1879).

**866.** — Le principe déjà posé par nous pour les chemins vicinaux ordinaires s'applique encore ici : sauf nouveau classement de la voie, le chemin déclassé redevient ce qu'il était avant le classement actuellement rapporté; un chemin de grande communication peut donc redevenir chemin d'intérêt commun, ou chemin vicinal ordinaire, s'il avait été primitivement classé dans l'une ou l'autre de ces deux catégories; sinon il constitue un simple chemin rural. Le conseil général, en déclassant un chemin de grande communication, pourrait, si les conseils municipaux et d'arrondissement avaient été consultés sur ce projet, le classer en même temps comme chemin d'intérêt commun et l'opération réciproque serait aussi parfaitement valable. Mais, au contraire, il ne lui serait pas loisible de classer comme chemin vicinal ordinaire un chemin appartenant à la grande ou à la moyenne vicinalité qu'il déclasse comme tel, et qui, avant le classement rapporté, ne faisait pas partie de la vicinalité. Seule, en effet, la commission départementale a le droit d'opérer le classement d'un chemin vicinal ordinaire.

**866** *bis.* — Les recours admis contre les décisions du conseil général sur ce point sont absolument les mêmes qu'en matière de classement. — V. *suprà*, n. 470 et s.

### § 3. *Transformation des chemins vicinaux en routes nationales ou départementales.*

**867.** — Un chemin vicinal peut cesser d'avoir cette qualité pour devenir route nationale ou départementale. Il n'y a pas lieu, dans ce cas, à agir par voie d'expropriation contre la commune quant au sol faisant déjà partie de la voie. La raison en est que le sol était déjà dans le domaine public, et que le service chargé de l'entretenir change seulement, cette modification ne transférant pas au département ou à l'Etat la propriété du chemin. Sauf le cas où il y a convention expresse quant à ce, la commune reste, en effet, propriétaire du sol et au cas où, la route venant ultérieurement à être déclassée, ce sol serait vendu, le prix d'aliénation lui reviendrait. Pour bien fixer les droits des communes en ce cas, une instruction ministérielle de 1828 prescrit de dresser un acte fixant l'étendue et la situation du terrain communal compris dans le nouveau tracé et réservé à la commune comme propriété pour le cas éventuel d'abandon de la route; quant aux portions du chemin non compris dans le nouveau tracé, l'Etat ou le département n'en devient propriétaire qu'en vertu d'une convention expresse avec la commune, approuvée par le chef de l'Etat.

**868.** — En pratique, ces prescriptions ne sont pas observées, mais les droits de la commune n'en doivent pas souffrir et elle peut toujours les faire valoir. — Avis Cons. d'Et., 22 nov. 1860.

## SECTION II.

### Suppression des chemins vicinaux.

**869.** — La suppression est l'acte qui doit aboutir à la destruction matérielle du chemin et à la désaffectation de son sol à l'usage du public. L'arrêté du Directoire du 23 mess. an V, se fondant sur l'intérêt de l'agriculture, avait déjà invité les administrations centrales de départements à provoquer la suppression des chemins vicinaux reconnus inutiles et à rendre ainsi à la culture un terrain qui pouvait être avantageusement employé. L'intérêt des communes, auxquelles se trouvera restitué un terrain qui est leur propriété, vient militer aussi en faveur de la suppression des chemins désormais inutiles pour les communications. Elle est d'ailleurs totale ou partielle suivant que le chemin cesse d'exister en totalité ou qu'il est seulement rétréci.

### § 1. *Comment la suppression s'opère-t-elle?*

**870.** — La suppression d'un chemin vicinal exige le déclassement préalable de la voie comme chemin vicinal. Lorsque le déclassement a été prononcé par l'autorité compétente, la suppression du chemin résultera d'une délibération prise en ce sens par le conseil municipal et approuvée par le préfet. Le déclassement est donc le préliminaire indispensable de la suppression, mais il n'y conduit pas toujours, car il peut être suivi d'un nouveau classement de la voie en qualité de chemin rural. C'est donc le préfet qui autorise, dans tous les cas, la suppression d'un chemin vicinal déclassé. Cette compétence que certains auteurs voulaient attribuer soit au chef de l'Etat... — Cormenin, *Dr. administ.*, t. 1, p. 294, — soit aux conseils de préfecture, lui a été reconnue dès le début par le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 23 avr. 1818, Commune du Ban-Saint-Martin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 janv. 1838, Gruter, [S. chr., P. adm. chr.] — et elle a été consacrée par les lois de 1836, de 1866 et du 5 avr. 1884, art. 68 et 69.

**871.** — Mais le préfet ne fait qu'approuver la déclaration du conseil municipal demandant la suppression. Il ne pourrait donc, sans excès de pouvoir, ordonner, contrairement à une décision du conseil municipal, la suppression et la vente du chemin. Peu importerait qu'il y eût à ce sujet dissentiment entre les communes copropriétaires de la voie. — Cons. d'Et., 16 févr. 1860, Commune de Saint-Just-en-Chaussée, [S. 60.2.632, P. adm. chr.]; — 1er févr. 1866, Catusse, [S. 67.2.64, P. adm. chr.]

**872.** — *A fortiori* ne pourrait-il pas, interdisant d'office le passage sur le sol de ce chemin, l'autoriser en incorporation à la propriété d'un particulier. — Cons. d'Et., 7 avr. 1859, Commune de Grainville, [S. 59.1.697, P. adm. chr., D. 59.3.84]

**873.** — Mais, d'autre part, la commune ne pourrait pas, sans l'autorisation préfectorale, opérer la suppression de la voie en en abandonnant le sol à un particulier. D'où il suit que la soumission faite par les riverains, alors même qu'elle a été provoquée par la commune, ne saurait opérer la transmission de la propriété, si le déclassement n'a été prononcé et l'aliénation autorisée par le préfet dans les formes tracées par la loi. — Rouen, 17 juill. 1869, Lebreton, [S. 70.2.181, P. 70.720]

**874.** — La délibération du conseil municipal relative à la suppression d'un chemin vicinal sera prise le plus souvent même avant le déclassement, car ce sera en vue de sa suppression que le conseil municipal aura demandé son déclassement. Dans tous les cas, cette délibération doit être précédée d'une enquête de *commodo* et *incommodo*. Si donc la question de suppression n'a pas été étudiée et soumise au public en même temps que le déclassement, il y a lieu de procéder à cette mesure d'instruction (Inst. crim., 6 déc. 1870, art. 35).

**875.** — L'enquête doit être annoncée par trois publications faites à quinze jours d'intervalle. Tel est le seul changement apporté par la loi du 20 août 1881, art. 16, à la pratique suivie jusque-là sur ce point par application de la décision ministérielle du 20 août 1825. Le préambule du procès-verbal de l'enquête, dont il est donné connaissance aux déclarants, doit contenir un exposé exact de la nature, des motifs et des fins du projet. Tout habitant peut donner son avis motivé sur la question. Les décla-

rations sont insérées séparément et successivement au procès-verbal lors même qu'elles sont identiques; elles sont signées par les déclarants ou certifiées conformes à leur déclaration, s'ils ne savent pas écrire, par le commissaire-enquêteur. Ce commissaire est choisi par le sous-préfet, qui ne doit désigner pour ce poste ni le maire de la commune ni un agent dépendant de l'administration municipale, de façon à assurer la libre expression des opinions sur le projet.

**876.** — Cette enquête n'est exigée *in terminis* tant par l'art. 10 de la loi de 1824, que par l'art. 16, L. 20 août 1881, qu'au cas où la suppression du chemin doit être suivie de l'aliénation des terrains. C'est, en effet, en ce cas surtout qu'elle est nécessaire, et il faut remarquer d'ailleurs que le plus souvent l'aliénation suit la suppression. La suppression n'a pas toujours lieu, il est vrai, en vue de l'aliénation du terrain, mais l'on peut dire que même en ce cas l'enquête doit avoir lieu, les lois ayant réglé le *plerumque fit*, et leurs prescriptions devront s'appliquer toutes les fois qu'il y a suppression de la voie, quelle que soit d'ailleurs la destination future des terrains. Le droit reconnu par la jurisprudence administrative aux riverains d'exiger la vente des terrains délaissés (V. *infrà*, n. 886 et s.) nous semble imposer cette solution. — *Contrà*, Guillaume, *op. cit.*, p. 74, n. 29.

§ 2. *Conséquences de la suppression. — Aliénation du sol.*

**877.** — La suppression étant votée par le conseil municipal et approuvée par le préfet, le chemin cesse d'exister en droit; il subsiste néanmoins en fait tant qu'il n'a pas reçu une destination nouvelle que la délibération du conseil municipal relative à la suppression, ou une nouvelle délibération va lui assigner; il est, en effet, retombé au rang des propriétés communales ordinaires. Les mêmes règles s'appliquent au cas où un chemin vicinal est diminué de largeur en ce qui touche les parcelles retranchées de la vicinalité. La commune peut donc, ou affecter le terrain qui a cessé d'être vicinal à un autre service communal, ou le mettre en culture comme bien patrimonial, ou l'aliéner par voie de vente ou d'échange.

**878.** — Mais la commune est-elle absolument libre de disposer des terrains retranchés à son gré? Lui est-il permis, dans tous les cas, de les affecter à un autre service public ou même à la culture? L'art. 19, L. 21 mai 1836, dispose qu'en cas de changement de direction ou d'abandon d'un chemin vicinal en tout ou en partie, les propriétaires riverains de la partie de ce chemin qui cessera de servir de voie de communication pourront faire leur soumission de s'en rendre acquéreurs et d'en payer la valeur, qui sera fixée par des experts (V. LL. 16 sept. 1807, art. 53; 24 mai 1842, art. 3). Quelle est la portée de ce droit de préemption en matière vicinale? Est-ce un droit de contrainte vis-à-vis de la commune? Celle-ci, au contraire, est-elle libre de s'y soustraire et de se réserver pour quelque autre usage que ce soit la disposition du terrain qui a cessé d'être affecté à la circulation publique?

**879.** — La jurisprudence des tribunaux judiciaires, approuvée par beaucoup d'auteurs, a considéré que la loi de 1836 n'avait accordé aux particuliers qu'un droit de préférence dans le cas où la commune voulait aliéner, préférence qui se justifie tout à la fois par ce fait que, le plus souvent, le sol de la voie a été fourni par les propriétés riveraines, et par la gêne qui résulterait ordinairement de l'acquisition des délaissés par d'autres que les riverains pour l'exploitation de leurs fonds. Mais, d'après ces auteurs, les communes ne seraient jamais tenues de procéder à l'aliénation. Ils se fondent, d'une part, sur la nature même du droit dont, en pareil cas, celles-ci se prévalent, et, d'autre part, sur le caractère purement privé qu'il faut bien reconnaître à l'intérêt des riverains. Telle est d'ailleurs la conclusion formelle admise par la circulaire ministérielle du 26 mars 1838, ainsi conçue : « Sans doute, si la commune vend ce sol, les propriétaires riverains tiennent de la loi un droit de préférence, mais c'est un droit de préférence seulement. *Ils ne pourraient contraindre la commune à vendre; celle-ci peut conserver les terrains si elle croit pouvoir en faire un usage plus avantageux.* Tout ce qui lui est prescrit, c'est de donner la préférence aux propriétaires riverains si elle vend (Déc. min., 9 janv. 1865).

**880.** — Jugé, en ce sens, que l'art. 19, L. 21 mai 1836, aux termes duquel, en cas de changement de direction ou d'abandon d'un chemin vicinal en tout ou partie, les riverains peuvent faire leur soumission de se rendre acquéreurs des portions retranchées de la voie publique, au prix qui sera fixé par experts, confère bien aux riverains un droit de préemption pour le cas où la commune veut aliéner, mais non le droit de la contraindre à cette aliénation. — Cass., 19 mai 1858 (motifs), Sœurs de la charité de Nevers, [S. 59.1.152, P. 58.1150, D. 58.1.204] — Bordeaux, 8 juill. 1868, Depons, [S. 68.2.350, P. 68.1260] — Rouen, 19 juill. 1869, Lebreton, [S. 70.2.181, P. 70.720] — *Sic*, Proudhon, *Domaine public*, t. 2, n. 568; Herman, *Voirie vicinale*, n. 273; Grandvaux, *Code prat. des chemins vicinaux*, t. 1, p. 115; Dumay, *Chem. vicin.*, t. 1, n. 98; Dufour, *Dr. admin.*, t. 3, n. 311; Guillaume, *op. cit.*, n. 30, p. 76.

**881.** — Certains partisans de ce système admettent cependant que, quand il s'agit d'une simple parcelle délaissée par suite du redressement ou du rétrécissement de la voie et attenante à une maison, la commune ne saurait refuser de l'abandonner par voie d'alignement individuel au propriétaire de la maison qui la réclame. Ils combinent, en ce cas, les règles de la voirie urbaine avec celles de la voirie vicinale. — Guillaume, *op. et loc. cit.*

**882.** — L'art. 19 de la loi de 1836 aurait été fait, d'après Gaudry (*Du domaine*, t. 1, n. 250), « pour les changements de direction des chemins vicinaux », et non lorsque la largeur d'un chemin a été simplement diminuée pour les alignements à donner au long de la limite nouvelle de la voie vicinale.

**883.** — On distingue dans une seconde opinion. En vue de restreindre l'application de la doctrine favorable aux communes, on a fait valoir quelques observations fort justes. On a rappelé que le droit exercé par les communes sur les chemins vicinaux n'est certes pas une propriété ordinaire régie par les règles du droit commun; qu'en effet, le sol de ces chemins, comme en général de toutes les voies publiques, a été emprunté aux héritages riverains; que cet emprunt a eu uniquement pour cause l'utilité publique et pour objet l'affectation du sol à l'usage de tous; que, lorsque cette utilité et cette affectation viennent à disparaître, l'intérêt et le droit des riverains reprennent légitimement leur empire. D'où l'on conclut que la commune est fondée seulement à s'opposer à une reprise des terrains retranchés par les riverains tant que ces terrains servent encore à la circulation publique. — Garnier, *Traité des chemins*, Suppl., p. 79 et 80; Durieu, *Mémorial des percepteurs*, 1838, p. 132; Féraud-Giraud, *Service de voirie*, t. 2, n. 672.

**884.** — ... Ou même à un usage d'utilité publique, comme la construction d'un hôpital. Les services communaux doivent, en effet, dit-on, toujours l'emporter sur les intérêts privés des riverains. — Garnier, *op. et loc. cit.*

**885.** — La commune ne saurait persister dans son opposition dès que l'affectation dudit sol disparaît. On invoque, en ce sens, le rapport du comte Roy à la Chambre des pairs sur l'art. 19, L. 21 mai 1836. Il y est dit que la disposition dont il s'agit « est imitée de l'art. 60, L. 7 juill. 1833 » (V. *Monit.* 26 avr. 1836, p. 871, 2e col.). Or, les termes de cet art. 60, qui ont passé textuellement dans l'article correspondant de la loi du 3 mai 1841, confèrent évidemment au riverain un droit de rétrocession absolu, et indépendant de tout consentement de la part de l'administration, sur les terrains que ne frappe point l'affectation publique qui avait motivé leur expropriation antérieure. Cette affectation seule, en effet, légitimait la contrainte que l'administration avait exercée vis-à-vis des riverains, alors qu'elle poursuivait l'expropriation contre eux.

**886.** — Le Conseil d'Etat repousse ces systèmes et n'apporte aucune restriction au droit de préemption; sa thèse sur ce point paraît en même temps plus équitable et plus conforme au texte même de l'art. 19. Un arrêt ancien avait déjà refusé à la commune le droit de louer soit amiablement, soit aux enchères, le sol du chemin déclassé; autoriser le bail à ferme de ce terrain, ce serait un moyen indirect d'éluder la loi, puisqu'un bail de dix-huit ans, par exemple, successivement renouvelé, aurait pour le riverain le même effet qu'une aliénation perpétuelle. — Cons. d'Et., 25 avr. 1833, Herset, [P. adm. chr.]

**887.** — Depuis la loi de 1836, un autre arrêt paraît reconnaître que le droit de préemption doit être considéré comme absolu. — Cons. d'Et., 27 mars 1862, Ville de Mortagne, [S. 63.2.71, P. adm. chr., D. 63.3.9]

**888.** — Enfin, plus récemment, il a été jugé que quand, par l'effet d'un arrêté préfectoral diminuant la largeur d'un chemin, il existe au devant d'une propriété privée une parcelle retranchée

sur laquelle le propriétaire, demandant l'alignement à la limite nouvelle, déclare vouloir exercer son droit de préemption, le maire ne peut, sans excès de pouvoir, lui refuser cet alignement et lui en délivrer un pour construire à l'ancienne limite. — Cons. d'Et., 6 août 1887, Dolivot, [S. 89.3.46, P. adm. chr., D. 88.3.126] — Dans cette affaire, le ministre de l'Intérieur, abandonnant l'opinion qu'il avait émise précédemment, a reconnu que le droit de préemption sur les délaissés ne comportait aucune limitation. — Prévost de Brebières, *Essai sur les chemins vicinaux*, p. 118.

**889.** — Le droit de préemption appartenant ainsi aux riverains constitue à leur profit, nous le verrons, un véritable droit réel. — Dijon, 3 mai 1871, Monnot, [S. 72.2.239, P. 72.946, D. 74.2.52]

**890.** — Mais il ne peut être évidemment exercé qu'en cas de suppression totale ou partielle du chemin. Au cas où un propriétaire riverain d'un chemin vicinal a construit un mur de soutènement sur ce chemin, avec l'autorisation de l'administration et dans l'intérêt de la viabilité, un autre riverain dont ce mur longe la propriété, mais auquel il est constaté qu'il ne cause aucun dommage, n'est pas fondé à en demander la démolition, sous le prétexte que le maintien du mur dont il s'agit aurait pour effet de le priver de son droit éventuel de préemption du sol du chemin. — Cass., 6 déc. 1865, Levêque, [S. 66.1.28, P. 66.44, D. 66.1.156]

**891.** — L'aliénation du sol de la voie est donc la conséquence presque inévitable, qu'elle soit d'ailleurs volontaire ou forcée, de la suppression de la voie. Elle se fait évidemment au profit de la commune, puisque les chemins dont l'entretien est à la charge des communes sont leur propriété (V. *suprà*, n. 80 et s.). — Cons. d'Et., 24 vend. an XI, Commune de Sainte-Foix, [P. adm. chr.] — Metz, 28 therm. an XIII, Lefebvre, [S. et P. chr.]

**892.** — Et cela, alors même qu'il s'agit de chemins de grande communication ou d'intérêt commun, sauf si ce sont d'anciennes routes départementales déclassées dont le sol n'a pas été abandonné par le département aux communes lors du déclassement (V. *suprà*, n. 151 et s ). C'est au préfet, après délibération des conseils municipaux d'enquête, qu'il appartient d'autoriser cette aliénation. Cette autorisation constitue un acte réservé à l'administration active. — Cons. d'Et., 28 déc. 1825, Goulin, [S. chr., P. adm. chr.]

**893.** — Et le conseil de préfecture ne pourrait la donner ni prononcer en faveur d'un particulier l'abandon d'une partie de chemin devenue inutile. — Cons. d'Et., 17 janv. 1838, Rodet, [S. 38.2.276, P. adm. chr.]

**894.** — D'après l'art. 10, L. 28 juill. 1824, que n'avait point abrogé la loi de 1836, les préfets ne pouvaient autoriser les aliénations que si la valeur du terrain n'excédait pas 3,000 fr. Au delà de cette somme un acte du pouvoir exécutif était indispensable. Mais le décret du 25 mars 1852 est venu donner compétence au préfet en cette matière, quelle que soit la valeur des terrains à aliéner. La décision doit d'ailleurs aujourd'hui encore être prise en conseil de préfecture (L. 5 avr. 1884, art. 68 et 69).

**895.** — L'arrêté préfectoral autorisant l'aliénation par voie de vente ou d'échange des terrains retranchés d'un chemin vicinal constitue un acte d'administration qui, ne pouvant préjudicier aux droits des tiers, ne peut être attaqué devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse proprement dite. Si un particulier croit avoir à se plaindre des conditions auxquelles cette autorisation a été subordonnée, c'est devant le ministre de l'Intérieur qu'il doit se pourvoir. — Cons. d'Et., 24 déc. 1823, Lange, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 août 1828, Rolle, [P. adm. chr.]; — 22 févr. 1837, Frayssé, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 297; Chevalier, t. 1, p. 95.

**896.** — Et le ministre lui-même ne peut pas rapporter un arrêté du préfet qui a autorisé un échange de cette nature, lorsqu'en exécution de l'autorisation donnée par le préfet, un contrat est intervenu entre les échangistes. — Cons. d'Et., 28 mai 1838, Colin, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 185, notes; Macarel, *Elém. de jurisp. admin.*, t. 1, n. 97.

**897.** — Mais en cas d'inobservation des formes prescrites par la loi, si, par exemple, il n'y a pas eu d'enquête préalable de *commodo* et *incommodo*, l'arrêté préfectoral pourrait être attaqué devant le Conseil d'Etat par tout intéressé pour violation de la loi et excès de pouvoir. Ainsi jugé pour une ordonnance royale autorisant l'échange d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 14 juill. 1831, Commune des Menuls, [S. 31.2.346, P. adm. chr.]

**898.** — Le droit de préemption accordé aux riverains, au cas d'aliénation du sol d'une voie supprimée, peut s'appliquer non seulement quand il y a eu déclassement, mais aussi quand, par une cause quelconque, il s'est opéré un changement de direction ou un abandon par suite d'un redressement ou d'un événement de force majeure qui aurait rendu désormais le chemin impraticable ou inutile, ou bien seulement lorsqu'une réduction a été effectuée dans la largeur du chemin. Il y a identité de raison. Mais en aucun cas, les particuliers riverains ne doivent pouvoir se mettre eux-mêmes et directement en possession du sol retranché de la voie publique. C'est là une solution d'évidence que confirme implicitement un arrêt de la Cour suprême. — Cass., 25 févr. 1867, Commune d'Azay-sur-Indre, [S. 67.1.201, P. 67.494, D. 67.1.66]

**899.** — Mais, d'une part, ils peuvent être mis en possession, sauf indemnité à la commune, par un arrêté d'alignement. D'autre part, ils peuvent exercer leurs droits en cas de vente ou d'échange des terrains retranchés par la commune.

**900.** — I. *Alignement*. — Les alignements donnés aux riverains d'un chemin vicinal doivent comprendre, si ceux-ci l'exigent, les portions délaissées en face de leur propriété. Telle est, nous l'avons vu, la règle admise par le Conseil d'Etat qui la fonde sur l'art. 19 de la loi de 1836. — Cons. d'Et., 6 août 1887, Dolivat, [S. 89.3.46, P. adm. chr., D. 88.3.126]

**901.** — Mais, alors même qu'on rejetterait l'application de l'art. 19 sur ce point, on pourrait encore admettre la même solution en vertu du règlement général des chemins vicinaux, d'après lequel les propriétaires riverains peuvent être autorisés, par mesure d'alignement, à avancer leurs constructions jusqu'à la nouvelle limite de la voie rétrécie, sauf par eux à payer la valeur du sol à la commune. C'est ce qu'a jugé la Cour de cassation dans un arrêt d'après lequel, si un arrêté d'alignement pris en vertu du règlement général dressé par le préfet selon les prescriptions de l'art. 21 de la loi précitée, a autorisé un riverain à avancer ses constructions jusqu'à la nouvelle limite du chemin, un tel arrêté emporte virtuellement, au profit de son bénéficiaire, cession de la portion retranchée du chemin, en conformité de l'art. 53, L. 16 sept. 1807; sauf fixation ultérieure de l'indemnité due à la commune, et sans que la prise de possession du riverain soit subordonnée à la fixation préalable de cette indemnité. — Cass., 25 févr. 1867, précité.

**902.** — L'art. 53 de la loi de 1807 permet, lorsque des portions d'une voie publique se trouvent, par suite d'une fixation nouvelle de la largeur de cette voie, laissées en dehors du sol nécessaire à la circulation, d'obliger par voie d'alignement les propriétaires de constructions riveraines à occuper ces portions abandonnées et à y bâtir à la limite même de la voie, et cela, à peine d'expropriation de leurs immeubles. S'il y a là un droit de contrainte par la commune contre le riverain, il y a naturellement un droit de même nature pour celui-ci vis-à-vis de celle-ci. Dans tous les cas, il y a là un juste titre d'acquisition pour le propriétaire riverain.

**903.** — Le propriétaire riverain peut exiger l'alignement d'après les limites nouvelles de la voie, mais l'administration peut, de son côté, et dans une certaine mesure, le lui imposer en l'expropriant de la totalité de sa propriété. — En pareil cas, l'indemnité à lui payer doit être déterminée par le jury, et non dans les formes indiquées par les art. 56 et 57, L. 16 sept. 1807. — Delalleau, t. 2, n. 1148; Daubanton, *Journal de la voirie*, t. 1, p. 23; Gand, *Exp. pour util. publ.*, p. 121. — *Contrà*, Herson, n. 432.

**904.** — II. *Vente*. — Pour procéder à la vente des terrains retranchés de la vicinalité, il est tout d'abord dressé un plan parcellaire et un état estimatif. Puis, le maire de la commune met les propriétaires riverains en demeure de déclarer, dans un délai de quinzaine, s'ils entendent user de leur droit de préemption en payant à la commune la valeur du terrain fixée à l'amiable ou à dire d'expert. Procès-verbal est rédigé de cette mise en demeure (Inst. 1870, art. 37).

**905.** — L'autorité judiciaire a seule compétence sur toutes les questions soulevées par l'exercice du droit de préemption; c'est là un point consacré par la jurisprudence tant administrative que judiciaire. Bien que les actes par lesquels cette rétrocession se réalise soient, le plus souvent, passés en la forme administrative, ces actes n'en constituent pas moins, ainsi que le reconnaît le Conseil d'Etat, des contrats de droit commun dont aucune loi n'a attribué la connaissance à l'autorité administrative. C'est donc aux tribunaux ordinaires qu'il appartient de statuer sur les difficultés qui peuvent s'élever, en pareil cas,

entre la commune et les riverains, soit qu'il s'agisse de questions de fond, soit qu'il s'agisse de la régularité du contrat. — Bordeaux, 8 juill. 1868, Depons, [S. 68.2.350, P. 68.1.260] — Dijon, 3 mai 1871, Monnot, [S. 72.2.239, P. 72.946, D. 74.2.52] — *Sic*, Serrigny, *Compétence administrative*, t. 2, n. 262 *bis*.

**906.** — Jugé encore, en ce sens, que l'autorité judiciaire est seule compétente, en cas de déclassement d'un chemin vicinal, pour statuer sur les contestations auxquelles peut donner lieu, entre l'un des riverains et la commune, l'exercice par ce riverain de son droit de préemption sur le sol dudit chemin. — Cons. d'Et., 9 janv. 1868, de Chastaignier, [S. 68.2.323, P. adm. chr., D. 68.3.68]; — 26 juin 1869, Videau, [S. 70.2.231, P. adm. chr.]; — 27 avr. 1877, Clergeaud, [Leb. chr., p. 374] — V. anal. en matière de chemins ruraux : Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Denizet, [S. 56.2.649, P. adm. chr., D. 57.3.15]; — 18 déc. 1856, Glandaz, [P. adm. chr., D. 57.3.48]; — 26 févr. 1857, Moreau, [P. adm. chr., D. 57.3.77]

**907.** — Dans le délai de quinzaine, les riverains doivent se prononcer. Toute personne capable d'acquérir et de s'obliger peut faire soumission de se rendre acquéreur. Cette soumission doit être faite, soit par exploit signifié au maire, soit par une demande déposée entre les mains de ce fonctionnaire, représentant de la commune, et c'est entre le maire et le soumissionnaire que le prix doit d'abord être débattu à l'amiable. — Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, n. 294.

**908.** — Si les parties sont d'accord sur les prix et conditions de la vente, la convention doit être approuvée par le conseil municipal et par le préfet. Cette double approbation serait cependant inutile si, le conseil municipal ayant pris et le préfet approuvé antérieurement une délibération relative aux prix, clauses et conditions, les riverains adhéraient à ces conditions. — Cons. d'Et., 6 juill. 1863, Debrial, [S. 63.2.214, P. adm. chr., D. 63.3.81]; — 28 juill. 1864, Bandy de Naleche, [D. 65.3.42]

**909.** — A défaut d'arrangement amiable quant au prix, il est fixé par experts (L. 21 mai 1836, art. 19). L'un est nommé par le propriétaire dans un délai de quinzaine, l'autre par le sous-préfet. En cas de désaccord, un tiers expert est nommé par le conseil de préfecture (L. 21 mai 1836, art. 17, 19; Instr. 6 déc. 1870, art. 38). Si l'une des parties refuse de nommer son expert, la nomination devrait en être faite, non par le sous-préfet, comme le dit la circulaire du ministre de l'Intérieur du 24 juin 1836, mais par le conseil de préfecture, auquel est dévolu le choix du tiers expert. — Dumay, t. 1, p. 331.

**910.** — Le prix fixé par les experts n'est prescriptible que par trente ans, l'art. 18, L. 21 mai 1836, ne pouvant s'étendre à un cas pour lequel il n'a pas été fait.

**911.** — Quel est, en cette matière, le rôle des experts chargés d'évaluer le prix des terrains soumissionnés? Deux opinions sont en présence : d'après les uns, les experts ne feraient qu'émettre un avis pour éclairer l'autorité qui doit statuer. En effet, où trouve-t-on dans la loi la pensée formellement exprimée d'établir une juridiction arbitrale : le contraire ne résulte-t-il pas de la mission ordinaire des experts? N'est-il pas plus naturel et plus conforme à notre organisation judiciaire de décider que le litige sera soumis à une juridiction? Cette juridiction ne sera évidemment pas les conseils de préfecture, puisqu'il ne s'agit pas d'une indemnité pour occupation temporaire, extraction de matériaux ou exécution de travaux publics; ce ne sera pas davantage le jury d'expropriation institué par l'art. 16, L. 21 mai 1836 — *Contrà*, Cass., 11 août 1845, Préfet de Seine-et-Marne, [S. 45.1.769, P. 45.2.375, D. 45.1.331], — puisqu'il s'agit encore ici d'une juridiction exceptionnelle et qu'aucun texte ne consacre sa compétence. La juridiction chargée de fixer le prix serait donc l'autorité judiciaire, compétente en principe pour toutes les questions relatives aux contrats de droit commun. — Cormenin, *Dr. administratif*, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 294.

**912.** — D'après les autres, et telle a toujours été la jurisprudence du ministère de l'Intérieur, les experts constituent de véritables arbitres soumis aux règles établies par les art. 1003 et s., C. proc. civ. Le texte de l'art. 19 comparé à celui des art. 15 et 17, dans la loi de 1836, semble favorable à cette opinion. Dès lors, les experts ne pourraient être récusés dans les cas prévus par la loi pour les expertises ordinaires. — Dumay, t. 1, p. 330; Guillaume, *op. cit.*, p. 78, n. 30.

**913.** — Quoi qu'il en soit de ces deux opinions, l'homologation du préfet est absolument inutile à une pareille expertise. Le ministre de l'Intérieur l'a reconnu après avoir professé une doctrine contraire. En effet, l'expertise n'a pour but en ce cas que de fixer le prix d'une cession de terrain, simple contrat de droit civil. Le préfet n'a aucun droit pour statuer sur la validité de ce contrat en en approuvant ou rejetant les conditions d'application. Ses décisions sont sans valeur sur ce point, et les difficultés soulevées au sujet de l'expertise doivent être portées devant les tribunaux judiciaires. — Cons d'Et., 9 janv. 1868, de Chasteignier, [S. 68.2.323, P. adm. chr., D. 68.3.68]; — 23 janv. 1868, Onizille, [S. 68.2.357, P. adm. chr.]

**914.** — Et les arrêtés par lesquels le préfet approuve l'évaluation donnée par les experts aux parties du chemin cédées par la commune au riverain ne sont pas susceptibles d'être déférés par ce dernier au Conseil d'Etat, ces arrêtés ne faisant pas obstacle à ce que ledit riverain forme opposition, devant l'autorité judiciaire, au recouvrement de la somme ainsi mise à sa charge. — Cons. d'Et., 9 janv. 1868, précité.

**915.** — En somme, le droit de préemption admis ici au profit des propriétaires riverains diffère notablement du droit établi par l'art. 60, L. 3 mai 1841, dit droit de rétrocession ou de préemption. Il s'en distingue notamment en ceci que le prix à payer par eux est fixé non par le jury mais par des experts, et que ce prix représente absolument la valeur actuelle des parcelles à acquérir par eux, tandis que pour les terrains expropriés qui n'ont pas reçu l'usage auquel ils étaient destinés le prix ne peut excéder la somme payée lors de l'expropriation.

**916.** — Tout riverain peut user du droit que lui confère la loi de 1836 La clôture, même en murs, qui séparerait sa propriété du sol du chemin supprimé, ne ferait pas obstacle à ce que le propriétaire soumissionnât, selon les circonstances, tout ou partie du chemin. S'il est propriétaire des deux rives, il peut soumissionner le sol entier du chemin déclassé. En supposant que les propriétés situées sur les deux rives du chemin supprimé n'appartiennent pas au même particulier, les deux propriétaires s'entendront pour qu'un seul prenne la totalité du terrain, et, à défaut d'accord, chacun d'eux sera admis à soumissionner pour la moitié de la largeur du chemin. Si l'un d'eux se porte soumissionnaire, il obtiendra la voie tout entière. (Inst. gén. 1870, art. 39).

**917.** — Le maire de la commune lui-même, s'il est riverain des terrains retranchés, pourra en acquérir ainsi la propriété. On en a douté à raison du texte de l'art. 1596, C. civ., qui interdit aux administrateurs des communes de se rendre adjudicataires des biens des communes confiées à leurs soins. Mais dans l'espèce, il ne s'agit pas d'une aliénation ordinaire, et, sans aller jusqu'à dire avec un auteur (Dumay, sur Proudhon, p. 338) que le droit de préemption est une sorte de droit d'accession, il faut remarquer que les terrains provenant des chemins vicinaux sont grevés d'un droit de préférence au profit des fonds riverains eux-mêmes; peu importe à qui ils appartiennent. C'est une sorte de droit réel. On ne comprendrait pas pourquoi le maire serait privé de l'exercice de ce droit. Le ministre de l'Intérieur s'est plusieurs fois prononcé en ce sens (V. notamment *Bull. off. min. int.*, ann. 1842, p. 318).

**918.** — Toutes les difficultés s'élevant entre propriétaires voisins, relativement à l'exercice du droit de préemption, sont de la compétence exclusive des tribunaux judiciaires. — Cons. d'Et., 27 avr. 1877, Clergeaud, [D. 77.5.466] — Il en serait de même en cas d'acquisition faite par le maire.

**919.** — Lorsque les propriétaires riverains déclarent expressément renoncer à leur droit de préemption ou, ce qui revient au même, lorsqu'ils ne font pas leur soumission et ne nomment pas leurs experts dans le délai déterminé, le sol du chemin peut être aliéné librement par la commune dans les formes ordinaires des ventes communales, c'est-à-dire par voie d'adjudication (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 40). Le prix de ces ventes constitue pour la commune une ressource extraordinaire qui ne pourra recevoir une affectation quelconque qu'en vertu d'une délibération du conseil municipal approuvée par le préfet.

**920.** — Les propriétaires riverains pourraient encore se porter adjudicataires, mais ils ne peuvent se plaindre si l'aliénation est faite au profit d'autres personnes. Les riverains qui ont connu le projet de vente de la commune en temps utile pour faire leur soumission et se rendre acquéreurs, et qui se sont abstenus, ont, par cela même, implicitement renoncé à l'exercice de leur droit, et ne peuvent s'en prévaloir pour attaquer la vente régulièrement accomplie. — Dijon, 3 mai 1871, Monnot, [S. 72.2.239, P. 72.946, D. 74.2.52]

**921.** — Mais si la commune vendait à un tiers sans tenir compte du droit de préférence qui appartient aux riverains, ceux-ci auraient le droit de faire prononcer l'annulation de la vente consentie au préjudice du droit de préférence dont il s'agit, et l'acquéreur évincé n'aurait pas de dommages-intérêts à réclamer de la commune, puisque son éviction procéderait d'une cause qui est présumée connue de lui, d'une disposition de la loi. La nullité de la vente ainsi consentie est la sanction nécessaire de l'art. 19, et le droit de préemption, accordé aux riverains pour les portions détachées d'un chemin vicinal, constitue à leur profit un droit réel qu'ils peuvent invoquer pour faire annuler la vente faite à leur préjudice. — Dijon, 3 mai 1871, précité.

**922.** — Cette vente eût-elle été consentie par acte notarié, avec l'autorisation du préfet, les riverains, au mépris du droit desquels elle a été opérée, peuvent agir et c'est l'autorité judiciaire qui est encore ici compétente pour statuer sur leur demande en nullité. — Même arrêt.

**923.** — III. *Echange.* — Lorsqu'une commune et un particulier ont tous deux intérêt à ce que l'assiette d'un chemin soit changée, la commune peut abandonner au propriétaire le chemin actuel, à la charge par lui de fournir le terrain nécessaire pour le chemin nouveau. Aucun chemin n'ayant été préalablement déclassé, le préfet peut autoriser cet échange, après délibération du conseil municipal et enquête. En d'autres termes, les règles applicables à la vente, quant aux formalités à accomplir et à l'autorité compétente, le sont de tous points à l'échange.

**924.** — De tels échanges ne pourraient pas, du reste, être consentis en faveur des tiers avant que les propriétaires riverains eussent été mis à même de faire valoir les droits que leur confère l'art. 19 de la loi de 1836. Il s'agit, en effet, d'une aliénation, et, dès lors, les riverains doivent avoir la préférence. Si la commune y manque, ceux-ci auront un recours devant les tribunaux judiciaires. C'est ainsi que l'autorité judiciaire a été déclarée compétente pour connaître de l'action formée par le propriétaire riverain d'un chemin vicinal, tendant à faire reconnaître son droit de préemption sur une parcelle détachée de ce chemin et cédée par la commune à un tiers, en échange du terrain fourni par celui-ci pour le redressement du chemin. — Bordeaux, 8 juill. 1868, Depons, [S. 68.2.350, P. 68.1260]

**925.** — Le tribunal de première instance s'était déclaré incompétent, parce que la cession, ayant été faite par la commune, constituait un acte administratif dont l'autorité judiciaire ne pouvait pas connaître. Mais c'était là une erreur manifeste. Du moment, en effet, que le tribunal partait de ce point que, par suite du redressement du chemin vicinal, la parcelle litigieuse avait cessé d'en faire partie, il devait en conclure que cette parcelle, n'étant plus affectée à la voie publique, était tombée dans le domaine privé de la commune, et que, dès lors, la cession que la commune en avait faite n'était plus qu'un acte de disposition ordinaire dont l'appréciation rentrait exclusivement dans sa compétence.

**926.** — Seulement, l'action du riverain n'est bien entendu recevable qu'autant qu'il est justifié d'un arrêté de déclassement qui enlève à la parcelle litigieuse son caractère de chemin public. — Cass., 19 mars 1858, Sœurs de la Charité de Nevers, [S. 59.1.152, P. 58.1150, D. 58.1.204] — Bordeaux, 8 juill. 1868, précité.

**927.** — Mais le tribunal de simple police est incompétent pour décider si un particulier a exécuté ou non un arrêté du préfet qui l'autorisait à supprimer un chemin vicinal en le remplaçant par un autre pris sur ses propriétés. C'est là une question administrative, et l'autorité administrative peut seule connaître des difficultés relatives à l'exécution des actes émanés d'elle quand il y a lieu de les interpréter. — Cass., 15 oct. 1807, Gaghardone, [S. et P. chr.]

§ 3. *Droits de vue et d'accès sur les terrains retranchés de la vicinalité.*

**928.** — Que deviennent, en cas de suppression d'un chemin vicinal, les droits de vue et d'accès que les riverains exerçaient sur son sol? C'est là une question importante qui a été très-diversement résolue par la jurisprudence. Au début du siècle, le Conseil d'Etat jugeait que la décision prononçant la suppression du chemin statuait exclusivement sur une question administrative et ne pouvait préjudicier aux droits de propriété ou de servitude que des tiers pouvaient avoir à faire valoir. — Cons. d'Et., 3 janv. 1813, Commune de Masemont-sur-Coole, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 déc. 1817, Guérin, [S. chr., P. adm. chr.]

**929.** — ... Et notamment, que l'arrêté par lequel un préfet autorise l'échange d'un chemin vicinal est un acte de tutelle administrative qui ne peut préjudicier aux droits des tiers, ni faire obstacle à ce que le réclamant, étranger audit échange, fasse valoir devant les tribunaux les droits de sortie et de vue qu'il prétend avoir sur l'ancien chemin, comme limitrophe de son habitation. — Cons. d'Et., 11 nov. 1830, Brunier-Maréchal, [S. chr., P. adm. chr.]

**930.** — Le Conseil d'Etat considérait comme de véritables servitudes les droits d'issue et de desserte appartenant sur les voies vicinales aux propriétés riveraines. Les questions relatives à ces droits relevaient exclusivement de la compétence des tribunaux judiciaires. — Cons. d'Et., 10 déc. 1817, précité; — 11 nov. 1830, précité. — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 311; Chevalier, t. 1, p. 90.

**931.** — Et ce droit de vue, d'issue ou de desserte appartenant aux riverains aurait une telle énergie que la commune ne pourrait, à leur préjudice, affermer une portion de ce chemin sous prétexte qu'il excède la largeur voulue par la loi. — Cons. d'Et., 25 avr. 1832, Hersent, [S. 34.2.503, P. chr.]

**932.** — Les tribunaux judiciaires partant du même principe admettaient pendant la même période que la suppression, ainsi que la soumission et la cession qui en sont la suite ne pouvait avoir pour effet d'enlever aux propriétaires riverains leur droit de vue, d'issue et de desserte sur le chemin déclassé et vendu. — Agen, 30 mars 1824, Talazac, [S. et P. chr.] — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 294 et 308.

**933.** — ... Et qu'une commune ne pouvait supprimer un chemin vicinal, lorsque ce chemin était nécessaire à l'exploitation des fonds aboutissants. — Le passage sur le chemin supprimé pouvait être exigé pour chacun des fonds qui s'exploitaient par ce chemin, même dans le cas où ces fonds se trouvaient tous réunis sur le même chemin. — En vain dirait-on qu'on peut atteindre le nouveau chemin public en passant d'un fonds sur l'autre, le droit de passage étant attaché à chaque fonds qui bordait le chemin supprimé. — Metz, 28 therm. an XIII, Lefebvre, [S. et P. chr.] — Grenoble, 6 juin 1838, Rey, [S. 39.2.149, P. 39.1.584]

**934.** — Les communes ne pouvant aliéner le sol des chemins supprimés que grevé des servitudes de passage ou de vue, ce système aboutissait souvent à rendre presqu'impossible la suppression de ces voies.

**935.** — La jurisprudence actuelle ne considère plus les droits de jour, vue et accès sur les chemins vicinaux comme de véritables servitudes que la commune soit obligée de respecter en cas de suppression d'un chemin ou d'aliénation de son sol, ni même comme des droits *sui generis* grevant les terrains eux-mêmes et que la commune ou ses acquéreurs doivent racheter. En effet, l'usage que l'on fait d'une chose, du chemin dans l'espèce, ne peut jamais être considéré comme une charge grevant cette chose. De plus, le sol des chemins faisant partie du domaine public n'est pas susceptible de propriété privée, donc ne peut être l'objet d'un droit réel. L'exercice des droits dont il s'agit se confond avec l'usage même du chemin comme tel; ces droits portent sur le chemin lui-même, non en tant que terrain mais en tant que chemin; ils cessent donc d'exister sur le chemin ou les portions du chemin qui perdent le caractère de voie publique.

**936.** — Mais d'autre part, la jurisprudence ne va pas, assimilant le droit d'ouvrir des jours et des issues au droit de circuler sur la voie tant qu'elle existe, jusqu'à refuser dans tous les cas une indemnité aux propriétaires riverains. Elle les autorise à en réclamer une à la commune toutes les fois que la suppression leur causera un dommage direct et matériel. L'impossibilité de circuler à l'avenir sur le chemin ne rentre pas dans cette catégorie de dommages, pas plus que l'impossibilité pour les habitants des maisons riveraines de continuer à exercer certaines industries, celle d'aubergiste par exemple. Mais, au contraire, l'enclave résultant de la suppression de la voie constituerait un dommage direct et matériel donnant droit à indemnité.

**937.** — La commune s'acquittera de son obligation envers les riverains soit en leur cédant le sol déduction faite de la valeur des droits qu'ils exerçaient, soit en leur payant une somme d'argent, soit en établissant un nouveau passage. — Cass., 27 mars 1851, Ville Lons-le-Saulnier, D. 51.1.148; — 3 mars 1858,

Jolot, [S. 58.1.731, P. 59.683, D. 58.1.276]; — 16 mai 1877, Delaby, [S. 78.1.27, P. 78.43, D. 77.1.431]; — 5 févr. 1879, Cuvelier, [S. 79.1.167, P. 79.406, D. 79.1.52]; — 25 juin 1879, Hermann, [S. 79.1.448, P. 79.1181, D. 79.1.342]; — 4 août 1880, Defrémont, [S. 81.1.58, P. 81.1.129, D. 80.1.446] — Cons. d'Et., 30 mars 1854, Phalipau, [Leb. chr., p. 257]

**938.** — En cas de difficulté sur le point de savoir s'il y a dommage direct et matériel causé aux riverains ou sur la fixation du chiffre de l'indemnité, nous avons vu le Conseil d'Etat reconnaître au début la compétence des tribunaux judiciaires. Mais, depuis qu'il n'a plus considéré les droits des riverains comme des droits réels sur le sol du chemin, la commune n'étant plus tenue qu'à raison du dommage causé par un travail public, il a consacré la compétence du conseil de préfecture en cette matière. — Cons. d'Et., 15 juin 1842, Phalipau, [Leb. chr., p. 301]; — 24 juill. 1856, Begouen, [Leb. chr., p. 504]; — 8 déc. 1859, Fiquet, [Leb. chr., p. 707]

**939.** — Et le tribunal des conflits saisi de la question a approuvé cette doctrine. — Trib. des confl., 15 nov. 1879, Auzou, [Leb. chr., p. 713]; — 26 juin 1880, Dor, [Leb. chr., p. 615]

**940.** — Le conseil de préfecture est donc chargé, sauf recours au Conseil d'Etat, d'apprécier s'il y a dommage direct et matériel causé au riverain par la suppression du chemin et quelle indemnité lui est due.

## TITRE V.

### RESSOURCES DE LA VOIRIE VICINALE.

**941.** — Les chemins vicinaux sont à la charge des communes et les dépenses les concernant sont obligatoires pour elles; seulement les départements et l'Etat contribuent à ces dépenses. Tel est le principe fondamental qui domine tout le détail des diverses ressources destinées à faire face aux dépenses de la voirie vicinale qui, depuis 1837 jusqu'à l'heure actuelle, ont excédé la somme de 5 ou 6 milliards. Le dernier compte rendu des opérations de la voirie vicinale, du 20 janv. 1893, accuse pour l'année 1889 un total de dépenses effectuées s'élevant à 425,187,432 fr. 60.

**942.** — Nous disons que les dépenses des chemins vicinaux sont obligatoires pour les communes. Il en est ainsi de celles qui ont pour objet : 1° l'entretien, la réparation ou la conservation de tous ces chemins (L. 21 mai 1836, art. 2; L. 10 août 1871, art. 44, 46, 86; L. 5 avr. 1884, art. 136, n. 18); 2° l'ouverture, le redressement et l'élargissement des chemins de grande communication et d'intérêt commun (LL. 21 mai 1836, art. 2, 6, 8; 10 août 1871, art. 44, 46; 5 avr. 1884, art. 136, n. 18); 3° l'établissement ou l'élargissement des chemins vicinaux ordinaires tant que l'opération ne prend pas le caractère d'une ouverture ou d'un redressement (LL. 24 juill. 1824, art. 1; 21 mai 1836, art. 2 et 15; 5 avr. 1884, art. 136, n. 18).

**943.** — S'il s'agit pour ces derniers chemins d'une ouverture ou d'un redressement, le conseil municipal peut s'y opposer, nous l'avons dit (*suprà*, n. 512); la dépense est donc facultative pour la commune. — Cons. d'Et., 7 avr. 1859, Commune de Grainville, [S. 59.2.697, P. adm. chr.]; — 5 juin 1862, Reugade, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 592]; — 21 juin 1866, Champy, [D. 69.3.81]; — 19 nov. 1868, Pernelle, [D. 69.3.85]; — 19 nov. 1868, Communes de Sèvres et Meudon, [Leb. chr., p. 1072]; — 27 juin 1873, Commune de Villers, [S. 75.2.184, P. adm. chr., D. 74.3.81]; — 21 nov. 1873, Commune de Saint-Pierre-les-Etieux, [D. 74.3.82]; — 5 déc. 1873, Bouillon-Lagrange, [S. 75.2.307, P. adm. chr.]; — 13 juill. 1877, Commune de Bosbenard, [D. 78.3.46]; — 23 févr. 1883, Commune de Blaymont, [S. 85.3.7, P. adm. chr.]; — 3 nov. 1891, Commune d'Albias, [Leb. chr., p. 650. — Avis Cons. d'Et., 29 juill. 1870.

**944.** — Quelle est la sanction de l'obligation qui incombe aux communes d'entretenir leur réseau vicinal? Avant 1836, le législateur n'en avait pas prescrit de vraiment efficace, il se contentait de poser le principe que les frais d'entretien de ce réseau sont à la charge des communes (L. 14 déc. 1789). Ainsi, la loi des 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, sect. 6, art. 2 et 3, déclarait que les chemins reconnus par le directeur du district comme nécessaires à la communication des paroisses seraient rendus praticables et entretenus aux dépens des communautés sur le territoire desquelles ils étaient établis; il pouvait y avoir à cet effet une imposition au marc la livre de la contribution foncière. D'après cette loi, le secrétaire du département, après avoir pris l'avis de celui du district, pouvait, sur la réclamation d'une des communautés ou des particuliers, faire améliorer les mauvais chemins afin que la communication n'en fût interrompue en aucune saison. Enfin, les communes qui n'exécutent pas les obligations à elles imposées relativement à l'entretien des chemins, et qui les laissent arriver à l'état d'impraticabilité, sont déclarées responsables du dommage causé aux propriétés riveraines par le voyageur obligé de déclore un champ pour se frayer un passage (tit. 2, art. 41). — V. *suprà*, v° *Chemin* (en général).

**945.** — Mais cette loi ne fut pas exécutée, faute de moyen coercitif propre à assurer, en dépit de la négligence des administrations locales ou de l'apathie des populations, la bonne viabilité des chemins communaux. Il en fut de même, et pour la même raison, de l'arrêté du Directoire du 23 mess. an V, qui chargeait l'administration centrale de chaque département de faire dresser le tableau des chemins vicinaux à conserver.

**946.** — Un peu plus efficace fut l'arrêté des consuls du 4 therm. an X (23 juill. 1802). Il déclara, par son art. 6, que les chemins vicinaux seraient à la charge des communes et appela les conseils municipaux à émettre leurs vœux sur le mode qu'ils jugeraient le plus convenable pour parvenir à leur réparation, et à proposer à cet effet l'organisation qui leur paraîtrait devoir être préférée pour la prestation en nature.

**947.** — Les art. 22 et 23 laissaient au sous-préfet le soin de déterminer, sur l'avis des conseils municipaux, la proportion dans laquelle chaque commune supporterait la dépense, et le chargeaient de veiller à ce que les dépenses communes à plusieurs municipalités fussent acquittées par chacune d'elles pour la part à laquelle elles seraient tenues, de manière que le service dont ces dépenses étaient le prix ne pût jamais être interrompu. Il ne rendait cependant pas obligatoire l'emploi de cette prestation, mais la puissance de l'impulsion administrative suppléant au silence de la loi, cette ressource fut assez généralement appliquée à l'entretien des chemins, et l'usage s'en maintint, même après la chute du gouvernement impérial, jusqu'au jour où, sous prétexte que la prestation en nature devait être rangée parmi les impositions extraordinaires des communes, une circulaire ministérielle du 22 mai 1818 enjoignit aux préfets de s'abstenir d'approuver aucun rôle de prestation en nature, une ordonnance royale étant, aux termes de la loi de finances de cette année, nécessaire pour rendre légal l'emploi de cette ressource. La dégradation des voies publiques devint bientôt telle que, dans beaucoup de départements, elle rendit la culture même des terres impossible, faute de pouvoir y transporter des engrais.

**948.** — La loi du 28 juill. 1824 déclara une fois de plus (art. 1) que les chemins classés par le préfet étaient à la charge des communes et autorisa de nouveau l'emploi de la prestation en nature, que pouvaient voter les conseils municipaux sous la seule autorisation des préfets. L'application de cette loi se fit d'abord avec zèle et amena d'utiles résultats. Mais bientôt les contribuables, méconnaissant les avantages que leur procurait le bon état des voies de communication, n'aperçurent plus que les charges qu'elle leur imposait. Les conseils municipaux s'abstinrent peu à peu de voter la prestation en nature, et la loi du 28 juill. 1824, comme celle des 28 sept.-6 oct. 1791 et l'arrêté du 4 therm. an X, fut frappée d'inefficacité.

**949.** — On sentit enfin la nécessité de transformer cette faculté en obligation, et de contraindre les communes à faire des travaux dont elles recueillaient seules les fruits, sans en apprécier les avantages; alors fut votée la loi du 21 mai 1836, qui a eu pour principal objet de conférer à l'administration supérieure le droit de coercition relativement aux ressources concernant l'entretien des chemins vicinaux. Dès lors, en cas de négligence ou de mauvais vouloir des communes, les préfets purent, en ce qui concerne les dépenses obligatoires que nous avons énumérées, user d'un pouvoir coercitif dans une mesure précisée par la loi.

**950.** — A condition d'observer certaines formalités que nous examinerons plus loin, ils peuvent aujourd'hui :

1° Inscrire d'office au budget communal des crédits imputables sur les ressources de la vicinalité;

2° Imposer d'office, dans les limites d'un maximum légal, soit

des centimes additionnels spéciaux au principal des quatre contributions directes, soit des journées de prestation;

3° Faire exécuter d'office des travaux (L. 21 mai 1836, art. 2 et 5).

**951.** — Les ressources applicables aux dépenses des chemins vicinaux se divisent au point de vue de leur origine en :

1° Ressources ordinaires comprenant :

*a*) Les revenus ordinaires de la commune;

*b*) Les centimes spéciaux ordinaires;

*c*) Les prestations.

2° Ressources extraordinaires se décomposant en :

*a*) Centimes spéciaux extraordinaires;

*b*) Impositions extraordinaires et emprunts;

*c*) Allocations sur le produit de la vente de biens, de coupes de bois, etc.

3° Ressources éventuelles comprenant :

*a*) Les subventions de l'Etat sur les fonds complétant ceux créés par la loi du 11 juill. 1868 ou sur d'autres fonds;

*b*) Les subventions départementales portant tant sur les centimes spéciaux et facultatifs que sur des impositions extraordinaires ou des emprunts;

*c*) Les souscriptions et dons des particuliers intéressés à la conservation des chemins;

*d*) Les subventions spéciales ou industrielles (L. 21 mai 1836, art. 14);

*e*) Les prestations par suite de condamnations judiciaires (L. 18 juill. 1859; Décr. 21 déc. 1859).

**952.** — Certaines de ces ressources sont applicables aux trois catégories de chemins vicinaux; d'autres sont spécialement affectées à l'une d'elles. De 1872 à 1881, ces ressources ont suivi une progression constante et se sont élevées de 153,257,838 fr. 02 cent. en 1872, à 221,198,873 fr. 53 cent. en 1881 (Rapp. du min. de l'Int. du 25 juill. 1885).

**953.** — Les diverses ressources dont la loi autorise la création en faveur des chemins vicinaux ne peuvent être, en principe, employées sans illégalité à des dépenses étrangères à ce service. Un tel emploi doit être rejeté des comptes où il figure et peut en outre donner lieu à une action en dommages-intérêts contre le fonctionnaire qui l'a autorisé et l'agent qui l'a réalisé.

**954.** — Par exception à cette règle :

1° Les lois des 12 juill. 1865, art. 3, et 11 juin 1880, art. 12 et 39, permettent d'affecter aux dépenses des chemins de fer d'intérêt local et aux tramways partie des ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836, quand les communes ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous leurs chemins classés;

2° La loi du 21 juill. 1870 permet aux communes, sous certaines restrictions, d'appliquer aux chemins publics ruraux les prestations restant disponibles (V. *suprà*, v° *Chemin rural*, n. 56);

3° Les départements qui n'ont pas besoin d'employer la totalité des centimes spéciaux établis par la loi du 21 mai 1836 pour assurer le service des chemins vicinaux peuvent affecter le surplus aux autres dépenses de leur budget ordinaire (L. 10 août 1871, art. 60).

## CHAPITRE I.

### RESSOURCES ORDINAIRES.

#### SECTION I.

**Revenus ordinaires de la commune.**

**955.** — C'est avant tout avec leurs revenus ordinaires que les communes doivent entretenir leur réseau vicinal; c'est seulement en cas d'insuffisance de ces revenus, ce qui est d'ailleurs la règle presqu'absolue, et dans la mesure de cette insuffisance, que les conseils municipaux peuvent et doivent recourir à des ressources spéciales (LL. 28 juill. 1824, art. 2; 21 mai 1836, art. 2).

**956.** — C'est à la session de mai que les conseils municipaux sont appelés, chaque année, à voter les ressources nécessaires pour subvenir aux dépenses de la vicinalité. Ce sont des dépenses obligatoires à l'acquit desquelles les conseils affecteront, outre les revenus ordinaires des communes, soit des prestations en nature dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit des centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq (L. 21 mai 1836, art. 2). Ils peuvent, depuis 1836, voter l'une ou l'autre de ces ressources à leur choix, ou les adopter concurremment. La loi n'a pas fixé de minimum, le laissant à l'arbitrage des conseils municipaux.

**957.** — Si les ressources nécessaires ne sont pas votées, le conseil municipal est mis, par le préfet, en demeure de le faire, et si cette mise en demeure est sans résultat, il y est pourvu d'office. Un arrêté préfectoral pris en conseil de préfecture inscrit d'office au budget de la commune un crédit représentant la valeur maxima de cinq centimes et de trois journées de prestations. Si la commune ne peut avec ses revenus disponibles faire face, pour tout ou pour partie, au crédit ainsi inscrit, le conseil municipal est à nouveau requis de voter des centimes additionnels et des journées de prestations dans les limites du maximum légal. Faute par lui de le faire, le préfet ordonne l'imposition d'office (LL. 21 mai 1836, art. 5; 5 avr. 1884, art. 136 et 149).

**958.** — Ce droit d'imposition d'office reconnu au préfet a été considéré comme indispensable pour que l'exécution de la loi ne fût pas sans cesse entravée par l'inertie ou la mauvaise volonté de quelques conseils municipaux. Le préfet et le ministre de l'Intérieur, après avoir reconnu l'insuffisance des ressources ordinaires d'une commune, n'excèdent pas leurs pouvoirs, le préfet en ordonnant et le ministre en maintenant l'imposition d'office : leurs arrêtés en cette matière sont des actes administratifs qui ne sauraient être déférés au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 9 juin 1843, Ville de Langres, [S. 43.2.552, P. adm. chr.]

**959.** — Il en est de même pour la part contributive d'une commune dans les frais d'établissement d'un chemin de grande communication. — Cons. d'Et., 9 juin 1843, Ville de Vire, [S. 43.2.542, P. adm. chr.] — Circ. min., 29 avr. 1839.

**960.** — ... Et lorsque le conseil municipal d'une commune n'a voté, dans la session désignée à cet effet, pour subvenir à l'entretien des chemins vicinaux, que les centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, le préfet peut d'office, en cas d'insuffisance de ces centimes, imposer ladite commune à une journée de prestation en nature. — Cons. d'Et., 24 juill. 1845, Commune de Bauleternère, [P. adm. chr., D. 45.4.544]

**961.** — Seulement, si le conseil municipal avait déjà voté une portion des trois journées de prestation et des cinq centimes spéciaux, le préfet ne pourrait, pour cette imposition d'office, excéder la quotité de journées et de centimes qui formeraient le complément des trois journées et des cinq centimes, et il devrait encore prendre pour base les besoins des chemins à réparer. — Dumay, t. 1, p. 79; Herman, n. 312.

**962.** — La nécessité de toute imposition d'office se constate, quand il s'agit de simples chemins vicinaux, sur la provocation soit des habitants de la commune, soit même des habitants des communes voisines qui fréquentent les chemins dégradés. Pour les chemins de grande communication, les travaux, soit de construction, soit de réparation qu'ils exigent, ont été auparavant l'objet de projets et de devis; et la nécessité pour la commune de concourir à ces travaux résulte de la décision du conseil général, qui l'a appelée à y prendre part.

#### SECTION II.

**Centimes spéciaux ordinaires.**

**963.** — Le conseil municipal peut voter, jusqu'à un maximum de cinq, des centimes spéciaux ordinaires additionnels au principal des quatre contributions directes.

**964.** — Sous l'empire de la loi du 28 juill. 1824, il lui fallait, avant de pouvoir recourir à ce moyen, en cas d'insuffisance des revenus ordinaires, voter intégralement les journées de prestations. Il n'en est plus ainsi depuis la loi de 1836. Lors de la discussion à la Chambre des députés, on demanda que le conseil municipal ne pût avoir recours à la prestation en nature que lorsqu'il aurait voté les cinq centimes spéciaux. La commission de la Chambre des pairs, au contraire, pensa que la prestation en nature devait être le moyen principal, obligé, de l'entretien des chemins vicinaux. Ce n'était qu'après avoir épuisé ce moyen que les conseils municipaux devaient recourir aux centimes additionnels. La loi a pris un moyen terme entre ces opinions

contraires. On demandera de l'argent là où l'argent abonde, des bras, là où ils sont nombreux. A l'administration locale appartient le choix de l'un ou de l'autre de ces moyens (L. 21 mai 1836, art. 2).

**965.** — Cette liberté de vote pour les centimes additionnels était d'autant plus utile qu'il est très-difficile d'obtenir des prestations un bon résultat si l'on n'a pas quelques fonds tant pour acheter les instruments de travail spéciaux et nécessaires que pour payer des hommes compétents chargés de diriger et de surveiller les travailleurs.

**966.** — Les centimes additionnels sont votés par les conseils municipaux dans la session de mai. Ce n'est pas là une imposition extraordinaire; d'où il suit que, même avant la loi du 5 avr. 1882 qui a proscrit d'une façon générale l'adjonction des plus imposés au conseil municipal pour les délibérations portant sur la création de ressources extraordinaires pour les communes, la loi de 1836, modifiant, quant à ce, la loi de 1824, n'exigeait pas le concours des plus forts contribuables pour le vote de ces centimes (L. 21 mai 1836, art. 2-3°).

**967.** — La délibération prise par le conseil municipal au sujet des centimes ordinaires de la vicinalité est soumise à l'approbation préfectorale (L. 28 juill. 1824, art. 5), puis adressée au directeur des contributions directes pour faire figurer ces centimes au rôle des contributions à percevoir l'année suivante dans chaque commune. Qu'ils aient été votés par le conseil ou imposés d'office par le préfet conformément aux règles précédemment exposées, ils sont recouvrés par les percepteurs dans la même forme et en même temps que les contributions au principal desquelles ils sont adjoints. Le montant en est mis à la disposition des communes selon les règles sur le service de la comptabilité qui ont été fixées par l'instruction générale du ministre des Finances en date du 20 juin 1859 (art. 199-203).

**968.** — Ces centimes étant additionnels au principal des quatre contributions directes sont dus par toute personne passible dans la commune d'une ou de plusieurs de ces contributions, notamment, par tout propriétaire, fût-ce l'Etat lui-même à raison de ses propriétés productives de revenus; un rôle spécial est alors dressé par le préfet (LL. 21 mai 1836, art. 13; 5 avr. 1884, art. 144).

**969.** — Lorsque l'Etat doit ainsi contribuer aux dépenses des chemins vicinaux, il ne peut s'affranchir de cette contribution en opposant aux parties intéressées la déchéance prévue par l'art. 9, L. 29 janv. 1831, relative aux règles du paiement des dépenses ordinaires de l'État. Dans ce cas, il est appelé à prendre part aux dépenses au même titre et aux mêmes conditions que les autres propriétaires : s'il doit être imposé en vertu d'un rôle spécial dressé par le préfet, il reste soumis, en ce qui concerne le recouvrement, aux règles établies par la loi pour tous les contribuables. — Cons. d'Et., 22 déc. 1852, Ministère des Finances, [S. 53.2.426, P. adm. chr., D. 53.3.23]

**970.** — Les demandes en décharge ou en réduction des centimes spéciaux devront être faites comme en matière de contributions directes devant le conseil de préfecture, sauf appel au Conseil d'Etat. Elles peuvent être écrites sur papier libre (L. 28 juill. 1824, art. 5).

**971.** — Les demandes en remise ou modération doivent être soumises au conseil municipal, qui les accueille ou les rejette avec l'autorisation du préfet. Mais une commune ne peut, par suite de la remise ou modération qu'elle a accordée, faire réduire sa part contributive dans les frais d'établissement ou d'entretien des chemins de grande communication ou d'intérêt commun.

### Section III.

#### Prestations.

**972.** — Les prestations établies en faveur des chemins vicinaux sont un impôt direct de quotité, prélevé sur les habitants et les propriétaires de chaque commune d'après l'utilité qu'ils retirent ou peuvent retirer de ces voies vicinales. Elles constituent pour lesdits chemins une ressource ordinaire, et le préfet peut les imposer d'office à la commune en cas d'insuffisance des autres ressources, ce qui est l'hypothèse normale, dans les limites fixées par la loi.

**973.** — L'impôt des prestations a été créé et organisé par les lois du 24 juill. 1824, art. 5, du 21 mai 1836, art. 3-5, et du 11 juill. 1868, art. 3. Suivant l'art. 3, L. 21 mai 1836, tout habitant, chef de famille ou d'établissement, porté au rôle des contributions directes, peut être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois jours : 1° pour sa personne et pour chaque individu mâle, valide, âgé de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune; 2° pour chacune des charrettes ou voitures attelées et, en outre, pour chacune des bêtes de somme, de trait, de selle au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

**974.** — L'art. 3, L. 11 juill. 1868, avait permis pour un temps limité et dans certaines conditions aux conseils municipaux de voter une quatrième journée de prestation pendant la période d'exécution de cette loi, mais ce droit ne leur appartient plus depuis le 31 déc. 1882 (Circ. min., 2 mai 1882), en ce qui concerne du moins les chemins vicinaux; la loi du 20 août 1881, art. 10, permet en effet de voter encore une quatrième journée de prestation, mais au profit des chemins ruraux reconnus.

**975.** — L'impôt des prestations présente ce caractère exceptionnel qu'il peut être acquitté soit en argent, soit en nature, en transports de matériaux, par exemple, en travaux de terrassement ou de main-d'œuvre. Aux termes de l'art. 4, L. 21 mai 1836, en effet, cette prestation peut être acquittée en nature ou en argent, au choix du contribuable, qui doit opter dans un certain délai.

**976.** — Cette possibilité pour les prestataires de s'acquitter en nature a fait élever contre les prestations de nombreuses critiques. On a voulu y voir un souvenir de la corvée exécutée sur les routes dans l'ancien régime. Les seigneurs hauts justiciers, chargés dans la plupart des provinces d'entretenir les chemins publics autres que les routes royales, en faisaient, en effet, effectuer les réparations au moyen de corvées, c'est-à-dire de prestations en nature, que chaque habitant était obligé de fournir à raison de sa personne, de celles des membres de sa famille et des animaux de trait ou de charge qui lui appartenaient, ou à raison de certains héritages qu'il possédait. Les corvées, déjà défendues par les édits de février 1776, furent définitivement supprimées par la déclaration royale du 27 juin 1787 et par les lois abolitives de la féodalité (Cotelle, *Ecole des communes*, 1852, p. 96). On a accusé le législateur moderne de les avoir indirectement rétablies.

**977.** — Le reproche n'est pas fondé. Les prestations diffèrent profondément de la corvée tant au point de vue des personnes qui en sont tenues que par rapport à l'étendue des charges qu'elles leur imposent et à leur destination. Elles ne pèsent plus, comme le faisait la corvée, uniquement sur les habitants des campagnes mais frappent aussi les citoyens des villes sans distinction entre les diverses classes de la société. De plus, elles atteignent un maximum par an (trois journées, ou quatre en y comprenant la journée facultative pour les chemins ruraux) alors que la corvée en comprenait annuellement trente ou quarante. Enfin, employées sur les chemins dont les prestataires sont appelés journellement à se servir, elles leur paraissent moins onéreuses que la corvée exigée jadis pour les grandes routes royales, et elles le sont effectivement en ce qu'étant exécutées toujours à une faible distance de l'habitation du travailleur, celui-ci peut toujours rentrer chez lui une fois sa journée finie. L'argument a quelque peu vieilli d'ailleurs et n'est guère invoqué aujourd'hui que par tradition. On reconnaît en général que les prestations n'ont rien d'une sujétion personnelle (Rapport de M. Dupuy-Dutemps à la Chambre des députés, *J. off.*, 1891, annexe, n. 1557).

**978.** — Mais on leur adresse d'autres reproches : 1° elles constituent, dit-on, une sorte de capitation qui, grevant spécialement le travail et l'agriculture, ne cadre pas avec le principe de la proportionnalité dominant notre législation fiscale; 2° par les opérations dispendieuses qu'elles entraînent, elles occasionnent de nombreux mécomptes et paralysent les efforts des agents voyers; il y aurait donc économie à les supprimer; 3° enfin, c'est un impôt impopulaire.

**979.** — Bien des propositions législatives se sont inspirées de ces critiques. Déjà des projets de réduction des prestations ont été repoussés par les assemblées législatives le 5 déc. 1850 et le 8 déc. 1871. De même, la Chambre des députés a refusé, le 21 janv. 1879, de prendre en considération une proposition tendant à leur suppression. Mais la modification de cette partie de notre législation est toujours à l'étude. Cinq propositions relatives à ce sujet ont été déposées en 1882 à la Chambre des députés; cinq l'ont été encore au cours de la législature de 1885, et le 30 juin

1888 le gouvernement proposait lui-même la refonte de l'assiette de la prestation. Aucun de ces projets ne fut mis en discussion. Depuis 1889, sept autres propositions de lois ont vu le jour, dont l'une a été votée par la Chambre des députés le 27 avr. 1893 ; elle permet aux conseils municipaux de substituer aux trois journées de prestations un nombre de centimes suffisants pour réaliser une somme équivalente à la totalité ou à une partie des prestations supprimées, et autorise d'ailleurs, même en ce cas, les redevables à s'acquitter en travaux.

**980.** — Quoi qu'il en soit de cette proposition qui, malgré le vote de la Chambre, est actuellement tombée en péremption faute par le Sénat de l'avoir discutée et votée en temps utile, il nous semble que, dans ses grandes lignes au moins, l'impôt des prestations ne mérite pas toutes les critiques qu'on lui adresse. On le dit improportionnel, comme frappant surtout les familles pauvres qui n'ont d'autres ressources que le travail de leurs bras, mais il l'est bien moins que certains autres, les impôts indirects par exemple, car il frappe indistinctement sur chacun et augmente avec chacun des éléments de circulation qui sont un indice de la fortune. Sans doute il représente une quote-part plus importante des charges supportées par les contribuables ne supportant pas tous les centimes additionnels, mais est-il injuste de demander à ceux qui sont exemptés de la plupart des centimes vicinaux de contribuer pour leur part à l'entretien des chemins dont ils ont besoin autant que tous autres? Quand on examine d'ailleurs notre fiscalité vicinale dans son ensemble, prestations, centimes ordinaires et extraordinaires, subventions du département et de l'Etat, subventions industrielles, on voit que, directement ou indirectement, tout ce qui profite des chemins concourt à leur entretien dans la proportion de son intérêt. Sans doute, il y a disproportion dans la prestation de commune à commune, mais c'est là un fait général qui se retrouve dans tous les impôts communaux, dans les centimes par exemple, et qui résulte de la nature même des choses.

**981.** — On a invoqué aussi contre la prestation, et spécialement contre l'exécution de cet impôt en nature, les mécomptes occasionnés par son emploi, d'où résulterait une perte générale pour le pays. Mais d'abord, si des appréciations fort contestables de l'administration il résulte que les travaux à la journée donnent dans certains départements une moins-value, il en est autrement ailleurs, et l'administration constate en même temps que les travaux à la tâche fournissent au contraire une plus-value notable. Puis ces mécomptes, s'ils se produisent par le fait des prestations, pourraient être évités par une surveillance plus zélée de la part des agents-voyers. Enfin, ces mécomptes sont relativement peu importants, puisque la construction des chemins vicinaux ne coûte pas le 1/3 de celle des routes nationales, les 2/5es de celle des routes départementales.

**982.** — Enfin on dit cet impôt impopulaire. Mais comme le remarque M. Dupuy-Dutemps dans le rapport précité, la preuve du contraire « c'est que les contribuables continuent à acquitter l'impôt en nature et que les rachats en argent deviennent tous les jours plus rares. Les conseils généraux et d'arrondissement ont été d'ailleurs par deux fois consultés sur l'opportunité de la suppression des prestations, en 1877 et en 1888, et ils se sont prononcés en grande majorité pour leur maintien; en 1888, 67 conseils généraux contre 9 ont adopté cet avis; 177 conseils d'arrondissement contre 72 ont suivi cet exemple; 3 conseils généraux seulement ont opiné pour la suppression du droit pour le contribuable de s'acquitter en nature (Ch. des députés, 1891, annexe n. 1557, Rapport de M. Dupuy-Dutemps).

**983.** — C'est qu'en effet, la suppression des prestations en France, alors qu'elle est en usage à l'étranger, en Belgique, en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Russie, ou remplacée par des péages comme en Angleterre ou en Italie, constituerait dans le budget de la vicinalité un déficit de soixante millions qu'il faudrait nécessairement combler à moins de laisser le service vicinal en souffrance, ce dont nul n'admet la possibilité.

**984.** — Il faudrait donc avoir recours à des impositions extraordinaires, augmenter le nombre des centimes communaux additionnels au principal des quatre contributions directes dans une proportion qui constituerait une charge vraiment excessive pour beaucoup de communes. Plus de 20,000 communes devraient s'imposer de plus de 30 cent., 98 de plus p. 100 (Rapport précité du 27 juin 1891). Ce serait un écrasement pour la propriété foncière. On a songé à mettre ces dépenses à la charge de l'Etat. Mais où donc celui-ci prendrait-il les fonds nécessaires pour augmenter ainsi sa subvention annuelle en faveur de la vicinalité? Un nouvel impôt ne semblerait-il pas plus lourd que les prestations, qui, pouvant être acquittées en argent ou en nature, ne répugnent pas en général à la population et dont l'exécution est d'ailleurs facilitée par l'option possible pour les conseils municipaux entre le travail à la journée et la conversion en tâches.

**985.** — Les prestations nous paraissent donc, à l'heure actuelle au moins, destinées à être maintenues et il en est de même de la faculté pour les contribuables de se libérer en nature. Si cette possibilité d'exécution en nature gêne parfois le service, elle constitue pour les contribuables ruraux un grand adoucissement de l'impôt et ne peut d'ailleurs blesser aucune susceptibilité légitime puisque chacun est libre de se libérer en argent. La meilleure preuve de ce que nous avançons est le texte même voté par la Chambre des députés le 27 avr. 1893, puisqu'il se résume en ceci qui est une bien petite innovation : transformation facultative pour chaque commune des prestations en centimes extraordinaires mais maintien, même en ce cas, pour le contribuable du droit de s'acquitter en nature.

**986.** — Encore aujourd'hui donc, les conseils municipaux sont appelés chaque année, dans leur session de mai, quand ils établissent le budget de la commune pour l'année suivante, à voter les prestations. Nous savons qu'ils peuvent voter jusqu'à concurrence de trois journées de prestations au maximum, et que dans cette limite aussi le préfet, lorsqu'il en est besoin pour faire face aux dépenses de la vicinalité, les peut inscrire d'office au budget communal.

**987.** — Relativement à ce vote, il importe de faire deux observations :

1° Les prestations doivent être votées par journées entières. L'esprit, sinon le texte de la loi du 21 mai 1836, répugne en effet aux difficultés qui résulteraient nécessairement du vote par fraction de journées au point de vue de l'assiette de la taxe et de la comptabilité.

2° D'autre part, les éléments de la taxe sont divers, nous l'avons déjà dit. Or, ils doivent être frappés également. Un conseil municipal ne peut donc faire peser sur chacun d'eux une charge inégale, en votant, par exemple, une seule journée de travaux d'hommes et deux ou trois tiers de travaux de bêtes de somme ou de trait, ou *vice versa*. Autrement, les principes fondamentaux de la législation fiscale seraient violés, les conseils municipaux pouvant par la disproportion de la taxe entre chaque élément imposé, favoriser une classe de redevables au détriment des autres (Circ. min., int., 11 avr. 1839).

### § 1. *Assiette de l'impôt.*

**988.** — L'impôt des prestations a une assiette spéciale. Destiné à peser sur tous les habitants ou propriétaires dans les communes, d'après l'utilité qu'ils sont à même de retirer des chemins vicinaux, le contribuable est imposé tant à titre personnel et à raison du fait d'habitation qu'à raison du fait par lui d'avoir en sa possession des éléments de production, gens, animaux ou véhicules.

**989.** — Est donc passible de la prestation d'après l'art. 3, L. 21 mai 1836, interprété par l'art. 76, Ord. min., 6 déc. 1870.

1° A raison du fait d'habitation, tout individu habitant la commune, car c'est l'habitation qui constitue avant tout l'intérêt au bon entretien des chemins, mâle, valide, âgé de 18 ans au moins et de 60 ans au plus, célibataire ou marié, quelle que soit sa profession, pourvu qu'il soit porté au rôle des contributions directes. A ce point de vue, l'impôt des prestations rappelle l'impôt personnel et mobilier, mais il frappe moins de personnes, nous le verrons bientôt.

**990.** — 2° A raison du fait de possession d'instruments de production, et indépendamment de ce qu'il peut devoir ou non à titre personnel, tout chef de famille ou d'établissement à titre de propriétaire, régisseur ou fermier, pour chaque membre ou serviteur de la famille, mâle, valide, ayant plus de 18 et moins de 60 ans et résidant dans la commune, pour chaque bête de trait, de somme ou de selle, pour chaque charrette ou voiture attelée au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

**991.** — Tels sont les éléments d'imposition qui, seuls, d'après la loi du 21 mai 1836, peuvent former la base de la taxe des prestations. Il n'y a pas à tenir compte pour la fixer, soit des dégradations extraordinaires causées aux chemins par les contribuables,

soit du revenu foncier de ceux-ci. — Cons. d'Et., 4 déc. 1885, Delamare, [Leb. chr., p. 718]; — 4 déc. 1885, Labory, [Leb. chr., p. 918]

**992.** — On voit immédiatement que, suivant les cas, un individu peut être imposé à la fois à raison de sa personne et des éléments de production qu'il a à sa disposition, ou l'être seulement à raison de sa personne, s'il n'est ni chef d'établissement, ni chef de famille, ou encore ne l'être qu'à raison des éléments imposables autres que sa personne, au cas où il s'agit, par exemple, d'une femme ou d'un sexagénaire chef d'établissement.

**993.** — I. *Contribuables assujettis aux prestations à raison de leurs personnes.* — Toute personne qui remplit les conditions exigées par l'art. 3, L. 21 mai 1836, doit la prestation à titre personnel. La prestation en nature constituant un impôt auquel tous les citoyens sont indistinctement soumis, aucune fonction, aucun emploi n'en peut dispenser.

**994.** — Ainsi, les facteurs des bureaux de poste doivent être soumis à la prestation en nature pour leur personne. — Cons. d'Et., 16 mars 1842, Lucas, [P. adm. chr.]

**995.** — ... Et les facteurs ruraux, inscrits sur les rôles des contributions directes de la commune, sont soumis, comme tous autres imposés, à la taxe des prestations en nature pour les chemins vicinaux. Il ne peuvent alléguer que leurs fonctions ne leur permettent pas de s'acquitter en nature. — Cons. d'Et., 6 janv. 1869, Tassel, [S. 70.2.30, P. adm. chr., D. 70.3.42]; — 27 avr. 1883, Georges, [Leb. chr., p. 378]; — 19 juin 1885, Barreau, [Leb. chr., p. 591]

**996.** — Y sont également soumis les gardes-forestiers. — Cons. d'Et., 7 déc. 1843, Schreyer, [P. adm chr.]; — 8 avr. 1863, Andreani, [D. 68.3.11]

**997.** — ... Les syndics des gens de mer. — Cons. d'Et., 12 sept. 1853, Poyet, [P. adm. chr.]; — 20 janv. 1869, Perret, [D. 70. 3.43]

**998.** — Quelques préfets en avaient à l'origine dispensé les ministres des cultes et les juges, et le Conseil d'Etat s'était d'abord prononcé en ce sens. — Cons. d'Et., 12 mai 1840, Papin, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 730] — Mais le ministre de l'Intérieur releva cette erreur en disant que la prestation n'était pas un service public, mais une charge communale réelle et non essentiellement personnelle, puisqu'on pouvait s'en rédimer en argent, quels que fussent d'ailleurs les motifs de convenance pouvant faire désirer que les ministres du culte en fussent dispensés (Circ. min., 15 févr. 1837).

**999.** — L'ecclésiastique ou le curé qui ne se trouve compris dans aucun des cas d'exception prévus par la loi du 21 mai 1836 peut donc, nonobstant sa qualité, être soumis à la prestation en nature. — Cons. d'Et., 1er juill. 1840, Vial, [S. 42.2.31, P. adm. chr.]; — 30 déc. 1841, Despy, [S. 42.2.231, P. adm. chr.]; — 2 juin 1843, Guernier, [P. adm. chr.]; — 3 déc. 1846, Roumelle, [P. adm. chr.]; — 15 mai 1848, Daumer, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 730]

**1000.** — Jugé, de même, que le desservant d'une paroisse qui habite la commune et y est porté au rôle des contributions directes doit être compris au rôle des prestations en nature pour réparation des chemins vicinaux, bien que, imposé seulement pour la contribution personnelle et mobilière, il ne jouisse dans la commune d'aucun immeuble à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire. — Cons. d'Et., 28 déc. 1850, Puppin, [P. adm. chr.]; — 5 oct. 1857, Baraillé, [P. adm. chr.]; — 12 mars 1867, Tollemer, [Leb. chr., p. 244]

**1001.** — ... Et que les ministres des cultes sont assujettis, comme les autres contribuables, à la taxe des prestations en nature lorsqu'ils se trouvent placés dans les conditions prévues par l'art. 3, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 28 févr. 1870, Gauthier, [S. 72.2.30, P. adm. chr.]

**1002.** — Y sont aussi soumis les préposés des douanes. — Cons. d'Et., 12 mars 1867 (2 arrêts), [D. 68.3.12]

**1003.** — Mais les militaires en activité de service ne peuvent être assujettis à l'impôt des prestations, car on ne peut les considérer comme habitant soit la commune où ils résidaient avant leur appel sous les drapeaux, soit celle où leur régiment tient garnison. — Cons. d'Et., 17 mars 1876, Robton, [Leb. chr., p. 262]; — 11 mars 1881, Lepoètre, [Leb. chr., p. 276]; — 1er mai 1885, Bertrand, [D. 86.3.132]

**1004.** — Les portiers-consignes faisant partie de l'armée active ne peuvent être assujettis aux prestations. — Cons. d'Et., 1er févr. 1878, Bavoisie, [D. 78.5.104]; — 24 janv. 1891, Champeaux, [Leb. chr., p. 42]; — 5 mars 1892, Girard, [Leb. chr., p. 256]

**1005.** — Il en est de même d'un ouvrier d'artillerie. — Cons. d'Et., 6 juin 1891, Tortochet, [Leb. chr., p. 421]

**1006.** — Mais il y a lieu d'imposer aux prestations les militaires même portés au cadre d'activité quand ils ont une résidence fixe et sont portés au rôle des contributions directes.

**1007.** — Ainsi, les officiers sans troupe et d'état-major, logés dans les bâtiments de l'Etat, devant être imposés au rôle de la contribution personnelle et mobilière, doivent aussi contribuer aux taxes qui sont établies par voie de centimes additionnels au principal des contributions directes, et notamment aux prestations en nature pour réparation des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 18 juill. 1838, Courtois-Lebon, [P. adm. chr.]

**1008.** — Un sergent surveillant à la prison militaire doit aussi être considéré comme un habitant et passible de la taxe des prestations. — Cons. d'Et., 3 juill. 1885, Comble, [D. 86.3.132]

**1009.** — Il en est de même des officiers en disponibilité figurant toujours sur le cadre d'activité. — Cons. d'Et., 18 févr. 1839, de Vénevelles, [P. adm. chr.]

**1010.** — ... Et des hommes appartenant aux classes non encore convoquées, dits hommes à la disposition, ou renvoyés en disponibilité avant l'expiration de leur temps de service actif ou encore faisant partie de la réserve. Sans doute, en principe, les militaires en activité de service ne sont pas passibles des prestations, mais c'est principalement parce qu'ils ne peuvent être déclarés habitants d'une commune au sens légal du mot pendant leur temps de présence sous les drapeaux, et accessoirement parce que leur service les mettrait dans l'impossibilité de se libérer en nature, ce qu'ils doivent pouvoir faire d'après l'esprit sinon le texte de la loi de 1836 (V. *suprà*, n. 995). Dès lors donc qu'ils remplissent les conditions édictées par la loi, ils sont imposables à cette taxe. Les ministres de l'Intérieur et de la Guerre se sont prononcés en ce sens (Dépêches des 17 déc. 1873 et 10 janv. 1874; Circ. min. int., 22 juill. 1880). — Guillaume, *op. cit.*, p. 142, n. 65.

**1011.** — Le Conseil d'Etat semble, d'ailleurs, pleinement adhérer à cette doctrine puisqu'il compte toujours parmi les membres ou les serviteurs de la famille donnant lieu à la taxe des prestations pour le chef de l'établissement, les militaires en congé semestriel, renvoyés par anticipation avant l'expiration de leur période d'activité, ou faisant partie de la réserve, bien qu'ils restent à la disposition du ministre de la Guerre. — Cons. d'Et., 12 mars 1867, Métras, [S. 68.2.64, P. adm. chr., D. 67. 3.92]; — 19 mai 1869, Lajaunie, [Leb. chr., p. 503]; — 28 juin 1869, Baudin, [Leb. chr., p. 635]; — 28 juin 1869, Giovine, [Leb. chr., p. 635]; — 20 nov. 1874, Mousset, [Leb. chr., p. 888]; — 11 mars 1881, Courteleau, [Leb. chr., p. 276]

**1012.** — Dans tous les cas, et antérieurement aux lois des 23 août 1871 et 27 juill. 1872, qui ont supprimé la garde nationale, ceux qui faisaient partie de cette garde, tant sédentaire que mobilisée, n'étaient pas exempts des prestations. — Cons. d'Et., 6 oct. 1871, Piedoye, [Leb. chr., p. 187]

**1013.** — ... Et les membres de la garde nationale mobile ne pouvaient réclamer l'exemption pour une année déterminée que lorsqu'ils avaient été appelés à l'activité antérieurement au 1er janvier de cette année. — Cons. d'Et., 11 févr. 1870, Sutter, [Leb. chr., p. 62]; — 9 mai 1873, Roques, [Leb. chr., p. 370]

**1014.** — Les sapeurs-pompiers ne sont pas davantage dispensés des prestations, car ils sont habitants de la commune. A raison toutefois des services qu'ils rendent aux populations, le conseil municipal peut, avec l'autorisation du préfet, leur accorder la remise totale ou partielle de cette taxe; cette remise ne permet pas d'ailleurs à la commune de faire réduire son contingent dans les frais d'établissement ou d'entretien des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun (Dép. min. int., 24 déc. 1856 et 28 mai 1872).

**1015.** — Doivent être considérés comme officiers sans troupe, passibles dès lors des prestations en nature, les officiers supérieurs employés au recrutement; mais il n'en est pas de même des officiers subalternes, lieutenants et capitaines, affectés au même service; ils comptent toujours en effet à leur corps, et n'en sont que temporairement détachés. — Cons. d'Et., 18 avr. 1845, Morlet, [P. adm. chr.]; — 18 avr. 1845, Simonnot, [P. adm. chr.]

**1016.** — L'officier d'administration attaché à un hôpital militaire ne peut être considéré comme un officier avec troupes,

et, dès lors, il est soumis à la taxe des prestations en nature pour les chemins vicinaux, s'il se trouve placé dans les conditions prévues par l'art. 3, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 8 avr. 1867, Ceccaldi, [S. 68.2.158, P. adm. chr.]

**1017.** — De même, les officiers de gendarmerie sont soumis aux prestations parce qu'ils habitent véritablement la commune. — Cons. d'Et., 19 juin 1874, Kocher, [Leb. chr., p. 570] — *Journ. de la gendarmerie*, année 1863, p. 6.

**1018.** — Bref, tout habitant d'une commune qui remplit les conditions énumérées par l'art. 3, L. 21 mai 1836, est soumis aux prestations en nature. Ainsi le réfugié politique qui n'a pas été, lors de la formation de la matrice des rôles, désigné par le conseil municipal pour être exempt de toute cotisation, doit être soumis à la contribution personnelle et, par suite, à la prestation en nature. — Cons. d'Et., 30 août 1843, Wyssomyrski, [P. adm. chr.]

**1019.** — Ainsi encore, celui qui est inscrit sur les rôles des contributions directes de la commune doit, par cela même, être imposé, pour sa personne, à la taxe des prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux, bien qu'il ne soit ni propriétaire, ni régisseur, ni fermier ou colon partiaire. — Cons. d'Et., 30 déc. 1869, d'Albiez, [S. 71.2.54, P. adm. chr.]; — 26 déc. 1891, Nicolas, [Leb. chr., p. 796]; — 8 avr. 1892, Nicolas, [Leb. chr., p. 365]

**1020.** — ... Et que, par exemple, il s'agisse d'un simple ouvrier. — Cons. d'Et., 15 avr. 1852, Toutung, [P. adm. chr.]; — 4 août 1862, Lamfrez, [S. 63.2.142, P. adm. chr.]

**1021.** — Peu importerait que les imposés appartinssent à une section où ne se trouve aucun chemin vicinal et ne fissent pas usage des voies que possède le reste de la commune. — Cons. d'Et., 29 juill. 1852, Fréminville, [P. adm. chr.]

**1022.** — ... Ou que l'imposé soit père de sept enfants vivants, la loi du 17 juill. 1889 n'ayant visé que la contribution personnelle mobilière. — Cons. d'Et., 27 févr. 1892, Berton Vynantz, [Leb. chr., p. 225]

**1023.** — Mais, aux termes mêmes de la loi, ne doivent pas être frappés de la taxe des prestations à titre personnel :

1° Celui qui n'habite pas la commune; tel le forain qui ne possède que des propriétés dans une commune sans y demeurer, lors même qu'il y aurait une maison et y paierait une contribution mobilière. — Dumay, t. 1, p. 42.

**1024.** — Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, d'y avoir son domicile légal. Pour les personnes ayant plusieurs résidences, V. *infrà*, n. 1157 et s.

**1025.** — 2° Les femmes. Nous verrons qu'il en est autrement en ce qui concerne la taxe prélevée à raison des éléments de production possédés. — V. *infrà*, n. 1042, 1049, 1050.

**1026.** — 3° Les infirmes. Une infirmité temporaire serait un motif pour obtenir un délai pour se libérer, mais une infirmité continuelle devrait emporter la radiation du rôle. Ainsi, la prestation ne saurait être exigée de l'interdit qui est dans un état habituel d'imbécillité, de démence ou de fureur, mais elle serait due par le prodigue auquel aurait été nommé un conseil judiciaire. Et il serait encore vrai de dire aujourd'hui, comme un arrêt antérieur à la loi de 1836, qu'un ancien militaire ne peut, à raison de ses blessures, se dispenser de satisfaire aux prestations, en nature ou en argent, qui sont imposées à tout habitant, chef de famille ou d'établissement à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire, par l'art. 3, L. 28 juill. 1824, sur les chemins vicinaux, s'il ne prouve pas, d'ailleurs, qu'il ne soit pas valide. — Cons. d'Et., 1er août 1834, Thomas, [P. chr.] — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 308; Chevalier, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 96.

**1027.** — Jugé, en ce sens, qu'un contribuable réformé du service militaire à la suite d'une blessure n'est pas exempt s'il ne justifie pas que les infirmités dont il est atteint l'empêchent d'exécuter les travaux nécessaires à l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 30 mai 1873, Commune de l'Hôpital, [Leb. chr., p. 478]; — 9 nov. 1889, Lefebvre, [S. et P., 92.3.4]; — 5 déc. 1891, Cayrel, [Leb. chr., p. 741]; — 5 déc. 1891, Monchâtre, [Leb. chr., p. 741]; — 15 janv. 1892, Roux, [Leb. chr., p. 5]; — 17 févr. 1892, Gauthier, [Leb. chr., p. 168]; — 23 juill. 1892, Parisot, [Leb. chr., p. 653]

**1028.** — L'exemption a été toutefois accordée à un individu qui, atteint de claudication, ne pouvait se livrer qu'à de petits travaux de culture. — Cons. d'Et., 22 nov. 1889, Commune de Gaillargues, [Leb. chr., p. 1050]

**1029.** — ... A un ancien soldat amputé de l'index de la main droite. — Cons. d'Et., 15 janv. 1892, Commune de Justine, [Leb. chr., p. 5]

**1030.** — ... Mais non à celui qui, malgré la perte d'un œil, se livre habituellement aux travaux de l'agriculture. — Cons. d'Et., 10 févr. 1858, Page, [D. 59.5.406]

**1031.** — 4° Ceux qui ont moins de dix-huit ans ou plus de soixante.

**1032.** — 5° Ceux qui ne sont pas inscrits au rôle des contributions directes. — Cons. d'Et., 19 nov. 1852, Nadal, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 722]; — 25 avr. 1855, Quérnault, [D. 55.3.60]

**1033.** — Par là, l'indigence se trouve implicitement comprise au nombre des motifs d'exemption, puisqu'aux termes de la loi du 21 avr. 1832, les indigents ne doivent point figurer sur les rôles des contributions directes et que les individus portés à ces rôles sont seuls imposables. — Dufour, t. 1, p. 519.

**1034.** — Mais en revanche, l'indigence à elle seule ne peut être invoquée par l'habitant inscrit au rôle des contributions directes pour demander à être déchargé des prestations, et le législateur s'est refusé, en 1836, à permettre chaque année au conseil municipal de désigner les habitants à exempter de la prestation pour cause d'indigence. — Cons. d'Et, 14 janv. 1867, Lelerre, [Leb. chr., p. 59]; — 17 juin 1868, Buffart, [Leb. chr., p. 671]; — 22 févr. 1870, Tiqueux, [Leb. chr., p. 120]; — 18 mars 1872, Crestette, [Leb. chr., p. 169]; — 30 mai 1873, Maurice Noël, [Leb. chr., p. 478]; — 5 déc. 1873, Le Héricey, [Leb. chr., p. 892]; — 4 déc. 1874, X..., [Leb. chr., p. 948]; — 18 janv. 1884, Briel, [Leb. chr., p. 52]; — 18 juill. 1884, Fournel, [Leb. chr., p. 603]; — 27 nov. 1885, Aubry, [Leb. chr., p. 877]; — 4 juill. 1891, Mancelon, [Leb. chr., p. 526]

**1035.** — Le conseil municipal est d'ailleurs toujours libre d'accorder à un tel individu la remise de la taxe. — Cons. d'Et., 14 juin 1864, Collé, [Leb. chr., p. 556]

**1036.** — Conformément à un principe constant en matière de contributions directes et notamment de patentes, c'est au 1er janvier de l'année qu'il faut se placer pour vérifier si les contribuables présentaient les conditions requises pour être imposables aux prestations. Ainsi celui qui a cessé d'habiter une commune avant le 1er janvier ne peut être porté sur le rôle des prestations en nature dressé pour cette commune pour l'exercice commençant audit jour, 1er janvier. — Cons. d'Et., 16 août 1851, de Piperey, [P. adm. chr.]; — 5 févr. 1892, Hericher, [Leb. chr., p. 108]

**1037.** — Et celui qui, habitant une commune avant le 1er janvier, n'a pas été porté au rôle des contributions pour l'année suivante, n'est pas imposable aux prestations pour cette année. — Cons. d'Et., 13 mars 1860, Breyton, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1722]

**1038.** — Jugé de même pour les individus n'ayant atteint l'âge de soixante ans que postérieurement au 1er janvier. L'impôt est dû pour toute l'année bien que le contribuable atteigne cet âge avant le 31 décembre. — Cons. d'Et., 18 mars 1857, Suzemont, [D. 58.3.6]; — 18 janv. 1862, Francou, [S. 62.2.567, P. adm. chr., D. 62.3.70]; — 22 janv. 1864, Bazon, [Leb. chr., p. 38]; — 12 déc. 1866, Vautrot, [Leb. chr., p. 1018]; — 6 févr. 1880, Commune de Petiville, [Leb. chr., p. 142]

**1039.** — Ainsi, le contribuable né le 2 janv. 1822 a été déclaré imposé à juste titre à la taxe des prestations à raison de sa présence pour l'année 1882. — Cons. d'Et., 2 mars 1883, Anquetin, [Leb. chr., p. 227]

**1040.** — Décidé même que la veuve d'un contribuable imposé au 1er janvier pour sa personne ne peut obtenir décharge des prestations à raison du décès de ce contribuable survenu le 14 janvier. — Cons. d'Et., 15 mars 1872, Commune de Bouchavesne, [Leb. chr., p. 169]

**1041.** — II. *Personnes imposables en qualité de chefs de famille ou d'établissement.* — Nous venons de voir à quelles conditions, considéré comme individu, comme membre de la communauté intéressé à sa prospérité, chaque habitant doit la prestation en nature. Mais s'il a une famille, s'il est propriétaire, s'il gère une exploitation agricole comme régisseur, fermier ou colon partiaire, s'il administre un établissement industriel, cet habitant a nécessairement un intérêt plus étendu à la prospérité de la communauté et au bon état des communications; d'ailleurs, l'exploitation de son établissement, quel qu'il soit, ne se peut faire sans dégrader les chemins de sa commune, et il est juste qu'il contri-

bue à la réparation ordinaire de ces chemins, dans la proportion des moyens d'exploitation qui les dégradent (Circ. min., 24 juin 1836).

**1042.** — A ce second point de vue, tout individu même non porté nominativement au rôle des contributions directes de la commune, même âgé de moins de dix-huit ans et de plus de soixante, même invalide, même du sexe féminin, même enfin n'habitant pas la commune, n'en doit pas moins la prestation en nature, s'il est chef d'une famille qui habite la commune, ou si, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire, il est chef d'une exploitation agricole ou d'un établissement sis dans la commune (Circ. min., 24 juin 1836). — Cons. d'Et., 21 juill. 1839, Adam, [P. adm. chr.] — *Sic*, Foucart, *op. cit.*, n. 431; Cotelle, *op. cit.*, p. 386.

**1043.** — L'art. 76 de l'instruction ministérielle de 1870 considère en ce cas la prestation comme due alors même que le chef de famille ou de l'exploitation sur la commune ne figure pas au rôle des contributions directes, mais le Conseil d'Etat, favorable à cette opinion dans l'arrêt précité, s'est depuis lors expressément refusé à considérer une telle personne comme passible des prestations bien que possédant des éléments imposables dans la commune. — Cons. d'Et., 12 juin 1874, Jouty, [Leb. chr., p. 546]; — 2 juill. 1875, Coti, [Leb. chr., p. 644]

**1044.** — Le chef de famille ou d'exploitation non imposable pour sa personne doit les prestations pour chaque membre ou serviteur de sa famille réunissant les conditions précitées et résidant dans la commune, et pour chaque bête de trait et bête de somme, ainsi que pour chaque charrette ou voiture attelée pour le service de la famille ou de l'établissement.

**1045.** — Dans ce cas, en effet, ce n'est pas le chef de l'exploitation qui est imposé à proprement parler, c'est l'exploitation agricole, l'établissement industriel existant dans la commune, avec tous ses moyens d'action et tous ses instruments de travail, qui doit la prestation.

**1046.** — Aussi, bien que l'art. 3 ne parle que de propriétaire, régisseur, fermier ou colon partiaire, il faut l'étendre à l'usufruitier, à l'usager, à l'emphytéote et à celui qui jouit d'un droit d'habitation, comme aussi au fermier administrateur des biens de l'Etat, qu'ils soient ou non productifs de revenus.

**1047.** — La prestation est due à ce point de vue même par ceux qui n'habitent pas la commune. Le propriétaire d'un domaine, dont l'exploitation est faite en son nom et à son profit, est tenu, bien qu'il n'habite pas la commune, de supporter sa part des prestations en nature pour la réparation des chemins vicinaux, en raison du nombre des domestiques, animaux et charrettes employés à l'exploitation de ce domaine. — Cons. d'Et., 17 août 1836, Lafontan, [P. adm. chr.]; — 22 janv. 1840, de Terrasson, [P. adm. chr.]

**1048.** — L'individu qui possède, dans une commune, deux chevaux et un tombereau, a été avec raison soumis aux prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 22 nov. 1836, Arnault, [P. adm. chr.]; — 29 oct. 1839, Quilichini, [P. adm. chr.]

**1049.** — Les femmes sont sujettes à la prestation comme propriétaires des domaines dont l'exploitation est faite en leur nom et à leur profit. — Cons. d'Et., 17 avr. 1836, Lafontan, [P. adm. chr.]; — 12 nov. 1892, Ve Pointel, [Leb. chr., p. 759] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 303.

**1050.** — La veuve ne paiera point la prestation en nature de sa personne, mais elle paiera pour ce qu'elle possède, pour l'établissement à la tête duquel elle peut se trouver..... La veuve, a dit le rapporteur à la Chambre des députés, est chef de famille, et elle peut et doit payer pour ses enfants.

**1051.** — Sont de même tenus des prestations à ce titre les infirmes et les sexagénaires. — Cons. d'Et., 31 janv. 1891, Grossoleil, [Leb. chr., p. 72]; — 6 juin 1891, Clément, [Leb. chr., p. 421]; — 27 mai 1892, Rupard, [Leb. chr., p. 485]

**1052.** — C'est le chef d'établissement ou de famille qui, dans ce cas, est débiteur de la prestation. Il peut la faire faire par qui bon lui semble, pourvu qu'il n'envoie pas des individus évidemment impropres au travail qu'il s'agit d'accomplir, car le maire ou l'agent-voyer pourrait refuser de les admettre.

**1053.** — Le fermier ou le colon qui a payé cet impôt n'est pas fondé à s'en faire rembourser par le propriétaire. Il en est de cet impôt comme de celui des portes et fenêtres que le locataire paie sans recours.

**1054.** — Reste à voir dans quels cas exactement et dans quelle mesure la prestation est due. Or, pour qu'elle le soit, il faut la réunion de trois conditions :

A) L'existence de membres ou de serviteurs de la famille résidant dans la commune, d'animaux de trait, de somme ou de selle et de voitures attelées dans la commune. Nous allons voir ce qu'il faut entendre par ces divers mots.

B) La destination des animaux et des voitures ou charrettes au service de la famille ou de l'établissement.

C) La possession de ces divers éléments de richesse par le contribuable au 1er jour de l'exercice.

**1055.** — A. *Eléments imposables* — a) *Membres et serviteurs de la famille.* — Sont considérés comme membres de la famille rendant son chef passible de l'impôt des prestations, les enfants qui habitent chez leur père; qu'ils soient ou non portés personnellement au rôle des contributions directes, cela importe peu, en principe au moins, si ce n'est comme considération de fait. — Cons. d'Et., 18 févr. 1854, Cabarrou, [P. adm. chr.]; — 4 avr. 1862, Clémot, [Leb. chr., p. 274] — V. toutefois, Cons. d'Et., 3 juin 1852, Bucquet, [D. *Rép.*, vo *Voirie par terre*, n. 742]

**1556.** — Mais n'en fait pas partie de façon à rendre imposable le chef de l'exploitation, le mari habitant chez le grand-père de sa femme. — Cons. d'Et., 30 juin 1869, Minvielle, [Leb. chr., p. 662]

**1057.** — ... Ni le gendre patenté en son nom personnel. — Cons. d'Et., 1er juin 1869, Fourcade, [Leb. chr., p. 540]

**1058.** — ... Ni le beau-père habitant chez son gendre. — Cons. d'Et., 7 avr. 1870, Roussy, [Leb. chr., p. 421]

**1059.** — Lorsque le mari, séparé de biens d'avec sa femme, habite chez elle, celle-ci n'est pas tenue comme chef de famille de la prestation à raison de son mari ou de ses fils. — Cons. d'Et., 9 juin 1876, Dame Macle, [D. 77.5.71]; — 25 janv. 1878, Dame Chalagnier, [D 78.3.66]

**1060.** — Par *serviteurs de la famille* il faut entendre non seulement les individus à gage ou à traitement annuel ou mensuel, attachés au service de la personne des maîtres de la maison, de la ferme ou de l'exploitation, mais encore les secrétaires, précepteurs, régisseurs, intendants, et chez les artisans les compagnons et apprentis qui ne travaillent pas seulement à la journée ou à la pièce. — Dumay, t. 1, p. 56. — ... En d'autres termes, tous ceux qui, remplissant les conditions légales d'âge, de sexe et de validité occupent des emplois dans l'exploitation, subordonnés à la volonté du maître, et reçoivent des gages ou salaires périodiques et permanents. — Cons. d'Et., 27 juin 1838, Pagart, [S. 39.2.167]; — 20 nov. 1856, Babilliot, [S. 57.2.580, P. adm. chr., D. 57.3.37]; — 12 mars 1870, Bordat, [Leb. chr., p. 281]; — 10 déc. 1870, Gouche, [Leb. chr., p. 1098]; — 11 avr. 1872, Chrétien, [Leb. chr., p. 197]; — 14 mars 1873, Ozenne, [Leb. chr., p. 232]; — 16 avr. 1875, Corde, [Leb. chr., p. 323]; — 18 févr. 1876, Fabien, [Leb. chr., p. 170]; — 31 mars 1876, Kerambrun, [Leb. chr., p. 317]; — 27 nov. 1885, Marainne, [Leb. chr., p. 877]; — 30 nov. 1888, Marcq, [Leb. chr., p. 889]; — 26 déc. 1891, Grosjean, [Leb. chr., p. 796]

**1061.** — Ainsi, un concierge logé et nourri dans l'établissement d'un maître de pension, et attaché à son service, doit être considéré comme serviteur de la famille, alors même qu'il ne recevrait aucune rétribution. Dès lors, la prestation est due pour lui par le maître de pension. — Cons. d'Et., 20 nov. 1856, précité.

**1062.** — Jugé de même pour un charretier et un berger attachés à une exploitation agricole, recevant un salaire annuel et permanent, logés et nourris chez leurs maîtres. — Cons. d'Et., 11 févr. 1870, Rabier, [Leb. chr., p. 61]

**1063.** — ... Et une société est imposable à la prestation pour les chemins vicinaux à raison d'employés qui sont logés dans ses bâtiments et reçoivent un salaire mensuel et permanent, bien que ces employés soient propriétaires de leur mobilier et se nourrissent à leurs frais. — Cons. d'Et., 7 juin 1889, Société laitière des fermiers réunis, [S. 91.3.76, P. adm. chr.]

**1064.** — De même, pour un muletier attaché à l'année au service d'une maison, bien qu'il ne soit ni logé ni nourri par le prestataire. — Cons. d'Et., 3 mai 1861, Roblin, [Leb. chr., p. 321]

**1065.** — Peu importe d'ailleurs que les membres ou les serviteurs de la famille figurent ou non personnellement à la taxe des contributions. — L'art. 3, L. 21 mai 1836, dit que, pour être soumis à la prestation en nature, il faut être porté au rôle

des contributions directes, et la circulaire ministérielle du 24 juin 1836 dit la même chose; mais cela ne doit s'entendre que de la charge directe de la prestation en nature. C'est ainsi que le Conseil d'Etat a jugé qu'il n'est pas nécessaire que les membres ou serviteurs de la famille soient compris au rôle des contributions directes, pour être soumis à la prestation en nature. — Cons. d'Et., 13 févr. 1840, de Saint-Ovant, S. 40.2.329, P. adm. chr.]

**1066.** — Jugé, d'autre part, qu'un propriétaire peut être imposé à raison d'un individu, logé dans une maison qu'il est chargé de garder et dont il cultive le jardin, qui reçoit un salaire annuel et permanent, bien que ce gardien soit personnellement imposé au rôle. — Cons. d'Et., 18 févr. 1854, Cabarrou, P. adm. chr. ; — 30 nov. 1888, précité; — 7 juin 1888, précité.

**1067.** — Un individu logé et nourri chez son frère, qu'il assiste dans son exploitation agricole, doit être compté pour le calcul des prestations dues par ce dernier, sinon comme serviteur, du moins comme membre de la famille. — Cons. d'Et., 12 août 1867, Cherbonnier, [Leb. chr., p. 657]

**1068.** — Il en est encore ainsi d'un père, alors même que le père n'a été recueilli que par charité et ne rend aucun service. — Cons. d'Et., 23 juill. 1892, Ducuron, [Leb. chr., p. 653]

**1069.** — Jugé en sens contraire, au cas où le frère logé chez le chef de l'établissement jouit d'une fortune indépendante et est inscrit à ce titre au rôle des contributions directes. — Cons. d'Et., 21 sept. 1859, Bergeron, D. 60.3.66

**1070.** — Mais il faut que les membres ou serviteurs de la famille remplissent les conditions d'âge, de sexe, de validité et d'habitation exigées par la loi. D'où il suit que le maître ne peut être imposé à la prestation en nature pour les chemins vicinaux à raison d'un domestique ou d'un fils âgé de moins de dix-huit ans. — Cons. d'Et., 31 mars 1848, Friot, [P. adm. chr.]; — 14 mars 1891, Thomas, [Leb. chr., p. 219]

**1071.** — ... Et, le chef de famille n'est assujetti à fournir des prestations que pour les membres de sa famille résidant dans la commune; il ne l'est pas spécialement pour un fils étudiant le droit à Paris. — Cons. d'Et., 26 nov. 1839, Dufour, [P. adm. chr.

**1072.** — ... Ou pour un fils qui, venant passer ses dimanches et fêtes à la maison paternelle, habite une autre commune où il est clerc d'avoué. — Cons. d'Et., 4 mai 1859, Feyches, [D. 60.3.11

**1073.** — ... Ou pour un fils qui, quoique passant une partie de l'année chez son père, est domicilié dans une autre commune et y acquitte la contribution personnelle et mobilière. — Cons. d'Et., 20 mars 1861, Pitrat, D. *Rep.*, v° *Voirie par terre*, n. 752]

**1074.** — Mais un particulier qui a son domicile légal à Paris, et qui possède dans une commune rurale une exploitation agricole où son fils mineur habite pendant la plus grande partie de l'année, est imposable aux prestations en nature dans cette commune à raison de la personne de son fils. — Cons. d'Et., 17 janv. 1891, Dediéval, [S. et P. 93.3.7]

**1075.** — Les domestiques femmes ne doivent pas davantage être comprises dans le rôle, ni servir à déterminer le nombre de journées qui doivent être mises à la charge du maître pour lequel elles travaillent. — Dumay, t. 1, p. 56.

**1076.** — Ne doivent pas non plus être considérés comme membres ou serviteurs de la famille entraînant pour le chef de l'établissement une charge au point de vue de la prestation :

**1077.** — 1° Les ouvriers travaillant à la journée ou à la tâche ou qui ne sont employés que passagèrement dans une exploitation agricole pendant le temps de la moisson ou d'un travail quelconque.

**1078.** — Il en est ainsi, par exemple, des ouvriers *prix-faiteurs*, c'est-à-dire ceux qu'un propriétaire emploie à la culture des vignes à prix fait et pour certains travaux seulement. — Cons. d'Et., 23 avr. 1852, Commune de Barsac, [P. adm. chr.]

**1079.** — ... Ou d'ouvriers employés d'une façon accidentelle et travaillant souvent à leur compte. — Cons. d'Et., 26 déc. 1891, Couperie, [Leb. chr., p. 795]; — 5 mars 1892, Hincelin et autres, [Leb. chr., p. 256]

**1080.** — Un propriétaire ne doit pas davantage être imposé au rôle des prestations à raison d'un ouvrier logé gratuitement dans une propriété qu'il surveille, si cet ouvrier travaille à son compte et ne reçoit pas de salaire annuel et permanent; la circonstance que l'ouvrier est logé gratuitement dans les bâtiments du propriétaire ne peut le faire considérer comme serviteur de celui-ci. — Cons. d'Et., 4 nov. 1887, Lascoux, [Leb. chr., p. 889] — V. aussi Cons. d'Et., 20 nov. 1856, Fontaneau, [P. adm. chr., D. 57.3.37

**1081.** — 2° Les individus attachés à un établissement industriel en qualité d'employés, de contre-maîtres, de chefs d'ateliers ou de maîtres ouvriers. — Cons. d'Et., 27 août 1840, Barsalou, [P. adm. chr.]; — 11 mars 1843, Barsalou, [S. 43.2.359, P. adm. chr.]; — 17 févr. 1848, Petit-Guyot, [P. adm. chr.]

**1082.** — Il en est ainsi d'ouvriers employés par un menuisier ou un boulanger, bien qu'ils soient payés à l'année ou logés et nourris chez leur patron. — Cons. d'Et., 1er déc. 1858, Horleville, [Leb. chr., p. 677]; — 24 avr. 1874, Bernadet, [Leb. chr., p. 358

**1083.** — ... D'un aide pharmacien, qui a pris ses inscriptions d'élève en pharmacie, bien qu'il reçoive un salaire fixe et fasse tous les gros ouvrages de la maison. — Cons. d'Et., 11 févr. 1876, Nègre, [Leb. chr., p. 133]

**1084.** — De même, les compagnies de chemins de fer ne sont point assujetties aux prestations pour leurs employés attachés au service des stations, ces employés ne pouvant être considérés comme des serviteurs, au sens de l'art. 3, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 18 août 1857, Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, [S. 58.2.707, P. adm. chr., D. 58.3.34]

**1085.** — Jugé de même pour les employés d'une compagnie concessionnaire de canaux pour le halage, qui ont un domicile personnel et sont payés à la journée. — Cons. d'Et., 7 janv. et 2 févr. 1859, Lebrun, [D. 59.3.44, Leb. chr., p. 19]

**1086.** — A plus forte raison les officiers ministériels, spécialement les notaires, ne doivent-ils pas être imposés à la contribution des prestations en nature pour les clercs travaillant dans leurs études. — Cons. d'Et., 31 janv. 1856, Colleau, [S. 56.2.651, P. adm. chr., D. 56.3.69]

**1087.** — 3° Les professeurs d'un pensionnat ou d'un collège, les instituteurs-adjoints d'une école, ainsi que les serviteurs attachés exclusivement non à la personne du directeur, mais au service de l'établissement.

**1088.** — Jugé, en ce sens, qu'un lycée ne peut être imposé à la taxe des prestations en nature, à raison des fonctionnaires et employés attachés au service de l'établissement. — Cons. d'Et., 18 févr. 1854, de Latour, [S. 57.2.580, *ad notam*, P. adm. chr., D. 54.3.33]

**1089.** — ... Et que les professeurs attachés à un pensionnat ne peuvent être regardés comme des membres ou des serviteurs de la famille du maître de pension, au sens de l'art. 3, L. 21 mai 1836, et que, dès lors, celui-ci n'est pas tenu de fournir pour eux la prestation en nature. — Cons. d'Et., 20 nov. 1856, Babilliot, [S. 57.2.580, P. adm. chr., D. 57.3.37]

**1090.** — ... Qu'il en est de même de l'individu qu'un instituteur titulaire loge, nourrit et rétribue comme instituteur-adjoint. — Cons. d'Et., 28 juin 1870, Achard, [Leb. chr., p. 815]

**1091.** — 4° Il en était de même autrefois des postillons titulaires des relais de poste. Un arrêt du Conseil d'Etat avait jugé au début que le propriétaire d'un établissement de messageries devait la prestation à raison de ses postillons. — Cons. d'Et., 11 juin 1838, Dotezac, [S. 39.2.166, P. adm. chr.]

**1092.** — Mais cette décision n'était pas fondée. La loi dit que le chef d'établissement doit la prestation pour les serviteurs de la famille seulement, et l'instruction ministérielle du 24 juin 1836 porte : « Les ouvriers, laboureurs ou artisans, qui travaillent à la journée ou à la tâche, ne sont évidemment pas compris dans la catégorie des serviteurs. Il n'y a donc pas lieu de les imposer, au moins comme attachés à l'établissement de celui pour le compte duquel ils travaillent. »

**1093.** — Les postillons sont dans le même cas; ils ne sont pas, à proprement parler, et au sens de la loi du 21 mai 1836, art. 3, les serviteurs du maître de poste. Aussi le Conseil d'Etat est-il revenu aussitôt à notre opinion en déclarant que la prestation n'était pas due par ce dernier à raison des postillons titulaires qu'il employait. — Cons. d'Et., 27 juin 1838, Pavart, [S. 39.2.167, P. adm. chr.]; — 18 juill. 1838, Esmein, [S. 39.2.167, P. adm. chr.]; — 25 juin 1839, Guyot, [S. 41.2.244, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 16 juill. 1840, Trepagne, [*Ibid.*]; — 29 janv. 1841, Buttet, S. 41.2.244, P. adm. chr.]; — 23 juin 1868, Demange, [S. 69.2.220, P. adm. chr.]

**1094.** — 5° Il en est encore ainsi des individus vivant à leur ménage propre : tel un jardinier payé à l'année, mais occupant

une habitation séparée où il vit dans son ménage et à ses frais. — Cons. d'Et., 13 juill. 1870, Mestreau, [Leb. chr., p. 884]

**1095.** — Toutes ces diverses personnes peuvent, si elles remplissent quant à elles les conditions fixées par la loi, devoir les prestations pour elles-mêmes dans la commune de leur domicile, mais elles ne peuvent être rangées au nombre des serviteurs de la famille qui entrent dans les éléments de la fixation des prestations en nature imposées au propriétaire.

**1096.** — *b) Bêtes de somme, de selle ou de trait.* — Les animaux de somme, de selle ou de trait doivent être comptés pour calculer la taxe de prestation due par leur propriétaire, dès lors qu'il les emploie au service de sa famille ou de son exploitation; peu importe à quel usage spécial ils sont employés. C'est ainsi qu'une compagnie minière ne peut échapper à la taxe à elle imposée à raison de ses chevaux, par ce motif qu'ils sont exclusivement employés à l'intérieur de la mine, et qu'à l'égard des chemins, ils sont comme n'existant pas. — Cons. d'Et., 19 mai 1876, Mines d'Anzin, [D. 77.5.71]; — 9 mai 1891, Chagot, [Leb. chr., p. 356]

**1097.** — Par *bêtes de somme, de trait*, on doit entendre non seulement les chevaux, mais encore les mulets, bœufs, ânes, et même les vaches, dans les pays où on les attelle aux voitures ou à la charrette. Ainsi, des vaches habituellement attelées à une voiture et servant aux travaux d'une exploitation agricole sont réputées bêtes de trait, et, dès lors, celui à qui elles appartiennent doit être porté sur le rôle des prestations en nature, à raison de ces animaux. — Cons. d'Et., 25 janv. 1851, Cottrin, [S. 54.2.281, *ad notam*, P. adm. chr.]

**1098.** — Bien évidemment, ne doivent pas être comptés dans la prestation en nature les chevaux qui se trouvent accidentellement chez le propriétaire et qui y sont amenés par une personne qui vient annuellement passer quelques mois chez ce même propriétaire. — Cons. d'Et., 22 janv. 1840, de Terrasson, [P. adm. chr.]

**1099.** — Les animaux en question ne peuvent, en effet, rendre imposable à la taxe que leur propriétaire. Par suite, lorsqu'il est établi qu'un particulier ne possède pas de cheval dans une commune, c'est à tort que le conseil de préfecture l'impose au rôle des prestations en nature pour deux journées de cheval. — Cons. d'Et., 14 déc. 1837, Davoust, [P. adm. chr.]

**1100.** — ... Et celui qui n'a ni chevaux, ni bœufs, ni voitures à demeure dans une commune, ne peut y être imposé à la taxe des prestations en nature à raison des chevaux, bœufs et voitures à l'aide desquels il exploite ses propriétés, et qui dépendent d'un établissement agricole qu'il possède dans une autre commune. — Cons. d'Et., 22 mars 1855, Coupard, [P. adm. chr., D. 55.5.479]

**1101.** — Mais la prestation est due pour toutes les bêtes de trait, qu'elles soient employées aux travaux agricoles ou à des transports de marchandises. — Cons. d'Et., 22 mars 1855, Hermier, [S. 55.5.479]

**1102.** — ... Et alors même que le propriétaire des chevaux n'a pas un intérêt direct à l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 8 nov. 1878, Lamy, [D. 79.3.27]

**1103.** — *c) Voitures ou charrettes attelées.* — Sous la dénomination de charrettes et voitures, on comprend tout ce qu'on peut concevoir en ce genre, même les diligences, berlines, calèches, etc., et sans s'inquiéter s'il peut ou non être fait usage de ces voitures pour le transport des matériaux propres à la réparation des chemins (art. 3).

**1104.** — Dès lors, bien qu'il ait été dit à la Chambre des députés lors de la discussion de cet article que, si la loi impose à la taxe des prestations les charrettes et voitures attelées, c'est uniquement à raison des dégradations que ces moyens de transport sont de nature à causer aux chemins vicinaux, le Conseil d'État juge que le contribuable qui possède une voiture attelée doit être imposé de ce chef à la taxe des prestations en nature, quelle que soit la destination de cette voiture, et lors même qu'il s'agirait, par exemple, d'un cabriolet de luxe. — Cons. d'Et., 22 juill. 1867, Blondin, [S. 68.2.239, P. adm. chr., D. 72.5.468]; — 8 nov. 1872, Vuillermet, [Leb. chr., p. 531]; — 15 mai 1874, Desbarres, [Leb. chr., p. 436]; — 17 mars 1876, Lesaulnier, [Leb. chr., p. 262] — V. *Ann. des chem. vicinaux*, année 1847, p. 10. — *Contrà*, Herman, *Voirie vicinale*, n. 342; Dumay, sur Proudhon, *Dom. publ.*, 2e édit., t. 2, p. 63.

**1105.** — *A fortiori*, le propriétaire d'une voiture attelée ne pourra-t-il se faire exonérer des prestations auxquelles il est imposé en arguant de ce fait qu'il est assujetti, à raison des mêmes éléments, à la taxe des chevaux et voitures. — Cons. d'Et., 24 déc. 1875, Ve Casenave, [Leb. chr., p. 1042]

**1106.** — Mais la loi de 1836 ne prend pas seulement en considération la possession des voitures, il faut qu'elles soient attelées; celui qui a une voiture sans chevaux ne devra aucune prestation, et celui qui aura plusieurs voitures et un seul cheval ne devra qu'une seule prestation.

**1107.** — Ne doivent être considérées comme attelées et par conséquent ne donnent lieu à l'imposition de la prestation en nature que les voitures dont le propriétaire possède d'une manière permanente le nombre de chevaux ou d'animaux de trait nécessaires pour qu'elles puissent être employées simultanément (Instr. 6 déc. 1870, art. 80). En conséquence, le propriétaire qui possède une voiture et pas de chevaux ne peut être imposé au rôle des prestations en nature, à raison de cette voiture, sous prétexte qu'il en ferait usage avec des chevaux de louage. — Cons. d'Et., 14 déc. 1837, Davoust, [P. adm. chr.]; — 12 juin 1845, Hesse, [S. 45.2.614, P. adm. chr.]; — 12 mars 1870, Moralis, [Leb. chr., p. 280]; — 28 nov. 1873, Bunoust, [Leb. chr., p. 870]; — 27 nov. 1885, Commune de Saint-Germain-de-Belvès, [Leb. chr., p. 877]; — 14 mai 1891, Ruffet, [Leb. chr., p. 365]

**1108.** — Jugé de même pour le propriétaire attelant sa voiture avec des bêtes de trait empruntées à son fermier pour lesquelles ce fermier est imposé à la prestation. — Cons. d'Et., 23 avr. 1852, Epailly, [Leb. chr., p. 124]

**1109.** — D'autre part, nous ne dirons pas avec Proudhon (*Dom. publ.*, n. 511) et Dumay (t. 1, p. 59) que celui qui, n'ayant qu'une charrette ou voiture, aurait plusieurs chevaux propres à la conduire, serait censé avoir autant de charrettes attelées qu'il aurait de bêtes de trait, et qu'il devrait retourner autant de fois avec sa charrette sur le chemin qu'il aurait de chevaux, sans pouvoir envoyer une fois seulement sa voiture, et en même temps ses autres chevaux sans harnais. Il n'y a qu'une voiture, elle ne peut être imposée qu'une fois.

**1110.** — Enfin, il est évident qu'on ne saurait soumettre à la prestation le carrossier ou charron qui aurait en magasin des charrettes ou voitures pour les vendre (art. 3). — Garnier, *Supplém.*, p. 15.

**1111.** — Les animaux, voitures ou charrettes ne sont imposables que quand ils sont destinés au service de la famille ou de l'établissement. Conformément donc aux décisions de la jurisprudence, l'art. 79 du règlement général des chemins vicinaux excepte des éléments passibles de la prestation :

**1112.** — 1° Les bêtes de somme, de trait ou de selle que leur âge ou toute autre cause ne permet pas d'assujettir au travail. Ainsi, il n'y a pas lieu d'imposer un propriétaire au rôle des prestations en nature pour un jeune cheval qui n'est pas encore employé, à raison de son âge, au service de la famille ou de l'établissement. — Cons. d'Et., 10 janv. 1845, Séron, [P. adm. chr., D. 49.3.53]; — 2 mars 1849, Drouin, [P. adm. chr., D. 49.3.53]; — 1er déc. 1858, Coste, [D. 59.5.407]; — 9 janv. 1861, Veillon, [Leb. chr., p. 83]; — 6 juin 1871, Rimbault, [Leb. chr., p. 44]; — 13 déc. 1872, Laurent, [Leb. chr., p. 699]; — 14 mai 1875, Mélie, [Leb. chr., p. 460]

**1113.** — 2° Les étalons, juments et poulains non attelés, ainsi que les bêtes de trait ou de somme, objets d'un commerce, ou destinés à la consommation ou à la reproduction, lorsqu'ils ne sont pas encore livrés à un service, ou ont cessé d'y être employés (Inst. min., 24 juin 1836). — Cons. d'Et., 24 janv. 1845, Frigard, [P. adm. chr.]; — 22 juin 1848, Veilleaud, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 762]; — 15 déc. 1876, Commune de Sainte-Croix, [S. 78.2.343, P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, *Des chemins*, p. 531; Dumay, t. 1, p. 60; Herman, n. 258.

**1114.** — Ainsi, un propriétaire ne doit pas être assujetti à la prestation en nature à raison des vaches laitières qu'il possède, lorsqu'elles ne sont pas employées au service de son exploitation agricole. — Cons. d'Et., 3 nov. 1853, Berthier, [S. 54.2.281, D. 55.5.474]; — 18 juill. 1855, Clément, [D. 56.3.11]; — 14 mai 1891, précité.

**1115.** — Seulement si le possesseur en retire en même temps un service de la nature de ceux que la loi a en vue, la prestation sera due. Par exemple, les chevaux de manège, la jument servant à la reproduction, qu'on emploie toutefois comme bête de somme, doivent être comptés pour la fixation des prestations en nature. — Cons. d'Et., 9 juin 1842, Bourrec, [P. adm. chr.]; — 8 avr. 1869, Brilhouet, [Leb. chr., p. 331]; — 28 nov. 1873, Bartoli, [Leb. chr., p. 871]

**1116.** — De même, la subvention est due à raison des vaches qui sont habituellement attelées à une voiture pour le service de l'exploitation agricole. — Cons. d'Et., 25 janv. 1851, Cottrin, [S. 54.2.281, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 28 nov. 1870, Dubor, [Leb. chr., p. 1082]; — 8 nov. 1872, Vuillermet, [Leb. chr., p. 531]; — 7 mai 1892, Marbezy, [Leb. chr., p. 425]

**1117.** — ... Pour une ânesse non employée uniquement à la reproduction. — Cons. d'Et., 27 avr. 1872, Biaggini, [Leb. chr., p. 248]

**1118.** — ... Pour un cheval de quatre ans qui a été habituellement attelé pendant l'année. — Cons. d'Et., 19 mai 1869, Lajaunie, [Leb. chr., p. 502]

**1119.** — Mais un propriétaire n'est pas imposable à raison de bœufs donnés par lui en cheptel à son colon partiaire, alors que le travail de ces bœufs, d'après le bail, appartient au colon. Peu importe que lesdits bœufs aient été aussi employés pour le compte du propriétaire et à la culture de ses terres, si c'est accidentellement. — Cons. d'Et., 13 avr. 1853, Lacrampe, [D. 55.5.480]; — 19 févr. 1892, Tachard, [Leb. chr., p. 167]

**1120.** — 3° Les chevaux des relais de poste, dans la limite du moins du nombre fixé pour chaque relai par les règlements de l'administration des postes. Ces chevaux, en effet, ne sont pas au service de la famille ou de l'établissement; ils sont affectés à un véritable service public

**1121.** — Jugé, contrairement, d'ailleurs, à l'opinion exprimée par le ministre de l'Intérieur (V. notamment Lett. min. 28 févr. 1837), qu'aucune prestation n'est due à raison des chevaux compris dans le minimum exigé pour le service des relais, lors même qu'ils ne seraient pas tous employés à ce service d'une manière constante. — Cons. d'Et., 27 juin 1838, Payart, [S. 39.2.167, P. adm. chr.]; — 18 juill. 1838, Esmein, [S. 39.2.167, P. adm. chr.]; — 25 janv. 1839, Guyot, [S. 41.2.244, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 16 juill. 1840, Trépagne, [*Ibid.*]; — 3 janv. 1848, Decrept, [S. 69.2.220, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 7 sept. 1861, Commune de Saudron, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 768]; — 23 juin 1868, Demange, [S. 69.2.220, P. adm. chr.] — *Contrà*, Cons. d'Et., 11 juin 1838, Dotézac, [S. 39.2.166, P. adm. chr.]

**1122.** — Et il en est ainsi, même à l'égard des maîtres de poste qui emploieraient ces chevaux à des travaux agricoles; ils ne sont alors imposables ni pour ces chevaux, ni pour les charrettes auxquelles seuls ces chevaux sont attelés. — Cons. d'Et., 29 janv. 1841, Buttet, [S. 41.2.244, P. adm. chr.]

**1123.** — La prestation n'est même pas due par le maître de poste qui, en sus du nombre des chevaux qu'il est tenu d'avoir, entretient accidentellement des chevaux pour le service exclusif d'un relai dans une commune autre que celle où il a sa maison d'habitation et son établissement, par exemple en les logeant dans une auberge. — Cons. d'Et., 22 avr. 1848, Morin-Arnoul, [S. 48.2.570, P. adm. chr.]

**1124.** — Mais en revanche les maîtres de poste sont assujettis à la prestation en nature pour les chevaux qui excèdent le nombre fixé par l'administration comme minimum pour le service des relais. — Cons. d'Et., 18 juill. 1838, précité; — 13 juin 1845, Nabonne, [P. adm. chr., D. 45.3.174]; — 3 janv. 1848, précité; — 22 mars 1854, Lefebvre, [S. 69.2.220, *ad notam*, P. adm. chr.]

**1125.** — ... Ou pour les chevaux faisant le service des diligences. — Cons. d'Et., 16 juill. 1840, précité. — Dans cette mesure, en effet, les chevaux sont affectés au service d'une exploitation particulière.

**1126.** — Pour la même raison, quand il s'agit non d'un maître de poste mais d'un particulier, fût-il entrepreneur du transport des dépêches de l'administration des postes, s'il possède dans une commune un établissement destiné à l'exploitation de l'entreprise du transport des dépêches et des voyageurs, il doit être imposé à la prestation en nature, même à raison des chevaux qu'il emploie pour le service des dépêches. — Cons. d'Et., 13 déc. 1845, Opter, [S. 46.2.215, P. adm. chr., D. 46.3.85]; — 12 févr. 1892, Villa, [Leb. chr., p. 132]

**1127.** — ... Même pour les hommes et les animaux exclusivement employés à ce service. — Cons. d'Et., 24 janv. 1868, Benassin, [Leb. chr., p. 87]; — 28 avr. 1876, Mangavelle, [Leb. chr., p. 371]; — 2 mai 1879, Verrier, [Leb. chr., p. 330]

**1128.** — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations pour les voitures et bêtes de trait exclusivement affectées à cette exploitation (L. 11 juin 1880, art. 54).

**1129.** — Malgré le disparate que produit cette décision avec la jurisprudence antérieure en matière de relais de poste, et surtout avec la disposition de la loi du 11 juin 1880, le Conseil d'Etat a jugé que les transports effectués par une compagnie d'omnibus ne constituant pas un service public qui pût motiver l'exemption de la taxe des prestations, cette taxe était due par la compagnie à raison des chevaux et voitures logés et remisés dans l'établissement qu'elle possède dans une commune, bien que le directeur de la compagnie réside ailleurs. — Cons. d'Et., 8 nov. 1878, Lamy, [D. 79.3.27]

**1130.** — M. Block (*Dict.*, Suppl. de 1880, v° *Chemins vicinaux*, n. 7), critique vivement cette décision. Il fait remarquer que les chevaux et les voitures d'une compagnie d'omnibus ne sont pas au service de l'établissement, mais sont l'établissement même, qu'ils constituent le capital même de l'industriel et qu'il est souverainement injuste de lui faire supporter un surcroît d'impôts, parce que sa fortune comprend uniquement des chevaux au lieu de consister en terres par exemple.

**1131.** — 4° Les chevaux que les employés du gouvernement sont tenus par les règlements de leur administration d'entretenir pour leur service. Le cheval est alors considéré comme au service de la fonction. — Cons. d'Et., 6 nov. 1839, Wuillaume, [S. 41.2.245, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 29 janv. 1841, Blondeau, [S. 41.2.245, P. adm. chr.]; — 8 avr. 1842, Gromand, [S. 42.2.323, P. adm. chr.]; — 27 juill. 1853, Roux, [S. 54.2.214, P. adm. chr., D. 54.3.13]; — 13 févr. 1856, Lebrun, [S. 56.2.726, P. adm. chr., D. 56.3.45]

**1132.** — Tel est le cas par exemple d'un contrôleur des contributions indirectes. — Cons. d'Et., 6 nov. 1839, précité.

**1133.** — ... Ou d'un garde général des forêts tenu par les règlements de l'administration des forêts d'entretenir un cheval pour l'exercice de ses fonctions. — Cons. d'Et., 27 juill. 1853, précité; — 13 févr. 1856, précité.

**1134.** — Ainsi encore, les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ne sont pas assujettis à la taxe des prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux à raison du cheval qu'ils sont tenus d'avoir et d'entretenir, aux termes du décret du 7 fruct. an XII. — Cons. d'Et., 22 mars 1854, Tourvieille, [P. adm. chr.]

**1135.** — Il en est de même pour un conducteur des ponts et chaussées faisant fonction d'ingénieur ordinaire. — Cons. d'Et., 24 juill. 1845, Lefranc, [D. 45.4.544]

**1136.** — Dans ces divers cas, il faut dire en outre que la voiture, dont ce même cheval forme le seul attelage, ne peut non plus être considérée comme une voiture attelée, au sens de l'art. 3, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 8 avr. 1842, Gromand, [S. 42 2.323, P. adm. chr.]

**1137.** — Peu importerait même que le fonctionnaire y attelât quelquefois ce cheval pour le service de sa famille, cette voiture ne pouvant être considérée comme une voiture attelée dans le sens de la loi du 21 mai 1836, art. 3. — Cons. d'Et., 13 févr. 1856, précité.

**1138.** — Mais la solution adoptée en cette circonstance par le Conseil d'Etat serait évidemment modifiée si la voiture était affectée principalement à la famille et accessoirement au service du fonctionnaire ou si la fonction n'obligeait pas à avoir un cheval. Tel est le cas d'un capitaine des douanes. — Cons. d'Et., 4 juin 1870, Halley, [Leb. chr., p. 698]

**1139.** — ... Et d'un sous-préfet; si le décret du 9 avr. 1878 le fait bénéficier de l'exemption prescrite par la loi du 7 juill. 1877, art. 40 et 42, il n'en est pas moins passible de la taxe des prestations pour le cheval et la voiture qu'il possède. — Cons. d'Et., 8 août 1884, Bancelin, [D. 86.3.23]

**1140.** — Pour imposer une personne aux prestations à raison des éléments de richesse qu'elle possède, c'est au 1er janvier qu'il faut se placer pour vérifier si elle se trouve dans les conditions exigées par la loi. Les prestations sont établies pour l'année entière à raison de tous ces éléments imposables au 1er janvier, mais aussi à raison de ceux-là seuls.

**1141.** — Dès lors, le contribuable qui possède, au moment de l'ouverture de l'exercice, les voitures et les chevaux à raison desquels il a été soumis à la prestation en nature, doit être maintenu sur les rôles pour la prestation qui lui a été assignée, bien que, depuis et dans le cours du même exercice, il ait cessé d'avoir le même nombre de chevaux et voitures. — Cons. d'Et.,

15 mai 1848, Robert, [D. 49.5.406]; — 22 févr. 1849, Jacques, [S. 49.2.316, P. adm. chr.]; — 23 avr. 1852, Villemin, [P. adm. chr.]; — 17 sept. 1854, Lefèvre Ghillet, [P. adm. chr., D. 55.3.38]; — 22 mars 1865, Bey, [Leb. chr., p. 564]; — 16 avr. 1870, Berode, [Leb. chr., p. 472]; — 30 avr. 1870, Loiseteur, [Leb. chr., p. 511]; — 22 mars 1872, Veyssière, [Leb. chr., p. 179]; — 24 juill. 1872, Lecul, [Leb. chr., p. 450]; — 28 nov. 1873, Salles, [Leb. chr., p. 870]; — 5 nov. 1875, Gindicelli, [Leb. chr., p. 859]; — 2 mars 1883 (4e esp.), Nicolle, [Leb. chr., p. 227]; — 24 mars 1891, Tognini, [Leb. chr., p. 262]

**1142.** — Spécialement, celui qui a été imposé à raison des chevaux et des voitures qu'il possédait n'est pas fondé à réclamer sa décharge, sous prétexte qu'il aurait vendu ses chevaux et ses voitures dès le premier jour de l'année. — Cons. d'Et., 16 août 1851, Piperey, [P. adm. chr.]; — 20 juill. 1853, Dussoulier, [D. 53.3.38]; — 12 sept. 1853 (3e esp.), Payen, [D. 55.3.38]; — 17 sept. 1854, précité.

**1143.** — En revanche, lorsqu'un particulier n'a plus au commencement de l'année le domestique, le cheval et la charrette qu'il avait l'année précédente, il ne peut pas être imposé aux prestations en nature à raison de ce domestique, de ce cheval et de cette voiture. — Cons. d'Et., 26 janv. 1839, Youf-Larible, [P. adm. chr.]

**1144.** — ... Soit qu'au 1er janvier ces divers éléments imposables ne réunissent pas les conditions exigées par la loi, soit qu'ils ne soient pas en la possession du contribuable à la même époque. — Cons. d'Et., 5 déc. 1867, Commune de Médières, [Leb. chr., p. 890]; — 23 juill. 1868, Commune de Girondelle, [Leb. chr., p. 278]; — 7 août 1869, Garney, [Leb. chr., p. 748]; — 11 juill. 1871, Petitot, [Leb. chr., p. 79]; — 4 avr. 1873, Ve Tabourin, [Leb. chr., p. 292]; — 13 févr. 1874, Danion, [Leb. chr., p. 150]; — 15 janv. 1875, Bertin, [Leb. chr., p. 32]; — 14 mai 1875, Faure, [Leb. chr., p. 460]; — 2 mars 1883, Commune de Cravent, [Leb. chr., p. 228]; — 14 nov. 1891, Bordenave, [Leb. chr., p. 670]; — 27 mai 1892, Commune de Saint-Julien, [Leb. chr., p. 485]

**1145.** — Doit être par exemple déchargé, le contribuable imposé à raison de son fils n'ayant pas 18 ans au 1er janvier. — Cons. d'Et., 14 mars 1891, Thomas, [Leb. chr., p. 219].

**1146.** — Et il en est même ainsi de celui qui détenait encore son cheval et sa voiture au 1er janvier mais pour le compte de l'acheteur auquel il les avait vendus antérieurement et non au sien propre, alors surtout que cette situation était commandée par la maladie du cheval et que l'acheteur était lui-même imposé aux prestations à raison du cheval et de la voiture. — Cons. d'Et., 6 mars 1874, Lortel, [Leb. chr., p. 217]

**1147.** — Il semblerait donc qu'il n'y eût à tenir aucun compte des changements de situation postérieurs au 1er janvier, et que le contribuable imposé au rôle des prestations à raison d'animaux et de voitures qu'il ne possédait plus à cette époque, dût être déchargé purement et simplement lors même que depuis cette époque il en eût acheté d'autres. Telle a été, en effet, la doctrine admise par le Conseil d'Etat à plusieurs reprises. — Cons. d'Et., 5 déc. 1867, précité; — 23 juin 1868, précité; — 7 août 1869, Garney, précité.

**1148.** — Il a été jugé plus récemment, en sens contraire, que le contribuable imposé à la taxe des prestations en nature d'après des éléments d'imposition qui, au 1er janvier, n'étaient plus en sa possession, ne peut obtenir décharge si, depuis le 1er janvier, il a réuni d'autres éléments d'imposition plus importants. — Cons. d'Et., 16 avr. 1886, Harel, [S. 88.3.6, P. adm. chr., D. 87.3.104] — *Contrà*, Conclusions de M. Le Vavasseur de Précourt dans cette affaire.

**1149.** — Le Conseil d'Etat a prescrit également à un autre point de vue le maintien d'une imposition pour des éléments qui, au 1er janvier, n'appartenaient pas au contribuable quand il pouvait y avoir compensation entre les éléments imposés à tort et ceux qui, non imposés, étaient réellement imposables.

**1150.** — Jugé, en ce sens, que le contribuable, imposé au rôle des prestations en nature à raison d'animaux et de voitures qu'il ne possédait plus au 1er janvier, ne peut cependant réclamer la décharge entière de la taxe à laquelle il a été soumis, s'il possédait à la même époque d'autres animaux et d'autres voitures imposables; il doit seulement être déchargé de la différence qui peut exister entre cette taxe et celle dont il était passible. — Cons. d'Et., 25 avr. 1855, Guillet, [S. 88.3.6, *ad notam*, P. adm. chr., D. 55.3.61]

**1151.** — Le Conseil d'Etat a, il est vrai, déclaré parfois une pareille compensation impossible. — Cons. d'Et., 18 févr. 1839, Venevelles, [D. *Rép.*, vo *Voirie par terre*, n. 796]; — 29 janv. 1868, Jacques, [Leb. chr., p. 98]

**1152.** — Mais il est revenu depuis lors à sa première jurisprudence et a décidé, notamment, que le contribuable imposé pour deux bœufs et une voiture à quatre roues qu'il ne possède pas, ne peut être déchargé s'il avait, au 1er janvier, en sa possession deux vaches de trait et deux voitures à deux roues, éléments de cotisation supérieurs. — Cons. d'Et., 5 févr. 1875, Emié, [Leb. chr., p. 94]

**1153.** — Cette doctrine est fortifiée par l'arrêt précité du 16 avr. 1886. Elle est du reste parfaitement conforme à la jurisprudence administrative en matière de patente lorsqu'il y a erreur sur le rôle relativement à la profession du patentable.

**1154.** — Des demandes en mutation de cote peuvent-elles être formées? Il faut répondre négativement. Jugé qu'à défaut de texte les y autorisant, les conseils de préfecture ne peuvent ordonner des mutations de cote en matière de prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 8 mars 1851, Saint-Aignan, [S. 60.2.395, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 29 juill. 1859, Beaudesson de Vieuxchamps, [S. 60.2.395, P. adm. chr., D. 60.3.54]; — 22 janv. 1864, Debois, [Leb. chr., p. 38]

**1155.** — ... Et que l'administration ne peut pas davantage prescrire une telle mutation. — Cons. d'Et., 27 juin 1879, Vitalis, [S. 81.3.6, P. adm. chr., D. 79.3.107]

**1156.** — Le ministre de l'Intérieur avait pensé, il est vrai, que lorsqu'un colon partiaire a quitté la commune avant le 1er janvier, et partant est déchargé de l'impôt, la prestation due par lui à raison du matériel restant dans la ferme devait être mise à la charge de son successeur par voie de mutation (Circ. min., 14 juin 1838). Mais cette opinion devait être abandonnée, car les mutations de cote, permises en général pour les contributions directes, sont interdites, au contraire, en matière de contribution personnelle et mobilière. Or, le plus souvent, une cote de prestation ne pourrait passer d'un contribuable à un autre par voie de mutation qu'autant qu'il pourrait être de même imposé à la cote personnelle et mobilière, ce que la loi n'admet pas.

**1157.** — III. *Lieu d'imposition.* — C'est dans la commune qu'il habite que le contribuable doit être inscrit à la taxe des prestations pour sa personne. Si donc il a quitté la commune au 1er janvier, il n'y doit plus cet impôt. — Cons. d'Et., 7 août 1872, Pihan, [Leb. chr., p. 486]

**1158.** — Mais il suffit, pour être soumis à la prestation, d'habiter la commune au moment de la confection et de la publication du rôle (Dumay, t. 1, p. 43), et c'est le lieu de sa résidence habituelle qui est pris en considération, non le domicile légal. Chaque habitant doit la prestation en nature pour sa personne, s'il réunit les conditions exigées par la loi là où il réside de sa personne, abstraction faite de son domicile (*Monit.*, 1836, p. 348, 2e col.). Ainsi le contribuable qui, bien qu'ayant transféré son domicile légal dans une commune, a continué à résider habituellement dans celle qu'il habitait, doit être imposé à la taxe des prestations dans cette dernière commune, alors, du reste, qu'il y est inscrit au rôle des contributions directes et qu'il n'est pas imposé dans la commune de son nouveau domicile. — Cons. d'Et., 24 nov. 1869, Caron, [S. 70.2.312, P. adm. chr.]

**1159.** — Le marchand forain est imposable au lieu où il a un pied à terre s'il n'a pas d'autre domicile.

**1160.** — Pour les ouvriers et manœuvres, le lieu de leur résidence ou de leur habitation est celui où ils couchent et passent les jours de repos, lors même qu'ils travailleraient le reste du temps dans une autre commune. — Dumay, t. 1, p. 43.

**1161.** — Mais on peut avoir plusieurs résidences; dans ce cas, s'il les habite alternativement, le propriétaire est passible des prestations à raison de sa personne dans la commune où il a son principal établissement et est imposé à la contribution personnelle. — Cons. d'Et., 19 mars 1845, Leconte, [P. adm. chr.]; — 18 juill. 1855, Maniez, [D. 56.3.10]; — 8 avr. 1869, Renault, [Leb. chr., p. 332]; — 24 nov. 1869, précité; — 14 avr. 1870, Commune de Fongrave, [Leb. chr., p. 458]; — 28 nov. 1870, Bonnefond, [Leb. chr., p. 1081]; — 21 nov. 1871, Commune de Coulon, [Leb. chr., p. 245]; — 28 nov. 1873, Fert, [Leb. chr., p. 869]; — 18 déc. 1874, Dupont de Chamboulon, [Leb. chr., p. 1003]; — 30 avr. 1875, Commune de Bletterons, [Leb. chr., p. 380]; — 4 févr. 1876, Mollingal, [Leb. chr., p. 105]

**1162.** — Jugé, d'ailleurs, que peut être considéré comme habitant et soumis comme tel à la prestation pour sa personne dans une commune rurale le propriétaire qui y vient chaque année passer quelques mois bien qu'il ait son habitation ordinaire à la ville, s'il ne paie pas la taxe dans cette dernière commune. — Cons. d'Ét., 8 juin 1842, de La Chataigneraie, [S. 54.2.716, *ad notam*, P. adm. chr.]

**1163.** — Dans tous les cas, l'impôt n'est jamais dû qu'une fois pour la personne. Tel est, par exemple, le cas où un cultivateur ayant deux établissements agricoles dans deux communes différentes passe de l'un à l'autre. — *Moniteur*, 1836, p. 348, 2e col.

**1164.** — Et il n'est dû que là où on a résidé pendant l'année. Un contribuable n'est donc pas imposable à la prestation en nature, à raison de ses domestiques et animaux attachés à sa personne qui l'ont suivi dans ses diverses résidences, sur le rôle d'une commune où, bien qu'il y ait son domicile et y paie la contribution personnelle mobilière, il n'a pas du tout résidé pendant l'année. — Cons. d'Ét., 27 juin 1879, Dame de Maistre, [D. 80.3.61]

**1165.** — La prestation en nature pour les chevaux et les voitures est due dans la commune de l'établissement d'où ils dépendent, alors même que le propriétaire ne l'habite pas (*Moniteur*, 1836, p. 348, 2e col.). Jugé, en ce sens, que le propriétaire qui va habiter pendant un certain temps sa maison à la campagne, avec domestiques, chevaux et voitures, peut, bien qu'il ait son domicile ailleurs, y être imposé à la prestation pour l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Ét., 29 avr. 1848, Poriquet, [S. 48.2.568]

**1166.** — Si donc le propriétaire a plusieurs résidences et dans chacune d'elles un établissement permanent en domestiques, voitures, bêtes de somme, de trait ou de selle, il est imposable dans chaque commune pour ce qui lui appartient dans cette commune quoiqu'il ne le soit pas pour sa personne (*Moniteur*, 1836, p. 348, 2e col.). — Cons. d'Ét., 22 août 1838, Ramel, [D. *Rep.*, v° *Voirie par terre*, n. 772]; — 25 juin 1857, du Gennevray, [Leb. chr., p. 531]; — 9 sept. 1861, Parrot, [Leb. chr., p. 794]; — 14 avr. 1870, Pinsard, [Leb. chr., p. 458]; — 15 mai 1874, Dubois, [Leb. chr., p. 436]; — 14 juin 1874, Jouty, [Leb. chr., p. 546]; — 7 mai 1875, Perret, [Leb. chr., p. 427]; — 4 févr. 1876, précité.

**1167.** — Mais si le propriétaire fait passer temporairement d'une résidence à une autre ses domestiques, ses chevaux et ses voitures, il ne doit être imposé, pour ses moyens d'exploitation, que dans le lieu de son principal établissement. — Cons. d'Ét., 30 juin 1858, Ménage, [Leb. chr., p. 482]; — 27 janv. 1859, Boivin, [Leb. chr., p. 74]; — 28 mai 1862, Commune de Chateau-d'Oléron, [Leb. chr., p. 424]; — 14 avr. 1870, précité; — 10 juill. 1885, Commune de Puchevillers, [Leb. chr., p. 654]

**1168.** — Si donc il est imposé annuellement dans les deux endroits, il peut réclamer dans la commune où il n'a pas son établissement principal. — Cons. d'Ét., 6 janv. 1858, Thouvenot, [D. 58.3.382]

**1169.** — Seulement, si le propriétaire n'acquitte pas l'impôt en cet endroit, comme il suffit d'habiter la campagne, d'avoir intérêt au bon état des chemins pour être soumis à leur entretien, l'habitant d'une ville qui, pendant le séjour de quelques mois qu'il fait à la campagne où il possède un établissement, y amène ses chevaux de ville et continue à les y employer à son service, doit la prestation dans la commune où est situé son établissement rural, si, d'ailleurs, il ne paie pas de taxe dans la ville où il a son domicile. — Cons. d'Ét., 8 juin 1842, de La Chataigneraie, [S. 54.2.716, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 28 juill. 1849, Chabouillé-Saint-Phal, [S. 54.2.716, *ad notam*]; — 31 mai 1854, Foulquier-Lonjon, [S. 54.2.716, P. adm. chr., D. 54.3.85]

**1170.** — Le fait que ledit propriétaire n'était pas imposé à la ville explique ces décisions. M. Dumay (t. 1, p. 42), ajoute qu'en pareil cas rien n'empêcherait le conseil municipal de proportionner la quotité de l'imposition au temps de l'habitation dans la commune.

**1171.** — S'il s'agit de deux exploitations agricoles sises sur des communes différentes, et que le fermier qui les exploite toutes les deux fasse passer de l'une à l'autre des chevaux, des voitures ou des charrettes, il a été dit, lors de la discussion de la loi de 1836, que, comme on sait habituellement ce qu'il faut de chevaux et de charrues pour labourer une certaine quantité d'hectares de terre, il sera facile de calculer, eu égard à la quantité d'hectares de chacun des deux établissements, ce qu'il faut raisonnablement de chevaux et voitures pour la culture de chacun. En conséquence, on frappera dans chaque commune le cultivateur eu égard à l'importance de l'exploitation qu'il y possède. — *Moniteur* de 1836, p. 348, 2e col.

**1172.** — Si une exploitation agricole ou une ferme ne forme qu'un seul domaine qui est tout entier exploité par les mêmes domestiques, les mêmes voitures et les mêmes animaux, le fait qu'elle comprend des terrains situés sur des communes différentes ne rend pas l'exploitant passible des prestations dans les deux communes, c'est dans celle de ces communes dont il doit être considéré comme habitant et où est placé le siège principal de l'exploitation, là où il paie sa contribution personnelle, que le fermier ou le propriétaire doit être imposé aux prestations, non seulement pour sa personne, mais aussi pour ses domestiques, ses chevaux et ses voitures.

**1173.** — Jugé, en ce sens, que la prestation n'est due par le propriétaire que là où il a le siège principal de son exploitation; elle n'est pas due dans les autres communes où se trouvent situés des terrains dépendant de cette exploitation. — Cons. d'Ét., 21 juill. 1839, Adam, [S. 40.2.233, P. adm. chr.]

**1174.** — ... Et qu'un propriétaire ne doit la prestation que dans la commune où il a son principal établissement, même pour les chevaux et voitures qu'il emploie sur le territoire d'une autre commune. — Cons. d'Ét., 29 avr. 1848, Châtelet, [S. 48.2.569]; — 9 avr. 1849, Jarre, [P. adm. chr.]

**1175.** — ... Que la prestation est due dans la commune où se trouve l'établissement au service duquel sont employés les chevaux, bœufs et voitures qui donnent lieu à la taxe, et non dans la commune où sont situés les bâtiments qu'ils occupent. — Cons. d'Ét., 18 août 1855, Grand, [S. 56.2.311, P. adm. chr.]; — 25 mai 1864, Fiquenel, [Leb. chr., p. 486]; — 7 sept. 1864, [Leb. chr., p. 823]; — 18 déc. 1867, Laborde, [Leb. chr., p. 925]; — 31 juill. 1874, Guéland, [Leb. chr., p. 736]; — 23 nov. 1877, Arrousey, [Leb. chr., p. 892]; — 2 mars 1883, Guignaut, [Leb. chr., p. 228]

**1176.** — C'est encore du même principe que s'inspire un arrêt d'après lequel les prestations en nature dues à raison de l'exploitation d'un établissement industriel situé sur le territoire de deux communes doivent être portées aux rôles de la commune sur laquelle se trouve la partie la plus considérable de cet établissement. — Cons. d'Ét., 3 janv. 1848, Brianchon, [P. adm. chr.]

**1177.** — Il a été toutefois décidé, en sens contraire, que lorsqu'une maison d'habitation est située sur une commune et les bâtiments d'exploitation sur une autre, les prestations sont dues, à raison des serviteurs et des chevaux logés dans les bâtiments d'exploitation, dans la commune à laquelle ces bâtiments appartiennent, et non dans celle à laquelle appartient la maison d'habitation. — Cons. d'Ét., 27 juin 1855, de La Pomerie, [S. 56.2.121, P. adm. chr., D. 56.3.12]

**1178.** — ... Et même que le chef de famille ou d'établissement qui possède dans une commune autre que celle de sa résidence une remise et une écurie pour une voiture et un cheval au service de sa personne, doit être assujetti aux prestations en nature dans ladite commune à raison de ce cheval et de cette voiture, si d'ailleurs ils n'ont donné lieu à aucune imposition dans le lieu de sa résidence. — Cons. d'Ét., 4 janv. 1865, Aubrée, [P. adm. chr.]

**1179.** — Nous préférons la doctrine d'un autre arrêt d'après lequel l'industriel qui, domicilié dans une ville et y ayant un cheval et une voiture, va tous les jours en voiture à une propriété sise dans une commune voisine où il n'a ni cheval ni voiture attaché à son établissement n'est pas imposable dans cette dernière commune à la prestation en nature. — Cons. d'Ét., 18 juill. 1855, Jubel, [D. 56.3.10]

§ 2. *Confection et publication des rôles.*

**1180.** — Il doit, pour l'exécution des prestations en nature, être rédigé dans chaque commune un état-matrice qui présente pour chaque article : 1° les nom, prénoms et domicile de l'individu sur lequel la cote est assise; 2° le nom des membres de la famille et des serviteurs qui doivent également donner lieu à imposition; 3° le nombre des charrettes ou voitures attelées et des bêtes de somme, de trait et de selle qui sont au service de la

famille ou de l'établisssement dans la commune (Inst. mim., 24 juin 1836).

**1181.** — L'instruction ministérielle du 24 juin 1836 portait que ladite matrice devait être établie par le maire avec la commission des répartiteurs, puis être déposée à la mairie durant un mois pour permettre aux intéressés d'en prendre connaissance et de présenter leurs observations. Mais l'administration des finances ayant demandé plus de garanties pour cette rédaction, il résulte des circulaires des ministres de l'Intérieur et des Finances, en date du 12 sept. 1836, que cet état-matrice doit être dressé, de manière à servir pendant un certain laps de temps, par les contrôleurs des contributions directes avec l'assistance d'une commission formée du maire, des répartiteurs et du receveur municipal.

**1182.** — Les règlements généraux sur les chemins vicinaux de 1854 et de 1872 ont consacré ce mode de procéder. Chaque année, l'état est revisé à l'époque de la tournée des contrôleurs. Le préfet, averti par le directeur des contributions directes de l'ordre des tournées, avise quelque temps d'avance les maires du jour où le contrôleur viendra dans leurs communes pour qu'ils convoquent en temps utile les répartiteurs. Le receveur municipal qui a dû prendre note des omissions ou erreurs précédemment commises est avisé par le trésorier-payeur général (Règlement général, art. 1-3).

**1183.** — Il ne saurait évidemment dépendre des répartiteurs d'empêcher la rédaction de la matrice, puisqu'elle est indispensable tant pour l'assiette que pour le recouvrement des prestations. Dès lors, en cas de refus par les répartiteurs de concourir à son établissement, le règlement général autorise le contrôleur à la dresser avec l'assistance du seul percepteur, à charge par le directeur des contributions directes de la soumettre alors à l'approbation préfectorale (art. 4).

**1184.** — Un autre point a fait plus difficulté, c'est celui de savoir si le préfet peut réformer la décision d'une commission de répartiteurs qui refuseraient de comprendre ou de maintenir certains éléments dans la matrice, alors que, d'après la loi, ils y devraient figurer. Le ministre de l'Intérieur, qui s'était d'abord prononcé pour l'affirmative, modifia plus tard sa décision en se fondant, d'une part, sur ce que, en principe, le préfet ne peut réformer une telle décision de la commission en matière de contributions directes (*Bull. off. min. Int.*, 1864, p. 218), et, d'autre part, sur ce que les prestations, quant à leur recouvrement, ont été assimilées aux contributions directes (L. 28 juill. 1824, art. 5). Etait-il d'ailleurs possible d'admettre que la commission des répartiteurs eût des pouvoirs plus limités à l'égard d'une taxe communale qu'à l'égard d'impôts perçus au profit de l'Etat. En conséquence, le ministre recommandait en 1868 et 1869 aux préfets d'Ille-et-Vilaine et du Gers de ne pas faire figurer d'office à la matrice des prestations les particuliers qui, imposables aux termes de la loi du 21 mai 1836, art. 3, n'étaient pas inscrits sur la liste par la commission de répartition. Il n'y avait, en ce cas, selon lui, qu'à adresser des observations aux répartiteurs, et, si elles n'étaient pas écoutées, qu'à inviter les maires à présenter dorénavant au choix de l'administration supérieure des répartiteurs mieux disposés à remplir leur mission. Mais depuis 1872, le ministre est revenu à sa première opinion, en faveur de laquelle on invoque d'ailleurs l'esprit et le texte de la loi de 1836. — Guillaume, *op. cit.* p. 152, n. 68.

**1185.** — Et voici comment on est arrivé à reconnaître le droit de réformation au préfet : on a remarqué que, si la commission des répartiteurs tient ses pouvoirs de la loi en matière de contributions directes, elle les tient d'un simple règlement préfectoral par rapport aux prestations; or, le préfet, qui lui a conféré le droit de contribuer à la confection de la matrice, pourrait limiter ce droit et se réserver notamment la faculté de statuer sur toutes les difficultés relatives à cette confection, aussi bien sur celles de savoir si tel ou tel élément doit figurer à la matrice que sur toutes autres. Le nouveau règlement a donc édicté une pareille réserve (art. 5), et il a été jugé, depuis lors, que le préfet pouvait légalement comprendre ou maintenir certains éléments dans la matrice, malgré une décision contraire de la commission des répartiteurs. — Cons. d'Et., 4 déc. 1885, Carnet, [Leb. chr., p. 918]

**1186.** — Les prestataires pourront d'ailleurs, en ce cas, agir en décharge ou en réduction devant le conseil de préfecture et subsidiairement devant le Conseil d'Etat.

**1187.** — La matrice est, en principe, divisée en sections correspondant à celles du cadastre. Ce procédé, combiné avec l'obligation d'indiquer les habitants par ordre alphabétique, permet dans une commune comprenant plusieurs villages ou hameaux de répartir facilement les prestataires dans les ateliers les plus voisins de leurs demeures afin d'éviter les pertes de temps résultant de leurs allées et retours. Mais il ne doit être suivi que là où il peut rendre des services et doit être abandonné, comme ne pouvant qu'occasionner un surcroît de travail inutile, dans une commune où la population n'est pas disséminée, mais forme au contraire une seule agglomération. En pareil cas, il y aurait lieu de procéder à la confection d'une liste unique par ordre alphabétique pour la rédaction de l'état-matrice et des rôles des prestations (Inst. min. au préfet de l'Aisne, 12 mai 1874).

**1188.** — A la fin de l'état, un certain nombre d'articles sont laissés en blanc pour recevoir les additions que rendront nécessaires les révisions annuelles. Cet état est soumis à l'approbation préfectorale lors de son renouvellement intégral (Régl. gén., art. 6 et 7).

**1189.** — La circulaire ministérielle du 12 sept. 1836 prescrivait qu'il fût dressé de façon à servir pendant trois ans; c'était la règle déjà admise pour la matrice des contributions directes. Mais le jour où, pour réduire le travail des agents chargés de l'assiette des impôts directs, et partant les dépenses en résultant, la durée de cette dernière matrice a été fixée à quatre ans, le ministre a prescrit qu'il en fût de même quant à la matrice des prestations (Cir. min., 23 sept. 1871).

**1190.** — L'état-matrice devient la base légale du rôle de prestation en nature, qui, en vertu de la délibération du conseil municipal, qui a voté l'emploi de cette ressource, doit être rédigé et certifié par le directeur des contributions directes, et rendu exécutoire par le préfet. Cette rédaction, primitivement confiée au percepteur receveur municipal, a été attribuée au directeur des contributions pour augmenter les garanties d'exactitude (Circ. min., 12 sept. 1836).

**1191.** — Le rôle présente, pour chaque contribuable, le montant total en argent de la cote qui lui est imposée et le détail de son évaluation par chaque espèce de journées d'hommes, d'animaux ou de voitures, d'après l'état-matrice et le tarif arrêté par le conseil général du département, conformément aux prescriptions des lois du 21 mai 1836, art. 4, et du 10 août 1871, art. 46.

**1192.** — Il a été jugé que l'administration municipale peut dresser un rôle de prestation unique pour des travaux qui ont à la fois pour but le rétablissement ou la conservation des communications vicinales et la défense des propriétés riveraines d'un cours d'eau, lorsque ces travaux ne forment dans leur ensemble qu'une seule opération (L. 28 juill. 1824), et que le conseil de préfecture, compétent pour statuer sur les oppositions formées au recouvrement de ce rôle de prestation, fait une juste application des règles de la matière en déboutant les réclamants de leur opposition, par le motif qu'en qualité de propriétaires ils étaient suffisamment intéressés aux travaux. — Cons. d'Et., 19 nov. 1837, Mognat, [P. adm. chr.]

**1193.** — La loi exige que deux au moins des répartiteurs ne soient pas domiciliés dans la commune tout en y étant propriétaires fonciers. Le Conseil d'Etat a cependant décidé que l'inobservation de cette disposition ne constituait pas une cause de nullité du rôle, lorsqu'il n'a pas été possible de désigner comme répartiteurs des propriétaires non domiciliés dans la commune. — V. Cons. d'Et., 8 déc. 1888, de La Valette, [S. 90.3.72, P. adm. chr.]

**1194.** — Le rôle des prestations dans l'établissement duquel la commission des répartiteurs doit intervenir est irrégulièrement dressé, lorsqu'aucun des répartiteurs non domiciliés dans la commune n'a été convoqué et n'a pris part aux travaux de la commission. — Cons. d'Et., 13 juin 1891, Bariat, [S. et P. 93.3.69]

**1195.** — Et un contribuable imposé d'après un semblable rôle serait fondé à demander la décharge de sa prestation. — Même arrêt.

**1196.** — Le préfet a-t-il le droit d'autoriser ou de prescrire la rédaction d'un rôle supplémentaire, lorsque cela est nécessaire au cours d'une année, pour le recouvrement de prestations afférentes à cette année? Le règlement général répond affirmativement (art. 9; lettres min. 2 mai 1837 et 3 juin 1839), en décidant que ce rôle doit être dressé dans la même forme que le rôle primitif et être rendu exécutoire par le préfet. Le ministre de l'Intérieur s'est prononcé dans le même sens par plusieurs instructions

et il en a été de même de certains arrêts du Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 23 déc. 1844, Ve Brillant, P. adm. chr.

**1197.** — ... Et de plusieurs auteurs. — Boulatignier, *Ecole des communes*, p. 113, 141, 169; Guillaume, *op. cit.*, n. 72, p. 155.

**1198.** — On invoque en ce sens l'art. 21, L. 21 mai 1836, qui, attribuant au préfet le droit de statuer sur tout ce qui est relatif à la confection des rôles, lui conférerait nécessairement la faculté de faire dresser un rôle supplémentaire ne comprenant d'ailleurs que les individus imposables au 1er janvier de l'année pour laquelle il est dressé. Le ministre de l'Intérieur recommandait d'ailleurs aux préfets de n'user de ce droit qu'à titre exceptionnel et quand, après examen attentif des faits et circonstances locales, ils constateraient la nécessité de réparer des omissions ou des erreurs notables.

**1199.** — Mais il est de règle que la situation des contribuables doit être fixée par le rôle publié au début de l'année, d'après les faits existants à cette époque. Il a été fait, il est vrai, exception à ce principe en matière de patente, mais c'est pour des motifs tirés de la nature spéciale de cet impôt et une telle exception ne saurait être étendue à d'autres contributions directes. Telle a été l'opinion émise récemment par le Conseil d'Etat dans plusieurs arrêts d'après lesquels l'administration ne peut émettre des rôles supplémentaires pour le recouvrement de la taxe des prestations en nature. — Cons. d'Et., 9 juin 1876, Lamberthod, [S. 78.2.276, P. adm. chr., D. 76.3.103]; — 4 mai 1877, Cie lyonnaise des Omnibus, [S. 81.3.6, *ad notam*, D. 77.5.72]; — 8 févr. 1878, Salot, [D. 78.5.104]; — 23 juin 1882, Dlle Arbey, [D. 83.5.79]

**1200.** — D'où le Conseil d'Etat a tiré cette conséquence logique que, le rôle complémentaire n'étant pas obligatoire, il n'y avait pas lieu de limiter le droit de l'attaquer comme s'il s'agissait d'attaquer le rôle initial; que dès lors le contribuable imposé à tort par un semblable rôle peut réclamer même après l'expiration du délai de trois mois à partir de sa publication. — Cons. d'Et., 9 juin 1876, précité.

**1201.** — Les contribuables dont les noms ne figurent pas à l'état-matrice sont déchargés de toute imposition pour l'exercice courant et ne sauraient être repris les années subséquentes par des rôles supplémentaires. La prescription triennale établie par l'art. 149, L. 3 frim. an VII, n'est relative qu'à la poursuite exercée contre des contribuables en retard pour acquitter des contributions relativement auxquelles ils sont inscrits aux rôles, et non au cas où des contribuables ont été omis. — Cons. d'Et., 22 déc. 1852, Ministre des Finances.

**1202.** — Indépendamment du rôle et en même temps que lui, le directeur des contributions directes prépare ses avertissements aux contribuables et les remet au préfet.

**1203.** — Ces avertissements contiennent pour chaque cotisation tous les détails portés au rôle, mentionnent non seulement la date de la délibération du conseil municipal votant des prestations ou de l'arrêté préfectoral les imposant d'office (Règl. gén., art. 8 et 9), mais encore celle de la décision rendant le rôle exécutoire. Ils se terminent par une mise en demeure adressée aux contribuables de déclarer, dans le mois de la publication du rôle, s'ils entendent se libérer en nature, avec avis que, faute d'une semblable déclaration, leur cote sera de droit exigible en argent (Règl. gén., art. 10).

**1204.** — L'indication de la date de la délibération prise par le conseil municipal pour voter les prestations n'est pas prescrite à peine de nullité. Un contribuable ne peut donc pas soutenir qu'en l'absence d'une telle mention, la taxe ne peut pas lui être réclamée. — Cons. d'Et., 3 févr. 1883, Demmanget, [Leb. chr., p. 127]

**1205.** — Le rôle est transmis au préfet, ainsi que les avertissements, au fur et à mesure de leur rédaction, de façon que la publication du rôle ait lieu au plus tard le 1er novembre de l'année antérieure à celle à laquelle ce rôle s'applique. Le préfet l'ayant rendu exécutoire transmet ces pièces au receveur municipal par l'intermédiaire du trésorier-payeur général. Le receveur communique immédiatement le rôle au maire, qui doit en faire faire la publication dans les formes prescrites pour celui des contributions directes (Règl. gén., art. 11 et 12), c'est-à-dire avertir à son de caisse et par voie d'affiches les prestataires que le rôle est aux mains du receveur municipal et que chacun d'eux doit, dans les délais fixés par l'autorité compétente, acquitter la taxe pour laquelle il y figure.

**1206.** — Cette publication, jadis faite au début de l'année pour laquelle le rôle était dressé, a été bien vite avancée, la première date adoptée ne permettant pas, comme trop rapprochée de celle où commencent les travaux de la vicinalité, l'accomplissement des formalités qui doivent les précéder. Dès 1838, les ministres de l'Intérieur et des Finances s'entendaient pour la faire opérer dans les premiers jours de novembre (Circ. min., 13 juin 1838 et 30 janv. 1839), et les règlements généraux de 1854 et de 1870 ont maintenu ce mode de procéder. Si le maire refusait ou négligeait de faire la publication, le préfet y ferait procéder d'office par un délégué spécial en vertu de l'art. 85, L. 5 avr. 1884 (Règl. gén., art. 13).

**1207.** — Le maire certifie sur le rôle même la date précise de la publication, aussitôt après laquelle le receveur municipal fait parvenir sans frais les avertissements aux contribuables, chacun en ce qui le concerne.

**1208.** — Pour la rédaction de la matrice et l'examen des réclamations présentées par les prestataires, il est alloué au contrôleur des contributions directes un centime et demi par article. Le directeur des mêmes contributions reçoit quatre centimes par article pour la rédaction des rôles, l'expédition des avertissements et la fourniture des imprimés nécessaires pour ces pièces et pour les états-matrices. Ces remises sont prises sur les ressources communales affectées aux dépenses de la vicinalité; le montant en est centralisé, au compte des cotisations communales, à la caisse du trésorier-payeur général (Règl. gén., art. 17).

**1209.** — Mais le receveur municipal n'a droit à aucune rémunération spéciale pour la distribution des avertissements et il doit imputer sur son traitement les frais pouvant en résulter (Inst. gén. min. fin., 20 juin 1859, art. 888).

**1210.** — Les prestataires déclarent, dans le délai d'un mois à compter de la publication du rôle, s'ils comptent se libérer en nature ou en argent. Leur déclaration est reçue par le maire, inscrite immédiatement à sa date sur un registre *ad hoc* et constatée soit par la signature du déclarant, soit par une croix apposée par lui en présence de deux témoins, soit par l'annexion au registre du bulletin rempli, daté, signé par lui, détaché de la feuille d'avertissement et adressé au maire. En cas de refus ou de négligence du contribuable pour l'accomplissement de ces formalités, la cote est exigible en argent (Règl. gén., art. 14; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 91).

**1211.** — Si le maire ne reçoit pas les déclarations d'option et ne se conforme pas aux prescriptions réglementaires sur ce point, il y est procédé d'office par un délégué spécial nommé par le préfet (Règl. gén., art. 13; L. 5 avr. 1884, art. 85).

**1212.** — Après l'expiration du mois à compter de la publication, le maire clôt le registre des déclarations et le remet au receveur municipal pour le vérifier et en reporter les indications dans une colonne spéciale du rôle (Règl. gén., art. 15).

**1213.** — Dans les quinze jours de cette remise, le receveur adresse au préfet, pour être transmis au maire, un extrait du rôle comprenant, d'après l'ordre des articles, les noms des contribuables qui ont déclaré vouloir s'acquitter en nature, ainsi que le nombre des journées d'hommes, d'animaux et de charrois dû par chacun d'eux et le montant total de sa cote. Cet extrait comporte aussi l'indication du total des cotes exigibles en argent, faute de déclaration d'option, et le résumé des cotes inscrites au rôle; il est totalisé et certifié exact par le receveur municipal.

**1214.** — Il y est joint, pour être envoyé au préfet, un état énonçant, pour chacune des communes de la perception, le montant total du rôle et sa division en nature et en argent, d'après les déclarations d'option (Règl. gén., art. 16).

### § 3. *Réclamations relatives à l'inscription au rôle.*

**1215.** — L'inscription d'un contribuable au rôle des prestations peut provoquer des réclamations de sa part. Il peut agir en décharge ou réduction de la cote à laquelle il est imposé, c'est-à-dire réclamer son exonération totale ou partielle des prestations, parce qu'il a été imposé à tort, faute par lui au 1er janvier de remplir les conditions légales relativement à sa personne ou aux éléments qu'on lui attribue. Il peut aussi agir en remise ou modération, c'est-à-dire demander à être exempté en tout ou partie de la taxe à raison de circonstances exceptionnelles qui lui en rendent l'acquittement impossible ou difficile. Au premier cas, il exerce un recours contentieux, invoque un droit violé; au second cas, il demande une faveur, et, ne pouvant invoquer aucune violation de la loi ou des règlements, il agit par la voie

gracieuse. De là de nombreuses différences dans la façon dont sont instruites et jugées ces deux catégories de demandes.

**1216.** — I. *Demandes en décharge ou réduction.* — Les demandes en décharge ou réduction sont présentées, instruites et jugées comme celles concernant les contributions directes. Si donc un propriétaire se trouve trop fortement imposé, le conseil de préfecture saisi par lui décidera, sauf recours au Conseil d'Etat (LL. 23 juill. 1824, art. 5; 21 avr. 1832, art. 28, 30; 4 août 1844, art. 8).

**1217.** — Elles doivent être présentées avant le 31 mars. Il a été tout d'abord jugé que le recouvrement des prestations en nature pour l'entretien et la réparation des chemins vicinaux étant poursuivi comme celui des contributions directes, les demandes en décharge ou réduction relatives à ces prestations devaient être formées dans les trois mois de l'émission des rôles. — Cons. d'Et., 18 avr. 1845, Potel, [P. adm. chr.]; — 26 août 1846, Bertrand, [S. 46.2.659, P. adm. chr.]; — 31 mars 1847, Commune de Chaussin, [P. adm. chr.]; — 28 janv. 1848, Duchatellier, [P. adm. chr.]; — 15 mai 1848, Ferté, [D. 49.5.407]; — 29 nov. 1854, Rochoux-Daubert, [D. 55.5.480]

**1218.** — Tous ces arrêts supposaient, en effet, que la publication du rôle était postérieure ou au moins concomitante au début de l'année. Mais la question s'est soulevée de savoir à partir de quelle date courraient les trois mois impartis aux particuliers pour se pourvoir quand la publication précéderait le 1er janvier, ce qui est aujourd'hui le droit commun, nous l'avons dit. Le Conseil d'Etat a décidé tout d'abord que le délai, même en ce cas, courrait de la publication. — Cons. d'Et., 30 déc. 1843, Carlier, [P. adm. chr.]; — 6 déc. 1844, Bertin, [*Ibid.*]

**1219.** — Mais le prestataire qui doit avoir trois mois pour former sa demande ne peut agir avant l'exigibilité des prestations, c'est-à-dire avant le 1er janvier de l'année à laquelle elles se rapportent. Dès lors, l'arrêté par lequel le préfet ordonne que les rôles des prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux seront publiés avant le commencement de l'année à laquelle ils se rapportent, n'est en rien contraire aux lois de la matière, alors qu'il dispose en même temps que cette publication n'aura d'effet légal, pour les réclamations en décharge ou en réduction, qu'à partir du 1er janvier, et qu'ainsi lesdites réclamations seront recevables jusqu'au 1er avril. — Cons. d'Et., 22 avr. 1857, Parrot, [S. 58.2.211, P. adm. chr.]

**1220.** — Et même l'absence d'une telle mention ne rendrait pas l'arrêté préfectoral illégal, puisque, le point de départ étant de droit le 1er janvier, il n'est pas nécessaire de le rappeler expressément. Le Conseil d'Etat l'a depuis longtemps reconnu. Lorsque le rôle des prestations en nature pour les chemins vicinaux a été publié dans une commune avant l'ouverture de l'exercice de l'année à laquelle il se rapporte, le délai de trois mois pour former les réclamations court seulement à partir du premier jour de l'année de cet exercice, et non du jour de la publication du rôle. — Cons. d'Et., 26 août 1846, Bertrand, [S. 46.2.659, P. adm. chr.]

**1221.** — Si l'arrêté publiant le rôle par anticipation déclarait que le délai courrait du jour même de la publication du rôle, cette disposition, nulle comme contraire aux lois, devrait seulement être réputée non avenue, mais la publication du rôle n'en produirait pas moins son effet légal à partir du 1er janvier.

**1222.** — Bref, le délai de trois mois court en principe du 1er janvier de l'année pour laquelle sont imposées les prestations, et par exception à compter de la publication du rôle, quand cette publication est postérieure au début de l'année. — Cons. d'Et., 14 janv. 1873, de Romans, [Leb. chr., p. 153]; — 9 janv. 1874, Damour, [Leb. chr., p. 3]; — 1er mai 1874, Ve Tison, [Leb. chr., p. 393]; — 19 nov. 1875, Ve Roubez, [Leb. chr., p. 902]; — 19 mai 1876, Pérée, [Leb. chr., p. 455]; — 9 mars 1877, Chassaigne, [Leb. chr., p. 245]; — 26 déc. 1891 (4e espèce), Chevalier, [Leb. chr., p. 796]; — 7 mai 1892, [Leb. chr., p. 455]; — 5 mars 1892, Marbezy, [Leb. chr., p. 255]; — 23 juill. 1892, Pidaux, [Leb. chr., p. 653]

**1223.** — Dans tous les cas, le délai ne court pas du jour de l'avertissement individuel reçu par le contribuable. — Cons. d'Et., 25 avr. 1879, Laurent, [Leb. chr., p. 316

**1224.** — Si le contribuable avait quitté la commune avant le 1er janvier ou avant la publication du rôle au cas où elle a été antérieure à cette date, le délai de trois mois prendrait seulement naissance au jour où le prestataire aurait connu son imposition au moyen d'un avertissement ou d'un acte de poursuite remis soit à sa personne soit à son domicile. — Cons. d'Et., 22 nov. 1851, Gassin, [Leb. chr., p. 691]; — 31 janv. 1856, Develet, [Leb. chr., p. 117]; — 30 janv. 1858, Mordelles, [Leb. chr., p. 128]; — 11 sept. 1858, Pignorel, [Leb. chr., p. 481]; — 13 déc. 1871, Dubois, [Leb. chr., p. 294]; — 7 août 1872, Pihan, [Leb. chr., p. 486]; — 24 déc. 1875, Lebas, [Leb. chr., p. 1042]

**1225.** — S'il y a des cotes indûment imposées dans les rôles à raison de faux ou double emploi, le délai pour agir en décharge ou réduction n'expire que trois mois après la connaissance officielle par le contribuable des poursuites en recouvrement intentées contre lui par le percepteur ou le receveur municipal (L. 29 déc. 1884, art. 4). — Cons. d'Et., 19 févr. 1892, Tachard, [Leb. chr., p. 167]

**1226.** — Mais, s'il n'y a réclamation qu'à l'égard d'un des éléments de la taxe, l'inscription au rôle n'étant pas constatée pour d'autres, il n'y a pas faux emploi au sens de la loi du 29 déc. 1884, art. 4, et, dès lors, les trois mois pour réclamer courent du jour de la publication du rôle. — Cons. d'Et., 23 nov. 1889, Blanc, [Leb. chr., p. 1070]; — 30 janv. 1892, Gatellier-Proust, [Leb. chr., p. 91]; — 27 févr. 1892, Brochard, [Leb. chr., p. 223]; — 2 avr. 1892, Galès, [Leb. chr., p. 345]; — 17 juin 1892, Hallot, [Leb. chr., p. 547]; — 23 juill. 1892, Pidoux-Jassin, [Leb. chr., p. 653]

**1227.** — Les réclamations doivent être individuelles et non collectives (Instr. min. 10 mai 1849, art. 19). Elles sont présentées par le contribuable lui-même ou par son mandataire légal ou conventionnel. Le maire ne pourrait, en cette seule qualité, présenter une demande en dégrèvement au nom de contribuables de sa commune. — Cons. d'Et., 29 juill. 1852, Labarre, [Leb. chr., p. 352]

**1228.** — ... Et il en serait de même d'un propriétaire agissant sans mandat au nom de son fermier, alors même qu'il aurait lui-même acquitté l'imposition. — Cons. d'Et., 21 nov. 1861, Cheyroux, [Leb. chr., p. 823]

**1229.** — Mais les réclamations contre les prestations en nature imposées à un individu à raison d'un établissement agricole sis hors de la commune qu'il habite, sont régulièrement présentées par le membre de sa famille qui dirige l'exploitation. — Cons. d'Et., 15 juill. 1855, Maniez, [D. 56.3.10]

**1230.** — ... Et celui dont la réclamation a été rejetée en première instance, comme présentée par un tiers sans mandat, peut faire statuer sur la question par le Conseil d'Etat en justifiant que ce mandat avait été donné. — Cons. d'Et., 15 juill. 1885, précité; — 14 nov. 1892, Bordenave, [Leb. chr., p. 670]

**1231.** — Les dégrèvements en matière de prestations sont prononcés sans frais, dit l'art. 5, L. 28 juill. 1824. Il en résulte que les demandes en décharge ou en réduction peuvent être libellées sur papier libre. L'art. 5, précité, implique la dispense du droit de timbre, et ce texte, qui n'a été abrogé par aucune disposition postérieure, doit être appliqué, soit aux réclamations des contribuables, soit à celles qui sont formées par les maires. Ce n'est donc pas le cas d'étendre à ces réclamations l'art. 28, L. 21 avr. 1832, qui, en matière de contributions directes, n'accorde une dispense de papier timbré que lorsqu'il s'agit de cotes inférieures à 30 fr.

**1232.** — Le Conseil d'Etat avait été cependant d'un avis contraire, et il avait notamment jugé qu'en matière de prestations en nature un contribuable ne peut former, devant le conseil de préfecture, une réclamation sur papier non timbré contre une imposition supérieure à 30 fr. — Cons. d'Et., 30 mai 1868, de Vergné; — 30 mai 1873, Fouillot, [S. 78.2.343, *ad notam*, P. adm. chr., D. 77.3.58]

**1233.** — Mais il a jugé depuis lors, implicitement au moins, que le pourvoi d'un maire contre un arrêté du conseil de préfecture accordant à un contribuable une réduction de la taxe des prestations en nature peut être formé sur papier non timbré, bien qu'il s'agisse d'une cote supérieure à 30 fr. — Cons. d'Et., 15 déc. 1876, Commune de Sainte-Croix-Grand-Tonne, [S. 78.2.343, P. adm. chr., P. 77.3.58]

**1234.** — Il convient, généralisant cette solution, de l'appliquer à la demande en décharge ou en réduction elle-même (Instr. gén., 6 déc. 1870, art. 94). — Guillaume, *op. cit.*, n. 80, p. 160, 164; Chauveau et Tambour, *Code d'inst. admin.*, t. 2, p. 159; Aucoc, *Ecole des communes*, année 1865, p. 315. — *Contrà*, Gisclard, *op. cit.*, t. 1, n. 242, p. 190.

**1235.** — En principe, à la réclamation doit être jointe la

quittance des termes échus, mais il en est autrement et la réclamation formée par un contribuable contre la taxe des prestations en nature à laquelle il a été imposé, est recevable, bien qu'elle ne soit pas accompagnée de la quittance des termes échus, si le réclamant n'avait pas été mis en demeure d'user du droit d'option à lui réservé par l'art. 4, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 19 mars 1870, Blondel, [S. 72.2.30, P. adm. chr., D. 71.3.59]

**1236.** — En effet, les contribuables passibles de la taxe des prestations doivent être mis par l'administration en demeure de déclarer s'ils entendent se libérer en nature ou en argent. Tant que cette mesure n'a pas été prise à leur égard, ils ne sont tenus d'aucune obligation envers la commune.

**1237.** — Les réclamations sont adressées au préfet ou au sous-préfet, communiquées aux répartiteurs, puis vérifiées par le contrôleur et le directeur des contributions directes. Ce dernier fait son rapport, et s'il émet un avis défavorable à la demande il envoie le dossier non pas directement au conseil de préfecture comme lorsqu'il juge la requête fondée, mais à la sous-préfecture qui donne communication de cet avis au réclamant. Le délai de dix jours dans lequel le réclamant peut produire de nouvelles observations court à partir du jour où le dépôt des pièces à la sous-préfecture lui a été aussi notifié. — Cons. d'Et., 20 mars 1852, de Gardonne, [P. adm. chr.]

**1238.** — L'avis du maire et des répartiteurs est exigé à peine de nullité; c'est une formalité essentielle avant la décision du conseil de préfecture. Doit donc être annulé, comme irrégulièrement rendu, l'arrêté du conseil de préfecture intervenu sur une demande en décharge de prestations en nature, sans que le maire et les répartiteurs aient été appelés à donner leur avis sur cette demande. — Cons. d'Et., 9 sept. 1864, Commune de Berthouville, [S. 65.2.151, P. adm. chr.]

**1239.** — Tant qu'il n'a pas été statué sur les demandes en dégrèvement, le contribuable peut être requis de fournir les journées pour lesquelles il est inscrit au rôle, sauf son recours contre la commune en cas de dégrèvement. — Herman, n. 287.

**1240.** — Le réclamant a-t-il le droit d'exiger une expertise lorsque l'avis du directeur ne lui est pas favorable? La question paraît avoir semblé douteuse tout d'abord. Jugé, par exemple, que lorsqu'un contribuable a formé une demande en décharge, pour cause d'infirmités, des prestations en nature qui lui avaient été imposées, le conseil de préfecture n'est pas tenu d'ordonner une expertise par les médecins, chirurgiens, ou autres personnes compétentes, à l'effet de vérifier son état. — Cons. d'Et., 19 avr. 1854, Perrin, [P. adm. chr., D. 54.3.59]; — 21 juin 1854, Perrin, [S. 54.2.790, P. adm. chr., D. 55.5.474]

**1241.** — Mais depuis lors, le Conseil d'Etat a jugé que le droit de demander l'expertise, sans que le conseil de préfecture ait même à l'ordonner, existant pour les contribuables en matière de contributions directes, il en devait être de même relativement aux demandes en décharge et en modération relativement aux prestations qui leur sont assimilées. — Cons. d'Et., 13 mai 1869, Lanfranchi, [Leb. chr., p. 461]; — 14 avr. 1870, Pinsard, [Leb. chr., p. 458]; — 26 déc. 1870, Guglielmi, [Leb. chr., p. 1109]; — 25 juin 1875, Coulon, [Leb. chr., p. 606] — *Sic*, Aucoc, *Conférences sur le droit administratif*, t. 1, n. 321; Guillaume, *op cit.*, p. 161, n. 80.

**1242.** — L'expertise peut cependant n'être pas ordonnée quand elle est inutile pour la décision à prendre sur la réclamation, quand, par exemple, le maintien d'un individu au rôle des prestations résulte uniquement de ce qu'il est imposé à la contribution personnelle et mobilière. — Cons. d'Et., 14 avr. 1870, Guégault, [Leb. chr., p. 463]

**1243.** — La loi du 22 juill. 1889 est étrangère à la matière des prestations; son art. 11 déclare, en effet, que les réclamations en matière de contributions directes et de taxes assimilées continueront à être présentées et instruites conformément aux lois spéciales de la matière. Les opérations de l'expertise sont donc confiées à deux experts nommés l'un par le sous-préfet, l'autre par le réclamant (Arrêté consulaire du 24 flor. an VIII, art. 5); s'il y a désaccord entre eux, l'administration ou le réclamant peuvent réclamer une tierce expertise (L. 29 déc. 1884, art. 5). Le tiers expert est désigné par le juge de paix du canton, sur simple requête de la partie la plus diligente; il doit déposer son rapport dans les quinze jours de sa nomination, à peine de n'être pas compris par le conseil de préfecture, s'il est en retard, dans la liquidation des dépens.

**1244.** — Les experts ne sont pas tenus de prêter serment avant de procéder à leurs opérations. — Cons. d'Et., 23 mai 1873, Benoit, [Leb. chr., p. 442]

**1245.** — Il appartient au conseil de préfecture, qui a pleine compétence relativement à ces demandes par suite de leur assimilation aux contributions directes, de statuer sur la récusation d'un expert proposé au cours de l'instruction et d'en désigner un autre d'office en cas de refus par la partie qui avait nommé l'expert récusé, de le remplacer. — Cons. d'Et., 14 févr. 1872, Robert, [Leb. chr., p. 76]

**1246.** — Il lui appartient aussi de statuer sur le règlement des frais de vérification des experts. Sans doute, l'arrêté consulaire du 24 flor. an VIII, art. 17, reconnaît au préfet le droit de faire ce règlement sur l'avis du sous-préfet, mais l'arrêté préfectoral sur ce point ne saurait empêcher le conseil de préfecture de statuer définitivement. — Cons. d'Et., 26 juin 1867, Grosos, [Leb. chr., p. 600]

**1247.** — D'après l'art. 18 de l'arrêté consulaire précité, les frais d'expertise ne pouvaient, en matière de contributions directes, et partant aussi en matière de prestations, être mis à la charge du réclamant que s'il succombait sur tous les chefs de sa demande. Ils incombaient donc exclusivement à l'administration dès lors qu'une partie quelconque de la réclamation était accueillie. — Cons. d'Et., 11 mars 1863, Néant, [Leb. chr., p. 223]; — 23 mai 1873, Benoit, [Leb. chr., p. 432]

**1248.** — Mais l'art. 5, L. 29 déc. 1884, a mis les frais d'expertise et de tierce expertise, en matière de contributions directes et de taxes assimilées, et partant en matière de prestations, à la charge de la partie qui succombe conformément à la règle des art. 130 et 131, C. proc. civ. Si donc, les parties succombent respectivement sur un ou plusieurs chefs, il y aura lieu à répartir entre elles les frais.

**1249.** — Dans tous les cas, il n'y a pas lieu de prononcer de condamnation aux dépens sur des réclamations contre des prestations pour l'entretien des chemins vicinaux, cette matière étant assimilée à celle des contributions directes. — Cons. d'Et., 12 janv. 1850, Martiné, [P. adm. chr.]; — 26 juill. 1851, Fournier, [S. 52.2.669, P. adm. chr.]; — 3 juin 1852, Nabonne et autres, [S. 52.2.552, P. adm. chr., D. 52.3.42]

**1250.** — Le conseil de préfecture ne peut statuer *ultra petita*. Il ne peut donc décharger un contribuable des journées de prestation à lui imposées à raison de sa personne quand ce contribuable ne nie pas avoir son domicile réel dans la commune et quand il n'avait fait aucune réclamation à ce point de vue. — Cons. d'Et., 12 juin 1845, Hesse, [P. adm. chr.]

**1251.** — ... Ni accorder d'office à un contribuable qui, imposé dans deux communes en raison de sa personne, réclame pour l'imposition vraiment due, sa décharge dans l'autre commune par la même décision qui rejette sa réclamation. — Cons. d'Et., 13 mai 1860, Lajoux, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 810]

**1252.** — La décision du conseil de préfecture sur une demande en décharge ou en réduction est susceptible d'un recours au Conseil d'Etat dans les deux mois qui suivent la notification de l'arrêté, à peine de déchéance (L. 22 juill. 1889, art. 57). — Cons. d'Et., 25 juin 1845, Dargent, [P. adm. chr.]; — 30 août 1845, Huger, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 816]; — 7 déc. 1859, Lerouge, [*Ibid.*]

**1253.** — La notification est d'ailleurs valablement faite à un contribuable n'habitant pas la commune dans la personne de son régisseur. — Cons d'Et., 5 oct. 1857, Tarbé, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 730]

**1254.** — Comme en matière de contributions directes, le pourvoi au Conseil d'Etat en matière de prestations en nature pour la réparation des chemins vicinaux, peut être formé par l'intermédiaire du préfet. — Cons. d'Et., 22 avr. 1848, Morin-Arnoul, [S. 48.2.570, P. adm. chr.]

**1255.** — Il n'exige pas l'intervention d'un avocat au Conseil d'Etat et est valable quoique rédigé sur papier libre. Nous avons vu que le Conseil d'Etat avait déclaré par deux fois ce recours soumis au droit de timbre quand il a trait à une cote supérieure à 30 fr. Mais nous avons soutenu avec la doctrine que ces décisions étaient contraires à l'art. 5, L. 28 juill. 1824, et un arrêt plus récent s'est rallié à cette opinion. — V. *suprà*, n. 1231 et s.

**1256.** — Passé le délai de deux mois, le pourvoi au Conseil d'Etat serait irrecevable comme tardif. — Cons. d'Et., 23 juill. 1892, Vezins, [Leb. chr., p. 654]

**1257.** — Le pourvoi peut être formé par le prestataire condamné en première instance ou par son fondé de pouvoirs. Il a été d'ailleurs jugé à bon droit qu'en matière de prestations en nature, un propriétaire ne peut se pourvoir devant le Conseil d'Etat au nom de ses fermiers, s'il ne justifie d'aucun pouvoir reçu d'eux à cet effet. — Cons. d'Et., 29 juill. 1852, de Frémin-ville, [P. adm. chr.]. — V. *suprà*, n. 1228.

**1258.** — ... Ledit fermier fût-il même illettré. — Cons. d'Et., 6 déc. 1844, Lartet, [P. adm. chr.]

**1259.** — Si les prétentions de l'administration ont été, au contraire, repoussées, le ministre des Finances est sans qualité pour se pourvoir en Conseil d'Etat contre les décisions des conseils de préfecture, accordant décharge de la prestation. — Cons. d'Et., 5 févr. 1841, Aviat, [S. 41.2.245, P. adm. chr.]; — 5 mars 1841, de La Bretèche, [S. 42.2.276, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 21 janv. 1842, Lamort-Laparelle, [S. 42.2.276, P. adm. chr.]

**1260.** — Les prestations en nature ne constituant pas des perceptions en faveur du Trésor public, mais de la commune, le maire a seul qualité pour se pourvoir, ou l'adjoint à son défaut, dans l'intérêt des habitants de la commune, contre les décisions qui dégrèvent un contribuable, et les habitants sont non recevables à agir *ut singuli*. — Cons. d'Et., 15 oct. 1826, Doumergue, [P. adm. chr.] — 19 déc. 1860, Commune de Beaumetz, [D. 61. 3.11]

**1261.** — C'est, en effet, la commune qui souffre de la décision rendue, c'est donc son représentant naturel qui doit pouvoir l'attaquer en son nom. Pour cela, contrairement à la doctrine d'un arrêt ancien — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, Commune d'Ervy, [P. chr.], — il aura besoin d'être autorisé par le conseil municipal, mais une simple délibération de ce conseil lui permettra d'agir (L. 5 avr. 1884, art. 61 et 90).

**1262.** — Mais le percepteur, non partie aux instances engagées devant le conseil de préfecture, ne peut se pourvoir devant le Conseil d'Etat contre des arrêtés ordonnant la restitution à divers contribuables du montant de la taxe des prestations payée par eux. Il aurait seulement le droit d'agir par voie de tierce-opposition devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 3 nov. 1882, Percepteur de Livry, [Leb. chr., p. 824]; — 13 févr. 1892, Arnal, [Leb. chr., p. 152]

**1263.** — Le recours est irrecevable comme prématuré s'il est formé avant la prononciation, par le conseil de préfecture, de sa décision. — Cons. d'Et., 18 mars 1892, Luzurier, [Leb. chr., p. 284]

**1264.** — Il doit être formé individuellement; une requête collective formée par trois requérants ne vaut que pour le premier dénommé. — Cons. d'Et., 5 mars 1892, Hincelin, [Leb. chr., p. 255]; — 9 avr. 1892, Grumet, [Leb. chr., p. 392]

**1265.** — La requête doit, d'ailleurs, à peine de nullité, être signée du contribuable ou de son mandataire. — Cons. d'Et., 9 avr. 1892, Castaing, [Leb. chr., p. 392]

**1266.** — ... Et être accompagnée d'une expédition ou tout au moins de l'extrait de l'arrêté attaqué. — Cons. d'Et., 2 avr. 1892, Casaubon, [Leb. chr., p. 345]

**1267.** — Les moyens non soumis au conseil de préfecture sont irrecevables devant le Conseil d'Etat. Ainsi, le contribuable qui, en première instance, a contesté seulement le nombre des animaux pour lesquels il a été imposé, ne peut, pour la première fois en appel, contester le nombre des voitures qui lui sont attribuées. — Cons. d'Et., 18 janv. 1860, Mounet, [Leb. chr., p. 35]; — 24 mars 1891, Tognini, [Leb. chr., p. 262]

**1268.** — *A fortiori*, le Conseil d'Etat ne peut-il être saisi d'une demande en décharge directement et sans qu'elle ait été soumise au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 7 mai 1892, Garnier, [Leb. chr., p. 426]

**1269.** — II. *Demande en remise ou modération.* — Il est permis, en matière de prestations comme en matière de contributions directes, de formuler des demandes en remise ou modération de taxe; les décisions qui les concernent sont de simples faveurs dues à des circonstances spéciales; ce sont, par conséquent, des actes de juridiction gracieuse.

**1270.** — L'autorité qui les rend n'est pas un tribunal comme pour les demandes en décharge ou en réduction. Pour les contributions directes, c'est le préfet, d'après l'arrêté du 24 flor. an VIII, qui accorde les remises ou modérations, et un arrêt du Conseil d'Etat semble décider qu'il en est absolument de même en matière de prestations.

**1271.** — Jugé, en effet, que c'est au préfet, et non pas au conseil de préfecture, qu'il appartient de connaître d'une demande en dégrèvement de prestations en nature fondée sur l'état de gêne du contribuable. — Cons. d'Et., 27 déc. 1854, Burtart, [P. adm. chr., D. 55.3.61]

**1272.** — Mais le Conseil d'Etat n'estime pas que le préfet, représentant de l'Etat, puisse à lui seul faire abandon total ou partiel d'une ressource qui appartient à la commune; celle-ci, seule, y peut renoncer qui pourrait en exiger le paiement. Il ne peut donc être fait remise ou modération de la taxe des prestations que par une délibération favorable du conseil municipal de la commune intéressée, qui ne devient, d'ailleurs, exécutoire qu'après approbation du préfet (L. 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69). — Cons. d'Et., 28 déc. 1858, Géraud, [D. 59.3.52] — 14 juin 1864, Collé, [Leb. chr., p. 556] — *Sic*, Gisclard, *op. cit.*, p. 191, n. 244; Guillaume, *op. cit.*, p. 165, n. 82.

**1273.** — La commune ne saurait, d'ailleurs, se fonder sur cette remise pour réduire son contingent dans les dépenses de la grande et de la moyenne vicinalité (Dép. min. int., 24 déc. 1856 et 28 mai 1872).

**1274.** — III. *Demande d'inscription au rôle.* — Une personne passible des prestations qui ne figure pas au rôle a le droit de s'y faire inscrire. Les demandes relatives à cet objet sont soumises aux mêmes règles de procédure et de compétence que les demandes en décharge ou en réduction de cote. — Cons. d'Et., 4 mai 1877, Gentil, [Leb. chr., p. 416]

§ 4. *Recouvrement de l'impôt.*

**1275.** — L'impôt des prestations est acquitté, nous l'avons dit, en nature ou en argent, et les contribuables ont un délai pour faire leur option devant le maire ou son adjoint, délégué à cet effet. Faute par eux d'y procéder dans ce délai, la cote est exigible en argent (L. 21 mai 1836, art. 4; Règl. gén., art. 10; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 87). Il en est de même si, après avoir déclaré vouloir s'acquitter en nature, les contribuables ont négligé de se libérer ainsi, bien qu'ils en aient été requis. — V. *suprà*, n. 1203, 1210 et s.

**1276.** — La faculté pour les contribuables d'opter entre l'exécution en nature des journées de prestations ou leur conversion en argent existait déjà sous l'empire de la loi du 28 juill. 1824, qui chargeait les conseils municipaux de fixer le taux de la conversion des prestations en nature (art. 5); elle a été maintenue par la loi de 1836 (art. 4), qui confie la mission de fixer le taux du rachat aux conseils généraux du département, sur la proposition des conseils d'arrondissement (L. 10 août 1871, art. 46, n. [illegible]).

**1277.** — Les conseils généraux sont chaque année appelés à délibérer sur les modifications à introduire dans les tarifs. L'instruction du 24 juin 1836 recommande aux conseils généraux de fixer des prix de journées assez bas pour assurer aux communes de l'argent leur permettant d'employer des ouvriers salariés.

**1278.** — Le conseil général appelé à fixer annuellement, sur la proposition des conseils d'arrondissement, la valeur de chaque journée de travail n'est pas plus obligé à une fixation uniforme pour tout le département, que par arrondissement ou par commune. Il n'est point non plus tenu d'imposer à chaque commune une taxe spéciale. Il se détermine d'après les circonstances locales. — *Moniteur*, 1836, p. 351, col. 3.

**1279.** — Il semble d'ailleurs résulter de l'art. 46, L. 10 août 1871, attribuant au conseil général le droit de statuer définitivement en cette matière que ledit conseil a tout pouvoir pour l'appréciation des faits et la confection des tarifs. Il a été jugé, en ce sens, que le conseil général appelé à statuer sur le prix de la conversion en argent des journées de prestations peut, sans excès de pouvoir, établir un tarif différent et supérieur pour les voitures suspendues que pour les voitures non suspendues. — Cons. d'Et., 28 mai 1880, Blot, [S. 81.3.78, P. adm. chr., D. 81.3.28]

**1280.** — On peut remarquer cependant que, d'après la loi du 21 mai 1836, l'importance des prestations devait être fixée non d'après les facultés présumées du contribuable mais en tenant compte de l'usage qu'il fait de la voie publique. N'est-il pas, dès lors, contraire à l'esprit de cette loi d'imposer davantage les voitures suspendues?

**1281.** — Il ne faudrait pas d'ailleurs que la liberté des conseils généraux dans la confection des tarifs en vînt à y introduire

tant de modifications et de distinctions que l'application en devint trop difficile. Il convient de rappeler qu'aux termes de la circulaire du 2 août 1837, le ministre de l'Intérieur recommandait de n'adopter d'autres divisions que celles-ci : 1° journées d'hommes ; 2° journées de chevaux ; 3° journées de bœufs, mulets et ânes ; 4° journées de voitures à deux roues ; 5° journées de voitures à quatre roues.

**1282.** — Et un contribuable a été déclaré mal fondé à demander la réduction de la taxe en argent qui lui avait été assignée pour une voiture attelée, d'après les bases du tarif fixé par le conseil général, sans distinguer entre les voitures de dimensions diverses, en soutenant qu'une voiture attelée d'un âne ne pouvait payer autant qu'une voiture attelée d'un cheval. — Cons. d'Et., 24 déc. 1862, Saillant, [Leb. chr., p. 844]

**1283.** — Les contribuables choisissent ainsi en connaissance de cause. Le délai à eux imparti (un mois d'ordinaire) pour déclarer de quelle manière ils veulent acquitter leurs prestations, est fixé annuellement par un arrêté préfectoral, pris en vertu de l'art. 21, L. 21 mai 1836, qui autorise les préfets à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de ladite loi. C'est à partir de la publication du rôle que court ce délai, à partir du jour fixé par l'arrêté du préfet, régulièrement publié, et non du jour où a été reçu l'avertissement d'avoir à faire l'option. — Cons. d'Et., 25 avr. 1879, Couillon-Lorgeou, [S. 80.2.312, P. adm. chr., D. 79.3.103]

**1284.** — Il a été décidé toutefois, à l'égard d'un contribuable qui avait quitté la commune avant la publication des rôles, que l'avertissement à lui donné de faire l'option devait servir de point de départ au délai. — Cons. d'Et., 22 janv. 1868, Pages, [S. 80.2.312, *ad notam*]

**1285.** — Le droit accordé ainsi aux prestataires par l'art. 4, L. 21 mai 1836, d'opter entre les prestations en argent ou en nature, ne peut leur être enlevé. Il faut donc rejeter sans hésitation l'opinion de Proudhon (*Dom. publ.*, t. 2, n. 505), d'après laquelle ce droit cesserait d'exister pour eux, lorsqu'en vertu d'une délibération du conseil municipal, approuvée par le préfet, les travaux doivent être exécutés par un entrepreneur. — Dumay, sur Proudhon, t. 2, n. 491.

**1286.** — Il peut être exercé, soit pour la totalité, soit pour une partie des prestations, porter par exemple sur les journées d'animaux et de voitures, à l'exclusion des journées d'hommes (Circ. min., 15 juin 1837).

**1287.** — Lorsqu'il y a eu option pour l'exécution en nature, y a-t-il un délai après lequel cette obligation cesse d'exister et quel est ce délai? La question a fait d'abord difficulté. Certains arrêtés déclaraient que la charge imposée aux contribuables se prescrit, comme les contributions directes, par le laps de trois ans. — Cons. d'Et., 3 janv. 1848, Nathamb, [S. 48.2.570, *ad notam*]; — 22 avr. 1848, Lippmann, [S. 48.2.570]

**1288.** — Et d'après Proudhon (*Dom. publ.*, n. 508), si l'on est resté deux ou trois ans sans réparer un chemin vicinal, les arrérages de la prestation sont dus de manière à en faire supporter en même temps le double ou le triple aux habitants compris dans le rôle, à moins qu'il ne s'agisse de dégradations récentes.

**1289.** — D'autres décisions soutenaient que l'obligation de fournir les prestations se prescrit par le laps de temps que le préfet a déterminé pour l'emploi de ces prestations, et non par le délai de trois ans fixé pour la prescription des contributions directes. — Cons. d'Et., 20 janv. 1843, Mallat, [S. 43.2.253, P. adm. chr.]

**1290.** — Le ministre de l'Intérieur estimait, de son côté, que les prestations en nature pouvaient être réclamées dans les délais fixés pour la clôture de l'exercice du budget communal, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars de l'année suivante. Le Conseil d'Etat se prononçait même implicitement en ce sens en décidant que les propriétaires qui, après avoir fait connaître leur option pour la prestation en nature, n'ont pas été mis en demeure de fournir leurs journées de travail, ne peuvent, une fois l'exercice clos, être contraints à acquitter leurs prestations en argent. — Cons. d'Et., 26 juill. 1851, Fouassier, [S. 52.2.69, P. adm. chr.]; — 3 juin 1852, Narbonne, [S. 52.2.552, P. adm. chr., D. 52.3.43]

**1291.** — Mais plus tard, saisi directement de la question, le Conseil d'Etat a limité à l'année en cours le délai d'exécution de la prestation en nature et cette dernière opinion est conforme et aux termes et à l'esprit de la loi, qui ne permet pas d'exiger d'un même contribuable, au cours de la même année, plus de 3 ou 4 journées de prestations en nature pour sa personne et pour chaque élément imposable qu'il possède (LL 21 mars 1836, art. 3; 20 août 1881, art. 10.)

**1292.** — Il en résulte d'abord que la prestation en nature, d'après l'art. 7, doit être fournie *chaque année;* il est évident qu'elle ne devrait pas être exigée si le bon état des chemins d'une commune la rendait inutile, mais si une commune négligeait pendant deux ou trois ans d'entretenir ses chemins, on ne pourrait cumuler les années antérieures avec l'année courante et exiger six ou neuf jours.

**1293.** — De plus, après l'expiration de l'année pour laquelle la prestation était imposée, les contribuables ne peuvent plus être contraints de se libérer ni en nature puisque cela doublerait leurs charges pour l'année suivante, ni même en argent pour la même raison, si du moins ils n'ont pas été mis en temps utile en demeure de se libérer en nature. Peu importerait que, si l'année était finie, l'exercice ne fût pas clos.

**1294.** — Jugé, en ce sens, que le contribuable qui a déclaré vouloir acquitter en nature les prestations auxquelles il est assujetti, ne peut plus, après l'expiration de l'année pour laquelle elles ont été votées, ni être requis de fournir ces prestations, ni être poursuivi pour leur acquittement en argent, alors même que l'exercice ne serait pas encore expiré. — Cons. d'Et., 2 mars 1858, Commune de Réveillon, [S. 59.2.56, P. adm. chr., D. 59.3.5] — *Sic*, Aucoc, *Ecole des communes*, 1858, p. 54; Dissert., *Ecole des communes*, ann. 1856, p. 240; Guillaume, *op. cit.*, p. 166, n. 83.

**1295.** — ... Que les prestations que les contribuables ont déclaré vouloir acquitter en nature ne peuvent plus être exigées après l'expiration de l'année à laquelle elles s'appliquent. — Cons. d'Et., 9 sept. 1864, Commune de Berthouville, [S. 65.2.151, P. adm. chr.]; — 15 janv. 1892, Commune de Lesquin, [Leb. chr., p. 5]

**1296.** — ... Et qu'après l'expiration de l'année les contribuables ne peuvent être réputés avoir renoncé à la prescription qui leur est acquise, par cela seul que, sur les poursuites dirigées contre eux, et pour satisfaire aux prescriptions de l'art. 28, L. 21 avr. 1832, ils ont acquitté le prix de leurs prestations. — Cons. d'Et., 9 sept. 1864, précité.

**1297.** — Dès lors, l'opinion ancienne que les règlements préfectoraux avaient d'abord sanctionnée a été abandonnée. L'administration a adopté la nouvelle jurisprudence; le règlement actuel (art. 20) et l'instruction générale du 6 déc. 1870, art. 132, exigent que les prestations en nature soient effectuées dans l'année pour laquelle elles sont imposées.

**1298.** — Bien mieux, l'engagement pris par un contribuable de fournir des prestations après l'expiration de l'année pour laquelle elles sont imposées ne peut être poursuivi par la commune. Il est nul comme contraire à la loi du 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 15 janv. 1892, précité.

**1299.** — Nous verrons *infrà*, n. 2011 et s., les divers modes d'acquittement de la prestation en nature et la façon dont cet acquittement est surveillé et contrôlé.

**1300.** — Les prestations sont payables en argent quand, dans le délai fixé par l'arrêté préfectoral, il n'y a pas eu de la part du contribuable option pour l'exécution en nature, ou quand, après une déclaration en ce sens, elles n'ont pas été exécutées du tout ou ne l'ont été qu'incomplètement. Elles sont alors exigibles par douzièmes, mais quand il y a des douzièmes échus lors du premier paiement, ils doivent y être compris (L. 28 juill. 1824, art. 5).

**1301.** — Les prestations en nature payables en argent doivent être perçues conformément à la valeur attribuée à chaque espèce de journées par le conseil général sur la proposition du conseil d'arrondissement. — Cons. d'Et., 31 mars 1848, Friot, [P. adm. chr.]

**1302.** — C'est le receveur municipal qui est chargé du recouvrement des prestations en argent en se conformant aux règles suivies en matière de contributions directes. Il distribue les avertissements aux contribuables sans avoir aucune rémunération à demander pour cela soit à la commune, soit aux particuliers; il émarge au rôle les versements faits à sa caisse et en fournit les quittances qu'il détache du livre à souche dont la tenue lui est prescrite (Inst. gén. min. fin., 20 juin 1859, art. 888).

**1303.** — Les poursuites à exercer pour la rentrée de ces cotes sont faites comme en matière de contributions directes et sous la surveillance des receveurs des finances. Lorsqu'il y a lieu d'y

recourir, le receveur municipal présente au maire une liste des contribuables en retard avec indication de la somme due par chacun d'eux, et lui demande l'autorisation de leur envoyer un avertissement avec frais. Le maire engage d'abord les contribuables à se libérer sans frais, puis, s'il y a lieu, donne son autorisation au pied de l'état qui est alors remis au receveur des finances. Celui-ci délivre la contrainte, et le sous-préfet la rend exécutoire. Le receveur municipal ne peut poursuivre, d'ailleurs, qu'après un avertissement gratuit et une nouvelle publication dans la commune (Même décision).

**1304.** — Après quoi on procède comme en matière de contributions directes : sommation avec frais, commandement, saisie et vente du mobilier (V. *infrà*, v° *Contributions directes*). Au cas de saisie-exécution pratiquée pour avoir paiement de taxes ou cotisations dues en matière de prestations en nature pour les chemins vicinaux, c'est aux tribunaux, à l'exclusion de l'autorité administrative, qu'il appartient d'apprécier la régularité et la validité de la saisie, comme aussi de statuer sur les dommages-intérêts que le contribuable prétendrait lui être dus à raison de cette saisie-exécution. — Cons. d'Et., 31 mai 1854, Robert, [S. 54.2. 717, P. adm. chr.]

**1305.** — C'est là l'application pure et simple d'un principe consacré par la jurisprudence en matière de contributions directes. Seulement, s'il se produit une revendication des meubles et effets saisis, celui qui forme opposition doit préalablement soumettre sa réclamation à l'autorité administrative, afin qu'elle puisse ordonner, s'il y a lieu, la cessation des poursuites. — Même arrêt.

**1306.** — Le receveur municipal est responsable envers la commune du recouvrement de cette ressource communale. Si, lors de la clôture de l'exercice communal, c'est-à-dire au 31 mars, les rôles ne sont pas entièrement soldés, les restes à recouvrer sont reportés au budget supplémentaire de la commune pour l'exercice en cours. Le receveur doit, à peine d'être forcé en recettes, justifier, lors de la communication au conseil municipal, du compte de l'exercice clos, qu'il a fait toutes diligences pour opérer le recouvrement complet desdites prestations et que le retard dans la rentrée des prestations encore dues provient d'obstacles qu'il lui a été impossible de surmonter (LL. 5 avr. 1884, art. 153, 158; 31 mai 1862, art. 512, 516, 518, 543; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 99). Dans ce cas, il doit faire approuver par le préfet l'état des cotes qu'il n'a pu recouvrer. L'état des cotes irrécouvrables dressé par le receveur municipal est soumis au conseil municipal.

## CHAPITRE II.

### RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

**1307.** — La liberté des conseils municipaux est extrêmement restreinte quant à la création et à la répartition entre les chemins vicinaux des communes des ressources ordinaires dont nous venons de parler. Cela tient, comme nous le verrons, au droit qui appartient au conseil général d'en affecter la totalité ou du moins la plus grosse part aux chemins de grande communication et d'intérêt commun. — V. *infrà*, n. 1952 et s.

**1308.** — Une plus grande latitude est laissée aux conseils municipaux pour la création et la répartition des ressources extraordinaires qui comprennent, nous l'avons déjà dit :

1° Des ressources spéciales à la vicinalité : trois centimes spéciaux extraordinaires;

2° Des ressources extraordinaires générales à tous les besoins de la commune, dont le conseil municipal peut faire emploi au profit des chemins vicinaux de toute catégorie : impositions et emprunts, allocations sur les produits de coupes extraordinaires de bois, de ventes de terrains, etc.

### SECTION I.

#### Ressources extraordinaires spéciales à la vicinalité.

**1309.** — D'après l'art. 141, L. 5 avr. 1884, les conseils municipaux ont le droit, que leur avait déjà reconnu l'art. 3, L. 24 juill. 1867, de voter, jusqu'à concurrence de trois, des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pour les affecter exclusivement aux chemins vicinaux ordinaires. Par là, les conseils municipaux ont d'abord le moyen de créer des ressources spéciales à la petite vicinalité alors que les ressources ordinaires sont absorbées en totalité ou en grande partie par les dépenses de la grande et de la moyenne vicinalité. Ils y trouvent aussi cet avantage, là où il y a pénurie de ressources en argent et excès de ressources en nature, de pouvoir, en augmentant le nombre des centimes, diminuer le nombre de journées de prestations. Le préfet reste néanmoins libre d'obliger les communes à recourir aux cinq centimes ordinaires et aux trois journées de prestation, conformément aux art. 2 et 5, L. 21 mai 1836, nonobstant le vote des centimes extraordinaires.

**1310.** — La loi du 24 juill. 1867 exigeait pour une pareille délibération l'adjonction des plus imposés au conseil municipal quand la commune avait moins de 100,000 fr. de revenus ordinaires, mais cette nécessité n'existe plus depuis la loi du 5 avr. 1882 qui n'admet plus en aucun cas l'intervention des plus imposés en matière de gestion communale.

**1311.** — D'autre part, d'après la loi du 24 juill. 1867, la délibération contenant vote de centimes extraordinaires pour la vicinalité n'était exécutoire par elle-même, sauf le droit d'annulation ou de suspension reconnu au préfet dans les trente jours pour violation d'une loi ou d'un règlement d'administration publique, que s'il y avait accord entre le maire et le conseil municipal. Dans le cas contraire, la délibération était soumise à l'approbation préfectorale. Aujourd'hui la délibération du conseil municipal est toujours exécutoire par elle-même, un mois après le dépôt de l'expédition à la préfecture ou à la sous-préfecture; le préfet peut toutefois, dans certains cas prévus par la loi, en prononcer la nullité ou l'annulation (L. 5 avr. 1884, art. 61, 66, 68, 141).

**1312.** — Le conseil municipal fixe, par sa délibération, l'emploi de cette contribution, et cette affectation ne peut être modifiée pourvu qu'elle ait trait à une dépense des chemins vicinaux ordinaires. Il règle la durée de la perception et peut même gager un emprunt sur le produit de cette contribution. Il y aurait cependant imprudence de sa part à engager ainsi pour longtemps les centimes extraordinaires au remboursement d'un emprunt; ces trois centimes extraordinaires doivent, en effet, être considérés comme une ressource destinée à pourvoir à des besoins ou à des dégradations extraordinaires pouvant survenir chaque année sur les chemins vicinaux ordinaires.

**1313.** — Fort souvent, les contribuables préfèrent les prestations aux centimes et l'acquittement d'un travail en nature par leurs personnes et leurs animaux au versement d'une somme d'argent. D'autre part, une journée de prestation procure, en général, plus de ressources aux communes que les trois centimes extraordinaires dont nous venons de parler. Cette double considération a dicté l'art. 3, L. 11 juill. 1868, relative à l'achèvement des chemins vicinaux, d'après lequel les conseils municipaux avaient la faculté d'opter entre ces trois centimes additionnels et une quatrième journée de prestations, quand du moins les charges extraordinaires des communes excédaient dix centimes. Pour l'évaluation de ces charges, on ne tenait compte ni des centimes pour insuffisance de revenus, ni des centimes ordinaires affectés à la voirie vicinale, ni des centimes spéciaux au traitement du garde champêtre ou à l'instruction primaire. Si l'on avait ainsi limité le droit d'option c'était pour empêcher certains conseils municipaux, dans des communes obérées, de faire trop lourdement peser sur les prestataires les charges de la vicinalité.

**1314.** — Le vote d'une quatrième journée de prestations avait lieu sans l'adjonction des plus imposés, et il était essentiellement facultatif pour la commune, à laquelle la quatrième journée ne pouvait être imposée; enfin, le produit était exclusivement affecté aux chemins vicinaux ordinaires. Mais cette faculté d'option qui devait s'exercer chaque année n'était accordée par le législateur aux conseils municipaux que pendant la période d'exécution de la loi du 11 juill. 1868. Or cette période d'exécution, successivement prorogée par les lois des 13 juill. 1868, 25 juill. 1873 et 15 avr. 1876, a pris définitivement fin le 31 déc. 1882. Depuis lors donc, les conseils municipaux ne peuvent plus opter entre une journée de prestations et trois centimes extraordinaires en faveur des chemins vicinaux ordinaires; seule, la seconde de ces deux ressources extraordinaires peut être votée par eux dans ce but (Circ. min. Int., 2 mai 1882).

**1315.** — Toutefois, une quatrième journée de prestations peut parfois, encore aujourd'hui, être décidée par les conseils

municipaux, mais c'est en faveur des chemins ruraux reconnus; les conseils peuvent affecter aux dépenses de ces chemins soit une journée de prestations, soit trois centimes extraordinaires, c'est-à-dire qu'ils ont, quant à ces chemins, le même droit d'option qu'ils avaient d'après la loi de 1868 en faveur de la petite vicinalité (L. 20 août 1881, art. 10; 5 avr. 1884, art. 141). — V. *suprà*, v° *Chemin rural*.

### SECTION II.

#### Impositions extraordinaires et emprunts.

**1316.** — Si les conseils municipaux sont libres de voter les trois centimes extraordinaires dont nous venons de parler, avant même d'avoir épuisé les ressources ordinaires, c'est-à-dire sans avoir fait appel aux prestations, il n'en est plus de même s'il s'agit de recourir à des impositions plus élevées ou à des emprunts pour les besoins de la voirie vicinale : de tels subsides ne peuvent être votés qu'en cas d'insuffisance des ressources ordinaires en argent ou en nature. Il résulte, en effet, des termes comme de l'esprit de la loi du 21 mai 1836 que les communes ne doivent recourir à des centimes extraordinaires pour l'entretien des chemins vicinaux qu'après emploi et épuisement de leurs ressources normales : la raison en est qu'il faut maintenir la répartition équitable établie par la loi entre le travail et les charges de la propriété (Circ. min., 8 sept. 1836).

**1317.** — Jugé, en conséquence, que le conseil municipal ne peut substituer des centimes additionnels aux ressources que la loi affecte à l'entretien des chemins vicinaux; que notamment il voterait à tort des centimes extraordinaires pour tenir lieu du produit des prestations en nature auxquelles la commune n'entend pas recourir. — Cons. d'Et., 21 janv. 1881, Commune de Moyenmoutier, [S. 82.3.38, P. adm. chr., D. 82.3.44]

**1318.** — On sait qu'une proposition de loi votée par la Chambre des députés, le 27 avr. 1893, modifierait cet état de choses.

**1319.** — En cas d'insuffisance des ressources ordinaires et des trois centimes extraordinaires, les conseils municipaux peuvent voter l'imposition de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes soit pour les chemins vicinaux ordinaires, soit même en faveur des chemins de grande communication ou d'intérêt commun. C'est là un principe admis depuis la loi du 28 juill. 1824. Leur délibération est réglementaire sur ce point si l'imposition n'est pas votée pour plus de cinq ans et n'excède ni cinq centimes ni le maximum annuellement fixé par le conseil général (L. 5 avr. 1884, art. 141).

**1320.** — Quand les impositions ne réunissaient pas ces conditions, elles étaient, jusqu'en 1882, votées avec le concours des plus imposés dans les communes n'ayant pas 100,000 fr. de revenus ordinaires (LL. 18 juill. 1837, art. 42; 24 juill. 1867, art. 6). La loi du 5 avr. 1882 a supprimé cette adjonction des plus imposés au conseil municipal. Mais il reste ceci, que de telles contributions extraordinaires doivent être autorisées par l'autorité supérieure. Un arrêté préfectoral suffit quand, dépassant cinq centimes, elles n'excèdent pas le maximum fixé par le conseil général et quand elles sont votées pour plus de cinq ans, mais pour moins de trente ans; il faut un décret si la contribution excède le maximum fixé par le conseil général et ce décret doit être rendu en Conseil d'État si elle est établie pour plus de trente ans; enfin, une loi est nécessaire si l'imposition sert à gager un emprunt de plus d'un million ou d'une somme qui, réunie aux autres emprunts non remboursés de la commune, dépasse un million (L. 5 avr. 1884, art. 142 et 143).

**1321.** — Les communes peuvent suppléer encore à l'insuffisance de leurs ressources affectées à la vicinalité en acceptant des avances remboursables ou en contractant des emprunts. Les délibérations des conseils municipaux sur ce point ne sont plus prises avec le concours des plus forts contribuables de la commune, ainsi que le prescrivait l'art. 42, L. 18 juill. 1837, toutes les fois que la commune n'avait pas 100,000 fr. de revenus ordinaires (L. 5 avr. 1882); comme celles qui sont relatives à des impositions extraordinaires, elles sont exécutoires par elles-mêmes ou soumises à l'approbation soit du préfet, soit du chef de l'Etat, soit du législateur, suivant les distinctions posées par les art. 141, 143, L. 5 avr. 1884 (V. *suprà*, n. 1320).

**1322.** — Pour pourvoir au remboursement des avances acceptées ou gager les emprunts ainsi contractés dans l'intérêt de la vicinalité, les conseils municipaux peuvent avoir recours aux impositions extraordinaires ou aux autres ressources dont les communes disposent, à l'exception des prestations et des centimes spéciaux (Instr. 1870, art. 74).

**1323.** — Les emprunts en faveur de la voirie vicinale ont été extrêmement facilités par la création de la caisse des chemins vicinaux due à la loi du 11 juill. 1868, art. 6; cette caisse a été chargée jusqu'en 1885, sous la garantie de l'Etat, de faire des avances remboursables aux communes dûment autorisées à emprunter pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, ces dernières pouvant se libérer par le paiement de trente annuités de 4 p. 0/0 des sommes empruntées. Nous en reparlerons plus longuement à propos des subventions de l'Etat. — V. *infrà*, n. 1322 et s.

### SECTION III.

#### Allocations sur des ressources extraordinaires.

**1324.** — Les conseils municipaux peuvent voter en faveur des chemins vicinaux des allocations prises sur des ressources extraordinaires autres que les impositions ou les emprunts, notamment sur le produit de la vente de coupes extraordinaires de bois ou de biens-fonds. Ils peuvent ainsi consacrer à l'établissement et à l'entretien des chemins vicinaux les différentes sommes versées dans leurs caisses à titre de recette accidentelle, et par exemple, la valeur des chemins aliénés, conformément à l'art. 18, L. 21 mai 1836, en cas de suppression.

**1325.** — Ces allocations sont soumises à l'approbation de l'autorité supérieure, c'est-à-dire du chef de l'Etat ou du préfet, selon que les revenus ordinaires de la commune excèdent ou non 3 millions. Si elles figurent au budget, elles sont approuvées par le fait même de la décision réglant le budget; si elles ne sont votées qu'après, elles sont l'objet d'une décision spéciale (L. 5 avr. 1884, art. 145, 146).

## CHAPITRE III.

### RESSOURCES ÉVENTUELLES.

**1326.** — Les ressources éventuelles ont ce caractère commun qu'elles sont subordonnées à des faits qui ne dépendent pas de la volonté des communes. On range parmi elles les subventions des particuliers, des départements et de l'Etat, les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires, les prestations dues à la suite de certaines condamnations judiciaires.

### SECTION I.

#### Souscriptions des particuliers.

**1327.** — Fort souvent des particuliers intéressés, soit à la conservation et au bon entretien, soit à l'établissement, à l'élargissement ou au redressement d'un chemin vicinal, offrent volontairement de concourir aux dépenses en devant résulter, qu'il s'agisse d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun ou d'un chemin vicinal ordinaire. La loi du 21 mai 1836 a prévu et réglementé ces offres (art. 7) en ce qui concerne les chemins de grande communication.

**1328.** — Ces offres de concours peuvent avoir pour objet le paiement d'une somme d'argent ou la fourniture de terrains et de matériaux ou encore l'exécution de certains travaux. Elles portent le nom générique de *souscriptions*. Elles peuvent émaner de particuliers ou associations de particuliers et ne sont alors soumises à aucune forme; elles sont valablement faites, même par lettre missive; elles peuvent aussi être faites par des communes, mais il faut alors une délibération du conseil municipal soumise, le cas échéant, à l'approbation de l'autorité supérieure.

**1329.** — Les souscriptions sont ou purement gratuites ou subordonnées à une condition; la loi du 21 mai 1836, art. 7, prévoit seulement la première hypothèse, mais la seconde va de soi. On avait pensé dans le principe qu'il fallait appliquer aussi les règles que nous allons exposer aux offres de fonds faites sous condition

de remboursement et à titre d'avances, avec ou sans stipulation d'intérêts; mais le Conseil d'Etat consulté sur la question a vu dans une telle opération un véritable prêt fait à une commune, et il en a conclu qu'il fallait dès lors observer les formes requises pour les emprunts communaux. Telle est aussi la doctrine exprimée par la circulaire du 3 juin 1841.

**1330.** — Conformément aux règles générales sur la formation des contrats, les offres à elles seules ne sont que des pollicitations, insuffisantes pour lier le souscripteur tant qu'elles n'ont pas été acceptées par l'administration. Jusqu'à cet échange de consentements, elles peuvent être rétractées. — Cons. d'Et., 6 janv. 1849, Maydieu-Fitou, [S. 49.2.245, P. adm. chr.]; — 23 mars 1850, Montcharmant, [S. 50.2.428, P. adm. chr.]; — 15 févr. 1851, Cretté, [P. adm. chr.]; — 2 août 1851, Chambord, [P. adm. chr.]; — 26 avr. 1860, de Bastignac, [P. adm. chr.]; — 21 févr. 1867, Laurent, [Leb. chr., p. 187]; — 4 févr. 1869, Commune de Saint-Denis-le-Chosson, [Leb. chr., p. 102]

**1331.** — Dès lors, lorsqu'une telle offre n'a été ni acceptée ni suivie d'exécution, on ne peut refuser d'indemniser son auteur à raison des terrains pris sur sa propriété pour la confection du chemin. — Cons. d'Et., 2 août 1851, précité.

**1332.** — Seulement si, le conseil de préfecture ayant déclaré obligatoire l'offre faite par un particulier de céder gratuitement son terrain pour l'établissement d'un chemin de grande communication, l'administration a pris possession du sol et a fait exécuter les travaux nécessaires, l'annulation postérieure de l'offre retirée avant acceptation de l'administration ne permet pas au propriétaire dépossédé de réclamer son terrain. Il a droit seulement à une indemnité représentant la valeur de ce terrain et à des dommages-intérêts, le cas échéant, à raison du défaut d'indemnité préalable à la dépossession. — Cons. d'Et., 26 avr. 1860, précité.

**1333.** — Il est loisible à un particulier d'offrir de réparer ou même d'établir un chemin vicinal dans son propre intérêt et à ses frais. L'acceptation donnée par le préfet qui autorise l'élargissement et le redressement du chemin ne contient aucun excès de pouvoir, alors même qu'il cède à l'auteur de l'offre le sol de l'ancien chemin réclamé par lui en compensation de ses dépenses, pourvu que les formalités prescrites par la loi du 21 mai 1836 soient observées. — Cons. d'Et., 18 juin 1846, Massicot, [S. 46.2.602]

**1334.** — La convention pour devenir parfaite doit être acceptée par l'administration et, comme elle a le caractère d'un marché passé pour l'exécution de travaux publics, l'offre du particulier doit, s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire ou d'une rue lui faisant suite, être acceptée par le maire après délibération conforme du conseil municipal et approuvée par l'autorité supérieure compétente, c'est-à-dire le préfet ou le Président de la République suivant que les revenus ordinaires de la commune sont inférieurs ou supérieurs à 3 millions (L. 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69, 90, 115).

**1335.** — S'il s'agit de souscriptions applicables aux chemins de grande communication et aux rues qui en sont le prolongement, c'est le préfet qui doit les accepter aux termes de la loi du 21 mai 1836, art. 7. La substitution du préfet aux maires des communes intéressées a été opérée par le législateur pour rendre l'acceptation plus facile. Il n'exige pas que les conseils municipaux délibèrent, mais il a été dit dans la discussion de la loi que si les offres renfermaient des conditions ayant pour objet de grever le budget du département, le préfet devrait en référer au conseil général. — *Moniteur*, 1836, p. 382, 1re col.

**1336.** — Mais qui a qualité pour accepter les souscriptions faites en faveur d'un chemin d'intérêt commun ou de la rue qui le prolonge? D'après un arrêt, les souscriptions des particuliers pour l'exécution d'un chemin vicinal intéressant plusieurs communes peuvent être valablement acceptées par le préfet qui a ordonné les études et réglé l'exécution des travaux et la répartition des dépenses; il n'est pas nécessaire qu'elles soient acceptées par délibération des conseils municipaux approuvée par le préfet. — Cons. d'Et., 12 juill. 1855, Duclos, [P. adm. chr.]

**1337.** — L'instruction générale du 6 déc. 1870, art. 101, et la circulaire ministérielle du 20 mars 1877 attribuent également compétence au préfet sur ce point, et cette solution se justifie par le peu de différence à faire entre les chemins de grande communication et ceux d'intérêt commun, qui ne diffèrent presque que quant au maximum du contingent à fournir par les communes pour les dépenses de chacune de ces classes. La tendance actuelle du Conseil d'Etat est, d'ailleurs, tout à fait en ce sens, puisqu'il reconnaît au seul préfet le droit de représenter les communes intéressées même dans les demandes et contestations relatives aux subventions spéciales réclamées à raison des dégradations extraordinaires causées à ces chemins. — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Préfet de l'Aude, [D. 77.3.9]; — 9 mars 1877, Halette et Cie, [Leb. chr., p. 249]; — 25 mars 1881, Préfet de la Nièvre, [D. 82.3.92]

**1338.** — L'acceptation de l'administration suffit-elle à rendre le contrat irrévocable, ou est-ce, au contraire, la notification qui doit en être faite au souscripteur? La question peut être délicate, car elle se rattache à la théorie plus générale des contrats par correspondance. On peut soutenir que l'acceptation n'a aucun effet possible à l'égard des souscripteurs tant qu'elle ne leur a pas été communiquée soit par une notification administrative ou extrajudiciaire, soit de toute autre manière. — Cons. d'Et., 7 janv. 1858, Sicard, [Leb. chr., p. 30]

**1339.** — On peut dire, en sens contraire, que le contrat est formé dès lors qu'il y a acceptation définitive de l'administration, les volontés ayant concouru à la formation de la convention. — Aucoc, *Conf. sur le droit administratif*, t. 2, n. 718.

**1340.** — Jugé, en ce sens, que lorsque le préfet a approuvé la délibération par laquelle un conseil municipal a accepté l'offre pure et simple d'une subvention pour la confection d'un chemin vicinal, cette offre est devenue définitive et irrévocable sans qu'il soit nécessaire que l'administration ait notifié son acceptation au propriétaire intéressé. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, Maillebiau, [S. 84.3.23, P. adm. chr.]

**1341.** — Quoi qu'il en soit, la question est discutable, et il sera toujours prudent de recourir à la notification. — Guillaume, *op. cit.*, p. 227, n. 118.

**1342.** — L'engagement réciproque, une fois formé par le concours des deux volontés, lie les deux parties. Il en résulte, en cas de souscription faite à certaines conditions, d'abord que l'administration ne peut se dispenser de remplir lesdites conditions, puisque, même après acceptation complète, les souscripteurs ne sont obligés qu'autant que l'administration ne s'écarte pas des conditions auxquelles elle a été souscrite. Ainsi, un changement notable dans le tracé ou l'exécution devrait avoir évidemment pour effet d'autoriser le retrait de l'offre. — Cons. d'Et., 6 janv. 1849, Maydieu-Fitou, [S. 49.2.245, P. adm. chr.]; — 23 mars 1850, Montcharmant, [S. 50.2.428, P. adm. chr.]; — 15 févr. 1851, Cretté, [P. adm. chr.]; — 22 juill. 1892, Landais, [Leb. chr., p. 634] — Les souscripteurs, en effet, ne sont pas guidés dans l'abandon de leurs droits par un sentiment tout désintéressé, mais par le désir d'obtenir des avantages en échange.

**1343.** — Toutefois, on doit comprendre qu'il faut que le changement soit sérieux. Jugé, avec raison, qu'en vain les souscripteurs prétendraient retirer leurs offres, attendu que la souscription aurait été consentie sous des conditions de tracé et d'exécution qui n'ont pas été remplies, si les modifications apportées sont sans importance réelle. — Cons. d'Et., 23 déc. 1852, Soubeyrand, [S. 53.2.425, P. adm. chr.]

**1344.** — Il a été jugé, aussi, que celui qui s'est engagé, tant en son nom qu'au nom d'autres intéressés pour lesquels il s'est porté fort, à supporter une quotité déterminée des dépenses auxquelles peut donner lieu l'établissement d'un chemin, se trouve affranchi de la garantie qu'il avait contractée, et n'est plus tenu que pour sa part, si l'administration a accepté les souscriptions faites ultérieurement par ses cointéressés, pour des sommes fixes, et sous la condition qu'ils seraient dégagés de l'obligation précédemment contractée en leur nom. — Cons. d'Et., 6 mars 1856, Gendarme, [P. adm. chr.]

**1345.** — La convention ainsi conclue constitue un contrat administratif à titre onéreux. Ce n'est pas un contrat à titre gratuit. — V., par analogie, Cass., 20 avr. 1870, Roblin, [S. 70.1.268, P. 70.669, D. 71.1.41]; — 4 mars 1872, de la Guère, [S. 72.1.220, P. 72.529, D. 72.1.440]

**1346.** — Il en résulte qu'aucune forme solennelle n'est requise pour la constatation de ce contrat. La preuve de l'offre et de l'acceptation peut résulter de lettres missives, de listes signées par chacun des souscripteurs, sans que ces signatures aient à ce point de vue besoin d'être certifiées par le maire, de dépêches ou d'arrêtés, soit du maire, soit du préfet. L'acceptation pourrait même n'être qu'implicite et résulter de certaines circonstances, par exemple de l'exécution des travaux en vue desquels l'offre

avait été faite. — Cons. d'Et., 17 juin 1865, Lejourdan, Leb. chr., p. 664]

**1347.** — C'est un contrat administratif, car il a pour objet l'exécution et la confection de travaux publics, d'où les arrêts tirent d'importantes conséquences tant au point de vue de la compétence qu'au point de vue du mode de recouvrement de ces souscriptions. — Cons. d'Et., 23 mars 1850, précité; — 2 août 1851, Chambord, [P. adm. chr.]; — 23 déc. 1852, précité; — 28 juin 1855, Commune de Saint-Just-en-Chevalet, [D. 56.3.25]; — 7 janv. 1858, Suard, [Leb. chr., p. 30] — Trib. confl., 20 avr. 1889, Préfet du Cher, [P. adm. chr.]; — 16 mai 1874, Dubois, [S. 76.2.96, P. adm. chr., D. 75.3.38]; — 27 mai 1876, Chargère, [S. 78.2.223, P. adm. chr., D. 77.3.15]

**1348.** — Les divers actes constatant les offres des particuliers et leur acceptation sont exempts des droits de timbre et d'enregistrement en vertu des lois des 13 brum. an VII, art. 16, n. 2, et 22 frim. an VII, art. 70, § 3, n. 6. Telle est l'interprétation admise par une décision du ministre des Finances en date du 7 sept. 1854 (V. Circ. de la comptabilité générale, 30 sept. 1854, et Inst. gén. min. Fin., 20 juin 1859, art. 888, n. 13), à raison de l'analogie existant entre les souscriptions volontaires et les subventions forcées créées par la loi du 21 mai 1836.

**1349.** — Ni la loi ni les règlements d'administration publique ne prescrivent un mode spécial de recouvrement pour les souscriptions volontaires consistant en une promesse de somme d'argent. L'instruction générale du ministre des Finances, en date du 20 juin 1859, prescrit de procéder à ce recouvrement comme en matière de contributions directes. Mais il s'agit d'une recette municipale pour laquelle il n'a pas été prescrit de mode spécial de recouvrement; il faut donc s'en référer à l'art. 154, L. 5 avr. 1884, qui a remplacé l'art. 63, L. 18 juill. 1837. Le maire dressera un état qui sera rendu exécutoire par le préfet ou le sous-préfet, et cet exécutoire constituera le titre de la perception (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 102), de telle sorte que s'il y a opposition ou recouvrement, la difficulté devra être soumise au conseil de préfecture, et en appel au Conseil d'Etat. — V. les arrêts cités, n. 1347.

**1350.** — Mais il s'agit là, en somme, de l'exécution d'un contrat qui, s'il peut être poursuivi par la voie administrative, n'en est pas moins soumis sous tous autres rapports aux règles ordinaires des contrats; par suite, les principes établis en matière de contributions directes ne lui sont pas applicables. Jugé notamment, en ce sens, que le délai de prescription de trois ans fixé par l'art. 149, L. 3 frim. an VII, pour le recouvrement des contributions directes n'est pas applicable au recouvrement de ces souscriptions. — Cons. d'Et., 23 juin 1853, Germain, [S. 54.2.160, P. adm. chr., D. 54.3.34]; — 31 mars 1882, Maillebiau, [S. 84.3.23, P. adm. chr., D. 83.3.82]

**1351.** — De ce que les souscriptions des particuliers dûment acceptées constituent un contrat administratif ayant pour objet l'exécution de travaux publics, la jurisprudence a conclu avec raison qu'ils tombent sous l'application de la loi du 28 pluv. an VIII, art. 4, et que partant les tribunaux administratifs, le conseil de préfecture en première instance et, en appel, le Conseil d'Etat, sont seuls compétents pour connaître des difficultés qu'ils soulèvent. — Cass., 20 avr. 1870, précité; — 4 mars 1872, précité. — Cons. d'Et., 23 mars 1850, précité; — 2 avr. 1851, précité; — 28 juin 1855, précité; — 26 nov. 1866, Bizet, [S. 67.2.300, P. adm. chr., D. 72.5.450] — Trib. confl., 16 mai 1874, précité; — 27 mai 1876, précité; — 1[er] mai 1846, Bertin et autres, [S. 46.2.538, P. adm. chr.]

**1352.** — ... Pour statuer, par exemple, sur l'opposition faite par le souscripteur au paiement du montant de la somme promise. — Cons. d'Et., 23 déc. 1852, précité.

**1353.** — ... Ou pour connaître de la contestation élevée sur l'exécution d'un contrat intervenu entre l'administration et plusieurs propriétaires et ayant pour objet de régler la part pour laquelle ces propriétaires contribueraient à des dépenses effectuées par l'Etat et dont leurs propriétés sont dans le cas de profiter. — Cons. d'Et., 20 avr. 1839, précité. — *Sic*, Grandvaux, t. 1, p. 311; Dumay, t. 1, p. 97; t. 2, p. 100; Herman, n. 500 et s.; Gisclard, *op. cit.*, t. 1, p. 154 et s., n. 199 et s.; Guillaume, *op. cit.*, p. 228, n. 118.

**1354.** — Cette compétence des tribunaux administratifs n'a pas été contestée, le contrat revêtant tout à fait le caractère d'un marché de travaux publics, quand il s'agissait de souscriptions comprenant une somme d'argent à fournir ou certains ouvrages à effectuer en même temps qu'une cession de terrains. — Cons. d'Et., 5 mars 1864, Christofini, [Leb. chr., p. 228]; — 24 déc. 1875, Leroux, [Leb. chr., p. 1062]

**1355.** — Le Conseil d'Etat avait d'abord pensé qu'il en devait être autrement quand la souscription consisterait uniquement dans un abandon de parcelles de terrain. Les tribunaux judiciaires, juges naturels des questions de propriété, étaient considérés comme pouvant seuls connaître alors des difficultés. — Cons. d'Et., 17 juill. 1861, Chartier, [S. 62.2.239, P. adm. chr., D. 62.3.68]; — 1[er] août 1873, Abadie, [S. 75.2.119, P. adm. chr., D. 74.3.24]

**1356.** — Mais le tribunal des conflits n'a pas admis cette restriction, et il a décidé que les contestations en matière de souscriptions volontaires relèvent des tribunaux administratifs, alors même qu'elles consistent en un abandon volontaire de terrains. — Trib. confl., 27 mai 1876, précité.

**1357.** — Le conseil de préfecture compétent est celui du lieu où les travaux sont exécutés ou doivent l'être, alors même que le souscripteur est domicilié ailleurs. — Cons. d'Et., 26 juin 1874, Varin, [S. 76.2.122, P. adm. chr., D. 75.3.52]

**1358.** — Par exception, certaines questions peuvent se présenter qui, par leur nature, sont nécessairement réservées à la connaissance des tribunaux judiciaires. Cette autorité étant, par exemple, seule compétente pour apprécier dans quelle mesure l'obligation d'une personne passe à son héritier poursuivi en cette qualité, c'est à elle qu'il appartient, en cas de décès d'un souscripteur, de décider si l'un de ses héritiers, auquel le montant total de la dette est réclamé, n'en est tenu que pour sa part héréditaire. — Cons. d'Et., 31 mars 1882, précité.

**1359.** — Les souscriptions en argent sont versées dans la caisse du receveur général du département ou dans la caisse municipale, suivant qu'il s'agit de chemins de grande ou moyenne vicinalité ou de chemins vicinaux ordinaires. Elles ne peuvent être employées que sur le chemin en vue duquel elles ont été faites, sous peine pour le fonctionnaire ayant fait un autre emploi d'en être rendu personnellement responsable, et même d'être poursuivi pour détournement illégal de deniers publics s'il a agi de mauvaise foi.

## SECTION II.

### Subventions départementales.

**1360.** — Avant la loi de 1836, et malgré le silence du législateur, bon nombre de conseils généraux avaient déjà compris qu'on ne parviendrait à améliorer efficacement le réseau vicinal qu'en apportant l'appoint d'un secours départemental aux ressources communales insuffisantes pour les besoins du service. Seulement ce secours n'était alors possible qu'en ce qui concerne les ouvrages neufs et les travaux d'art, et seulement sur les chemins intéressant beaucoup de communes et revêtant par là même un caractère d'utilité départementale.

**1361.** — Le législateur de 1836 est allé plus loin. La loi du 21 mai 1836 permet aux conseils généraux, par son art. 8 dont la disposition n'avait rien d'analogue dans la législation antérieure, non seulement d'accorder au service vicinal des subventions prises sur le produit des centimes facultatifs, mais encore d'imposer, pour accroître ces subventions, des centimes spéciaux, dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances. D'après l'art. 12 de la même loi, ce maximum a été d'abord fixé pendant longtemps à cinq centimes, mais depuis la loi de finances du 31 juill. 1867 réglant le budget de 1868, il a été porté à sept centimes chaque année.

**1362.** — Le maximum des centimes facultatifs ordinaires est également fixé annuellement par la loi de finances. Depuis la loi du 4 sept. 1871 il est limité chaque année à 25 centimes additionnels au principal des deux premières contributions directes, plus un centime additionnel au principal des quatre contributions.

**1363.** — Le conseil général peut aussi voter en faveur des chemins vicinaux des subventions sur le produit d'impositions extraordinaires ou d'emprunts. Ses délibérations en ce sens sont exécutoires par elles-mêmes, sauf si l'emprunt est remboursable en plus de quinze ans ou si l'imposition excède le maximum fixé par la loi annuelle du budget : une loi alors est nécessaire (L. 10 août 1871, art. 40 et 41).

**1364.** — Trois points doivent être observés relativement à ces subventions départementales.

1° D'après l'art. 8 de la loi de 1836, elles sont applicables sans aucune restriction aux chemins de grande communication et dans les cas extraordinaires aux autres chemins vicinaux. En fait, elles sont affectées aux chemins de grande communication, mais, comme nous le verrons plus loin, elles constituent depuis 1880 le préalable exigé en principe pour que les communes puissent prétendre aux subventions de l'Etat.

**1365.** — 2° Elles sont purement facultatives pour le conseil général; l'art. 8, L. 21 mai 1836, l'indique suffisamment par ses termes. Le conseil général a à tenir compte de l'intérêt général du département et des efforts faits par les communes mais aussi de l'état des finances départementales; il est donc toujours libre de refuser la subvention demandée (Instr. min., 24 juin 1836).

**1366.** — 3° On avait pensé au début que les subventions départementales ne pourraient jamais être affectées à l'acquisition des terrains nécessaires pour la confection ou l'élargissement des chemins vicinaux (Inst. min., 22 juin 1836). Mais l'administration s'est depuis longtemps départie de cette rigueur (Circ. min., 20 mars 1848). Ces subventions peuvent être appliquées à tous les besoins des chemins.

**1367.** — D'après l'art. 8 de la loi de 1836, les subventions départementales étant votées, le préfet était chargé de les répartir entre les lignes vicinales, eu égard aux ressources, aux sacrifices et aux besoins des communes; il en rendait compte chaque année au conseil général. Dans le cas où la répartition était mal faite, le conseil général n'avait aucun recours contre la décision du préfet; il ne pouvait que refuser, l'année suivante, une nouvelle subvention. — *Moniteur*, 1836, p. 398, 2e col. — Il eût excédé ses pouvoirs en déterminant, lors du vote du crédit, la quotité des subventions à allouer à tel ou tel chemin ou en décidant dans quelle proportion elles seraient accordées par rapport aux ressources communales ou particulières. Le préfet exerçait donc un pouvoir purement discrétionnaire dans la distribution des subventions.

**1368.** — Les lois postérieures ont modifié cet état de choses. Le conseil général a reçu de la loi du 18 juill. 1866 le pouvoir de procéder au lieu du préfet à la répartition des subventions départementales pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, et de la loi du 11 juill. 1868, le même pouvoir quant aux subventions créées en vertu de cette loi sur les fonds de l'Etat ou du département pour hâter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires. Depuis la loi du 10 août 1871 (art. 46, n. 7 et 81), le conseil général répartit toutes les subventions sur les fonds de l'Etat ou du département entre tous les chemins vicinaux, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, et, s'il ne se réserve pas cette répartition quant aux fonds départementaux, elle est faite par la commission départementale.

### Section III.

#### Concours financier de l'Etat aux dépenses des chemins vicinaux.

**1369.** — Jamais si les communes avaient été abandonnées à leurs propres ressources, elles n'auraient pu, fût-ce avec le concours des particuliers et des départements, arriver à réaliser le programme de construction et d'entretien des voies vicinales nécessaires. L'intervention de l'Etat, intéressé lui-même d'ailleurs à l'augmentation d'un réseau vicinal comme à tout ce qui augmente la richesse générale de la nation, était nécessaire. Son concours, tout éventuel à l'origine, a pris aujourd'hui un caractère plus régulier; il vient en aide aux communes soit par des subventions autorisées dans les limites que fixe annuellement la loi du budget, soit par des avances remboursables. Dans ce dernier cas, il joue le rôle de prêteur vis-à-vis des communes et, dès lors, son rôle à ce point de vue eût dû logiquement être étudié à propos des emprunts faits par les communes pour se procurer des ressources extraordinaires en faveur de la vicinalité. Nous avons préféré cependant renvoyer ici nos explications sur ce point, afin de ne pas scinder l'exposé de la matière.

**1370.** — Pendant de longues années, l'Etat n'a accordé aux communes que des subventions peu élevées. Au début du siècle, la question de savoir s'il entrait dans le rôle de l'Etat de participer aux dépenses des chemins vicinaux, ne pouvait même pas se poser. Obligé de réparer des ruines immenses avec les ressources insuffisantes d'un Trésor dont il avait peine à combler les vides, le gouvernement avait assez à faire de pourvoir aux besoins généraux et de songer d'abord aux routes. Loin d'être en mesure de rien donner aux communes, il dut même leur interdire de s'imposer aucune contribution extraordinaire pour leurs propres services.

**1371.** — Cependant, à partir de la loi du 6 nov. 1831, une allocation annuelle de 400,000 fr., puis plus tard de 200,000 seulement, figure dans les budgets de cette époque avec affectation à la construction des ponts de la voirie vicinale. D'autre part, en 1832, une subvention de quelques millions fut accordée pour la construction de ces chemins (Disc., L. 21 mai 1836, séance du 1er mars 1836, *Moniteur*, 1836, p. 374. Rapport à la Chambre des députés sur le projet devenu la loi du 11 juill. 1868), mais ce ne fut qu'un accident. La prospérité des finances publiques étant encore chose trop nouvelle, la loi de 1836 ne parle que des subventions départementales, bien que l'idée du concours financier de l'Etat ait été émise dans la discussion. Les subventions de l'Etat à la vicinalité continuèrent dès lors de constituer une ressource tout exceptionnelle.

**1372.** — C'est ainsi, qu'en 1846, un crédit de 500,000 fr. fut mis à la disposition du ministre de l'Intérieur, par ordonnance royale du 7 décembre, pour la réparation des dommages causés aux chemins vicinaux de divers départements par des inondations survenues pendant l'automne de 1846.

**1373.** — Une loi du 22 sept. 1848 affecta un crédit de 6 millions à titre de subvention extraordinaire tant à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication qu'à l'amélioration des chemins vicinaux de petite communication.

**1374.** — Plusieurs autres subventions furent encore accordées, sous forme de secours aux communes, à la suite de disettes ou de chômages. Utilisées sous forme d'ateliers de charité, elles avaient pour objet de soulager la misère publique en favorisant l'exécution de travaux utiles. De 1852 à 1856, les chemins vicinaux participèrent ainsi pour 12,558,092 fr. aux crédits ouverts par le gouvernement pour assurer de l'ouvrage à la classe ouvrière.

**1375.** — En 1861, le concours de l'Etat commence à revêtir le caractère d'une ressource habituelle d'une dotation véritable au profit de la vicinalité. A cette époque, il était évident que les ressources locales ne suffiraient jamais à mener à fin une entreprise aussi vaste que celle de l'achèvement du réseau vicinal. Le rapport adressé au chef de l'Etat sur le service de la vicinalité de 1852 à 1856 le reconnaissait formellement. D'autre part, les résultats obtenus au point de vue de la richesse publique par les travaux d'ouverture et d'entretien déjà effectués sur le réseau encourageaient l'Etat à accélérer cette œuvre en y employant ses ressources dans un moment de prospérité financière incontestable. Une somme de 25 millions fut donc votée et répartie, après prélèvement pour l'exercice de 1861 de 2 millions, en sept annuités à partir de 1862 : elle était destinée à l'achèvement des chemins d'intérêt commun (LL. 7 juill. 1862, 15 mars 1863, 8 juin 1864, 8 juill. 1865, 18 juill. 1866, 31 juill. 1867; Décr. 28 août 1862, 23 nov. 1862, 22 nov. 1863, 15 nov. 1864, 28 oct. 1865, 6 nov. 1866, 27 nov. 1867). C'était un acheminement vers le régime du subventionnement normal et continu.

**1376.** — Les résultats de la grande enquête agricole ouverte en 1865 ne tardèrent pas à prouver que le gouvernement avait eu le sens des vrais besoins du pays et avait devancé ses vœux. L'achèvement du réseau vicinal par la création de nouvelles ressources et la continuation des subventions de l'Etat était réclamé de toute part, au premier rang des améliorations à réaliser, comme une condition essentielle de la prospérité et du bien-être des populations rurales, comme le moyen le plus actif du développement de la richesse agricole.

**1377.** — Grâce à la disposition de la loi de 1836 réservant aux chemins vicinaux de grande communication les deux tiers des ressources de la vicinalité, et à l'affectation presque exclusive à ce réseau des subventions départementales, l'achèvement des voies appartenant à la grande vicinalité pouvait être regardé comme très-prochain; dans dix-sept départements, elles étaient toutes à l'état de viabilité et il en fut de même dans sept autres avant la fin de 1868. Les parties construites sur les chemins de grande communication représentaient 88 p. 0/0 de la longueur totale du réseau.

**1378.** — Sans être aussi avancés, les chemins d'intérêt commun, favorisés par une large subvention des pouvoirs publics, avaient pu être exécutés déjà sur une assez grande étendue. Un peu plus d'un tiers seulement restait à construire et dans ce

nombre, plusieurs étaient parvenus déjà à des degrés divers d'avancement.

**1379.** — Mais, malgré les charges que s'étaient imposées les communes, plus de la moitié des chemins vicinaux ordinaires était encore à l'état de sol naturel et un tiers à peine était à l'état complet d'entretien. Bien des parties du territoire étaient encore déshéritées, et dans bon nombre de communes rurales, les produits de la culture restaient inutilisés faute de chemins pour les transporter.

**1380.** — Sans doute la loi du 24 juill. 1867 avait autorisé les conseils municipaux à affecter trois centimes spéciaux extraordinaires à la petite vicinalité, mais ce n'était pas suffisant. Il était indispensable que des ressources importantes fussent concentrées sur ces voies. L'entreprise a été commencée en 1868. Un décret du 17 août 1867 avait ordonné une vaste enquête sur l'état de la vicinalité. Chaque conseil municipal devait diviser les chemins vicinaux ordinaires de la commune en trois classes : chemins urgents, chemins utiles, chemins dont l'exécution pouvait être ajournée. Ce travail fut affiché pendant un délai de huit jours pour provoquer toutes les réclamations, puis revisé par une commission cantonale composée des conseillers généraux et d'arrondissement et de tous les maires du canton. Une commission départementale formée d'un nombre de conseillers généraux double de celui des arrondissements du département, et élue au scrutin secret et à la majorité absolue par le conseil général, fut appelée à son tour à délibérer et à donner son avis sur les classements proposés, sur l'évaluation de la dépense à faire, sur le délai à fixer pour l'exécution et sur les ressources à y employer. Cette dernière commission fut également appelée à se prononcer sur les mesures qu'il pouvait être nécessaire de prendre dans l'intérêt des chemins de grande communication et d'intérêt commun. Enfin le préfet prit un arrêté qui divisa les chemins de chaque commune, non encore amenés à l'état d'entretien, suivant les trois catégories indiquées plus haut, avec évaluation de la dépense afférente aux deux premières catégories.

**1381.** — Remarquons qu'il ne s'agissait pas à proprement parler d'ajouter de nouvelles catégories de chemins vicinaux à celles qui avaient été créées par la loi du 21 mai 1836. La nouvelle distinction avait uniquement pour objet d'établir une comparaison entre les chemins vicinaux ordinaires, en vue de déterminer un ordre de priorité dans l'exécution et dans l'emploi des ressources à créer. Ce n'était pas un classement dans le sens de la loi du 21 mai 1836, l'opération ne portait aucune atteinte aux classements opérés. Elle avait seulement pour objet de fixer pour toute la France la longueur du réseau de petite vicinalité appelé à bénéficier des faveurs de l'Etat; ce dernier était, en effet, forcé par les charges budgétaires générales de limiter ses libéralités. — V. *infrà*, n. 1395.

**1382.** — La classification opérée en vertu du décret de 1867 plaça dans la catégorie des chemins urgents 87,000 kil. et 55,000 kil. dans celle des chemins utiles; ces 142,000 kil. constituaient le réseau susceptible d'être subventionné par l'Etat; 109,000 kil., soit les 2/5es des chemins restant à exécuter, demeuraient en dehors, leur achèvement paraissant pouvoir être ajourné sans inconvénient.

**1383.** — La construction du réseau dit subventionné semblait devoir, pour le moment au moins, suffire aux besoins de la circulation; elle devait porter la longueur des chemins entretenus de 112,000 à 254,000 kil. Elle devait en s'étendant sur une période de dix ans environ, entraîner une dépense approximative de 589 millions à laquelle il fallait ajouter 252 millions pour frais d'entretien.

**1384.** — Or il était démontré que la réunion de toutes les ressources légales affectées aux chemins vicinaux ne pouvaient guère produire que 330 millions dans cette même période décennale, ou 430 millions si l'on tenait compte de certaines ressources extraordinaires et éventuelles. Restait donc sur les 841 millions de dépenses prévues, un déficit de 400 millions au moins. On commença par en mettre 1/4, soit 100 millions, à la charge des départements, qui, du reste, y consentirent volontiers pour la plupart. Leur réseau de grande communication était déjà presqu'achevé et c'était une compensation à la presqu'entière absorption jusqu'alors des ressources spéciales et des subventions départementales par les voies de la grande et de la moyenne vicinalité.

**1385.** — L'Etat ne pouvait pas non plus prendre à sa charge exclusive plus de 100 millions, et 200 millions devaient dès lors incomber aux communes. Mais demander cette somme à l'impôt, c'était obérer d'une façon exorbitante les finances communales, si elle devait être perçue dans une période restreinte; il était nécessaire cependant de ne pas trop ajourner la réalisation d'une œuvre aussi importante.

**1386.** — La difficulté à résoudre était donc de donner aux communes le moyen de se procurer des fonds dans un assez court délai par voie d'emprunt à un taux d'intérêt modéré et avec la facilité de remboursement à très-long terme. Seule l'intervention de l'Etat et de son puissant crédit pouvait permettre d'atteindre un tel résultat : il garantirait les emprunts faits par les communes pauvres et même prendrait à sa charge partie des annuités d'amortissement qu'elles ne pourraient payer.

**1387.** — Telle est l'idée mère de la loi du 11 juill. 1868, présentée par le gouvernement comme une œuvre d'intérêt national. Pour accélérer les travaux de la vicinalité, l'Etat s'engageait à contribuer aux dépenses. Son concours affectait une double forme :

1° Allocations sur les fonds du Trésor, ou subventions directes ;

2° Paiement d'une partie des annuités d'amortissement pour les sommes empruntées par les communes sous la garantie et le contrôle de l'Etat, ou subventions indirectes. Ce principe a toujours été maintenu depuis lors avec des variations de détail seulement.

**1388.** — Rien de plus juste, d'ailleurs, que cette intervention de l'Etat. Si les chemins vicinaux sont des voies publiques localisées quant aux charges qu'elles imposent, ils présentent une utilité générale quant à l'usage qu'on en peut faire. Si l'habitant de la contrée les fréquente, le voyageur, le commerçant et les convois partis des points les plus éloignés n'en usent pas moins librement sans qu'aucune barrière, aucune contribution les arrêtent, et ils parviennent ainsi, grâce à eux, jusqu'aux lieux où les appellent leurs affaires.

**1389.** — D'autre part, l'Etat a un intérêt spécial et financier au développement de la richesse publique et rien n'y contribue plus que le perfectionnement des voies de communication mises au service de la production et du commerce. Enfin, les sommes dépensées sur les chemins vicinaux créent dans les communes rurales des sources de salaires et de bien-être, et la fortune publique ne doit pas être exclusivement concentrée dans les centres urbains. Elles ramènent dans les campagnes et à leur profit, comme il est de toute justice, une partie des capitaux que l'impôt en a fait sortir (Exposé des motifs de la loi du 11 juill. 1868).

**1390.** — La loi de 1868, par la création du réseau dit subventionné, ne changeait rien à la législation préexistante du service vicinal. Les communes restaient chargées de la construction et de l'entretien des chemins; l'Etat apportait seulement son concours financier à une œuvre qu'il n'entendait ni exécuter lui-même ni prendre à sa charge.

**1391.** — C'est par application de ces principes qu'il a été décidé :

1° Que la circonstance qu'un chemin vicinal se trouve compris dans le réseau subventionné n'enlève pas à la commission départementale le pouvoir de le déclasser (Déc. min. Int., 8 sept. 1873 : les *Cons. gén.*, t. 1, p. 392). — Cons. d'Et., 1er mai 1874, Lussagnet, [S. 76.2.92, P. adm. chr., D. 75.3.35]

**1392.** — ... Ou d'en modifier le tracé (Av. min. Int., 20 oct. 1874 : les *Cons. gén.*, t. 1, p. 694).

**1393.** — ... 2° Que, pas plus pour les chemins subventionnés que pour les propriétaires, il n'appartient à la commission départementale de prescrire, contrairement à l'avis du conseil municipal, des travaux d'ouverture ou de redressement. — Décr. en Cons. d'Et., 25 juin 1875 (Dordogne) : les *Cons. gén.*, t. 1, p. 825.

**1394.** — D'autre part, comme l'attribution à une commune d'une subvention en vertu de la loi de 1868 n'est, à l'égard de cette dernière, qu'une mesure de faveur ne pouvant, en cas de difficultés, donner ouverture à aucun recours au contentieux, il a été jugé que les contestations auxquelles peuvent donner lieu le classement d'un chemin vicinal dans le réseau subventionné prévu par la loi du 11 juill. 1868, et l'affectation à ce chemin des ressources créées par ladite loi, ne sont pas de nature à être portées devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, Bouillon, [S. 75.2.307, P. adm. chr., D. 74.3.83]

**1395.** — ... Et comme il ne s'agit pas là d'un véritable classement (V. *suprà*, n. 1381), une commission départementale est sans pouvoir pour modifier le tableau de répartition, en trois ca-

tégories, des chemins vicinaux ordinaires non parvenus à l'état d'entretien, dressé, pour une commune, en exécution du décret du 17 août 1867. — Cons. d'Et., 23 avr. 1875, Simonneau, [S. 77.2.63, P. adm. chr., D. 76.3.10]

**1396.** — Depuis 1868, le législateur a persévéré dans cette voie en s'efforçant de parer aux abus constatés dans la mise à exécution de la loi du 11 juillet. Plusieurs modifications et perfectionnements ont été apportés au mécanisme du service et au mode d'allocation des subventions, principalement par les lois des 10 avr. 1879 et 12 mars 1880. En effet, des causes multiples, telles que l'augmentation des dépenses et de la longueur des chemins à construire, les erreurs inséparables de simples prévisions hâtivement établies et d'une évaluation initiale inflexible ont fait constater dans la situation financière du réseau vicinal, à partir de 1877 surtout, des besoins auxquels on n'avait pas pensé tout d'abord et que la loi de 1868 était dans l'impossibilité de satisfaire. Nous verrons en entrant dans le détail comment on y a pourvu.

**1397.** — Disons ici d'un mot que, tout en conservant les bases essentielles de l'opération commencée en 1868, les lois de 1879 et de 1880 organisèrent le concours de l'Etat sans limitation de réseau et de délai, reconstituèrent les fonds de subventions directes ou indirectes, et modifièrent la méthode suivant laquelle elles seraient réparties et les conditions auxquelles elles seraient accordées, de façon à donner à ces allocations une affectation plus judicieuse tout en en contrôlant mieux l'emploi.

§ 1. *Limitation initiale du concours de l'Etat, ou constitution du réseau subventionné.*

**1398.** — Avant de tenter la réalisation d'un dessein aussi considérable que celui conçu par la loi de 1868, il importait de mesurer avec précision l'étendue de l'entreprise, de proportionner le but à atteindre avec les ressources sur lesquelles on pouvait compter et d'assurer à ces ressources l'emploi le plus utile. Avant tout, il y avait une sélection à faire parmi les chemins d'après leur degré d'utilité.

**1399.** — La loi pose en principe que le concours de l'Etat ne s'appliquerait qu'à un réseau de chemins déterminés, se composant exclusivement :

Pour les chemins vicinaux ordinaires, de ceux de ces chemins dont la longueur kilométrique serait approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'Intérieur avant toute répartition d'allocations ou d'avances.

Pour les chemins vicinaux d'intérêt commun, de tous les chemins classés au moment de la promulgation de la loi.

Pour les chemins vicinaux de grande communication, dans les départements admis exceptionnellement à bénéficier de l'aide de l'Etat à l'égard de cette catégorie de voies, des chemins classés au moment de la promulgation de la loi.

**1400.** — Le choix et la répartition à faire entre les chemins vicinaux ordinaires ne laissait pas que de présenter de sérieuses difficultés. Cette opération reposait, en effet, sur une appréciation de fait assez délicate.

**1401.** — La classification faite en vertu du décret du 17 août 1867 fournissait une première base, mais ce travail ayant été accompli dans chaque département d'après des éléments éminemment variables, un arrêté ministériel intervint pour le contrôler et pour répartir aussi équitablement que possible le réseau subventionné entre les divers départements. Un premier travail de répartition fut fait en prenant pour bases le nombre de voies de communication déjà existantes dans le département, le chiffre de la population et l'étendue de la superficie, et l'on s'en servit pour corriger par comparaison ce que les demandes faites pouvaient avoir d'exagéré en plus ou en moins. Après quoi, le ministre arrêta, sans atteindre le chiffre prévu lors de la discussion de la loi, chaque réseau départemental en tenant compte de toutes les considérations, même accessoires, comme la topographie, la situation des budgets, les difficultés d'exécution des travaux, etc., de nature à exercer quelqu'influence sur les évaluations établies.

**1402.** — Une circulaire du 31 juill. 1868 fit connaître aux préfets les longueurs attribuées à leur département et les invita en même temps, pour donner satisfaction au vœu d'un grand nombre d'assemblées municipales et départementales, à procéder à un travail de révision des classements, dans le but de substituer à certains chemins classés antérieurement au décret du 17 août 1867 des lignes non encore classées et cependant devenues plus importantes que les premières. Puis, après examen des réclamations, un arrêté ministériel du 8 déc. 1868 répartit définitivement une longueur de 137,280,992 mètres.

**1403.** — Les 5,216,749 mètres restés sans emploi sur la longueur totale à répartir de 142,497,741 mètres furent mis en réserve pour réparer les erreurs commises et pour faire face aux besoins nouveaux des départements, qui pourraient se produire jusqu'à l'expiration de la période d'exécution.

**1404.** — Dès 1872, un certain nombre de départements demandèrent une augmentation de la longueur qui leur avait été attribuée par l'arrêté ministériel du 8 déc. 1868. Le gouvernement se montra d'abord assez circonspect pour l'admission de ces demandes et une circulaire ministérielle du 27 mars 1872 fixa les conditions que devraient remplir les départements qui voudraient concourir à la répartition de la réserve. Ils devaient justifier, avant tout, qu'ils possédaient des ressources nécessaires pour achever, dans le délai voulu, le réseau qui leur avait été primitivement concédé et s'engager, en outre, à créer des ressources suffiantes pour combler, au minimum, la moitié de la dépense d'exécution de la nouvelle longueur dont ils demandaient l'attribution. C'est dans ces conditions qu'une longueur supplémentaire de 4,491,298 mètres fut successivement distribuée entre vingt-deux départements. A la fin de la période fixée pour l'exécution du plan de 1868, la réserve générale restée sans emploi n'était plus que de 725,451 mètres.

**1405.** — Une certaine faculté de révision, pouvant se traduire de deux manières, était réservée aux administrations communales et départementales : dans la limite du maximum, assignée irrévocablement au département, le conseil général était libre d'y répartir la longueur kilométrique entre les communes comme il le jugerait convenable ; toutefois, cette répartition n'était pas irrévocable, bien qu'elle dût conserver, autant que possible, un caractère de fixité; le conseil général pouvait transférer la longueur kilométrique d'une commune à une autre, si l'équité et les circonstances lui semblaient le commander.

**1406.** — De même, les communes, sous le bénéfice de la limite kilométrique qui leur était assignée, c'est-à-dire à la condition de ne pas la dépasser, pouvaient substituer un chemin à un autre, retrancher des lignes devenues inutiles et les remplacer par d'autres existantes ou à ouvrir, et dont le classement serait prononcé par l'autorité compétente.

**1407.** — Le but des subventions étant de secourir les communes dont les ressources normales seraient insuffisantes pour achever leurs chemins vicinaux ordinaires, jusqu'à concurrence d'une longueur kilométrique reconnue indispensable, c'était entrer dans la pensée du législateur que de veiller à ce que le réseau fût toujours composé selon ses intentions. C'est ainsi qu'on devait éliminer de la participation aux libéralités du Trésor : tous les chemins déjà amenés en 1868 à l'état d'entretien; tous ceux qui, après avoir été classés parmi les chemins vicinaux ordinaires, étaient ensuite passés dans une autre catégorie; toutes les communes en mesure d'achever leurs chemins les plus utiles, dans le délai fixé pour l'exécution de l'entreprise, au moyen des ressources que la loi du 21 mai 1836, mettait à leur disposition; toutes les communes qui avaient implicitement reconnu n'avoir pas besoin de secours, soit en renonçant volontairement aux avantages de la loi, soit en refusant de voter l'intégralité des cinq centimes et des trois journées de prestations, ou d'affecter exclusivement le produit total de ces ressources au réseau subventionné.

**1408.** — Une circulaire ministérielle du 15 avr. 1874 fit procéder sur ces bases à une révision du réseau subventionné, qui en fit sortir un certain nombre de chemins et permit, tant d'y comprendre d'autres longueurs d'une utilité incontestable que de constituer une réserve départementale, en ce qui concernait les longueurs devenues disponibles, pour les besoins futurs que feraient ressortir les modifications subies par la circulation.

**1409.** — Outre le réseau dont il vient d'être parlé, il en existait un autre qui, sous le nom de *réseau annexe*, participait dans une certaine mesure, et pour l'*entretien seulement*, au bénéfice de la loi du 11 juill. 1868. Il se composait des chemins qui se trouvaient à l'état d'entretien ou de viabilité le 1er janv. 1869 et qui, par conséquent, n'avaient aucun droit à être compris dans la distribution des longueurs arrêtées par le ministre de l'Intérieur.

**1410.** — Grâce à cette combinaison, le tableau du réseau subventionné présentait l'ensemble de toutes les lignes vicinales nécessaires à chaque commune, et les chemins qui y étaient compris devaient, à l'exclusion de tous autres, profiter des ressources de toute nature créées par les communes, les particuliers, les départements et l'Etat.

**1411.** — En 1877, on constata que la longueur totale fixée en 1868 à 142,000 kilomètres pour toute la France était devenue trop restreinte et ne pouvait donner place à tous les chemins utiles. Sur beaucoup de points, des besoins nouveaux étaient venus s'ajouter aux besoins primitifs sans les remplacer.

**1412.** — On s'aperçut même que l'achèvement des chemins vicinaux était une œuvre continue et indéfinie que l'Etat devait suivre dans ses développements successifs selon les besoins. Les lois de 1879 et 1880 supprimèrent donc toute limitation de réseau comme aussi de délai d'exécution, de telle sorte qu'en dehors même du réseau subventionné proprement dit, le concours de l'Etat facilitât la construction de tous les chemins vicinaux déjà classés ou à classer, existants ou à ouvrir, dont on constaterait successivement le caractère indispensable (LL. 10 avr. 1879, art. 3 et 12 mars 1880). — V. *infrà*, n. 1439 et s. — De 1880 à 1882, on continue à construire le réseau subventionné en vertu de la loi de 1868, mais déjà, à côté du service s'y rapportant, en fonctionne un autre relatif à tous les chemins vicinaux en général, et après l'expiration de la période d'exécution de la loi du 11 juill. 1868, c'est-à-dire au 31 déc. 1882, le réseau subventionné n'existe plus.

### § 2. *Subventions directes.*

#### 1° *Subventions directes sous l'empire de la loi du 11 juillet 1868.*

**1413.** — Les art. 1 et 4, L. 11 juill. 1868, visaient un fonds de subventions de 115 millions pour la voirie vicinale. Les subventions devaient être payées et employées dans le délai de 10 ans (soit du 1er janv. 1869 au 31 déc. 1878) alors prévu pour achèvement des chemins reconnus les plus utiles à cette époque (mêmes art.). Mais, à la suite des difficultés budgétaires qui ont été la conséquence des événements de 1870 et 1871, l'Etat, qui avait jusqu'alors distribué annuellement une somme de 11,500,000, fut obligé de réduire de moitié ses annuités, soit au chiffre de 5,750,000, et de proroger, par suite, de cinq ans la période d'exécution de la loi de 1868 qui fut ainsi portée de 10 à 15 ans, et dont l'expiration correspondait au 31 déc. 1883 (L. 25 juill. 1873).

**1414.** — En 1876, la situation s'étant améliorée, le gouvernement, dans le but de donner une plus vive impulsion aux travaux de la vicinalité, proposa au Parlement d'affecter à ce service une partie des excédents alors disponibles. Une loi du 16 août 1876 doubla le crédit ouvert au budget de cet exercice et réduisit ainsi à 14 ans la période précédemment fixée à 15 années par la loi du 25 juill. 1873.

**1415.** — Sur le fonds de subventions de 115 millions : 100 millions furent affectés à tous les chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné (L. 11 juill. 1868, art. 1). Mais le gouvernement reçut la faculté de réserver un dixième de cette somme pour l'appliquer directement, avec l'avis de la section de l'Intérieur du Conseil d'Etat, aux besoins exceptionnels dans les départements dont le centime était d'un produit inférieur à 20,000 fr. (art. 2, § 2); 15 millions furent affectés aux chemins d'intérêt commun classés comme tels au moment de la promulgation de la loi (art. 4).

**1416.** — Dans les départements dont le centime était d'un produit inférieur à 20,000 fr., le conseil général pouvait appliquer aux chemins vicinaux de grande communication la moitié des subventions accordées pour les chemins vicinaux ordinaires et pour les chemins de grande communication. Les délibérations qu'il prenait à cet effet n'étaient exécutoires qu'après avoir été approuvées par décret (L. 11 juill. 1868, art. 5). Le législateur avait ainsi cherché à se plier le mieux possible aux situations si multiples que les départements présentaient, à raison de la profonde inégalité de leurs ressources, dans le degré d'avancement du réseau vicinal.

**1417.** — Il y avait donc deux espèces de subventions :

1° Les subventions normales à répartir entre l'ensemble des départements et des communes suivant certaines règles.

2° Les subventions exceptionnelles à attribuer dans des circonstances spéciales, et sur l'avis du Conseil d'Etat, à certains départements seulement. Un compte dut être rendu au chef de l'Etat, par les ministres de l'Intérieur et des Finances, de la distribution des subventions ainsi accordées et de la marche des travaux de la voirie vicinale dans un rapport qui est communiqué aux Chambres (L. 11 juill. 1868, art. 10).

**1418.** — La répartition de la subvention annuelle de l'Etat, tant pour les chemins d'intérêt commun que pour les voies vicinales ordinaires, était faite suivant les mêmes règles et avait lieu annuellement (L. 11 juill. 1868, art. 34), et elle avait deux degrés : elle se faisait d'abord de l'Etat aux départements par un décret en Conseil d'Etat (art. 2, § 1), puis du département aux communes.

**1419.** — Le gouvernement dut rechercher le moyen de distribuer de la manière la plus équitable et la plus utile les libéralités de l'Etat. La répartition du fonds de contribution par portions égales entre tous les départements aurait été un procédé des plus défectueux et aurait produit les résultats les plus injustes en plaçant sur la même ligne les départements les plus riches et ceux qui sont moins favorisés par la nature, sans tenir aucun compte de l'inégalité des besoins, des ressources et des efforts. Il n'aurait pas, d'ailleurs, atteint le but principal du concours de l'Etat qui est de stimuler les sacrifices des départements et des communes.

**1420.** — La répartition du crédit de subventions dans la proportion des sacrifices consentis par les populations paraissait, au contraire, plus équitable. Mais juste en principe, ce procédé aurait cessé de l'être dans l'application s'il avait été suivi d'une façon absolue. La situation financière de certains départements leur permettant difficilement de voter de nouveaux impôts pour le service de la vicinalité, ils se seraient trouvés exclus entièrement d'une répartition à laquelle tous devaient participer.

**1421.** — On pensa donc qu'il y avait lieu de combiner les deux systèmes. Le crédit fut divisé en deux parts, dont l'une était répartie également entre tous les départements et l'autre attribuée à chacun d'eux au prorata des sacrifices c'est-à-dire du nombre de centimes qu'ils s'imposeraient.

**1422.** — Ce mode de distribution était emprunté à la loi du 22 sept. 1848, avec une nuance importante toutefois. Cette loi portait, en effet, que les allocations de l'Etat auraient pour base, non pas le nombre mais *le produit* des centimes extraordinaires votés par les départements. On comprend facilement combien cette disposition donnait des résultats peu équitables puisqu'elle favorisait les départements riches, dans lesquels le produit des centimes est plus élevé, au détriment de ceux où il est le plus faible. Au contraire, prendre pour base le *nombre* des centimes votés, c'était encourager et récompenser les efforts.

**1423.** — Même avec ce tempérament, ce système était encore défectueux et aboutissait, en pratique, à des inégalités profondes entre les départements au profit des plus riches d'entr'eux. Ces derniers touchaient, en effet, leur part comme les autres dans la moitié de la subvention à partager par fractions égales. Et loin de porter remède à cette situation en faveur des départements pauvres, comme il avait pour but de le faire, le mode de répartition de la seconde moitié de la subvention aggravait, au contraire, leur situation, le contingent des sacrifices dans les contrées pauvres atteignant forcément un chiffre plus faible que dans les départements très-prospères.

**1424.** — Après un mûr examen, on adopta le système de la loi du 21 mai 1836, art. 8. La répartition dut être faite d'après trois éléments : les besoins, les ressources et les sacrifices des communes et des départements (L. 11 juill. 1868, art. 2), c'est-à-dire en raison directe des besoins et des sacrifices, en raison inverse des ressources locales.

**1425.** — En réalité, c'était la relation qui s'établissait entre les besoins et les ressources des communes qui donnait la mesure de la pénurie des uns et de la richesse des autres, à égalité de besoins la différence des ressources pouvant produire ici un excédent, là un déficit. Il n'y avait donc, en réalité, que deux taux de répartition :

1° L'insuffisance des ressources comparée à l'étendue des besoins : c'était la part faite aux communes pauvres qui, à côté de besoins considérables, ne pouvaient placer que de faibles ressources;

2° L'importance des sacrifices : c'était la part faite à l'émulation féconde.

**1426.** — Les éléments qui formaient la base de la répartition étaient calculés, évalués et combinés de la manière suivante :

Les *besoins* résultaient de la comparaison de la dépense avec les ressources normales qui pouvaient y être appliquées pendant quatorze ans. La dépense comprenait : 1° la somme nécessaire pour entretenir pendant quatorze ans les chemins construits au 1er janv. 1869; 2° celle représentant les frais de construction des kilomètres restant à exécuter à cette époque ; 3° le coût de l'entretien, au fur et à mesure de leur achèvement, de ces dernières longueurs. Les *ressources* se composaient de la portion de revenus ordinaires communaux, des trois journées de prestation et des cinq centimes dont les communes pouvaient disposer pendant quatorze ans en faveur des chemins d'intérêt commun. Enfin, les *sacrifices* représentaient les charges que s'imposaient les communes, les particuliers et les départements en dehors des ressources normales.

**1427.** — Les sacrifices entrant dans la répartition, non d'après leur produit, mais seulement suivant le nombre de centimes qu'ils représentaient, la conversion était opérée, pour chaque commune et pour chaque département, en prenant comme base le dernier centime exactement connu au moment de la répartition.

**1428.** — D'abord évalués pour toute leur durée, les sacrifices ne furent ensuite comptés que année par année, au fur et à mesure de leur réalisation. Le premier système avait dû être appliqué, à l'origine, afin que les départements dont les finances étaient alors engagées et qui se trouvaient, par suite, dans l'impossibilité momentanée de se créer de nouvelles ressources, ne fussent pas exclus des premières distributions. Après avoir fait une masse générale de tous les sacrifices, on en déduisait ceux dont il avait été précédemment tenu compte et on divisait le reste en parties égales, correspondantes par leur nombre, aux années de la période décennale restant à courir. On obtenait ainsi un quotient qui servait de base à la répartition.

**1429.** — Ce mode de procéder avait le grave inconvénient de faire entrer, par avance, en ligne de compte, des ressources qui, plus tard, pouvaient ne pas se réaliser. Le motif qui l'avait fait naître ayant disparu, on eut recours à un autre système dans lequel les évaluations ne reposaient que sur les sacrifices réalisés, sans avoir égard à ceux qui pourraient être faits pendant les années postérieures à celle à laquelle la répartition s'appliquait.

**1430.** — D'accord avec le Conseil d'Etat, l'administration prit le parti de réduire considérablement la réserve prévue par l'art. 2, L. 11 juill. 1868, en faveur des départements peu fortunés. On n'alloua plus désormais de subventions exceptionnelles que pour des besoins résultant de causes fortuites ou de force majeure, réparations de dommages causés par des crues ou inondations, pour les ouvrages d'art, et pour améliorer le personnel vicinal. Des crédits spéciaux ayant été mis en dernier lieu à la disposition du ministre de l'Intérieur pour réparation des dommages causés par les inondations et favoriser la construction des ponts, la réserve n'a plus servi qu'à l'amélioration du personnel.

**1431.** — Une part de cette réserve a été toutefois affectée à seconder le génie militaire dans la construction de chemins stratégiques dont l'établissement pouvait intéresser les communes dans des départements pauvres. La loi de finances du 26 janv. 1892, art. 60, a mis un terme à cette pratique, même en ce qui concerne les emprunts à la caisse des chemins vicinaux.

**1432.** — D'autre part, on a prélevé, à partir de 1876, sur la subvention annuelle de cent millions pour les chemins vicinaux ordinaires, une somme destinée à payer les frais de construction des ouvrages d'art de ces chemins et à remplacer ainsi l'allocation spéciale annuelle existant depuis 1832; elle s'est élevée à 300,000 fr. en 1879 et à 200,000 en 1880. Il en est de même encore aujourd'hui sous l'empire de l'art. 9, L. 12 mars 1880, et une subvention spéciale de 248,000 fr. a été affectée à cet usage en 1889 (Rapp. min. Int., 20 janv. 1893).

**1433.** — La subvention accordée en bloc sous le nom du département était ensuite répartie d'après les mêmes bases entre les communes par le conseil général statuant sur les propositions du préfet. Cette dernière répartition comprenait, outre la subvention de l'Etat, les subsides départementaux (art. 2, § 3).

**1434.** — Ce pouvoir de répartition aurait appartenu aux préfets d'après les dispositions du § 3, art. 8, L. 21 mai 1836, encore en vigueur en ce qui concernait les chemins vicinaux ordinaires. Il n'avait, en effet, été transféré du préfet au conseil général par la loi du 18 juill. 1866 que pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun. Mais, dans les questions de cette nature, les intérêts communaux étant liés à ceux du département et les conseils généraux s'étant depuis longtemps associés intimement aux intérêts de la vicinalité, la loi du 11 juill. 1868 leur délégua le soin de faire eux-mêmes cette répartition conjointement avec celle des fonds qu'ils auraient votés au profit de la petite vicinalité.

**1435.** — Bien qu'il s'agît des deniers de l'Etat, le législateur ne réserva à son représentant que le soin de faire des propositions dont seul il paraissait posséder les éléments, et, plein de confiance dans les assemblées départementales, on s'en rapporta à elles pour la décision. C'était la seule modification apportée par la loi du 11 juill. 1868, à la loi de 1836. Les subventions de l'Etat et du département réparties conjointement par le conseil général ne pouvaient s'appliquer qu'aux réseaux privilégiés constitués conformément à la loi.

**1436.** — Le conseil général conservait bien le droit d'attribuer des subventions sur les fonds départementaux à des chemins qui ne seraient pas compris dans le réseau subventionné, à des chemins nouveaux, par exemple; mais ces subventions devaient être distinguées avec soin de celles qui étaient destinées à l'achèvement du réseau ; car, dans le cas où elles donneraient lieu à des sacrifices extraordinaires, ces sacrifices ne devaient pas entrer en ligne de compte dans la répartition des subventions de l'Etat.

**1437.** — En d'autres termes, pour être admises à prendre part à la répartition, une commune devait justifier qu'elle appliquait annuellement à ses chemins vicinaux tous les fonds libres du budget ordinaire, ainsi que le montant de cinq centimes et des trois journées de prestation, et que le produit de ces ressources, accumulé pendant quatorze ans et diminué des contingents à fournir pour la grande et la moyenne vicinalité, était insuffisant pour lui permettre d'achever, dans les délais prescrits, les chemins les plus utiles.

**1438.** — Pour placer les départements sur un pied parfait d'égalité, on dut décider, comme pour les communes, qu'une même somme d'efforts serait exigée d'eux. Il fut spécifié, en conséquence, que tout département qui voudrait participer à la répartition des subventions réservées à l'élément *sacrifices* devrait d'abord justifier : 1° qu'il votait l'intégralité des ressources ordinaires mises par la loi à sa disposition, c'est-à-dire 26 cent., dont un portant sur les quatre contributions directes et 7 cent. applicables spécialement aux chemins vicinaux ; 2° que ces derniers étaient exclusivement employés au profit de la vicinalité.

*2° Subventions directes sous l'empire de la loi du 12 mars 1880 et des lois postérieures.*

**1439.** — I. *Reconstitution du fonds de subventions. Extension du réseau non subventionné.* — Sur la dotation de 115 millions accordée à la petite et à la moyenne vicinalité en 1868, 23 millions seulement restaient à distribuer de 1879 à 1882; les demandes déjà faites en 1877 excédaient 30 millions et les dépenses à faire étaient évaluées à 400 millions (Rapport de M. Labiche au Sénat sur la loi du 12 avr. 1879).

**1440.** — On commença à cette époque par reconstituer la dotation de la caisse des prêts, de la subvention indirecte (L. 12 avr. 1879; V. *infrà*, n. 1522 et s.). Mais il fut stipulé alors qu'après épuisement du reliquat encore disponible sur le crédit des subventions, le gouvernement présenterait un projet de loi permettant la continuation des subventions directes de l'Etat à la vicinalité. Le ministre devait étudier dans l'intervalle le moyen d'en assurer la meilleure répartition possible. Des circonstances favorables permirent de ne pas attendre l'entier épuisement du crédit. Les exercices 1876 et 1877 s'étant soldés par un excédent de recettes d'environ 107 millions, le ministre des Finances proposa d'en prélever 80 pour constituer un nouveau fonds de subventions en faveur des chemins vicinaux.

**1441.** — Tel fut l'objet de la loi du 12 mars 1880 qui ouvrit au ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1879, un crédit extraordinaire de 80 millions à titre de subvention destinée à venir en aide aux communes et aux départements pour l'achèvement de leur vicinalité (art. 1). Sur cette somme, on préleva d'abord les 17,250,000 fr. restant à payer sur les 115 millions de subventions promis en vertu de la loi du 11 juill. 1868

pendant les trois exercices 1880, 1881 et 1882, ce dernier formant le terme de la période extrême assignée par la loi du 15 août 1876 à l'exécution de la loi de 1878 (art. 4). En somme donc, et après dégagement des promesses faites au réseau subventionné en 1868, il y avait une dotation nouvelle de 62,750,000 francs.

**1442.** — La loi de 1880 contenait d'ailleurs une innovation capitale : désormais, tous les chemins vicinaux de toute catégorie, dont les communes et les départements voudraient entreprendre la construction, qu'ils fussent déjà classés ou qu'ils ne dussent l'être qu'ultérieurement, étaient admis à recevoir des subventions dès qu'ils avaient acquis le caractère de chemins vicinaux (L. 12 mars 1880, art. 2 et 3).

**1443.** — Le gouvernement s'était préoccupé, non seulement d'assurer l'achèvement du réseau subventionné de la loi de 1868 en créant des facilités nouvelles dans ce but, mais encore de donner satisfaction aux besoins nouveaux (Circ. int., 5 juin 1880).

Il y eut ainsi, jusqu'au 31 déc. 1882, pour les subventions directes comme pour les emprunts, nous le verrons, un double réseau, une double dotation et un double service qui fonctionna parallèlement sur des bases distinctes.

**1444.** — Aucun délai n'était fixé pour la durée du concours de l'Etat. Il ne devait cesser qu'après épuisement des fonds mis à la disposition du gouvernement. Or, les subventions de l'Etat représentant à peu près en moyenne le tiers des dépenses faites sur les chemins vicinaux, et l'organisation nouvelle de la caisse d'après la loi du 10 avr. 1879 (V. *infra*, n. 1545 et s.) permettant aux communes et aux départements de faire des sacrifices très-profitables pour eux sans trop obérer, immédiatement du moins, leurs finances, le fonds de subventions directes fut bien vite épuisé, mais les excédents de recettes des exercices de 1880 et 1881 permirent de le reconstituer.

**1445.** — En somme, depuis 1880, le fonds de subvention a été porté jusqu'à ce jour à la somme de . . . . . 161,950,000f

| | |
|---|---|
| 12 mars 1880 | 62,750,000 |
| 2 avr. 1883 | 13,000,000 |
| 30 janv. 1884 | 20,000,000 |
| 21 mars 1885 | 10,000,000 |
| 8 avr. 1885 | 15,000,000 |
| 17 août 1885 | 5,000,000 |
| 30 mars 1888 | 9,500,000 |
| 29 déc. 1888 | 7,600,000 |
| 17 juill. 1889 | 6,500,000 |
| 26 déc. 1890 | 6,300,000 |
| 26 janv. 1892 | 6,300,000 |
| Total | 161,950,000 |

Si l'on y ajoute les . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 115,000,000
de 1868, on voit que le chiffre total des subventions directes allouées depuis 1869 s'élève au chiffre de . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 276,950,000

**1446.** — L'art. 9, L. 12 mars 1880, permet d'opérer chaque année, sur les fonds alloués pour subventions aux chemins vicinaux, des prélèvements destinés à la construction des ouvrages d'art, aux besoins exceptionnels et aux dépenses diverses intéressant la vicinalité. Un décret rendu sur l'avis du Conseil d'Etat détermine le chiffre et l'affectation de ces prélèvements.

**1447.** — De 1880 à 1892 inclusivement, les sommes réservées en vertu de cette disposition de la loi se sont élevées à 23,229,831 fr. 12. Du rapport ministériel du 20 janv. 1893 il résulte que de 1880 à 1889, 881 ouvrages d'art avaient été subventionnés par l'Etat prenant à sa charge et à titre de subvention extraordinaire les 37/100es de la dépense.

**1448.** — Pour faciliter l'application de la loi du 12 mars 1880, une instruction ministérielle a été rédigée à la date du 1er août 1888 et commentée par la circulaire du 25 avr. 1889.

**1449.** — II. *Conditions requises pour donner droit aux subventions de l'Etat, d'après la loi du 12 mars 1880.* — A. *Nature des travaux.* — Etant donnée l'étendue de la tâche qu'il assumait, l'Etat devait nécessairement se désintéresser des travaux d'un intérêt secondaire, tels que ceux ayant seulement pour objet l'amélioration, et *à fortiori* l'entretien des chemins vicinaux.

Ces travaux, quels que soient l'utilité et l'intérêt relatifs qu'ils puissent offrir, ne rentrent pas dans la catégorie de ceux que le législateur de 1880, comme celui de 1868, a voulu subventionner. Ils doivent être exécutés, s'il y a lieu, par les intéressés au moyen de leurs seules ressources, et l'Etat n'a pas à y contribuer sous forme de subventions (Circ. int., 10 août 1885).

**1450.** — Aux termes des art. 4 et 5, L. 12 mars 1880, les subventions de l'Etat, comme d'ailleurs les fonds d'emprunts de la caisse des chemins vicinaux, sont uniquement destinées à l'exécution des travaux de construction des chemins vicinaux (Circ. int., 31 juill. 1884; 11 juin 1887).

**1451.** — Ce principe, déjà posé dans la loi du 11 juill. 1868, se justifie de lui-même (Circ. 5 déc. 1884). Il importait cependant de le rappeler, car cette règle fondamentale n'avait pas toujours été observée dans le passé (Circ. min., 10 août 1885), des subventions ayant été parfois affectées à des travaux ne présentant qu'imparfaitement le caractère de travaux de construction ou constituant même des travaux d'entretien pur et simple.

**1452.** — Tel est le motif de cette déclaration expresse du législateur lors de la reconstitution de la dotation du service des subventions : « le concours de l'Etat a pour but l'achèvement du réseau vicinal; les effets en sont limités aux travaux de construction proprement dits » (Inst. min., 1er août 1888, chap. 1, art. 1).

**1453.** — Le décret réglementaire du 3 juin 1880 a précisé et complété à cet égard le sens et l'objet de la loi en rappelant en termes précis (art. 2), que la loi ne visait que des travaux *de construction*, et l'exactitude de cette interprétation a été proclamée dans le rapport présenté à la commission des finances du Sénat, chargée de l'examen du projet du budget de 1889 (Circ. int., 25 avr. 1889).

**1454.** — Sont exclus, par suite, du bénéfice des subventions de l'Etat, les travaux ayant pour objet la restauration et l'amélioration ou le perfectionnement des chemins parvenus à l'état d'entretien ou de viabilité, et notamment :

1° Les rechargements de chaussées;

2° L'établissement de trottoirs et caniveaux pavés;

3° La substitution d'une chaussée pavée à une chaussée d'empierrement;

4° La construction d'égouts;

5° Le convertissement de cassis en aqueducs;

6° Les améliorations dans les traverses des villes, bourgs et villages (Inst. min., 1er août 1888, chap. 2, § 1, art. 5).

**1455.** — Cet art. 5 de l'instruction ministérielle est purement énonciatif et n'a rien de limitatif ni d'absolu. En cette matière, les solutions sont variables comme les espèces, et on ne saurait établir une règle susceptible de s'adapter uniformément à toutes les hypothèses qui peuvent se présenter.

**1456.** — Il y a toujours lieu à une distinction qui peut être parfois délicate. La circulaire ministérielle du 25 avr. 1889 donne sur ce point quelques indications. Elle reconnaît que parfois, quoiqu'exceptionnellement, on peut assimiler à des travaux de construction ceux nécessités par l'élargissement ou le redressement d'un chemin vicinal, ou même ceux projetés dans la traverse des villes, bourgs et villages quand il s'agit d'assurer la circulation dans une traverse difficile et dangereuse, et que la commune est dans l'impossibilité d'y pourvoir. Mais elle conclut que « d'une manière générale, tous les travaux dont la nécessité ne serait pas absolument démontrée doivent être rigoureusement écartés, et que l'intervention de l'Etat cesse d'être justifiée là où il ne reste plus à pourvoir qu'à des besoins d'un intérêt secondaire. »

**1457.** — B. *Obligations des communes et des départements.* — Pour être admises à profiter des avantages offerts par la loi du 12 mars 1880 en ce qui touche les chemins vicinaux ordinaires, les communes sont tenues :

1° De consacrer aux dépenses de la vicinalité l'intégralité des ressources spéciales ordinaires mises à leur disposition par les lois en vigueur (art. 8), c'est-à-dire :

*a*) Les ressources ordinaires énumérées à l'art. 133, L. 5 avr. 1884, dans la limite de la portion disponible, les centimes additionnels pour insuffisance de revenus;

*b*) Les trois journées de prestations et les cinq centimes spéciaux ordinaires dont le vote est autorisé par l'art. 2, L. 21 mai 1836;

*c*) Le reliquat provenant des ressources ordinaires (Inst. min., 6 août 1888, ch. 1, III-1°);

2° D'assurer l'entretien normal et permanent de leurs chemins construits et à l'état de viabilité (Décr. 3 juin 1880, art. 5);

3° D'appliquer aux travaux pour lesquels elles demandent des subventions leurs revenus ordinaires disponibles, ainsi que la

portion des ressources spéciales restée libre après prélèvement des sommes nécessaires pour l'acquittement des contingents dûs aux grandes lignes et l'entretien des chemins vicinaux ordinaires construits et en viabilité (Même décr., art. 3);

4° De couvrir, au moyen de *ressources extraordinaires*, dans la proportion fixée par le tableau A annexé au décret du 3 juin 1880, le déficit subsistant après application des ressources ordinaires et spéciales indiquées au § précédent (Même décr., art. 1).

**1458.** — Les sacrifices consentis par l'Etat doivent avoir pour corollaire l'obligation pour les communes d'entretenir en bon état de viabilité les chemins ainsi construits à frais communs; l'administration supérieure doit donc subordonner l'allocation de la subvention à l'engagement pris par délibération du conseil municipal de parfaire, pendant un laps de temps déterminé, la somme fixée comme nécessaire pour l'entretien des chemins en vue de la construction desquelles la subvention est demandée, et la commune s'obligeant envers l'Etat, par cette délibération, à supporter de ce chef une dépense en sus des cinq centimes et du produit des trois journées de prestation, cette dépense devient obligatoire pour la commune en vertu du contrat librement formé entre elle et l'Etat. — Cons. d'Et., avis de l'assemblée générale en date du 30 déc. 1891.

**1459.** — Les ressources extraordinaires au moyen desquelles les communes peuvent acquitter la part qui leur incombe dans le montant de la dépense subventionnée sont les suivantes :

1° Les impositions extraordinaires dûment autorisées;

2° Le produit des aliénations de biens communaux;

3° Le remboursement de capitaux exigibles et de rentes rachetées;

4° Le produit des coupes extraordinaires de bois;

5° Les emprunts remboursables au moyen de *ressources extraordinaires;*

6° Les souscriptions en argent;

7° Les cessions gratuites de terrains dûment justifiées et les autres souscriptions particulières en nature;

8° Enfin, les produits divers extraordinaires ne rentrant pas dans l'énumération précédente.

Les fonds libres communaux provenant d'exercices antérieurs ne sont considérés comme sacrifices donnant droit aux subventions de l'Etat que s'il est établi qu'ils proviennent de ressources extraordinaires.

**1460.** — La demande relative aux chemins vicinaux ordinaires n'est d'ailleurs susceptible d'être admise à la subvention de l'Etat que si elle est appuyée par le conseil général (L. 12 mars 1880, art. 5; Décr. 3 juin 1880, art. 9). De plus, le département doit prendre à sa charge, dans la proportion fixée par le tableau B annexé au décret du 3 juin 1880, une partie du déficit à couvrir au moyen de ressources extraordinaires (L. 12 mars 1880, art. 4, 5, 6; Décr. 3 juin 1880, art. 4 et 8).

**1461.** — La subvention départementale exceptionnelle prévue par la loi de 1836 pour les chemins vicinaux ordinaires, et devenue déjà régulière et normale par l'effet de la loi bienfaisante du 11 juill. 1868, est ainsi rendue obligatoire dans tous les cas où le concours de l'Etat est demandé. — Flourens, *Proposition relative à la modification de la législation vicinale*, 1892. — V. Exposé des motifs de la loi du 12 mars 1880.

**1462.** — Cette subvention à fournir par le département doit être imputée sur les ressources extraordinaires (Décr. 3 juin 1880, art. 8). Ces ressources sont les suivantes :

1° Les offres de concours des communes, provenant de ressources extraordinaires;

2° Les souscriptions particulières;

3° Les centimes extraordinaires;

4° Les emprunts remboursables au moyen de ressources extraordinaires.

Toutefois, lorsque les besoins des chemins de grande communication et d'intérêt commun n'absorbent pas la totalité des ressources spéciales ordinaires, le reliquat peut, dans les mêmes conditions que les ressources extraordinaires, concourir à la formation de la part du département, à condition qu'aucune subvention ne soit demandée à l'Etat en faveur des chemins de grande communication ou d'intérêt commun (Instr. min., 1er août 1888, ch. 2, § 2);

5° Enfin, les produits éventuels du budget extraordinaire.

**1463.** — *C. Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.* — Les communes n'ont pas d'obligations directes. Elles sont seulement obligées de mettre à la disposition du département les contingents qui leur ont été assignés par le conseil général.

**1464.** — Mais les départements sont tenus :

1° De consacrer aux dépenses de la vicinalité l'intégralité des ressources spéciales ordinaires que la loi met à leur disposition, à savoir : le produit net des centimes spéciaux qu'ils sont autorisés par la loi annuelle de finances à inscrire au budget ordinaire pour dépense de vicinalité; les contingents communaux appartenant à chaque ligne (Circ. int., 2 avr., 5 juin 1880; Instr. min., 1er août 1888, ch. 1, § 3-2°).

**1465.** — 2° D'assurer l'entretien normal et permanent des chemins construits et à l'état de viabilité. Bien que cette condition n'ait pas été stipulée pour les départements comme elle l'a été vis-à-vis des communes à l'égard des chemins vicinaux ordinaires, elle n'en est pas moins de droit et de rigueur. C'est là une prescription qui est partout de règle aujourd'hui (Circ. int., 5 juin 1880, art. 5).

**1466.** — 3° D'appliquer aux travaux pour lesquels ils demandent des subventions le reliquat de leurs ressources spéciales (Décr. 3 juin 1880, art. 6). On doit entendre ici par reliquat, non seulement la portion des centimes spéciaux départementaux restée libre l'année précédente, mais encore celle provenant des centimes de l'année courante qui ne serait pas nécessaire pour assurer l'entretien des chemins construits. A ces ressources s'ajoutent naturellement des contingents communaux appartenant à chaque ligne (Circ. int., 5 juin 1880, art. 6).

**1467.** — 4° De couvrir au moyen de ressources extraordinaires (dont l'indication a été donnée ci-dessus) le déficit subsistant après application des ressources ordinaires spéciales énumérées à l'article précédent (L. 12 mars 1880, art. 4 et 5; Décr. 3 juin 1880, art. 1 et 7).

**1468.** — Ainsi qu'on l'a vu précédemment, sous l'empire de la loi du 11 juill. 1868, la jurisprudence administrative avait déjà considéré les obligations indiquées ci-dessus comme résultant de l'esprit de cette loi. Mais les communes et les départements ne s'y étaient que très-imparfaitement conformés, et l'administration était restée impuissante, soit à défaut de texte légal, soit par suite de moyens suffisants de contrôle. Il a paru nécessaire, en conséquence, de transformer en prescriptions légales et impératives ces diverses conditions, afin de permettre au gouvernement d'en assurer plus énergiquement l'observation.

**1469.** — L'art. 6, L. 12 mars 1880, consacre du reste, pour les départements et les communes, le droit de se substituer les uns aux autres pour les sacrifices exigés, quelle que soit la catégorie des chemins. Les conseils généraux ont la faculté de prendre à la charge des départements tout ou partie de la dépense qui, d'après le règlement d'administration publique, devrait incomber aux communes. Les communes peuvent également prendre à leur charge la part de subvention incombant aux départements, dans le cas où les conseils généraux, tout en portant les chemins qu'elles veulent construire sur l'état des chemins à subventionner, ne voteraient pas de subvention en leur faveur.

**1470.** — Les communes doivent enfin, quand elles réclament une subvention de l'Etat, justifier qu'elles poursuivent la construction des voies pour lesquelles elles ont déjà été gratifiées d'un tel secours. A moins de circonstances exceptionnelles, les communes ne peuvent obtenir le concours des départements ou de l'Etat pour la construction de nouveaux chemins, que si elles poursuivent l'exécution de ceux pour lesquels des subventions leur ont déjà été accordées en vertu de la loi du 12 mars 1880 (Décr. 3 juin 1880, art. 5).

**1471.** — L'exécution de tout chemin subventionné doit être poursuivie sans interruption, au moins jusqu'à la rencontre d'une voie de communication a l'état de viabilité ou d'un centre de population de quelque importance (Inst. min., 1er août 1888, chap. 2, § 1, 7).

**1472.** — Cette dernière règle très-sage a pour but d'obliger les communes à mettre un esprit de suite dans leurs travaux au lieu de délaisser la construction des chemins déjà commencés pour en entreprendre de nouveaux. En l'absence de cette règle, qui peut d'ailleurs comporter des exceptions lorsqu'elles sont justifiées, les subventions de l'Etat et du département resteraient stériles, si, chaque année, elles étaient employées sur des chemins différents et jamais achevés (Circ. min., 5 juin 1890).

**1473.** — La même règle, bien que non écrite dans le décret pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, est cependant applicable aux départements, car c'est une règle

de bon sens et de bonne administration (Circ. min. int., 5 juin 1880).

**1474.** — Pour empêcher encore plus efficacement la dissémination irréfléchie des subventions sous l'empire de changements de personnes et de fluctuations, l'administration supérieure avait songé, en 1883, à reconstituer un réseau subventionné, établi du reste sur de très-larges bases. Mais ce projet n'a pas eu de suite. L'administration y a substitué un moyen de contrôle répondant à la même pensée. Il consiste dans l'obligation pour les communes de produire à l'appui de chaque projet à subventionner une carte communale permettant de suivre simultanément le développement de la construction des chemins vicinaux ordinaires et l'emploi des subventions.

**1475.** — Pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, qui s'étendent nécessairement sur le territoire de plusieurs communes, l'état matériel en est indiqué au moyen d'une carte d'ensemble ou à l'aide d'un graphique (Instr. spéc., 1er août 1888; Circ. int., 6 août 1888).

**1476.** — La dépense des travaux de construction pour lesquels les communes demandent des subventions doit, aux termes de l'art. 2, Décr. 3 juin 1880, être déterminée par des projets *définitifs*, régulièrement dressés et approuvés avant leur inscription au programme (Circ. min. int., 5 juin 1880; Circ. min. int., 5 avr. 1884; Circ. min. int., 10 août 1882; Inst. spéc., 1er août 1888, art. 17). — Cette règle, bien qu'écrite formellement pour les seuls chemins vicinaux ordinaires, est applicable également aux chemins de grande communication et d'intérêt commun.

**1477.** — Cette disposition essentielle a pour objet d'éviter les mécomptes auxquels ont souvent donné lieu, depuis 1868, les évaluations trop sommaires du réseau subventionné. Elle constitue une garantie pour l'Etat aussi bien que pour les communes et les départements. Les administrations locales intéressées sont sûres ainsi de ne pas dépasser leurs prévisions et ne pas engager inutilement leurs ressources (Decr. 3 juin 1880, art. 2; Circ. int., 5 juin 1880; Circ. int., 5 avr. 1884; Instr. spéc. du 1er août 1888).

**1478.** — C'est en même temps un moyen pour l'administration supérieure de s'assurer que les communes ne se lancent pas dans des entreprises imprudentes hors de proportion avec leurs ressources, et de vérifier s'il s'agit de travaux donnant droit à la subvention de l'Etat.

**1479.** — La première année de l'application de la loi du 12 mars 1880, comme le temps matériel faisait défaut pour la rédaction de projets, le ministre de l'Intérieur permit aux préfets d'autoriser, *pour cette fois seulement, et à titre très-exceptionnel*, la production d'une évaluation sommaire de la dépense.

**1480.** — Depuis 1884 même, l'administration supérieure ne confie plus aux administrations départementales le soin de vérifier les évaluations ainsi faites. Pour mettre un terme à certains abus constatés et pour en prévenir le retour, elle se fait transmettre les dossiers des projets pour les contrôler elle-même ou charge des délégués d'aller constater les faits sur place (Circ. int., 31 juill. 1883).

**1481.** — Ces projets, avant leur admission au programme, sont donc l'objet d'un examen et d'un avis de la part du sous-comité technique de la vicinalité (Rapport adressé au ministre de l'Intérieur par le directeur de l'administration départementale et communale sur les travaux du sous-comité de 1888 à 1891). — Sur ses observations, ils peuvent être écartés ou renvoyés aux services locaux pour être remaniés. Ils sont de nouveau soumis à son examen après correction et définitivement admis par le ministre de l'Intérieur lorsqu'ils ont été reconnus conformes aux prescriptions réglementaires et aux convenances techniques.

**1482.** — On a fait remarquer à ce sujet, d'une part, que l'approbation des projets n'est pas de la compétence de l'administration supérieure, et que, dès lors, il n'est pas en son pouvoir d'en prescrire la modification; d'autre part, on a objecté que le conseil général a seul qualité pour arrêter l'état des travaux à subventionner, et que, par suite, sa décision doit avoir un caractère définitif qui en permet l'exécution immédiate. Mais on répond que l'Etat, qui octroie les subventions, possède, dans un intérêt d'ordre public, un droit de surveillance, qui n'est pas contestable, et que le ministre de l'Intérieur à qui en est délégué l'exercice, assume devant le Parlement la responsabilité du bon emploi des deniers publics consacrés à la vicinalité; dès lors, il doit pouvoir exercer sur le programme, à raison de la charge qu'il fait peser sur le budget, un contrôle effectif et sérieux. Le contrôle ainsi organisé laisse à chacun ses droits respectifs (Circ. min., 25 avr. 1889). Les conseils généraux restent libres, en effet, de faire exécuter les projets rejetés par l'administration supérieure, mais à la condition de les faire exécuter avec les fonds du département et des communes sans subvention de l'Etat.

**1483.** — III. *Annalité des subventions.* — Une autre mesure de précaution contre l'exagération des demandes, les imprévisions de dépenses et le mauvais usage des subventions, c'est la règle de l'annalité de leur allocation et de leur emploi. Les subventions sont accordées annuellement pour des travaux qui doivent être réalisés dans l'année où le devis a été dressé, ou l'année suivante au plus tard.

**1484.** — Le ministre de l'Intérieur fixe, chaque année pour chacun des départements, le montant de la subvention que pourra accorder l'Etat pour la vicinalité (Instr. spéc. du 1er août 1888, chap. 2, § 1, art. 4).

**1485.** — Sur cette base, le conseil général arrête à son tour, chaque année, dans la session d'août pour l'année suivante : l'état des travaux à exécuter sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun en faveur desquels le département sollicite des subventions, et des travaux à subventionner sur les chemins vicinaux ordinaires, avec indication des ressources communales et départementales affectées à ces travaux. Le conseil général vote en même temps les ressources qu'il entend appliquer à ces travaux (L. 12 mars 1880, art. 5).

**1486.** — Les ressources destinées pour les contingents respectifs des départements et des communes doivent être inscrites aux budgets de l'année correspondant au programme (Instr. min., 1er août 1888, art. 25).

**1487.** — Et il doit y avoir concordance parfaite pour chaque ligne vicinale entre les prévisions de l'état des travaux à subventionner et les détails du budget (Circ. int., 10 août 1882; 31 juill. 1884).

**1488.** — La subvention est calculée sur la valeur du centime en tenant compte chaque année des modifications que subit à cet égard la situation des départements et des communes (Décr. 3 juin 1880, art. 1; Circ. 5 juin 1880, art. 1).

**1489.** — Les subventions dont il n'a pas été fait emploi dans l'année qui suit celle pour laquelle elles ont été accordées sont accumulées (L. 12 mars 1880, art. 7).

**1490.** — Les subventions ne doivent donc être demandées à l'Etat que pour des travaux qu'il est possible d'exécuter *en une campagne*, avec les ressources d'une seule année. La dépense du programme doit être rigoureusement renfermée dans cette limite au double point de vue des délais d'exécution et des voies et moyens (Circ. int., 10 août 1882).

**1491.** — Sans doute, l'art. 7 de la loi de 1880 concède en fait un délai de deux ans pour l'exécution des travaux, mais il le fait à titre tout à fait exceptionnel, et pour le cas où les travaux, dont l'exécution avait été projetée n'ont pu être achevés en un an par suite de circonstances accidentelles. Les conseils généraux ne doivent comprendre dans l'état des travaux à subventionner que ceux dont l'exécution peut être regardée comme assurée pendant l'année pour laquelle la subvention est demandée (Circ. int., 10 mars 1881; Circ. int., 18 août 1881)

**1492.** — Lorsqu'il est nécessaire de répartir sur plusieurs programmes la dépense de construction ou d'achèvement d'un chemin, le service vicinal dresse un avant-projet destiné à déterminer la dépense totale à faire, et à permettre au conseil général ou à la commission départementale d'arrêter définitivement le tracé. Cet avant-projet est ensuite transformé en projets définitifs distincts, au fur et à mesure de l'établissement des programmes ultérieurs.

**1493.** — Il n'est fait exception à la règle qui précède que pour les travaux ne se prêtant pas à l'établissement de projets partiels successifs, et notamment pour les ouvrages d'art d'une certaine importance. La dépense, bien que déterminée par un projet unique, peut, en cas de nécessité démontrée, être répartie sur deux programmes consécutifs. Dans ce cas, la moitié au moins de la dépense prévue est comprise au premier programme (Instr. spéc., 1er août 1888, art. 19 et 20).

**1494.** — L'inscription simultanée au programme de plusieurs chemins pour une même commune n'est admise qu'autant que ces chemins peuvent être entièrement construits dans le délai d'exécution de ce programme. Dans le cas contraire, les ressources doivent être concentrées sur le chemin dont la cons-

truction présente le plus d'intérêt (Instr. spéc., 1er août 1888, art. 8).

**1495.** — IV. *Répartition et versement des subventions. — Contrôle.* — La répartition des subventions de la loi du 12 mars 1880 n'est plus faite par un décret rendu en Conseil d'Etat comme sous l'empire de la loi de 1868. En vertu de l'art. 4 de la loi de 1880, un règlement d'administration publique en a fixé une fois pour toutes les bases et la distribution de ces subventions est dès lors confiée au ministre de l'Intérieur (Décr. 3 juin 1880).

**1496.** — Il répartit entre les départements le crédit annuel mis à sa disposition et surveille la sous-répartition faite par le conseil général. Le montant du crédit ouvert à chaque département n'est plus versé en bloc à la caisse départementale pour être partagé sans contrôle par le conseil général entre les diverses communes.

**1497.** — Sans doute le conseil général reste libre de refuser son concours aux communes ou de ne le leur accorder que pour quelques-uns des chemins vicinaux ordinaires qu'elles lui désignent. Mais à quelque catégorie que les chemins appartiennent, les subventions ne sont plus accordées en bloc pour tous les chemins subventionnés d'une commune ou d'un département, elles ne le sont qu'en vue de la construction de chemins déterminés après homologation, par le ministre, des propositions faites (L. 12 mars 1880, art. 4 et 5; Décr. 3 juin 1880, art. 1 et 9; Instr. spéc., 1er août 1888). Il y a donc spécialisation dans l'emploi des subventions.

**1498.** — L'affectation et l'emploi de chaque subvention sont spécialisés et localisés sur chacun des chemins que le conseil général a désignés pour en bénéficier, et pour la construction et l'entretien duquel l'administration locale justifie de sommes suffisantes.

**1499.** — Par chemins déterminés on entend des chemins entiers ou tout au moins des portions utiles de chemins. Le projet d'un chemin à subvention doit s'élever à une dépense minimum de 5,000 fr.; à moins qu'il ne s'agisse de chemins pouvant être entièrement construits ou achevés avec une dépense moindre (Instr. spéc., 1er août 1888, art. 18).

**1500.** — La loi du 12 mars 1880 ne peut recevoir d'application pour le paiement de dépenses faites préalablement à l'accomplissement des formalités prescrites par cette loi et par les actes qui en ont réglementé l'exécution (Instr. min., 1er août 1888, ch. 2, § 1, art. 6).

**1501.** — La subvention inscrite au progamme pour chaque entreprise constitue le maximum du concours de l'Etat. Cette subvention est réduite proportionnellement aux économies ressortant du règlement définitif des dépenses admises par le ministre.

**1502.** — Les dépenses supplémentaires ne donnent lieu à aucune subvention de l'Etat, si elles n'ont été préalablement autorisées par le ministre (Instr. spéc. du 1er août 1888, ch. 5, § 2, art. 38).

**1503.** — A cet effet, le programme ne peut être mis à exécution qu'après autorisation du ministre de l'Intérieur (art. 34).

**1504.** — Dans la quinzaine qui suit chaque adjudication, un extrait du procès-verbal de cette opération est transmis au ministre de l'Etat.

**1505.** — Lorsque des circonstances particulières obligent à traiter de gré à gré ou à recourir à l'exécution en régie, le préfet adresse à l'administration supérieure une copie de la soumission approuvée ou de l'arrêté motivé autorisant ce mode particulier d'exécution (art. 36).

**1506.** — Les subventions sont attribuées, dans les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 3 juin 1880, en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des départements et des communes. Mais ces trois éléments ne sont plus évalués de la même manière qu'autrefois. Il n'est tenu compte dans le calcul de la dépense donnant droit aux subventions que de la portion à couvrir au moyen des ressources extraordinaires.

**1507.** — Les subventions sont accordées : 1° aux communes pour les chemins vicinaux ordinaires, en raison inverse de la valeur du centime communal; 2° aux départements, pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun en raison inverse également du produit, par kilomètre carré, du centime départemental.

**1508.** — Partant de ces deux principes, le déficit restant à couvrir, au moyen de ressources extraordinaires, après épuisement des ressources ordinaires et spéciales, est réparti entre les communes, le département et l'Etat, dans la proportion indiquée par les tableaux A, B, C, annexés au décret du 3 juin 1880. — V. *infrà*, n. 1512 et 1515.

**1509.** — Pour les chemins vicinaux ordinaires, le déficit est supporté par les communes, dans les limites fixées par le tableau A qui est établi d'après le principe posé par l'art. 1 du décret; les communes y sont divisées en dix groupes, selon le produit de leur centime, et la subvention qu'elles ont à recevoir varie d'un groupe à l'autre, en suivant une proportion inverse à la valeur du centime.

**1510.** — Les communes pauvres, de beaucoup les plus nombreuses, sont particulièrement bien traitées. Celles dont le centime produit moins de 20 fr. reçoivent jusqu'à 80 p. 0/0. Celles dont le centime atteint 100 fr. obtiennent encore 60 p. 0/0. Or, sur les 36,000 communes de France, 31,000 environ ont un centime produisant moins de 100 fr. On peut donc dire que la loi est faite pour les communes pauvres.

**1511.** — Le tableau B indique dans quelles proportions le département et l'Etat doivent supporter la subvention revenant aux communes pour parfaire la somme nécessaire à la dépense. Les départements y sont divisés, comme ces dernières, en dix catégories, suivant le produit de leur centime comparé à la superficie du département. Dans les départements les plus pauvres, l'Etat contribue jusqu'à concurrence de 80 p. 0/0 à la subvention allouée aux communes. Le département n'a donc à donner que le cinquième de cette subvention. Cette charge s'accroît proportionnellement à la richesse de chacun d'eux, mais elle ne dépasse 50 p. 0/0 que pour 38 départements.

**1512.** — *Annexe au décret du 3 juin 1880.*

Tableau A

*Servant à déterminer la part de dépense à couvrir par les communes au moyen de ressources extraordinaires, et le montant de la subvention qui doit leur être allouée pour les chemins vicinaux ordinaires.*

| VALEUR DU CENTIME | PORTION DE LA DÉPENSE A COUVRIR par les communes au moyen des ressources extraordinaires. | PORTION DE LA DÉPENSE A COUVRIR au moyen des subventions de l'Etat et du département. |
|---|---|---|
| Au-dessous de 20f. | 20 p. 0/0. | 80 p. 0/0. |
| 20f 01c à 40 | 25 — | 75 — |
| 40 01 à 60 | 30 — | 70 — |
| 60 01 à 80 | 35 — | 65 — |
| 80 01 à 100 | 40 — | 60 — |
| 100 01 à 200 | 50 — | 50 — |
| 200 01 à 300 | 60 — | 40 — |
| 300 01 à 600 | 70 — | 30 — |
| 600 01 à 900 | 80 — | 20 — |
| 900 01 et au-dessus | 90 — | 10 — |

Tableau B

*Indiquant suivant quelles proportions l'Etat et le département supporteront la subvention revenant aux communes d'après le tableau A.*

| VALEUR DU CENTIME par KILOMÈTRE CARRÉ | PART DE SUBVENTION A LA CHARGE de l'État. | PART DE SUBVENTION A LA CHARGE du département. |
|---|---|---|
| Au-dessous de 2f 00 | 80 p. 0/0. | 20 p. 0/0. |
| 2f 01c à 2 50 | 75 — | 25 — |
| 2 51 à 3 00 | 70 — | 30 — |
| 3 01 à 3 50 | 65 — | 35 — |
| 3 51 à 4 00 | 60 — | 40 — |
| 4 01 à 5 00 | 50 — | 50 — |
| 5 01 à 6 00 | 40 — | 60 — |
| 6 01 à 9 00 | 30 — | 70 — |
| 9 01 à 15 00 | 20 — | 80 — |
| 15 01 et au-dessus | 10 — | 90 — |

**1513.** — La dépense à couvrir au moyen de ressources extraordinaires est supportée par le département et l'Etat dans la mesure fixée par le tableau C, annexé au décret du 3 juin 1880. Dans ce tableau, les départements sont divisés en neuf groupes d'après le produit de leur centime comparé à la superficie. Les plus favorisés, c'est-à-dire les plus pauvres, reçoivent une subvention représentant 50 p. 0/0 de la dépense. Les plus riches n'obtiennent que 10 p. 0/0.

**1514.** — Ce traitement est moins favorable que celui fait aux communes pour leurs chemins vicinaux ordinaires. Mais on a considéré, d'une part, que dans un très-grand nombre de départements les chemins de grande communication et d'intérêt commun étaient terminés ou sur le point de l'être, et, d'autre part, qu'au moyen de sacrifices relativement peu importants, les départements dont la tâche n'était pas achevée seraient en mesure de se procurer à la caisse des chemins vicinaux les ressources dont ils auraient besoin pour leurs grandes lignes. C'est pour ces motifs que l'Etat vient plus largement en aide aux communes pour leurs chemins vicinaux ordinaires.

**1515.** — *Annexe au décret du 3 juin 1880.*

TABLEAU C

*Servant à déterminer, pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, la part des dépenses à couvrir par les départements au moyen de ressources extraordinaires, et le montant de la subvention qui doit leur être allouée par l'Etat.*

| VALEUR DU CENTIME par KILOMÈTRE CARRÉ. | COEFFICIENT de SUBVENTION. | DÉPENSE À COUVRIR par le département. |
|---|---|---|
| Au-dessous de 2f 00c ...... | 50 p. 0/0. | 50 p. 0/0. |
| 2f 01c à 2 50 ..... | 45 — | 55 — |
| 2 51 à 3 00 ...... | 40 — | 60 — |
| 3 01 à 3 50 ..... | 35 — | 65 — |
| 3 51 à 4 00 ...... | 30 — | 70 — |
| 4 01 à 5 00 ..... | 25 — | 75 — |
| 5 01 à 6 00 ...... | 20 — | 80 — |
| 6 01 à 9 00 ...... | 15 — | 85 — |
| 9 01 et au-dessus ....... | 10 — | 90 — |

**1516.** — Les subventions ne sont versées par l'Etat que sur la justification que les communes et les départements ont déjà employé au paiement des travaux la totalité de leur part contributive (Décr. 3 juin 1880, art. 10; Instr. spéc., 1888, art. 39).

**1517.** — Les propositions de versement des subventions sont adressées par le préfet au ministère, accompagnées de toutes les pièces de comptabilité établissant les dépenses faites et les paiements effectués (Instr. spéc., 1er août 1888, art. 40). La nomenclature des justifications à produire se trouve indiquée par l'instruction spéciale du 1er août 1888 (art. 41).

**1518.** — Jusqu'en 1880, le paiement des subventions avait été fait par le Trésor public. Ce service fut transféré à la caisse des chemins vicinaux par la loi du 12 mars 1880. Mais la loi du 22 juill. 1885 l'a de nouveau attribué au Trésor public lequel a payé directement toutes les subventions imputées sur les crédits ouverts depuis cette loi, c'est-à-dire à partir de 1888, le premier crédit ouvert depuis 1885 l'ayant été par la loi du 30 mars 1888. La caisse des chemins a continué jusqu'à épuisement le paiement du reliquat du fonds de subvention dont elle était encore dépositaire en vertu des lois antérieures (Compte-rendu des opérations relatives au programme de l'année de 1889, p. 27, Rapport min. du 20 janv. 1893).

**1519.** — De même que sous l'empire de la loi du 11 juill. 1868 (art. 10), le ministre de l'Intérieur doit rendre compte chaque année au président de la République, dans un rapport qui est communiqué au Sénat et à la Chambre des députés, de la distribution des subventions, ainsi que des dépenses et de l'état d'avancement de la vicinalité (L. 12 mars 1880, art. 11). Ce rapport se confond avec celui dont la présentation est prescrite en ce qui concerne le fonctionnement de la caisse des chemins vicinaux.

**1520.** — Pour en permettre la rédaction, il est établi dans chaque département par l'agent-voyer en chef, à l'expiration de la période d'exécution du programme annuel, un compte-rendu des opérations effectuées ainsi qu'un compte d'emploi des subventions extraordinaires accordées par application de l'art. 9 de la loi. Ce compte dressé sur des formules uniformes est envoyé au ministère le 30 avril au plus tard, accompagné d'un rapport du préfet signalant les particularités de nature à fixer l'attention de l'administration supérieure (Instr. min., 1er août 1888, chap. 7, art. 46).

**1521.** — A l'époque où le paiement des subventions était confié à la caisse des chemins vicinaux, la Cour des comptes avait fait remarquer que le rapport adressé au chef de l'Etat à communiquer aux Chambres, n'étant pas un compte et n'étant point soumis à la sanction législative, l'emploi des fonds versés à la caisse échappait aux règles générales de la comptabilité et au contrôle ordinaire des dépenses publiques. En effet, les subventions ne figuraient au compte général de l'administration des finances qu'à titre de correspondant du Trésor, sans développements, et le compte du ministère de l'Intérieur ne présentait en dépense qu'un prélèvement en bloc sur les crédits de la dotation, dont le chiffre ne correspondait pas aux paiements effectifs. Depuis que le service des subventions a été repris par le Trésor en vertu et dans les conditions déterminées par la loi du 22 juill. 1885, le contrôle est assuré au moyen de l'inscription, parmi les services spéciaux du Trésor, de la recette et de l'emploi des obligations émises pour faire face au paiement des subventions. — Delauney, *De la vicinalité*, p. 421.

### § 3. *Subventions indirectes. — Caisse des chemins vicinaux.*

#### 1° *Subventions indirectes sous l'empire de la loi du 11 juillet 1868.*

**1522.** — En même temps qu'elle créait un fonds de subventions au profit des communes et des départements, la loi du 11 juill. 1868, dans son art. 6, décidait que l'Etat leur viendrait également en aide pour le remboursement des emprunts par eux contractés. Mais comment s'exercerait ce concours de l'Etat? Il eût pu leur verser une fraction des annuités d'amortissement des emprunts contractés par les communes vis-à-vis de prêteurs quelconques. Il pouvait aussi servir d'intermédiaire aux communes pour emprunter en mettant son crédit à leur disposition, sauf à exiger d'elles, en leur laissant d'ailleurs la plus grande latitude possible, une partie des annuités nécessaires pour amortir les emprunts faits par son intermédiaire.

**1523.** — Le second système présentait de sérieux avantages et fut adopté. Il fallait seulement créer un organisme spécial chargé de ce service compliqué et minutieux. Ce fut la caisse dite des chemins vicinaux qui, sous le contrôle et la garantie de l'Etat, serait chargée de faire pendant dix ans aux communes dûment autorisées à emprunter, et extraordinairement aux départements, les avances nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires. Ces avances, pouvant s'élever jusqu'à 200 millions, étaient remboursables par le paiement de trente annuités de 4 p. 0/0 portant le taux de l'intérêt à 1,10 ou 1,22 p. 0/0 amortissement non compris (L. 11 juill. 1868, art. 6). Le fond d'avances était constitué dans cette caisse au moyen des négociations nécessaires; elle en disposait au profit des communes d'après leurs besoins régulièrement constatés, et recevait d'elles leur quote-part dans les annuités de remboursement. Bref la caisse des chemins vicinaux centralisait les opérations du service des emprunts en matière vicinale.

**1524.** — Ce système présentait de grands avantages pour les communes et pour l'Etat :

1° Les communes pouvaient par là emprunter à meilleur marché, le crédit communal, quoique fort sérieux en lui-même, n'ayant pas aux yeux des prêteurs la même valeur que celui de l'Etat. D'autre part, pour refaire et rembourser le capital alors qu'elles s'acquittent par annuités, il leur aurait fallu s'adresser à une agence financière servant d'intermédiaire entre elles et leurs prêteurs. Tous les frais qui en seraient résultés pour elles disparaissent dès lors que ce service d'intermédiaire est fait par l'Etat ou sous son contrôle, et qu'il garantit les prêts;

2° Les communes étaient ainsi certaines de pouvoir se procurer les fonds d'emprunts à volonté et suivant leurs besoins, à des

époques irrégulières, en un mot de ne les réaliser qu'au fur et à mesure des nécessités sans avoir à payer d'intérêts frustratoires;

3° Enfin l'Etat faisait le moindre sacrifice possible. L'institution de la caisse ne constituait pas pour lui un danger. Simple intermédiaire, il recevait d'une main l'argent du public, de l'autre le remettait aux communes. Il devenait donc créancier en même temps que débiteur, sauf le supplément d'intérêt qu'il abandonnait à titre de subvention gracieuse. Sa situation financière n'en était pas altérée, et les frais qu'il supportait étaient justifiés par l'extrême faveur et l'intérêt supérieur qui s'attachent à l'œuvre de la vicinalité.

**1525.** — Sans doute, en certifiant le crédit des communes de son propre crédit et en le mettant dans la circulation sous sa garantie, l'Etat devenait, en principe, la caution des communes et le garant responsable des sommes qu'elles recevraient par son entremise. Mais, en fait, il n'en coûterait rien au Trésor, qui ne serait exposé à aucun risque. Car les communes peuvent bien être gênées, mais la surveillance à laquelle est soumise la gestion de leurs intérêts ne leur permet pas de devenir insolvables vis-à-vis de l'Etat. L'administration supérieure n'autoriserait pas une commune à emprunter sans s'être assuré que les ressources de cette commune lui permettront de faire face au paiement de chaque annuité, et, si une commune apportait de la négligence à se libérer, l'Etat serait armé de pouvoirs suffisants pour la contraindre, l'administration supérieure ayant vis-à-vis des communes des moyens de surveillance, de contrôle, de coërcition au besoin, qui échappent aux particuliers.

**1526.** — La caisse était ouverte principalement aux communes pour les frais relatifs à l'achèvement de leur réseau de petite vicinalité (L. 11 juin 1868, art. 6).

**1527.** — Les départements dont les conseils généraux en faisaient la demande pouvaient, au lieu et place des communes qui n'étaient pas en mesure de le faire elles-mêmes, emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour ces mêmes chemins; mais les emprunts contractés dans ces conditions ne pouvaient, en aucun cas, être affectés à la subvention que les départements accordaient aux chemins vicinaux ordinaires (L. 11 juill. 1868, art. 7, § 1).

**1528.** — De nombreux emprunts de cette nature ont été autorisés par des lois spéciales. Quelques-unes de ces lois ont même accordé au département qui devait contracter l'emprunt l'autorisation d'exécuter les travaux d'après le mode adopté pour les chemins d'intérêt commun (L. 5 mai 1869, Dép. de l'Orne; L. 25 févr. 1874, Dép. des Côtes-du-Nord).

**1529.** — Mais le gouvernement ne tarda pas à renoncer à tenir la main à l'observation de la défense édictée par l'art. 7 (Circ. int., 31 oct. 1872).

**1530.** — De même que dans la distribution des subventions, et par la même raison fondée sur l'impossibilité d'achever autrement le réseau vicinal le plus important, les départements dont le centime était d'un produit inférieur à 20,000 fr., pouvaient emprunter à la caisse les sommes nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun alors classés (*Ibid*, art. 7, § 2). Seulement cette faveur ne devant pas nuire aux chemins vicinaux ordinaires, les délibérations du conseil général, à ce point de vue, furent soumises à l'approbation du chef de l'Etat; le décret pouvait réduire les demandes d'affectation aux deux premières catégories de chemins sur les emprunts contractés (*Ibid.*, art. 7, § 3).

**1531.** — La dotation de la caisse fut fixée à 200 millions. C'était le montant du déficit des ressources communales et des besoins probables (V. *suprà*, n. 1384 et 1385), et l'on pensait qu'elle serait suffisante pour toutes les demandes. On supposait, en effet, soit que toutes les communes ne votassent pas le maximum de ce qui pourrait leur être demandé pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, soit que votant des ressources extraordinaires elles n'eussent pas recours à l'emprunt, que les chemins vicinaux ordinaires laisseraient disponible une partie du crédit ouvert et que ces fonds demeurés libres suffiraient aux demandes de prêts pour les chemins de grande communication.

**1532.** — Comme la subvention directe de 100 millions à laquelle les prêts devaient s'ajouter comme moyen d'exécution, le versement des 200 millions à la caisse des chemins vicinaux devait s'effectuer en dix annuités de 20 millions chacune, de façon à coordonner toutes les mesures tendant à la réalisation de l'entreprise poursuivie. La caisse devait donc faire des prêts pour une période maxima de dix ans, le montant des avances ne devant jamais excéder 20 millions par an.

**1533.** — Par suite des événements de 1870, la loi du 25 juill. 1873 porta ce délai de dix à quinze ans, mais la loi du 15 août 1876 le ramena à quatorze. Les reliquats assez importants opérés sur les exercices antérieurs à 1874 permirent de fixer à 14 millions le montant des prêts à consentir annuellement jusqu'en 1882. Si, d'ailleurs, ce chiffre de 14 millions n'était pas atteint pendant l'une des années de la période, la somme disponible pouvait être reportée sur l'année suivante.

**1534.** — D'après l'art. 8, L. 11 juill. 1868, la caisse des chemins vicinaux s'alimentait de deux façons. Sa première ressource pour pourvoir aux avances était la partie disponible des fonds déposés au Trésor et à la Caisse des dépôts et consignations par les communes et les établissements publics. Il n'y avait là, sans doute, aux mains de l'Etat, qu'un dépôt précaire, susceptible toujours de retrait immédiat et constituant une part importante des ressources de la dette flottante. Mais les entrées compensant les sorties, il y avait toujours en caisse un stock disponible de 100 millions environ, susceptible de fournir des éléments d'opération, et l'importance des dépôts variant avec la richesse de chaque commune, il n'y avait pas d'inconvénient à établir dans le fonds communal une sorte de mutualité profitable aux petites communes. Il ne s'agissait pas, d'autre part, de mettre la dette flottante à découvert de 200 millions d'un seul coup : l'opération devait durer dix ans; c'était donc une somme de vingt millions par an seulement. En outre, en même temps que cette somme sortirait de la caisse, les remboursements commenceraient à faire rentrer les sommes antérieurement prêtées. La première année seulement on prêterait sans compensation.

**1535.** — L'administration était d'ailleurs seule juge du point de savoir dans quelle mesure, d'après les circonstances, les prélèvements sur la dette flottante pourraient s'effectuer sans imprudence et sans gêne pour le Trésor. Au cas où, soit les découverts du budget, soit les opérations du Trésor, ne laisseraient pas de disponibilité suffisante sur la dette flottante, la caisse des chemins vicinaux pourrait être autorisée par décret à émettre des titres négociables portant intérêt, amortissables en trente années, sous la forme et aux conditions qui auraient été approuvées par le ministre des Finances (L. 11 juill. 1868, art. 8, § 2).

**1536.** — La gestion de la caisse des chemins vicinaux a été confiée à la Caisse des dépôts et consignations. Le Trésor tient compte à la Caisse des dépôts et consignations des divers frais de gestion que lui impose ce service spécial (L. 11 juill. 1868, art. 8 et 9, § 2). — V. *suprà*, v° *Caisse des dépôts et consignations*, n. 1074 et s.

**1537.** — L'art. 10 disposait que, chaque année, les ministres de l'Intérieur et des Finances rendraient compte au chef de l'Etat de la marche des travaux et des opérations de la caisse dans un rapport qui serait communiqué aux Chambres. C'est, en effet, ce qui a eu lieu régulièrement depuis que la caisse fonctionne. — V. la collection des publications annuelles du ministère de l'Intérieur sur le service vicinal.

**1538.** — La répartition des fonds d'avances constituant la dotation de la caisse était faite entre les départements par un décret en Conseil d'Etat. Elle pouvait être modifiée dans la même forme (L. 11 juill. 1868, art. 6).

**1539.** — Faite une première fois en 1869, elle a été recommencée et modifiée à plusieurs reprises, afin de rectifier les erreurs d'appréciation commises dans les opérations antérieures, à mesure que l'expérience faisait plus exactement connaître les besoins respectifs. Elle était faite chaque année comme pour les subventions et constituait ce qu'on appelait les crédits d'autorisation.

**1540.** — Pour cette répartition, différents modes d'opérer furent successivement suivis : 1° en 1869, sur la somme totale de 200 millions, on résolut d'en réserver 25 pour les départements admis, à raison de leur faible centime, par l'art. 7 de la loi de 1868 à emprunter ainsi en faveur de leurs chemins de grande et de moyenne communication. Sur les 175 millions restant pour les chemins vicinaux ordinaires, on imputa ensuite, pour chaque département, le montant des demandes d'emprunts communaux faits par les communes, directement ou par le département à elles substitué en vertu de l'art. 7. Les demandes n'ayant pas atteint le chiffre de 175 millions, le reliquat disponible de la dotation fut réparti entre les départements au marc le franc du déficit présumé.

**1541.** — Mais dès 1870, ce reliquat ne fut plus ainsi réparti

en entier. On en fit deux parts, dont l'une fut conservée à titre de réserve pour faire face aux demandes ultérieures. A partir de 1874, le reliquat de la dotation après répartition aux demandes de prêts s'appliquant à des emprunts autorisés fut laissé à la disposition du ministre de l'Intérieur, à raison d'un crédit de 20,000 francs par département pour pourvoir aux besoins des petites communes; le surplus forma une réserve générale. Depuis 1877, on n'a plus observé le système des réserves, et la dotation a été intégralement répartie. La dernière répartition a été faite par décret du 11 août 1880.

**1542.** — Les départements, étant ainsi nantis d'un crédit d'avance, pouvaient chaque année, jusqu'à concurrence de cette somme d'une part, et d'autre part, dans les limites du crédit annuel mis à la disposition du ministre de l'Intérieur, réaliser par à-compte les sommes dont ils avaient besoin au fur et à mesure de l'avancement de leurs travaux. Quand, à partir de 1873, la dotation annuelle est tombée de 20 à 14 millions, le ministre, afin de ne pas laisser absorber le crédit annuel par les départements riches, plus prompts à réaliser leurs emprunts en faveur de la vicinalité, a fixé par arrêté, d'après les besoins connus et le nombre approximatif des demandes susceptibles de se produire, la proportion dans laquelle chaque département serait admis à réaliser des emprunts sur le montant de l'annuité inscrite au budget de l'Etat. C'est ce que l'on appelait l'ouverture des crédits de réalisation.

**1543.** — Cet état d'emploi des fonds versés à la Caisse était transmis au préposé chargé des paiements.

**1544.** — Des circulaires du ministre de l'Intérieur des 22 sept. 1868, 28 févr. et 31 oct. 1872, 29 oct. 1877, 20 janv. et 15 oct. 1879, déterminent d'une façon détaillée les règles concernant la nature des ressources qui peuvent être affectées, par les départements et les communes, à l'amortissement des emprunts. Ces circulaires disposent que les demandes d'emprunts sont transmises à la caisse par le ministre de l'Intérieur après examen. Les actes d'emprunt peuvent être rédigés en la forme notariée ou en la forme administrative.

*2° Subventions indirectes d'après les lois des 10 avril 1879, 2 avril 1883, 6 mai 1886.*

**1545.** — I. *Augmentations successives de la dotation de la caisse. Répartitions.* — Au 31 déc. 1877, les ressources de la caisse des chemins vicinaux étant épuisées, une loi du 10 avr. 1879 a eu pour objet de les reconstituer en élargissant le cercle de ses opérations.

**1546.** — Par cette loi, la dotation de la caisse des chemins vicinaux est augmentée d'une somme de 300 millions, divisée en trois parts, ayant une quadruple affectation :

1° L'une de 200 millions pour l'ancien réseau ou réseau fermé;

2° L'autre de 60 millions pour le nouveau réseau ou réseau ouvert, et pour les ponts à péage;

3° La troisième de 40 millions pour l'Algérie.

**1547.** — 1° Tout d'abord, les deux cents premiers millions étaient attribués à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun classés au moment de la promulgation de la loi et aux chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné. Sur les 400 millions nécessaires encore pour achever le réseau constitué en 1868, une dotation supplémentaire de 200 millions parut un encouragement suffisant aux départements et aux communes.

**1548.** — Seulement, la loi de 1879 abroge l'art. 7, L. 11 juill. 1868, et introduit une triple modification dans le système de répartition des subventions jusqu'alors suivi :

*a*) Les départements sont désormais autorisés à emprunter comme les communes et aux mêmes conditions. D'après la loi de 1868, les départements ne pouvaient se substituer aux communes que si elles étaient incapables d'effectuer elles-mêmes l'emprunt, et même, en ce cas, l'individualité communale n'était pas effacée et l'emprunt devait nécessairement aller à la commune spécialement désignée sans pouvoir jamais être confondus dans la subvention du département en faveur des chemins vicinaux ordinaires (V. *suprà*, n. 1527 et s.). Nous avons vu, qu'en pratique, ces prescriptions n'avaient pas toujours été observées. La loi de 1879, consacrant législativement le procédé pratique employé, autorise les départements à emprunter sans affectation spéciale à des communes déterminées les sommes qu'ils voulaient accorder aux communes à titre de subventions.

**1549.** — *b*) Les emprunts n'étaient admis en 1868 pour les chemins de grande et de moyenne vicinalité que de la part des départements ayant un centime inférieur à 20,000 fr. Comme on avait acquis la preuve que ces voies ne pouvaient être achevées avec les seules ressources locales, l'art. 2, L. 10 avr. 1879, admet les départements comme les communes à emprunter pour toutes les catégories de chemins.

**1550.** — *c*) Enfin, la loi a donné aux conseils généraux le droit de classer dans une catégorie supérieure les chemins vicinaux ordinaires du réseau subventionné sans que ce classement puisse avoir pour effet de porter atteinte aux droits acquis pour ces chemins aux subventions en vertu de la loi du 11 juill. 1868. Mais ces chemins retirés du réseau subventionné ne devaient pas y être remplacés; autrement le réseau aurait pu être indéfiniment étendu au delà de la longueur kilométrique qui en formait la limite (L. 10 avr. 1879, art. 3).

**1551.** — On remédiait par là à un inconvénient pratique consistant en ce que, sous l'empire de la loi de 1868, bien que présentant une utilité réelle, de nombreux classements dans la grande et moyenne vicinalité des chemins ordinaires appartenant au réseau subventionné avaient été ajournés pour ne pas enlever à ces voies, en même temps que leur caractère de chemins vicinaux ordinaires, la part qui leur revenait dans la répartition d'un fonds de subvention de 100 millions.

**1552.** — 2° En second lieu, 60 millions étaient destinés aux chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun et aux chemins vicinaux ordinaires autres que ceux ci-dessus spécifiés et dont l'utilité serait successivement reconnue.

**1553.** — Les chemins appelés à bénéficier des faveurs de l'Etat n'étaient plus limités. Les lois qui seraient présentées en ce qui touche les départements, les décrets qui autoriseraient les communes détermineraient au fur et à mesure l'extension à donner à ce réseau.

**1554.** — Les avances consenties aux communes et aux départements sur ce fonds de 60,000,000 fr. pouvaient être appliquées à la construction des ponts de la voirie vicinale en cas d'insuffisance de ressources immédiatement disponibles pour subvenir à la dépense, ainsi que l'a reconnu, au surplus, expressément la loi du 30 juill. 1880, art. 1, § 2.

**1555.** — 3° Enfin, 40 millions étaient affectés aux communes et aux départements de l'Algérie pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication, d'intérêt commun et ordinaires, dont la longueur kilométrique serait approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'Intérieur avant la répartition de la première annuité.

**1556.** — Cette dotation de 300 millions était payable à partir de 1879 en douze annuités, les quatre premières de 16 millions, les sept suivantes de 30 millions et la dernière de 26 millions.

Si, pendant une année de la période, les prêts consentis n'atteignaient pas le maximum de l'annuité correspondante, la somme disponible pouvait être reportée à l'année suivante (L. 10 avr. 1879, art. 1).

En somme, et grâce aux annuités payables pendant quatre ans encore en vertu de la loi du 11 juill. 1868, la somme affectée aux prêts relatifs aux dépenses de construction de la voirie vicinale devait être de 30 millions de 1879 à 1889 et de 26 millions en 1890.

**1557.** — Ces chiffres furent modifiés par la loi du 30 juill. 1881 dans le but de donner une plus forte impulsion aux travaux. Cette loi a porté la somme annuelle à consacrer aux prêts à 26 millions dans les années 1881 et 1882, ce qui faisait 40 millions avec l'annuité de 14 millions de la loi de 1868; à 40 millions pour les années 1883 à 1886; et l'a réduite à 14 millions pendant les quatre dernières années (1887-1890). La faculté de report d'année en année des reliquats non employés était maintenue.

**1558.** — Si importante que fût cette dotation de 260 millions (300 millions moins 40 affectés à l'Algérie), elle fut bientôt trouvée insuffisante pour donner satisfaction à toutes les demandes légitimes. Dès 1883, elle était presque complètement engagée au point de vue des ouvertures de crédits à consentir. A ce moment-là d'ailleurs, la période d'application de la loi de 1868 expirait : il n'y avait plus, à proprement parler, de réseau subventionné.

**1559.** — A cette date, en présence d'une éventualité aussi certaine et aussi rapprochée, le Parlement vota, sur la proposition du gouvernement, un supplément de dotation de 20 millions

pour la caisse des chemins vicinaux (L. 2 avr. 1883) à répartir en deux annuités égales à partir de 1883, ce qui portait à 50 millions pour chacune des années 1883 et 1884 les avances à faire. Les années 1883 et 1884 furent ainsi le point culminant d'activité des opérations vicinales.

**1560.** — Le gouvernement n'avait pas, d'ailleurs, dissimulé aux Chambres que cette augmentation serait insuffisante et permettrait à peine de donner satisfaction aux demandes qui se produiraient pendant deux ans.

**1561.** — En 1886, en effet, la dotation instituée par la loi du 2 avr. 1883 se trouvait absorbée comme celle de 1879, tandis que plusieurs départements et un nombre assez considérable de communes, depuis longtemps en instance pour obtenir la concession de nouveaux prêts, n'avaient pu recevoir satisfaction.

**1562.** — Une loi du 6 mai 1886 réduisit de 40 à 35 millions la réserve créée en faveur de l'Algérie par la loi du 10 avr. 1879 (réserve qui avait été reconnue bien supérieure aux besoins réels de la colonie) et mit la différence de 5 millions à la disposition des départements et des communes de la métropole.

**1563.** — C'était insuffisant; aussi, dans le but de mettre un terme à cette situation, le Parlement fut-il saisi de plusieurs projets de loi tendant à assurer, pour une certaine période, aux départements et aux communes, les moyens de contracter, avec le concours de l'Etat, les emprunts qui leur étaient encore nécessaires. Différentes modifications au régime de la caisse avaient été proposées. Mais les Chambres ne crurent pas devoir prendre parti, pour le moment, et ajournèrent leur résolution à cet égard après les études convenables. Toutefois, ne voulant pas déterminer un brusque arrêt dans la marche des travaux, elles votèrent, à titre provisoire, un crédit d'attente de 8 millions à ouvrir au budget de 1889. Cette provision fut renouvelée pour 1890 (L. 24 juill. 1888; L. 17 juill. 1889).

**1564.** — Depuis lors, une loi du 30 déc. 1890 a constitué à l'état de nouveaux fonds d'avances les emprunts ou portions d'emprunts annulés par suite de non-réalisation au 31 déc. 1890 et la portion restée disponible sur tous les crédits ouverts depuis 1868. Enfin, l'art. 60, L. fin. du 26 janv. 1892, fixe à 12 millions le maximum des emprunts à faire en 1893 à la caisse des chemins vicinaux.

En résumé, les crédits ouverts jusqu'en 1890 en faveur de la caisse des chemins vicinaux atteignent, depuis 1868, le chiffre de 536 millions.

**1565.** — D'après l'art. 3, L. 10 avr. 1879, les avances à faire en exécution de cette loi devaient être réparties entre les départements par décret. Ce texte n'ajoutait pas, comme l'art. 6, L. 11 juill. 1868, que ledit décret devrait être délibéré en Conseil d'Etat. Mais la loi de 1879 ayant eu pour objet de compléter bien plutôt que de changer l'œuvre entreprise par la loi de 1868, on vit dans le silence du législateur sur ce point une simple omission et, comme précédemment, le décret portant répartition de la nouvelle dotation dut être rendu en la forme des règlements d'administration publique. Ce mode de procéder était évidemment le plus conforme à l'esprit de la loi. Il présentait, en outre, l'avantage d'offrir plus de garanties aux intéressés.

**1566.** — Seulement, pour la répartition de la dotation de 1879, au lieu de la recommencer chaque année pendant toute la période d'exécution de la loi, comme il avait été fait pour la dotation de 1868, on a réparti dès le début, d'une façon définitive, tout le fonds de subvention, sauf une légère réserve (Décr. 20 janv. 1880). Il a été ouvert, à chaque département, un crédit total sur lequel devaient être imputés à la fois les emprunts des départements et ceux des communes.

**1567.** — La répartition n'a été modifiée que deux fois : la première, par un décret du 27 oct. 1882; la seconde, par un décret du 9 août 1883 comprenant également la répartition de la dotation de 1883. Les dotations ultérieures, notamment en 1888 et 1889, étaient affectées par le législateur aux besoins les plus urgents; elles n'ont donc été l'objet d'aucune répartition générale.

**1568.** — Comme la loi du 11 juill. 1868 (art. 10), la loi du 10 avr. 1879 (art. 4) disposait qu'il serait rendu compte chaque année au président de la République de la marche des travaux et de la situation de la caisse dans un rapport qui serait communiqué au Sénat et à la Chambre des députés. Ce rapport se confond aujourd'hui avec le compte-rendu dont la présentation est prescrite en ce qui concerne la distribution et l'emploi des subventions accordées en vertu de la loi du 12 mars 1880.

**1569.** — II. *Conditions à remplir par les départements et les communes pour être admis à emprunter.* — D'après la loi de 1868, pour être admises à emprunter par l'intermédiaire de la caisse des chemins vicinaux, les communes devaient justifier qu'elles étaient en mesure d'assurer l'entretien des chemins construits au fur et à mesure de leur exécution. Par suite, elles devaient réserver, au besoin, sur le produit des trois centimes autorisés par la loi du 24 juill. 1867, la portion reconnue indispensable pour subvenir aux frais d'entretien (Circ. 22 sept. 1868; 31 oct. 1872, § 2). — V. *suprà*, n. 1437.

**1570.** — Une justification analogue était exigée des départements le cas échéant.

**1571.** — Depuis 1879, les communes et les départements doivent justifier :

1° Qu'ils consacrent à la vicinalité la totalité des ressources spéciales ordinaires mises à leur disposition. La réalisation des emprunts ne doit être autorisée par le ministre que sur cette justification (L. 10 avr. 1879, art. 3, § 4; L. 2 avr. 1883, art. 2, § 3). Telle était déjà la règle pratiquement admise pour la participation au bénéfice de la caisse des chemins vicinaux sous l'empire de la loi du 11 juill. 1868. — Arr. min. int., 25 janv. 1876, *Les cons. gén.*, t. 1, p. 929.

**1572.** — 2° Qu'ils sont en mesure, au cas où la demande se rapporte à un chemin non compris au réseau subventionné, d'abord de terminer le réseau subventionné et d'en assurer l'entretien, puis d'entretenir les nouveaux chemins pour lesquels ils demandent à emprunter (L. 10 avr. 1879, art. 3, § 5; Circ. min., 12 avr. 1879); enfin, d'assurer le remboursement de l'intérêt et de l'amortissement. La loi de 1879 n'exigeait pas expressément cette double justification des départements empruntant pour leur compte; il fut néanmoins entendu qu'on la leur demanderait quand ils solliciteraient des emprunts pour un nouveau réseau de chemin de grande et de moyenne communication. Mais une loi étant nécessaire pour autoriser chacun de ces emprunts, le Parlement préféra se réserver d'apprécier lui-même dans chaque cas l'opportunité des demandes.

**1573.** — Pas plus pour les communes que pour les départements, l'obligation de justifier des ressources nécessaires pour l'achèvement du réseau subventionné n'a été reproduite dans la loi du 2 avr. 1883, qui a augmenté de 20 millions la caisse des chemins vicinaux. Légalement, en effet, le réseau subventionné avait cessé d'exister le 31 déc. 1882. Il n'y avait plus deux réseaux : tous les chemins étaient désormais indistinctement aptes à participer aux avances de l'Etat. Les communes pas plus que les départements ne pouvaient donc plus être astreints à assurer d'abord exclusivement la construction et l'entretien de tous les chemins, commencés *ou non*, qui avaient composé l'ancien réseau subventionné. C'est en ce sens seulement que doit être interprété le silence de la loi.

**1574.** — Quant aux chemins commencés, l'obligation inscrite dans l'art. 3, § 5, L. 10 avr. 1879, a été strictement maintenue. Le gouvernement ne pouvait renoncer à son droit de contrôle. L'accroissement toujours plus considérable du budget de la vicinalité et de la part contributive de l'Etat lui faisait un devoir de veiller à l'emploi le plus judicieux et le plus profitable des ressources et de surveiller l'entretien du réseau déjà construit.

**1575.** — Enfin les demandes de prêts doivent être appuyées du projet des travaux à exécuter au moyen des emprunts sollicités (Circ. int., 31 juill. 1888). Le fonctionnement des lois du 10 avr. 1879 et du 12 mars 1880, étant parallèle et connexe, cette condition, stipulée dans la loi du 12 mars 1880, s'étendait implicitement aux demandes d'emprunts qui se rattachaient aux demandes de subventions. — V. *suprà*, n. 1457 et s., les conditions imposées aux départements et aux communes pour avoir droit aux subventions allouées en vertu de la loi du 12 mars 1880.

3° *Subventions indirectes d'après les lois des 22 juillet 1885 et 30 décembre 1890. — Création d'obligations du Trésor. — Projets de suppression de la caisse.*

**1576.** — Jusqu'en 1884, la caisse a été alimentée, comme nous l'avons dit plus haut, par diverses ressources budgétaires et principalement par la portion disponible des dépôts des communes et des établissements publics constituant une part des ressources de la dette flottante. De tels procédés, suffisants au début de l'entreprise ne pouvaient plus être suivis désormais sans surcharger la dette flottante du Trésor d'une façon exagérée et dange-

reuse. Pour pourvoir aux avances restant à payer à la caisse des chemins vicinaux à partir du 1er janv. 1885, en exécution des lois de 1868, 1879 et 1883, on eut recours à un autre système.

**1577.** — Le gouvernement fut autorisé à créer et à émettre des obligations du Trésor à long terme, au capital de 500 fr., portant un intérêt annuel de 20 fr. payable par semestre les 16 juin et 16 décembre de chaque année, et remboursables semestriellement par la voie du sort au moyen d'annuités finissant le 16 déc. 1907 (L. 22 juill. 1885).

**1578.** — Cette loi tendait en même temps à la suppression de la caisse des chemins vicinaux. Elle prescrivait l'ouverture de deux comptes parmi les services spéciaux du Trésor : l'un, intitulé : « Subventions et avances allouées à partir de 1885 pour l'achèvement des chemins vicinaux, comprenant la recette et l'emploi du produit des obligations conformément à l'art. 2. L'autre, « Fonds affectés au paiement des intérêts et au remboursement des obligations émises pour l'achèvement des chemins vicinaux », comprenant la recette et l'emploi des annuités inscrites au budget de l'Etat et des annuités souscrites par les départements et les communes, conformément à l'art. 5 de la loi.

**1579.** — Mais, dès l'année 1886, on revint à l'ancien système de la gestion du service des avances par la Caisse des dépôts et consignations. Les lois précitées des 6 mai 1886, 24 juill. 1888 et 17 juill. 1889, disposant au profit des chemins vicinaux, la première de 5 millions, les deux autres de 8 millions chacune, décidèrent que ces fonds seraient mis à la disposition des communes, dans les conditions des lois antérieures de 1868, 1879 et 1883. Elles ont eu pour effet de prolonger, comme l'a fait de nouveau celle du 31 déc. 1890, l'existence de la caisse des chemins vicinaux et de la charger encore jusqu'à nouvel ordre de la gestion des fonds d'avances (Circ. intér. relative à l'application de la loi du 24 juill. 1888).

**1580.** — A la suite de la loi du 24 juill. 1888, et pour permettre au gouvernement de faire face aux nouveaux engagements qu'il avait été autorisé à prendre envers les départements et les communes sous forme d'avances, une loi du 2 mai 1889 l'autorisa à élever de 8 millions le chiffre de l'émission des obligations du Trésor, à échéance de 1907, prévue par la loi du 22 juill. 1885.

**1581.** — Mais l'idée de supprimer la caisse des chemins vicinaux persistait. Désireux de ménager les finances de l'Etat tout en continuant l'œuvre vicinale, le gouvernement proposa en 1886 un projet de loi d'après lequel, la caisse disparaissant, les communes et les départements devaient choisir eux-mêmes leurs prêteurs tandis que l'Etat prenait seulement à sa charge le paiement de partie des annuités d'intérêt et d'amortissement. Ce projet n'aboutit pas et le Parlement s'en tint aux solutions provisoires indiquées plus haut, à l'ouverture d'un crédit annuel.

**1582.** — Mais à la veille de l'expiration du délai de douze ans imparti pour l'exécution de la loi du 10 avr. 1879, on constata que, par suite de la fixité absolue de la répartition initiale unique, certains départements n'auraient pas épuisé leurs crédits d'autorisation au 31 déc. 1890. La caisse des chemins vicinaux à cette époque resterait nantie d'une disponibilité de 38,199,681 fr.

**1583.** — Sans doute, à côté des départements et des communes ayant immobilisé ces sommes, d'autres, totalement dépourvues de ressources, allaient présenter de nouvelles demandes. Pour leur donner satisfaction, il parut plus conforme aux principes d'une bonne gestion financière d'épuiser d'abord les ressources dont on pouvait reprendre la libre disposition plutôt que de renouveler pour la troisième fois la provision de 8 millions déjà accordée pour 1889 et 1890. Cette reprise ne violait pas les droits des départements et des communes qui avaient autrefois obtenu l'autorisation. La loi du 10 avr. 1879 annulait, en effet, formellement toutes les ouvertures de crédit si les emprunts n'étaient pas réalisés dans le délai de douze ans. Ces départements et ces communes n'avaient donc pu croire que la faculté d'emprunter avec ces garanties leur serait indéfiniment conservée.

**1584.** — Une loi du 30 déc. 1890 décida, en conséquence, que les reliquats disponibles au 31 déc. 1890 sur les dotations de la caisse des chemins vicinaux seraient maintenus à la disposition du gouvernement pour former un nouveau fonds commun d'avances destiné à favoriser l'achèvement des chemins vicinaux et le rachat des ponts à péage dépendant du réseau vicinal.

**1585.** — Ces combinaisons offraient l'avantage :

1° De mettre à la disposition de l'administration, sans préjudice pour personne, une somme importante qui permettrait, pendant deux ans au moins, de pourvoir aux besoins essentiels de la vicinalité, sans rien demander au Trésor comme fonds d'avances, et en réservant l'entière liberté des pouvoirs publics pour l'avenir;

2° D'alléger les charges d'un grand nombre de communes, en ce sens que l'annulation des emprunts ou portions d'emprunts non réalisés avant le 31 déc. 1890 par les communes entraînant la réduction des impositions extraordinaires créées pour l'amortissement, les impositions ne seraient plus mises en recouvrement que pour la portion correspondante aux sommes effectivement réalisées;

3° De donner satisfaction à un certain nombre de conseils généraux qui avaient émis le vœu que la caisse des chemins vicinaux ne fût pas brusquement supprimée;

4° D'assurer tout à coup la liquidation définitive et complète des dotations de 1868 et de 1879 dans un délai prochain.

**1586.** — Le nouveau fonds ainsi constitué doit être exclusivement affecté aux travaux à exécuter par application de la loi du 12 mars 1880, c'est-à-dire à ceux qui s'exécutent avec la participation de l'Etat, et au rachat des ponts à péage dépendant du réseau vicinal (L. 30 déc. 1890, art. 1).

**1587.** — Les travaux qui bénéficient déjà de la subvention directe profitent ainsi, à l'exclusion de tous autres, des facilités de l'emprunt. Ce double avantage, qui peut paraître excessif de prime abord, se justifie aisément. En effet, en présence de la nécessité qui s'imposait de limiter les avances de la caisse vicinale aux travaux les plus urgents, on ne pouvait hésiter à les appliquer de préférence à ceux dont l'utilité et l'intérêt seraient plus spécialement marqués par le choix des conseils généraux. D'un autre côté, les départements et les communes ne pouvant bénéficier des subventions de l'Etat qu'en s'imposant eux-mêmes des sacrifices déterminés, il était rationnel de leur donner, au moyen de la caisse vicinale, toute facilité pour fournir leur part contributive. L'accès de la caisse devait donc leur être ouvert, sous peine de leur enlever la possibilité de profiter de la subvention (Exposé des motifs, rapport à la Chambre des députés par la commission des finances chargée de l'examen du projet de loi).

**1588.** — La loi vise d'une manière générale toutes les entreprises à l'exécution desquelles l'Etat est appelé à concourir. Les emprunts, par suite, peuvent être concédés pour la réparation des avaries causées à la vicinalité par les inondations, lorsque ces travaux, bien que ne rentrant pas dans le programme annuel, sont, à raison de leur urgence, subventionnés extraordinairement (Circ. du min. de l'Int., 12 janv. 1891).

**1589.** — Les avances nécessaires aux départements et aux communes de l'Algérie pour la construction de la longueur kilométrique déterminée en conformité de l'art. 3, L. 10 avr. 1879, sont imputées sur le nouveau fonds commun créé par la loi du 30 déc. 1890 (L. 30 déc. 1890, art. 4).

**1590.** — Le fonds commun créé par la loi du 30 déc. 1890, ne peut être engagé que successivement, par portions correspondantes aux dépenses votées par les conseils généraux (art. 3).

**1591.** — Etant donnée l'affectation spéciale et déterminée du nouveau fonds, il n'y avait plus lieu de faire intervenir le Conseil d'Etat et le chef du gouvernement dans la répartition; le soin de l'opérer est confié au ministre de l'Intérieur (art. 3).

**1592.** — Bien que cela n'ait pas été inséré dans le texte de la loi, il a été convenu entre le gouvernement et le Parlement, lors de la discussion du projet, qu'un droit de préférence serait accordé, dans la répartition, aux départements et aux communes ayant présenté des demandes d'emprunts ou d'avances non encore autorisés antérieurement à la date de la promulgation de la loi (Rapport à la Chambre des députés au nom de la commission du budget).

**1593.** — Contrairement aux prévisions, le fonds commun n'a pas été entièrement absorbé par les programmes de 1891 et 1892. Il paraît devoir suffire aux besoins de 1893.

### § 4. *Ponts à péage de la vicinalité : loi du 30 juillet 1880.*

**1594.** — L'existence de ponts à péage sur les voies de communication, à quelque catégorie qu'elles appartiennent, constituent une gêne sensible pour la circulation. Aussi tendent-ils à disparaître partout. Il y en avait cependant, jusqu'en 1880, un nombre considérable sur les chemins vicinaux, et si l'inconvénient en résultant n'avait pas échappé à l'attention du pouvoir,

des considérations d'ordre divers avaient toujours empêché jusque-là d'y porter remède.

**1595.** — En 1879, la Chambre des députés fut saisie d'une proposition d'initiative parlementaire réclamant le concours de l'Etat pour le rachat des péages départementaux et communaux. Après certaines hésitations et certains remaniements du projet, le gouvernement et le Parlement comprirent qu'il y avait intérêt à admettre la participation pécuniaire de l'Etat dans le paiement des indemnités de rachat, auquel jusque-là le ministre de l'Intérieur pouvait tout au plus appliquer quelques sommes distraites du crédit ouvert au profit des ponts de la petite voirie.

**1596.** — Ce progrès fut accompli par la loi du 30 juill. 1880.

**1597.** — D'une part, l'art. 7 de cette loi exclut de la participation aux subventions tous les « *ponts qui seraient construits après la promulgation de la loi* ». Or, un certain nombre de péages avaient été concédés avant 1880 sur des ponts dont la construction n'a été entreprise ou du moins terminée que dans les derniers mois de ladite année. On s'est demandé si ces ponts tombaient sous le coup de l'exclusion prononcée. Décider ainsi, en s'en tenant étroitement au texte, serait donner à la loi, en l'absence d'une stipulation formelle, un effet rétroactif. Il faut donc lire, sans s'arrêter à l'expression impropre qui s'est glissée dans la rédaction du texte légal : « pour le rachat des *péages qui seraient concédés...* ». C'est dans ce sens plus rationnel et plus équitable, et qui paraît en même temps conforme aux intentions du législateur, que s'est prononcée l'administration supérieure (Instr. min. Int. au préfet de la Dordogne, pont de Lalinde, 26 juill. 1881). — L. Delanney, *Les ponts à peage*, p. 38.

**1598.** — D'autre part, le même art. 7 permet d'accorder sur les fonds de l'Etat, pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux de toute catégorie, une subvention dont le maximum est fixé à la moitié de la dépense. Limitation de la subvention à 50 p. 0/0 de la dépense, caractère facultatif de la participation de l'Etat à ces opérations, telles étaient les seules dispositions de la loi, qui ne disait pas s'il faudrait accorder à tous les départements une subvention uniforme ou, au contraire, la proportionner aux besoins de chacun d'eux. Mais ce deuxième système, le seul rationnel d'ailleurs fut adopté par une décision ministérielle du 12 févr. 1882, communiquée aux préfets par la circulaire du 15 avril suivant.

**1599.** — Les départements ont été divisés en trois groupes. Dans le premier on a rangé ceux, au nombre de 21, où le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20,000 fr. Ils étaient appelés à recevoir des subventions s'élevant à 50 p. 0/0. Dans le second, les 41 départements où ce produit varie entre 20,000 fr. et 40,000 fr. Ils avaient droit à 33 p. 0/0. Dans le troisième, les 25 départements où il est supérieur à 40,000 fr. et qui ne pouvaient prétendre qu'à 25 p. 0/0.

**1600.** — C'est d'après ces règles qu'ont été distribués les crédits successivement alloués au ministre de l'Intérieur. Variant de 350 fr. en 1882 à 200,000 fr., en 1893, ils ont atteint le chiffre de 3,710,052 fr.

**1601.** — Au commencement de l'année 1882, il y avait sur les lignes vicinales de toutes catégories 284 péages dont le prix de rachat était évalué approximativement à 18,411,283 fr. Ces subventions accordées par l'Etat ont contribué à opérer le rachat de 156 péages, la dépense totale du rachat s'élevant à 13,000,010 francs environ.

**1602.** — Par suite de l'expiration des concessions de péage sur différents ponts, il restait encore au 1er janv. 1893, 97 péages dont la dépense de rachat peut être évaluée approximativement à 7,000,000 fr. et dont le revenu annuel est d'environ 500,000 francs (Rapport au ministre de l'Intérieur sur les opérations effectuées en vertu de la loi du 30 juill. 1880).

## Section IV.

### Subventions spéciales industrielles.

**1603.** — Chaque contribuable, dans une commune, se sert ou est à même de se servir des chemins vicinaux et est intéressé à leur bon entretien : l'usage qu'il en fait est d'autant plus intense qu'il dispose d'un plus grand nombre de personnes, de chevaux ou de voitures. Telle a été la base, nous l'avons vu, qui a permis d'imposer aux habitants et aux propriétaires les centimes spéciaux à la vicinalité et les prestations. Mais les taxes ainsi imposées supposent un usage normal du chemin, une circulation ordinaire sur cette voie; il a paru équitable et en même temps nécessaire, pour assurer la viabilité, toutes les fois qu'une exploitation industrielle usait d'une façon toute spéciale d'un chemin vicinal, le détériorait notablement, de permettre à la commune chargée de son entretien de réclamer à titre d'indemnité une subvention spéciale à l'auteur de cette dégradation anormale, une somme égale à celle qui devra être employée à la réparation de la voie.

**1604.** — En dehors d'un texte législatif cependant, et malgré la règle de l'art. 1382, C. civ., d'après lequel chacun est tenu de réparer le dommage qu'il cause à autrui, il pourrait être délicat de reconnaître un tel droit aux communes, car les chemins sont destinés au passage, et quelqu'usage répété qu'on en fasse on peut toujours prétendre qu'on use de son droit. Aussi, avant la loi du 28 juill. 1824, le Conseil d'Etat jugeait-il que les voituriers parcourant les chemins publics ne pouvaient être tenus à réparer les dommages causés à des chemins par la simple fréquentation, et qu'une telle obligation constituerait un véritable impôt qui ne pourrait être établi que par la loi. — Cons. d'Et., 14 janv. 1824, Ville de Marseille, [S. chr., P. adm. chr.]

**1605.** — Mais l'art. 7, L. 28 juill. 1824, reconnut qu'une contribution particulière pouvait être imposée pour dégradation habituelle ou temporaire des chemins vicinaux par le simple fait d'une fréquentation plus active. La loi du 21 mai 1836 a étendu et organisé cette base d'indemnité par son art. 14, ainsi conçu : « Toutes les fois qu'un chemin vicinal, entretenu à l'état de viabilité par une commune, est habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toutes entreprises industrielles appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la Couronne ou à l'Etat, il peut y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports ont lieu pour les uns ou pour les autres, des subventions spéciales dont la quotité est proportionnée à la dégradation extraordinaire qui doit être attribuée aux exploitations ». Ce texte contient, en outre, certaines dispositions que nous retrouverons plus loin, et relatives au règlement et au recouvrement de ces subventions. Il a reçu sur ces divers points quelques modifications des lois du 10 août 1871 et du 22 juill. 1889.

**1606.** — Quoi qu'il en soit, dès 1836, le principe de l'indemnité spéciale en cas de dégradation extraordinaire était posé, et celui qui en est passible ne peut pas y échapper en prouvant qu'il est déjà assujetti au paiement des centimes spéciaux ou des prestations. — Cons. d'Et., 27 avr. 1850, Milon, [P. adm. chr.]; — 3 janv. 1883, Braux, [Leb. chr., p. 5]; — 16 févr. 1883, Lemaire, [Leb. chr., p. 180]; — 23 févr. 1883, Favril, [Leb. chr., p. 212]; — 28 mai 1886, Bullot, [Leb. chr., p. 452]; — 3 août 1888, Mahieu, [Leb. chr., p. 704]

**1607.** — ... Ou en se fondant sur ce que les matériaux transportés sont déjà frappés d'une taxe d'octroi à l'entrée d'une ville. — Cons. d'Et., 22 juin 1888, Desbawes, [Leb. chr., p. 548]

**1608.** — Remarquons d'ailleurs, dès maintenant, qu'il s'agit ici d'une disposition exceptionnelle à entendre strictement. Un préfet ne pourrait donc pas sans excès de pouvoir soit obliger un usinier à contribuer pour tout ou partie aux frais de construction, d'entretien ou de réparation d'un pont desservant une voie vicinale, par ce motif unique que le pont est établi sur un cours d'eau desservant son usine... — Cons. d'Et., 15 déc. 1865, Carlier, [Leb. chr., p. 982]

**1609.** — L'usinier conserverait, en ce cas, le droit de soutenir devant les tribunaux qu'il n'est pas débiteur. — Cons. d'Et., 18 déc. 1874, Heurlier, [Leb. chr., p. 1022]

**1610.** — ... Soit, comme le permettait pourtant l'art. 370 de l'ancien règlement général, d'exiger des propriétaires d'étangs dont les chaussées constituent le sous-sol des chemins vicinaux, la réparation de tous dégâts causés par le mouvement et l'infiltration des eaux ou par tous actes licites de jouissance et de propriété. Sans doute, ces particuliers pourraient s'engager expressément ou tacitement à faire des travaux ou à payer une subvention dans ce but, mais, en dehors de tels engagements, les préfets et les maires doivent se borner à poursuivre la répression des usurpations, délits ou contraventions que ces propriétaires commettraient sur les chemins. Les propriétaires d'étangs ne sont responsables que d'usurpations ou de faits délictueux tombant sous le coup des art. 8, L. 9 vent. an XIII, et 479, C.

pen. Inst. min., 21 avr. 1877). Ils sont d'ailleurs passibles, comme tous autres, d'une subvention spéciale si les chemins sont dégradés extraordinairement par leurs transports rentrant dans l'exploitation d'une entreprise industrielle.

**1611.** — Toutes les communes n'ont pas recours à ce procédé pour se procurer des ressources. En 1871, on n'avait réclamé de subventions spéciales que dans 62 départements, notamment dans l'Aisne, le Pas-de-Calais, la Somme, Oise et Seine-et-Oise. A cette époque, ces subventions atteignaient pour toute la France le chiffre de 300,223 fr. 50 (Rapport min. Int., 1er mars 1874); elles sont montées en 1881 à la somme de 1,405,999 fr. (Rapport du 15 juill. 1883); elles avaient dépassé 1,650,000 fr. en 1878.

### § 1. *Conditions requises pour l'exigibilité des subventions spéciales.*

**1612.** — A quelles conditions une subvention spéciale peut-elle être réclamée à une exploitation pour les dégradations extraordinaires qu'elle cause à un chemin?

Il faut :

1° Qu'il s'agisse d'une voie classée comme chemin vicinal;

2° Qu'elle soit en bon état de viabilité;

3° Qu'elle ait subi, du chef de l'exploitation, une dégradation, habituelle ou temporaire peu importe, mais dans tous les cas extraordinaire, c'est-à-dire notable;

4° Qu'il s'agisse de l'exploitation d'une mine, d'une carrière, d'une forêt ou d'une entreprise industrielle.

**1613.** — I. *Chemin vicinal.* — Il faut, en premier lieu, que le chemin ait été classé comme vicinal (ou comme rural reconnu depuis la loi du 20 août 1881, art. 11; V. *suprà*, v° *Chemin rural*). L'art. 14 de la loi de 1836 n'autorise, en effet, de demande d'une telle subvention qu'en faveur des chemins vicinaux. Aucune prestation en nature ou en argent ne peut être imposée pour la réparation des chemins non classés, même aux propriétaires qui auraient un intérêt particulier à leur bon état de viabilité (Av. inédit Cons. d'Et., 20 avr. 1839). — Cormenin, *Droit adm.*, *Appendice*, v° *Chemins vicinaux*, § 2; Villers, *Subventions spéciales pour dégradations extraordinaires*, p. 7, n. 4.

**1614.** — Jugé, en ce sens, que les dispositions des lois et règlements relatives aux subventions particulières à payer par les propriétaires d'entreprises industrielles pour l'entretien des chemins vicinaux, ne sont applicables qu'au cas où les chemins vicinaux sont reconnus et classés comme tels. — Cons. d'Et., 3 mai 1837, Commune de Saint-Maurice-les-Charencey, [S. 37.2.412, P. adm. chr.]

**1615.** — Mais il suffit que le chemin ait été classé, quelle qu'en soit, d'ailleurs, l'utilité; on ne peut donc être dispensé de payer la subvention sous prétexte que le chemin est inutile et que son emplacement doit être prochainement changé. — Cons. d'Et., 15 mars 1838, Ministre des Finances, [S. 39.2.124]

**1616.** — ... Et qu'il l'ait été avant l'époque des transports, le classement ne fût-il pas antérieur au premier jour de l'année dans laquelle ils ont eu lieu. — Cons. d'Et., 28 mai 1886, précité.

**1617.** — La subvention peut être demandée par les communes dès qu'il s'agit d'un chemin vicinal à quelque catégorie qu'il appartienne; les dégradations extraordinaires commises sur les chemins de grande communication y donnent lieu aussi bien que celles commises sur les chemins vicinaux ordinaires. — Cons. d'Et., 3 juill. 1852, Grimaldi, [S. 53.2.84, P. adm. chr.]; — 19 avr. 1855, Cie des houillères de l'Aveyron, [S. 55.2 728, D. 55.3.78]; — 6 août 1857 (sol. impl.), Bouché, [S. 58.2.595, P. adm. chr.]; — 6 août 1857, Commune de Beauvernois, [S. 58.2.595, P. adm. chr.]; — 18 févr. 1864, Watel et Wobilet, [S. 64.2.54, P. adm. chr., D. 65.3.69]; — 25 janv. 1865, Pointelet, [S. 65.2.22, P. adm. chr., D. 65.3.69]; — 14 janv. 1865, Doré, [S. 65.2.278, P. adm. chr.]; — 13 déc. 1878, Legras et Cie, [S. 80.2.159, P. adm. chr., D. 79.3.40]; — 13 juin 1879, Communes de Rivière et de Blairville, [S. 81.3.4, P. adm. chr.]; — 10 févr. 1882, Leclerc et Delpierre, [S. 84.3.7, P. adm. chr., D. 83.3.70]; — 4 juill. 1884, Faure, [Leb. chr., p. 552]; — 4 déc. 1885, Prévost, [S. 87.3.35, P. adm. chr.]

**1618.** — Elle est due dès lors qu'il y a eu dégradation extraordinaire commise sur un point quelconque du chemin et sur ses dépendances (ponts, ouvrages d'art, etc.). — Cons. d'Et., 20 juill. 1832, Ville de Troyes, [P. adm. chr.]; — 26 août 1842, Commune de Lescherens, [P. adm. chr.]

**1619.** — Et la subvention est due alors même que le chemin vicinal était autrefois une route départementale qui a été déclassée. Si les formalités légales requises pour ce déclassement et ce classement nouveau ont été accomplies, les industriels auxquels la subvention est réclamée ne peuvent s'y soustraire. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Beaumini, [Leb. chr., p. 7]

**1620.** — ... Alors même que cette mesure eût été générale et que le conseil général eût transformé toutes les routes départementales en chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 26 janv. 1877, Massignon, [D. 77.3.75] — V. *suprà*, n. 481 et s.

**1621.** — II. *Bon état de viabilité.* — Il faut, en second lieu, pour que la subvention soit due, que le chemin ait été à l'état de viabilité, c'est-à-dire praticable lors de la dégradation. Cette condition, omise dans la loi de 1824, a été introduite, et avec beaucoup de raison, par la loi de 1836. Comme le disait très-bien M. de Montalivet à la Chambre des pairs, il serait injuste qu'une commune, comptant sur une exploitation de forêt ou d'usine dans deux, trois ou quatre ans, laisse en souffrance le chemin qui sera nécessaire à cette exploitation, afin que plus tard le propriétaire de la forêt ou de l'usine soit tenu de le réparer; ce dernier ne doit, en effet, supporter que les dégradations par lui faites.

**1622.** — L'application de ce principe a conduit le Conseil d'Etat à décider fort justement que, même à l'égard d'un chemin en bon état général de viabilité, il doit être tenu compte, dans l'établissement de la subvention, du mauvais état de certaines parties de ce chemin. — Cons. d'Et., 26 oct. 1888, Girandier-Bootz, [Leb. chr., p. 761]

**1623.** — Mais la subvention serait due par un industriel, bien que le chemin n'eût pas été en bon état dans l'année où elle est réclamée, s'il est prouvé que la commune y a fait des travaux d'entretien et que les transports continuels de cet industriel ont empêché de réparer complètement les dégradations commises. — Cons. d'Et., 23 mars 1877, Gilbert, [Leb. chr., p. 306]

**1624.** — Il en serait de même si seul le retard apporté par l'industriel au paiement de sa subvention de l'année précédente a causé la mauvaise situation de la voie. — Cons. d'Et., 2 nov. 1888, Bénard, [Leb. chr., p. 780]

**1625.** — Peu importe qu'il s'agisse d'un paiement en argent ou d'une fourniture de matériaux. — Cons. d'Et., 6 déc. 1878, Labruyère, [Leb. chr., p. 966]

**1626.** — Le législateur n'a pas précisé le mode de constatation de l'état de viabilité du chemin. L'instruction ministérielle du 6 déc. 1870, dans ses art. 106 à 109, ordonne la publication et l'affichage, au début du mois de janvier de chaque année, dans la commune où il y a lieu d'appliquer l'art. 14, L. 21 mai 1836, d'un tableau des chemins vicinaux de toute catégorie entretenus à l'état de viabilité. Ce tableau, préparé par l'agent-voyer cantonal, sera arrêté par le maire ou le préfet selon qu'il s'agira des chemins vicinaux ordinaires ou des autres. Un certificat du maire constatant la publication et l'affichage sera adressé au sous-préfet six jours après la publication.

**1627.** — Pendant ce même délai de six jours, les intéressés pourront demander que l'état véritable des chemins soit constaté entre eux ou leurs représentants et les agents de la commune. La constatation aura lieu dans les six jours de la réclamation; elle sera faite, au nom de la commune, par l'agent-voyer cantonal en présence du maire pour les chemins vicinaux ordinaires, par l'agent-voyer d'arrondissement ou son délégué pour les autres voies vicinales. Le procès-verbal constatant le résultat de l'opération sera déposé à la mairie ou à la préfecture, selon le service d'où dépend le chemin. Les voies qui ne seront l'objet d'aucune observation seront considérées comme en bon état de viabilité par le seul fait de la publication du tableau et pourront être l'objet de demandes de subventions en cas de dégradations ultérieures.

**1628.** — Si un intéressé ne commence ses transports que dans le courant de l'année, après la publication du tableau, il peut, vingt jours au moins avant de les commencer, réclamer au maire pour les chemins vicinaux ordinaires, et au sous-préfet pour les autres, une constatation de l'état du chemin, qui aura lieu comme ci-dessus (art. 106-109).

**1629.** — Bien entendu, le tableau pourra contenir les fractions de chemin en état de viabilité; le droit des communes à la subvention n'est pas subordonné à cette condition que les chemins soient tout entiers praticables ni même complètement achevés. — Cons. d'Et., 18 avr. 1845, Boullé, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 886]

**1630.** — Ces formalités constituent des mesures de bonne administration et il convient d'y recourir aussi souvent qu'on le peut. Mais d'abord elles sont d'application difficile et dans la plupart des départements on y a renoncé. De plus, elles ne peuvent être prescrites à peine de nullité, car elles ne résultent pas même du texte de la loi qui exige seulement l'existence de la viabilité du chemin. Il en résulte que la publication du tableau des chemins vicinaux entretenus à l'état de viabilité ne peut avoir que peu d'influence sur la situation respective de la commune et des industriels en ce qui touche les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires. Cette publication a-t-elle été faite, elle ne constitue pas une preuve irréfutable au profit de la commune. Ne l'a-t-elle pas été, la commune peut encore prouver que le chemin était en bon état.

**1631.** — S'il y a eu publication du tableau sans qu'il y ait eu réclamation formée par un industriel à l'égard d'un chemin, cet industriel pourra néanmoins, si une subvention spéciale lui est demandée pour dégradations extraordinaires causées à l'un des chemins portés audit tableau, soutenir que ce chemin n'était pas, lors des dégradations, en état de viabilité. — Cons. d'Et., 14 juill. 1876, Commune de Vire, [S. 78.2.279, P. adm. chr., D. 77.3.3]; — 26 juin 1885, Soupiron, [Leb. chr., p. 616]

**1632.** — Seulement il en résultera au profit de la commune une présomption que la viabilité existait : ce sera à l'industriel d'apporter la preuve contraire; sinon, à défaut de cette preuve, l'état de viabilité résultera de la publication sans contestation du tableau. — Cons. d'Et., 12 avr. 1860, Pierron, [P. adm. chr.]; — 16 janv. 1874, Stiévenard, [Leb. chr., p. 47]; — 1[er] juin 1888, Delarbre, [Leb. chr., p. 478]; — 18 avr. 1891, Genet, [Leb. chr., p. 291]; — 20 juin 1891, Jaluzot, [Leb. chr., p. 475]; — 7 nov. 1891, Dame Martenot, [Leb. chr., p. 640]; — 23 janv. 1892, Breuil et autres, [Leb. chr., p. 49]; — 29 janv. 1892, Gravier, [Leb. chr., p. 66]; — 13 févr. 1892, Montignies (5[e] esp.), [Leb. chr., p. 153]

**1633.** — D'autre part, s'il n'y a pas eu publication du tableau ou si un chemin dégradé n'y figure pas, la commune n'est pas pour cela dans l'impossibilité de demander une subvention, l'inobservation de cette formalité ne pouvant entraîner déchéance. D'après l'art. 14, L. 21 mai 1836, il suffit que les chemins soient en bon état au jour où les dégradations ont été commises; peu importe comment l'on prouve cet état du chemin.

**1634.** — D'où il résulte que, pour qu'une commune soit recevable à réclamer des subventions spéciales, il n'est pas nécessaire que, préalablement aux dégradations, il ait été procédé à la reconnaissance contradictoire de la viabilité du chemin; il suffit qu'il soit établi que le chemin était entretenu en état de viabilité à l'époque où les dégradations ont été commises. — Cons. d'Et., 26 nov. 1846, Agombart, [S. 47.2.180, P. adm. chr., D. 47.3.67]; — 10 déc. 1846, Ministre des Finances, [S. 47.2.180, P. adm chr., D. 47.3.67]; — 15 mai 1848, Robert, [S. 49.2.316 *ad notam*, D. 49.5.403]; — 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694, D. 49.5.403]; — 18 juin 1848, Parquin, [S. 48.2.697, D. 49.5.403]; — 12 févr. 1849, de La Pouzaire, [S. 49.2.316]; — 19 févr. 1849, Debrousse, [P. adm. chr.]; — 3 avr. 1850, Ministre des Finances, [P. adm. chr.]; — 26 avr. 1851, Remy et Courteville, [P. adm. chr.]; — 16 févr. 1853, Boignes, [P. adm. chr.]; — 5 janv. 1854, Caillet, [P. adm. chr., D. 54.3.26]; — 19 avr. 1855, C[ie] des houillères de l'Aveyron, [S. 55.2.728, D. 55.3.78]; — 18 août 1857, Barthomie, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 891]; — 17 mars 1858, Salorne, [P. adm. chr.]; — 22 juin 1858, Boulard, [Leb. chr., p. 442]; — 24 août 1858, Ministre des Finances, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 890]; — 14 avr. 1859, Bouzain, [Leb. chr., p. 485]; — 9 juill. 1859, Bourdon, [P. adm. chr., D. 60.3.35]; — 12 avr. 1860, Pierron, [P. adm. chr.]

**1635.** — De même, depuis 1870, et malgré les prescriptions de l'instruction ministérielle du 6 décembre, il y a lieu d'imposer à un particulier des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires par lui causées à des chemins vicinaux en état de viabilité, lors même que cet état de viabilité n'aurait pas été constaté spécialement au commencement de l'année. — Cons. d'Et., 4 avr. 1872, Renard, [S. 73.2.312, P. adm. chr.]; — 24 avr. 1874, Sueur, [Leb. chr., p. 353]; — 4 juill. 1884, Faure, [Leb. chr., p. 552]; — 18 juill. 1884, Girard, [Leb. chr., p. 607]; — 8 août 1884, Lambardot, [Leb. chr., p. 716]; — 26 nov. 1886, Sucrerie de Châlon-sur-Saône, [Leb. chr., p. 825]

**1636.** — Il suffit que la commune prouve l'état de viabilité de la voie au jour de la dégradation s'il y a contestation sur ce point. — Cons. d'Et., 11 févr. 1876, Daniel, [Leb. chr., p. 134]; — 22 déc. 1882, Civet, [Leb. chr., p. 1052]; — 28 mai 1886, Bullot, [Leb. chr., p. 452]; — 27 avr. 1888, Lambert-Proth, [Leb. chr., p. 374]; — 13 juin 1891, Vagne, [Leb. chr., p. 445] — *Sic*, Dufour, *Dr. adm.*, t. 1, n. 632; Husson, *Trav. publ. et voirie*, p. 985; Guillaume, *op. cit.*, n. 98, p. 190; Villers, *op. cit.*, n. 9, p. 13.

**1637.** — L'omission du chemin au tableau des voies classées ou la non confection de ce tableau entraîne donc cette simple conséquence qu'elle laisse à la commune demanderesse la charge de prouver la viabilité nécessaire pour baser son droit. — Cons. d'Et., 1[er] juin 1888, précité.

**1638.** — ... Et que, faute par elle de faire cette preuve, le particulier peut se soustraire au paiement de la subvention. — Cons. d'Et., 21 nov. 1884, Lacroix, [Leb. chr., p. 802]; — 3 déc. 1886, Riant, [Leb. chr., p. 849]

**1639.** — Il résulte de ces diverses observations qu'il y aura presque toujours lieu, en cas de difficulté sur l'état de viabilité de la voie, à une expertise, ce qui est fort juste, l'expertise étant contradictoire. — Cons. d'Et., 16 févr. 1853, précité; — 5 janv. 1854, précité; — 17 mars 1858, précité; — 20 mai 1861, Grindele, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 872]

**1640.** — Le tribunal administratif saisi de la question appréciera, d'après les circonstances et les données de l'expertise, l'état de viabilité du chemin. En principe, cet état existe dès que la voie est praticable aux voitures et aux chargements ordinaires, qu'elle répond suffisamment aux besoins locaux. — Cons. d'Et., 24 août 1858, précité.

**1641.** — Mais il n'existe pas quand, par suite de grandes ornières sur tout le parcours du chemin, le passage y est difficile même en temps de sécheresse. — Cons. d'Et., 18 août 1857, précité.

**1642.** — III. *Dégradation extraordinaire.* — Il faut qu'il y ait dégradation extraordinaire, c'est-à-dire préjudice anormal exceptionnel, dommage sensible et notable. Peu importe que la dégradation soit habituelle ou seulement temporaire, c'est-à-dire qu'il y ait eu passage continu pendant toute l'année ou passage relativement accidentel, pour l'exploitation d'une coupe de bois par exemple; il suffit, mais il faut nécessairement que la dégradation soit extraordinaire; qu'il y ait une différence suffisamment importante entre les frais d'entretien du chemin ainsi dégradé et ceux d'un chemin soumis au passage ordinaire.

**1643.** — Cette opinion n'est pas universellement admise en doctrine, et certains auteurs estiment que des subventions spéciales peuvent être demandées aux propriétaires et exploitants d'une entreprise industrielle, dès lors qu'ils transportent leurs produits sur les chemins vicinaux, par ce motif qu'ils contribuent par là dans tous les cas à la rapidité de leur usure. Ce système aboutit à faire desdites subventions une sorte d'impôt, de droit de circulation frappant les industriels qui se servent des chemins vicinaux. On en conclut que les communes peuvent leur réclamer des subventions, quelque minime que soit le surplus des charges à elles imposées par ce passage.

**1644.** — Mais ce système a été condamné par le Conseil d'Etat. Si l'on peut dire que dans une certaine mesure c'est surtout les agriculteurs qui supportent la charge des prestations, les industriels y sont néanmoins soumis ainsi qu'aux centimes additionnels, et surtout la loi n'établit pas les subventions spéciales comme un impôt mais comme une indemnité réparatrice du dommage. Or cette réparation ne peut être due que s'il y a dommage sensible. Les industriels ont, comme tout le monde, le droit de se servir des chemins et l'usure occasionnée par cet usage ne les oblige à payer une indemnité que si elle est extraordinaire, c'est-à-dire notable.

**1645.** — Jugé en ce sens que, bien que les transports opérés par un industriel soient supérieurs à la moyenne de ceux exécutés par les autres habitants propriétaires de chevaux et que partant il contribue certainement plus que ceux-ci à l'usure de la voie, cet industriel ne peut être tenu à payer une subvention que s'il faut une somme relativement importante pour réparer le dommage causé au delà du prix d'entretien ordinaire de la voie. — Cons. d'Et., 15 mai 1848, Robert, [S. 49.2.316, *ad notam*, D. 49.5.403]; — 12 févr. 1849, de La Pouzaire, [S. 49.2.316]; — 7 mars 1868, Tripier, [Leb. chr., p. 269]; — 8 mai 1869, Lainé, [Leb. chr., p. 430]; — 6 avr. 1870, Baye, [Leb. chr., p. 400]; — 11

mai 1870, Baffay, Leb. chr., p. 560 ; — 14 mars 1873, Gay, Leb. chr., p. 235]; — 29 juill. 1881, Mahieu, Leb. chr., p. 745 ; — 27 juill. 1883, Lemaire, Leb. chr., p. 686 ; — 21 nov. 1884, Bardoux, Leb. chr., p. 802 ; — 23 janv. 1892, Opoix, Leb. chr., p. 51 ; — 17 juin 1892, Préfet du Pas-de-Calais, Leb. chr., p. 549

**1646.** — Dans chaque hypothèse, il appartient donc aux tribunaux administratifs d'apprécier, en cas de contestation sur ce point, s'il s'agit d'une dégradation extraordinaire ou non, et ils doivent ordonner une expertise préalable. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, précité. — Mais la jurisprudence du Conseil d'Etat fournit des indications au sujet de cette appréciation variable avec les espèces, et toute d'équité et de bon sens. Il en résulte d'abord que le conseil ne fait pas rentrer dans la catégorie des dégradations extraordinaires celles pour lesquelles il est réclamé une somme inférieure à 10 fr. — Cons. d'Et., 17 mars 1858, précité.

**1647.** — ... A 20 fr. — Cons. d'Et., 9 déc. 1857, Tuder, Leb. chr., p. 798]; — 14 août 1859, Desbonnets, [Leb. chr., p. 217]; — 18 févr. 1860, Ardoisières de Rimogue, Leb. chr., p. 86 ; — 13 mars 1860, Leclercq, Leb. chr., p. 210 ; — 12 juin 1860, de l'Estang, [Leb. chr., p. 426]; — 4 août 1870, Dufour, [Leb. chr., p. 996]; — 7 août 1872, Cohn, Leb. chr., p. 487 ; — 28 févr. 1891, Gauthrin, [Leb. chr., p. 170] — *Contrà*, Cons. d'Et., 24 juin 1858, Boulard, [Leb. chr., p. 442]

**1648.** — ... A 40 fr. — Cons. d'Et., 23 févr. 1860, Gressard, [Leb. chr., p. 136]; — 23 avr. 1862, Serrigny, [Leb. chr., p. 307]; — 19 juin 1863, d'Abbaville, Leb. chr., p. 496 ; — 26 nov. 1863, de Grammont, [Leb. chr., p. 776]; — 13 mars 1874, Bouchaud, [Leb. chr., p. 254]; — 18 nov. 1892, Saint-Remy, [Leb. chr., p. 771]

**1649.** — ... A 50 fr. — Cons. d'Et., 10 déc. 1856, Dupuis Vaillant, [Leb. chr., p. 698]; — 13 mars 1860, précité ; — 2 févr. 1877, Labruyère, [Leb. chr., p. 118]; — 5 janv. 1883, Herbert, [Leb. chr., p. 5]

**1650.** — Jugé, plus récemment encore, que l'art. 4 de la loi de 1836 n'est pas applicable à une dégradation évaluée à la somme de 136 fr. pour trois chemins. — Cons. d'Et., 27 avr. 1888, Saint-Rémy, [Leb. chr., p. 374]

**1651.** — ... Ou de 32 fr. 99 c. pour 11 kilomètres. — Cons. d'Et., 29 juin 1888, Vervel, [Leb. chr., p. 569]

**1652.** — ... De 41 fr. pour 1,000 mètres. — Cons. d'Et., 29 juin 1888, Praqnin, [Leb. chr., p. 569]

**1653.** — ... De 41 fr. pour 9 kilomètres. — Cons. d'Et., 8 août 1888, Gros, [Leb. chr., p. 735]

**1654.** — ... De 30 fr. 70 c. pour 7 kilomètres 900 mètres. — Cons. d'Et., 9 mars 1891, Guerrier de Dumast, [Leb. chr., p. 356]

**1655.** — ... De 152 fr. 60 pour 5 kilomètres 500 mètres. — Cons. d'Et., 23 juill. 1892, Rahier, [Leb. chr., p. 655]

**1656.** — Le Conseil d'Etat reconnaît d'ailleurs la variabilité de cette appréciation suivant l'intensité de la circulation sur la voie, et pour décider s'il y a ou non dégradation extraordinaire, il faut examiner le rapport de la somme réclamée par la commune avec la distance parcourue par les chargements et les dépenses d'un entretien normal. — Cons. d'Et., 11 nov. 1887, Thomas, [Leb. chr., p. 702]; — 14 mai 1891, Corbie, [Leb. chr., p. 365]; — 26 déc. 1891, Cie Phosphates de France, [Leb. chr., p. 796]; — 18 nov. 1892, précité.

**1657.** — Il faut déduire des frais de réparation du chemin la part afférente aux détériorations causées par la circulation ordinaire et vérifier si le surplus est assez considérable pour faire considérer la dégradation comme extraordinaire. — Cons. d'Et., 29 juill. 1881, Mahieu, [Leb. chr., p. 743] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, n. 99, p. 191; Villers, *op. cit.*, n. 12, 14, p. 19 et s.

**1658.** — Devant cette jurisprudence, le directeur des affaires départementales au ministère de l'Intérieur a engagé, en 1887, l'administration à ne plus former de recours contre les arrêts du conseil de préfecture rejetant des demandes de subventions quand elles n'excèdent pas 40 à 50 fr.

**1659.** — Bien entendu, un industriel ne pourrait échapper à l'obligation de payer une subvention spéciale en soutenant qu'il n'a pas causé pendant cette année plus de dégradations au chemin par ses transports que pendant les années précédentes. Le caractère extraordinaire des dégradations résulte de leur comparaison non avec celles occasionnées dans d'autres temps par le même individu mais avec celles imputables à l'ensemble des personnes qui font de la voie un usage normal et ordinaire. — Cons. d'Et., 6 juill. 1854 (7 décrets), Toulon, Pruvost, Elaire, Delefosse, Boitelle, Longuet-Wandelet, Hazard, [S. 55.2.146, P. adm. chr.]

**1660.** — IV. *Exploitation d'une entreprise industrielle.* — Il faut enfin qu'il s'agisse de l'exploitation d'une mine, d'une carrière, d'une forêt ou d'une entreprise industrielle.

**1661.** — A. *Transports pouvant donner lieu à une subvention.* — Toute exploitation de mine, minière ou carrière étant passible de subvention spéciale en cas de dégradations extraordinaires sur les chemins vicinaux, aucune difficulté ne peut s'élever sur ce point. Quant au mot forêt, il comprend les bois, à condition qu'il s'agisse d'une exploitation d'une certaine étendue. Jugé qu'il en est ainsi même du défrichement d'un bois. — Cons. d'Et., 26 mai 1853, Colpart, [Leb. chr., p. 563]

**1662.** — ... Et que l'exploitation des hautes futaies dépendant d'un parc, alors qu'elle a lieu sur une étendue considérable, doit être considérée comme une exploitation de forêts, dans le sens de l'art. 14, L. 21 mai 1836, et donne lieu, par suite, à des subventions spéciales, si elle occasionne des dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 7 juin 1859, Robineau, [S. 60.2.217, P. adm. chr.]

**1663.** — Il en est de même pour l'exploitation de futaies. — Cons. d'Et., 24 févr. 1860, de Luynes, [P. adm. chr.]

**1664.** — Et nous verrons que l'obligation pesant ainsi sur les propriétaires ou exploitants des forêts et des bois n'est pas restreinte aux propriétaires de forêts situées dans le territoire même des communes où se trouvent ces chemins; il s'étend à tous propriétaires de forêts qui se servent du chemin pour leur exploitation, quelle que soit la situation de ces forêts. — V. *infrà*, n. 1733.

**1665.** — Le principe est formel : les détériorations causées aux chemins vicinaux par une exploitation forestière donnent lieu à une subvention spéciale, quel qu'en soit le propriétaire. — V. *infrà*, n. 1735.

**1666.** — La disposition de la loi de 1836, art. 14, a été attaquée en ce qui concerne les forêts. Leur exploitation, ayant toujours, a-t-on dit, un caractère agricole, aurait dû être affranchie des subventions spéciales comme les autres exploitations agricoles, d'autant plus que les propriétaires de ces forêts contribuent, comme ceux des terres arables, à l'entretien des chemins vicinaux au moyen des prestations et des centimes additionnels. On répond à cette critique que les exploitations purement agricoles dégradent moins, en principe, les chemins que les exploitations forestières, et que surtout des dégradations causées par les premières sont moins faciles à saisir et apprécier dans leur *quantum* que celles produites par les secondes, qui, à un moment donné, peuvent rendre très-rapidement une voie impraticable.

**1667.** — D'ailleurs, le Conseil d'Etat exige que l'exploitation d'une forêt ait une certaine importance pour donner lieu à subvention. Ainsi n'en est pas passible l'exploitation d'une coupe de bois de neuf hectares. — Cons. d'Et., 7 mars 1868, Tripier, [Leb. chr., p. 269]

**1668.** — ... Ni le fait par un propriétaire de procéder à l'épluchage d'un bois et au transport des bourrées en provenant. — Cons. d'Et., 8 mai 1869, Lainé, [Leb. chr., p. 430]

**1669.** — Les exploitants d'une mine ne sont pas non plus responsables des dégradations causées par les charrois de charbon qu'effectuent les marchands prenant livraison de la houille à des gares hors du périmètre de la mine pour la transporter à leur magasin; ils ne doivent de subvention spéciale que pour les chemins dégradés par leur exploitation. — Cons. d'Et., 21 févr. 1890, Houillères de Béthune, [Leb. chr., p. 186]; — 23 janv. 1892, même partie, [Leb. chr., p. 49]

**1670.** — L'exploitation des entreprises industrielles peut aussi donner lieu à des subventions spéciales; mais qu'entendre, dans l'art. 14, L. 21 mai 1836, par ce mot : entreprise industrielle? Il y faut comprendre tous les établissements de production industrielle qui font subir aux matières premières des préparations ou transformations qu'exigent les besoins sociaux, filatures de laines et de cotons, distilleries, fabriques de tissus, serrureries, moulins importants, etc. Ces établissements doivent nécessairement s'approvisionner en matériel et en combustible, expédier les produits manufacturés; leurs transports répétés en un sens ou dans l'autre sont de nature à dégrader extraordinairement les chemins.

Il faut donc considérer comme imposables tous les transports

des matières quelconques destinées à des transformations industrielles, alors même qu'il s'agit de simples produits du sol. Y sont donc soumis les transports des produits des étangs salins. — Cons. d'Et., 15 mars 1849, Agard, [S. 49.2.378, P. adm. chr.]; — 3 juill. 1852, Grunaldi, [S. 53.2.84, P. adm. chr.]

**1671.** — ... Ceux de sable et de cendres dans une verrerie ou dans une usine de cristallerie ou de poterie. — Cons. d'Et., 21 déc. 1850, Seiler et de Geyer, [P. adm. chr.]; — 9 mai 1855, Van Lempoel de Colnet, [S. 55.2.788, P. adm. chr.]

**1672.** — ... Ceux d'une exploitation de cendres noires pour engrais. — Cons. d'Et., 26 avr. 1851, Remy et Courteville, [P. adm. chr.]

**1672** *bis*. — Les transports de grains à un moulin qui produit des farines destinées au commerce. — Cons. d'Et., 19 mai 1835, Tramoy, [P. adm. chr.]; — 28 juill. 1849, Cléry Derniame, [S. 49.2.647, P. adm. chr., D. 50.3.1]; — 9 févr. 1850, Vuillet, [P. adm. chr., D. 50.3.39]; — 21 déc. 1850, précité; — 18 janv. 1851, Morlet, [P. adm. chr.]; — 26 avr. 1851, précité; — 13 avr. 1853, Vuillet, [P. adm. chr., D. 55.3.91]; — 6 juill. 1854, Pruvost, [S. 55.2.146, P. adm. chr.]; — 29 juin 1883, Devillers, [Leb. chr., p. 605]; — 11 déc. 1885, Sebillotte, [Leb. chr., p. 944]; — 5 mars 1886, Vernel, [Leb. chr., p. 206]; — 16 déc. 1887, Godard, [Leb. chr., p. 807]

**1673.** — ... Les transports de pommes de terre pour une féculerie. — Cons. d'Et., 12 avr. 1878, Delamarre, [Leb. chr., p. 389]; — 5 mars 1886, précité.

**1674.** — ... Les transports de pierres à chaux pour l'approvisionnement d'un four. — Cons. d'Et., 4 juill. 1873, Robin, [Leb. chr., p. 610]; — 13 mars 1874, Bouchaud, [Leb. chr., p. 254]; — 18 mai 1888, Chappat, [Leb. chr., p. 457]

**1675.** — ... Les transports des fontes faits par les maîtres de forges pour leurs usines et hauts-fourneaux. — Cons. d'Et., 25 nov. 1831, Fériot, [P. adm. chr.]; — 30 juill. 1840, Détouillon, [P. adm. chr.]

**1676.** — ... Les transports de bois achetés ou revendus destinés à être sciés et débités dans l'établissement. — Cons. d'Et., 26 mars 1886, Meunier, [Leb. chr., p. 274]

**1677.** — ... Ceux destinés à des entreprises industrielles ou en provenant, comme les fabriques de chicorée. — Cons. d'Et., 12 avr. 1865, Launois, [Leb. chr., p. 440]

**1678.** — ... Ou les tuileries. — Cons. d'Et., 26 juin 1885, Bonjour, [Leb. chr., p. 615]

**1679.** — De même, une fabrique de sucre de betterave ou une distillerie constitue une entreprise industrielle de la nature de celles auxquelles s'applique l'art. 14, L. 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux; et, dès lors, le fabricant est passible d'une subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires qui ont été causées par l'exploitation de la fabrique, spécialement par les transports de houille et de betteraves, à un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, Monnat-Leroy, [S. 60.2.499, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 2 juin 1853, Perrier, [D. 55.3.91]; — 28 janv. 1858, Robert de Massy, [S. 60.2.499, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 6 mai 1858, Bostenne, [P. adm. chr.]; — 21 sept. 1859, Durel, [Leb. chr., p. 785]; — 1er mars 1860, Lefebvre, [Leb. chr., p. 171]; — 31 août 1861, Pillore, [Leb. chr., p. 773]; — 31 mars 1863, Mariage, [Leb. chr., p. 298]; — 22 déc. 1863, [Leb. chr., p. 846]; — 1er déc. 1876, Labarre, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]; — 1er déc. 1876, Mention et Cie, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]; — 12 janv. 1877 (2 arrêts), Société de la fabrique de sucre de Meaux [Leb. chr., p. 46]; — 12 janv. 1877, Société de la sucrerie de Ponthierry, [Leb. chr., p. 45]; — 26 janv. 1877, Duriez, [Leb. chr., p. 97]; — 2 févr. 1877, Labruyère, [Leb. chr., p. 118]; — 2 mars 1877, Desmarets, [Leb. chr., p. 210]; — 2 mars 1877, Daniel et Cie, [S. 79.2.94, P. adm. chr.]; — 23 mars 1877, Gilbert et Cie, [Leb. chr., p. 306]; — 16 mai 1879, Villers, [Leb. chr., p. 392]; — 13 juin 1879, Communes de Rivière et de Blairville, [S. 81.3.4, P. adm. chr., D. 79.3.106]; — 8 déc. 1882, Lalouette, [Leb. chr., p. 984]; — 18 juill. 1884, Ternynck, [Leb. chr., p. 606]; — 25 juill. 1884, Préfet du Pas-de-Calais, [Leb. chr., p. 646]; — 18 mai 1888, précité

**1680.** — Sont encore soumis à la subvention les transports de flegmes extraits de betteraves et envoyés à un rectificateur d'alcool. — Cons. d'Et., 26 mars 1886, Bizouard, [Leb. chr., p. 275]

**1681.** — Tous les arrêts précités obligent l'usinier à payer des subventions spéciales pour les transports de betteraves, qu'ils aient été opérés par lui-même ou par les cultivateurs ayant récolté lesdites betteraves et s'étant engagés à les conduire à l'usine. Mais pendant quelques années le Conseil d'Etat a apporté à cette règle un tempérament : nous verrons que les transports agricoles et spécialement les transports par les cultivateurs des produits de leur sol ne sont pas passibles d'une subvention pour dégradation; le Conseil d'Etat en a conclu que les transports de betteraves effectués pour l'approvisionnement d'une usine devaient être exempts de ces subventions, s'ils étaient faits par les cultivateurs y conduisant le produit de leur récolte, sur tous les chemins de la commune desdits cultivateurs, que l'usine y fût ou non établie.

**1682.** — Jugé, en ce sens, que les transports de betteraves effectués à une fabrique de sucre ne peuvent donner lieu à aucune subvention spéciale à raison des dégradations qu'ils auraient causées aux chemins vicinaux de la commune, si ces betteraves provenaient du territoire même de la commune dont il s'agit. — Cons. d'Et., 21 juill. 1869, Ternynck, [S. 70.2.231, P. adm. chr.]; — 4 août 1870, Ternynck, [Leb. chr., p. 997]; — 7 août 1874, Arrachart et dame Vve Lafeuille et Cie, [Leb. chr., p. 779]

**1683.** — ... Qu'il n'y a pas lieu d'imposer un fabricant de sucre à une subvention spéciale, dans une commune, à raison des dégradations extraordinaires causées à un chemin vicinal par des cultivateurs de cette commune en transportant à une râperie lui appartenant les betteraves provenant de leur récolte. — Cons. d'Et., 9 avr. 1875, Fabrique centrale de sucre de Meaux, [S. 77.2.62, P. adm. chr., D. 75.3.102]; — 3 déc. 1875, Larue, [Leb. chr., p. 952]; — 28 janv. 1876, Laurent et Cie, [Leb. chr., p. 82]

**1684.** — Le Conseil d'Etat, dans ces dernières décisions, part de cette idée que les betteraves étant cultivées dans la commune auraient toujours donné lieu à des transports, même s'il n'y avait pas eu d'usine. Cela n'est pas tout à fait exact, car l'existence de la sucrerie, d'une part, rend la culture de la betterave plus intense dans un certain rayon et concentre, d'autre part, les charrois sur certains chemins en particulier; d'après l'esprit, sinon le texte de la loi de 1836, ces charrois rentrent dans l'exploitation de l'usine et doivent entraîner pour l'usinier l'obligation d'indemniser la commune alors même qu'ils sont faits par les cultivateurs eux-mêmes et dans la commune d'origine des produits. Si l'on n'admet pas cela, il sera bien facile aux industriels d'échapper à l'application de l'art. 14 de la loi de 1836, en ce qui concerne au moins l'approvisionnement de leur sucrerie ou distillerie. Aussi la thèse nouvelle du Conseil d'Etat fut-elle vivement combattue par l'administration et par le département du Nord dans lequel la culture de la betterave a pris un très-grand développement. Le Conseil d'Etat frappé de la vérité de ces arguments est donc revenu sur cette jurisprudence passagère, et depuis 1876 il déclare l'usinier passible de la subvention, alors même que les transports ont été faits par les cultivateurs eux-mêmes dans la commune à laquelle ils appartiennent. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, et tous les arrêts postérieurs précités.

**1685.** — Jugé, en ce sens, que, pour fixer les subventions spéciales dues par l'exploitant d'une fabrique de sucre à raison des dégradations extraordinaires par lui causées à des chemins vicinaux, il faut tenir compte de l'ensemble des transports de betteraves destinés à l'approvisionnement de l'usine, sans déduction de ceux faits dans les limites de la commune de production. — Cons. d'Et., 13 juin 1879, précité; — 16 nov. 1883, de Mot, S. 85.3.54, P. adm. chr.

**1686.** — ... Et qu'il en est ainsi alors même que les transports sont effectués par les cultivateurs eux-mêmes. — Cons. d'Et., 13 juin 1879, précité; — 13 juill. 1883, Thellier, [Leb. chr., p. 647] — V. *infrà*, n. 1765.

**1687.** — ... Ou par un voiturier étranger à l'exploitation. — Cons. d'Et., 12 mars 1880, Bureau, [Leb. chr., p. 279] — V. Rigaud et Maulde, *Rép. d'admin. municip.*, v° *Chemin vicinal*, n. 97.

**1688.** — Peu importe également la forme des ventes et l'époque à laquelle elles ont été consenties. — Cons. d'Et., 13 juin 1879, précité.

**1689.** — Bien mieux, nous croyons avec le Conseil d'Etat que la subvention est due par l'usinier lors même qu'il est propriétaire ou fermier des terrains sur lesquels les betteraves ont été recueillies. Un arrêt ancien admet, il est vrai, qu'un cultivateur fabricant de sucre, qui se sert de chemins vicinaux, non pour le transport des sucres par lui fabriqués ou des matières premières destinées à cette fabrication, mais uniquement pour transporter

d'un point à un autre de son exploitation agricole, spécialement des lieux de production à sa fabrique, les betteraves provenant des terres lui appartenant ou par lui exploitées, ne peut être soumis à des subventions spéciales pour la réparation des dégradations extraordinaires causées auxdits chemins. — Cons. d'Et., 12 janv. 1850, Martiné, [S. 50.2.299, P. adm. chr.] — ... Qu'il ne serait donc tenu que des dégradations occasionnées par le transport des sucres fabriqués. — Villers, *op. cit.*, p. 41, n. 27.

**1690.** — Mais la jurisprudence la plus récente est contraire, et c'est avec raison. La circonstance que l'usinier est propriétaire ou fermier des terrains producteurs de la betterave n'empêche pas les transports de s'opérer comme dans tout autre cas, et partant, de rentrer dans l'exploitation de l'usine. Jugé, en ce sens, que le cultivateur qui, dans son exploitation agricole, possède une distillerie où il se livre à la fabrication des alcools, doit être imposé à une subvention spéciale pour dégradations extraordinaires causées par les charrois de betteraves transportées à son usine alors même que ces betteraves proviendraient uniquement de ses récoltes. — Cons. d'Et., 15 juin 1883, Lallouette, [Leb. chr., p. 555]; — 3 août 1883, Lallouette, [Leb. chr., p. 715]; — 14 mars 1890, Triboulet, [S. et P. 92.3.82]; — 14 mai 1891, Corbie, [Leb. chr., p. 365] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 201, n. 100.

**1691.** — Rentrent aussi dans la qualification d'entreprises industrielles, passibles de subventions spéciales en cas de dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, les entreprises de travaux publics, et, dès lors, les transports effectués par les entrepreneurs pour les besoins de leur entreprise ou par les concessionnaires de chemins de fer pour la construction et l'entretien des voies tombent sous le coup de la loi du 21 mai 1836, art. 14.

**1692.** — Il avait été jugé, il est vrai, sous l'empire de la loi du 28 juill. 1824, que les dégradations commises sur les chemins vicinaux par des voitures employées à la réparation et à l'entretien d'une route royale, ne donnent pas lieu à indemnité en faveur des communes aux termes de l'art. 7, L. 28 juill. 1824. — Cons. d'Et., 24 avr. 1837, Commune de Nonant, [S. 37.2.411]; — 19 déc. 1838, Guémy, [P. adm. chr.]

**1693.** — Mais le principe d'équité qui a fait écrire l'art. 14 de la loi de 1836 exigeait qu'on comprît ces entreprises dans celles qui peuvent donner lieu à subventions, fûssent-elles faites au nom de l'Etat. Aussi ce point est-il depuis longtemps acquis. — Cons. d'Et., 9 janv. 1843, Aubelle, [S. 43.2.202, P. adm. chr.]; — 18 juin. 1846, Malatre, [P. adm. chr.]; — 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694, P. adm. chr.]; — 28 juill. 1849, Chemin de fer de Rouen au Hâvre, [S. 50.2.56, P. adm. chr., D. 49.3. 82]; — 28 déc. 1849, Même partie, [P. adm. chr.]; — 18 juin 1852, Hébert, [S. 52.2.699, P. adm. chr., D. 52.3.45]; — 9 déc. 1852, Borguet, [Leb. chr., n. 592]; — 26 mai 1853, Debains, [S. 80.2. 94, *ad notam*, D. 56.3.3]; — 8 mars 1860, C[ie] du chemin de fer d'Orléans, [S. 61.2.40, P. adm. chr.]; — 23 avr. 1862, Lorrain et Breton, [Leb. chr., p. 308]; — 11 mars 1863, Breton, [Leb. chr., p. 224]; — 31 août 1863, Tauveron, [Leb. chr., p. 694]; — 22 févr. 1866, Niollaud, [Leb. chr., p. 122]; — 6 janv. 1882, Commune de Saint-Ouen, [Leb. chr., p. 6]; — 18 avr. 1891, Genet, [Leb. chr., p. 290]; — 16 janv. 1892, Vienjot, [Leb. chr., p. 19]

**1694.** — Le cahier des charges générales imposé aux entrepreneurs de l'Etat consacre cette solution dans son art. 171, qui met ces frais à la charge exclusive de l'entrepreneur.

**1695.** — Est également imposable l'entrepreneur chargé de remblayer un terrain. — Cons. d'Et., 26 mars 1886 (4[e] esp.), Chabert, [Leb. chr., p. 275

**1696.** — La subvention est due par les entrepreneurs de travaux publics même en cas de mise en régie de leurs travaux à leurs frais. — Cons. d'Et., 17 juin 1848, précité.

**1697.** — B. *Transports ne donnant pas lieu a une subvention.* — Echappent absolument à l'obligation pour leur auteur de payer une subvention en cas de dégradation extraordinaire aux chemins vicinaux : *a*) Les transports qui ne se rattachent de près ou de loin à aucune idée de spéculation. Ainsi le propriétaire qui fait construire une maison ne peut être imposé à des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires causées à des chemins vicinaux par le transport des matériaux destinés à la construction de cette maison. — Cons. d'Et., 28 juin 1878, Soubeyrand et Baudet, [S. 80.2.94, P. adm. chr., D. 78.3.94]

**1698.** — Pareille décision avait déjà été rendue, déclarant inapplicables les dispositions de l'art. 14 de la loi de 1836 sur l'exploitation des carrières au cas de reconstruction d'une grange et d'une écurie dépendant d'une maison de ferme. — Cons. d'Et., 29 nov. 1854, Choumert, [S. 80.2.94, *ad notam*, D. 55.3.66]

**1699.** — Et il a été jugé de même qu'une compagnie de chemins de fer faisant elle-même remblayer un terrain dans le but de construire n'est pas imposable pour les dégradations causées par les transports des matériaux amenés dans ce but par des entrepreneurs de travaux; elle use, en effet, des chemins d'après leur destination normale. — Cons. d'Et., 14 déc. 1883, Chemin de fer du Nord, [S. 85.3.62, P. adm. chr., D. 85.3.75]

**1700.** — De ce que le propriétaire qui fait construire n'est pas imposable, on en a conclu qu'il en est de même d'un entrepreneur qui aurait transporté, en vertu d'un marché à forfait avec le propriétaire, les pierres employées à la construction d'un château. — Cons. d'Et., 27 déc. 1865, Brizard, [S. 80.2,94, *ad notam*]

**1701.** — ... Et surtout de l'entrepreneur des travaux de construction s'il est resté étranger à la fourniture et au transport des matériaux. — Cons. d'Et., 28 juin 1878, précité

**1702.** — *b*) L'industrie des transports de marchandises ou de voyageurs se sert en somme des chemins vicinaux selon leur usage normal et les conditions même de leur destination; elle n'est donc pas soumise aux subventions spéciales.

**1703.** — Jugé que l'entrepreneur de voitures publiques pour le transport des voyageurs et des articles de messagerie, qui fait circuler habituellement ses voitures sur des chemins vicinaux de grande communication ne saurait être assujetti à des subventions spéciales pour dégradations extraordinaires causées à ces chemins, lorsqu'il n'a fait qu'user de la voie publique dans les conditions de sa destination. — Cons. d'Et., 6 août 1857, Bouché, [S. 58.2.595, P. adm. chr., D. 58.3.37]; — 5 oct. 1857, Bouché, [Leb. chr., p. 740]; — 20 févr. 1858, Peltier, [S. 59.2.57, P. adm. chr.]; — 5 mai 1858, Bouché, [Leb. chr., p. 346]; — 1[er] déc. 1858, Bouché, [P. adm. chr.]; — 18 avr. 1861, Taveau, [P. adm. chr.]; — 6 avr. 1870, Dubreuil, [Leb. chr., p. 402]; — 23 juin 1882, Breuil Jaboulay, [D. 83.5.81]; — 15 janv. 1886, Ligny, [Leb. chr., p. 27]; — 3 août 1888, Bouvet, [Leb. chr., p. 703

**1704.** — ... Et que le voiturier de profession qui se borne à transporter pour le compte d'industriels de la région les produits qui leur sont nécessaires n'est pas personnellement responsable des dégradations extraordinaires occasionnées par là aux chemins. Par lui ou par un autre, les objets seraient toujours transportés. — Cons. d'Et., 23 juin 1882, précité; — 7 août 1883, Breuil, [Leb. chr., p. 749]; — 7 août 1883, France, [Leb. chr., p. 749]; — 3 août 1888, précité.

**1705.** — N'est pas davantage imposable le tiers qui a servi accidentellement de commissionnaire et d'intermédiaire entre les fabricants de sucre et les agriculteurs pour les transports de betteraves par lui effectués. — Cons. d'Et., 13 juill. 1883, Thellier, [D. 84.5.74]

**1706.** — Pour la même raison, une compagnie de chemins de fer n'est pas passible de subventions spéciales à raison de dégradations extraordinaires causées à un chemin vicinal par des transports de marchandises allant à une de ses gares ou en provenant. — Cons. d'Et., 15 févr. 1866, Chemin de fer P.-L.-M., [P. adm. chr.]; — 23 mars 1877, Chemin de fer du Midi, [S. 79.2.95, P. adm. chr., D. 77.3.68]

**1707.** — *c*) L'art. 4 de la loi de 1836, ne visant que les entreprises industrielles, il ne faut pas, en principe tout au moins, en faire l'application aux entreprises ayant un caractère exclusivement commercial. Sans doute, la distinction peut être parfois délicate entre les entreprises industrielles et ces dernières, et l'on peut expliquer par là certaines décisions que nous allons citer. Mais il ne nous paraît pas exact de poser en principe, avec M. Villers (*op. cit.*, n. 20, p. 30), qu'un établissement de commerce, en gros surtout, pourra être assujetti au paiement d'une subvention spéciale, dès lors que ses transports excèdent ceux d'un usage normal du chemin. Si l'on peut, en effet, voir dans la disposition de l'art. 14 une application de l'art. 1382, C. civ., il faut reconnaître que c'en est une application très-extensive et qu'il faut restreindre aux hypothèses spécialement prévues par la loi, c'est-à-dire au cas d'entreprises industrielles.

**1708.** — Il est certain, du reste, que le commerce proprement dit, se bornant à servir d'intermédiaire entre le producteur et le consommateur serait rarement en situation d'encourir cette

imposition. Mais il faut maintenir le principe que les transports relatifs aux entreprises ayant pour objet l'achat des marchandises pour les revendre en gros ou en détail, ne tombent pas sous le coup de l'art. 14 de la loi de 1836. Quand les transports ont eu lieu dans l'intérêt, non d'une industrie, mais d'un simple commerce, ils ne peuvent donc motiver la fixation d'une subvention spéciale.

**1709.** — La jurisprudence considère comme transports d'une exploitation commerciale, partant non imposables, ceux faits pour l'exploitation d'un commerce de fers. — Cons. d'Et., 19 juin 1856, Vaxin, [P. adm. chr.]; — 27 févr. 1868, Trochu, [Leb. chr., p. 230]; — 24 juin 1869, Capon, [Leb. chr., p. 605]; — 11 janv. 1870, Trochu, [S. 71.2.125, P. adm. chr.]; — 4 avr. 1873, Dautrevaux, [Leb. chr., p. 293]

**1710.** — ... De bois à brûler. — Cons. d'Et., 13 août 1861, Bulliot, [Leb. chr., p. 737]

**1711.** — ... De vins. — Cons. d'Et., 11 mars 1863, Fossier, [Leb. chr., p. 223]; — 13 déc. 1864, Fossier, [Leb. chr., p. 994]; — 11 janv. 1870, Lambert et Caillaux, [Leb. chr., p. 5]; — 5 janv. 1877, Brésilliat, [D. 77.3.46]

**1712.** — ... De grains ou farines. — Cons. d'Et., 5 févr. 1867, Veret, [S. 71.2.215, *ad notam*, D. 68.3.36]; — 14 mars 1867, Bru, [D. 68. 3.36]; — 26 mai 1869, Marlet, [S. 70.2.197, P. adm. chr., D. 70.3.95]; — 11 janv. 1870, Cendrop, [Leb. chr., p. 5]; — 30 mai 1879, Tellier Coquerel, [S. 81.3.1, P. adm. chr., D. 79. 3.103]

**1713.** — ... De pommes de terre. — Cons. d'Et., 15 avr. 1868, Voyez, [D. 69.3.42]

**1714.** — De laiterie en gros. — Cons. d'Et., 30 janv. 1868, Bachimot, [Leb. chr., p. 111]

**1715.** — ... De charbons. — Cons. d'Et., 11 janv. 1870, précité; — 23 juin 1882, Jaboulay, [D. 83.5.81]

**1716.** — ... D'épicerie en gros. — Cons. d'Et., 11 janv. 1870 (2 arrêts), Driancourt, Boileau, [Leb. chr., p. 5]

**1717.** — ... De pierres meulières. — Cons. d'Et., 27 juin 1884, Lenet, Debière et Cie, [D. 85.5.73]

**1718.** — ... De matériaux de construction. — Cons. d'Et., 7 févr. 1891, Jourdan, [Leb. chr., p. 97]

**1719.** — Sont également exempts d'une telle imposition, celui qui sert d'intermédiaire entre les maîtres carriers et les acheteurs et qui achète pour revendre les débris de carrière. — Cons. d'Et., 15 janv. 1886, Ligny, [D. 87.5.70]

**1720.** — ... Et celui qui achète pour revendre du charbon, de la chaux, du ciment, des tuiles. — Cons. d'Et., 2 nov. 1888, Faugeron, [Leb. chr., p. 779]

**1721.** — Jugé, d'une façon générale, que l'art. 14, L. 21 mai 1836, est inapplicable aux marchands qui reçoivent leurs marchandises par chemin de fer, et qui les revendent ensuite, à leurs magasins, sans faire personnellement aucun transport. Les dégradations que le transport de ces marchandises par les acheteurs occasionnent sur les chemins vicinaux ne peuvent, en conséquence, faire imposer les vendeurs à la subvention spéciale prévue par ledit article. — Cons. d'Et., 14 déc. 1854, Leconte-Dufour et autres, [S. 55.2.212, P. adm. chr., D. 55.3. 60]; — 14 déc. 1854, Capon-Coupez, [S. 55.2.212, P. adm. chr., D. 55.3.60]; — 19 juin 1856, Waxin-Plaquet, [P. adm. chr.]; — 10 juin 1857, Lucq-Rosa, [P. adm. chr., D. 58.3.59]

**1722.** — Le Conseil d'Etat a fait parfois exception au principe en vertu duquel les entreprises commerciales ne donnent pas lieu à des subventions spéciales, au cas où les marchandises séjournent emmagasinées dans des entrepôts dont l'approvisionnement et la distribution peuvent beaucoup fatiguer un chemin vicinal.

**1723.** — Jugé, en ce sens, que l'art. 14, L. 21 mai 1836, qui permet d'imposer des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires occasionnées aux chemins vicinaux par toute entreprise industrielle appartenant à des particuliers, est applicable aux dépôts d'engrais destinés à être vendus aux cultivateurs. — Cons. d'Et., 23 nov. 1854, Beckaert, [P. adm. chr., D. 55.3.91]

**1724.** — Encore n'y a-t-il lieu à imposition pour l'entrepôt que dans l'hypothèse et pour la part où ledit établissement fait passer les transports des produits sur des chemins qu'ils ne prendraient pas s'ils étaient acquis directement par les particuliers. Ainsi jugé en matière de transports de charbons et de tuiles. — Cons. d'Et., 25 janv. 1865, Motet Simon, [D. 65.3.91]; — 26 juin 1885, Bonjour, [Leb. chr., p. 615]

**1725.** — *d*) Les transports relatifs aux exploitations agricoles ne donnent jamais lieu à des subventions spéciales. Il en est ainsi des transports de chaux, de cendres noires, de marnes faits par les cultivateurs du lieu d'extraction ou de fabrication pour l'amendement de leurs terres. — Cons. d'Et., 3 déc. 1867, Féméau, [Leb. chr., p. 891]; — 31 déc. 1869, Thomas, [Leb. chr., p. 1044]; — 14 avr. 1870, Gros, [Leb. chr., p. 459]; — 11 juin 1870, Battu, [Leb. chr., p. 746]; — 24 juin 1870, Frossard, [Leb. chr., p. 796]; — 7 févr. 1873, Drouelle, [Leb. chr., p. 125]; — 9 janv. 1874, Société des mines de la Sarthe, [Leb. chr., p. 3]; — 13 mars 1874, Thomas, [Leb. chr., p. 256]

**1726.** — ... Des transports de pulpes de betteraves pour l'amélioration des terres ou la nourriture des bestiaux. — Cons. d'Et., 11 déc. 1874, Arrachart, [D. 75.3.102]; — 2 févr. 1877, Labruyère, [D. 77.3.48]; — 23 mars 1877, Gilbert, [Leb. chr., p. 306]; — 16 mai 1879, Villers, [Leb. chr., p. 392]; — 16 nov. 1883, Préfet du Pas-de-Calais, [Leb. chr., p. 807]

**1727.** — Sont également affranchis de toute subvention les transports de grains et de farines aux moulins dits moulins aux petits sacs, fonctionnant seulement pour les besoins des localités voisines. — Cons. d'Et., 28 déc. 1858, Ancien, [P. adm. chr., D. 59.3.52]; — 8 févr. 1860, Blancard, [Leb. chr., p. 35]; — 25 juill. 1860, Ancien, [Leb. chr., p. 567]; — 15 mai 1863, Arnal, [Leb. chr., p. 425]; — 9 mars 1870, Beaufrère, [Leb. chr., p. 255]; — 16 juill. 1870, Collet et Corbière, [Leb. chr., p. 905]; — 29 janv. 1872, Beaufrère, [Leb. chr., p. 49]; — 10 janv. 1873, Beaufrère, [Leb. chr., p. 25]; — 9 janv. 1874, Beaufrère, [Leb. chr., p. 4]; — 24 nov. 1882, Bazin, [Leb. chr., p. 914]; — 16 déc. 1887, Godard, [Leb. chr., p. 807]; — 17 juin 1892, Manceau Carlier, [Leb. chr., p. 549]

**1728.** — En principe aussi, les transports des produits du sol ne donnent lieu à aucune subvention. Cependant il est incontestable que la création d'une sucrerie ou d'une distillerie, par exemple, dans un pays, va y développer prodigieusement la culture de la betterave et que les transports de ce produit vont s'effectuer plus nombreux et tous sur les chemins aboutissant à l'usine. Dans ce cas donc, des dégradations extraordinaires seront causées auxdits chemins et les subventions seront, nous l'avons dit, dues non par les cultivateurs mais par les directeurs de l'industrie, cause de cette modification de la culture.

**1729.** — Il faut, d'ailleurs, refuser le caractère de transports relatifs à une entreprise industrielle aux transports de betteraves faits par les cultivateurs qui, ayant vendu leurs récoltes, viennent livrer leurs produits au bord d'un canal ou dans une gare de chemin de fer. — Cons. d'Et., 13 avr. 1853, Milon, [D. 55.3.91]; — 7 sept. 1861, Perron, [Leb. chr., p. 776]

**1730.** — Citons dans le même sens un arrêt d'après lequel le Conseil d'Etat déchargeait des fabricants d'huile des subventions à eux imposées, par le motif que « les transports auxquels étaient attribuées les dégradations extraordinaires avaient été effectués par des cultivateurs qui transportaient leurs récoltes à Saint-Quentin, et que les réclamants ne prenaient livraison des graines qu'ils avaient achetées qu'à Saint-Quentin ». — Cons. d'Et., 6 juill. 1854, Pruvost, [S. 55.2.146, P. adm. chr.]

**1731.** — Jugé, cependant, qu'un fabricant de sucre de betteraves est passible d'une subvention à raison des transports opérés par les cultivateurs apportant leurs betteraves à des gares où les agents de l'industriel les font charger sur wagons à destination de l'établissement. — Cons. d'Et., 17 juin 1892, Préfet du Pas-de-Calais, [Leb. chr., p. 549]

**1732.** — Nous avons dit qu'il fallait la réunion de quatre conditions pour que la subvention puisse être réclamée : un chemin classé comme chemin vicinal et en bon état de viabilité, une dégradation extraordinaire et une entreprise industrielle. Mais ces conditions, si elles sont nécessaires, sont aussi suffisantes; le droit à la subvention des communes existe sans qu'il y ait lieu de tenir compte du lieu où est située l'usine et de la qualité de son propriétaire.

**1733.** — Peu importe d'abord que l'usine soit ou non située sur le territoire de la commune qui réclame la subvention; telle était l'opinion fort exacte de l'instruction ministérielle du 24 juin 1836; ce fait n'empêche pas la dégradation de se produire. Cela a été décidé en matière d'exploitation forestière; il a été jugé que la subvention peut être exigée aussi bien pour les coupes de bois situées hors du territoire de la commune, mais dont l'exploitation dégrade ses chemins, que pour les coupes situées dans le territoire de la commune elle-même. — Cons. d'Et., 29 juin 1832,

Buon, S. 32.2.503 ; — 19 janv. 1836, l'Etat, S. 36.2.215, P. adm. chr. ; — 4 juill. 1837, Breton, [P. adm. chr.

**1734.** — ... Et en matière d'exploitations industrielles, il a été jugé que les propriétaires ou exploitants de ces entreprises doivent aussi la subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires causées par leur exploitation aux chemins vicinaux, même autres que ceux de la commune dans le territoire de laquelle se trouve situé leur établissement. — Cons. d'Et., 18 juin 1848, Parquin, [S. 48.2.697, P. adm. chr., D. 49.5.403]; — 19 avr. 1855, Cie houillères de l'Aveyron, S. 55.2.728, D. 55.3.78 ; — 13 juin 1879, Commune de la Rivière, [S. 81.3.4, P. adm. chr.]; — 16 nov. 1883, de Mot, [S. 85.3.54, P. adm. chr.]

**1735.** — Il n'y a pas davantage à tenir compte de la qualité du propriétaire dont l'industrie donne lieu à subvention spéciale. Dès lors que le droit à cette subvention est acquis, elle peut être réclamée au débiteur, quel qu'il soit, particulier, établissement, Etat ou même commune. Le droit des communes contre l'Etat ou le domaine de la Couronne a été consacré bien des fois par la jurisprudence, depuis la loi du 21 mai 1836 au moins, en matière d'exploitation forestière. — Cons. d'Et., 8 janv. 1836, Duval, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]; — 19 janv. 1836 (2e espèce), l'Etat, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]; — 19 nov. 1837, Commune de Fontenay-le-Comte, [P. adm. chr. ; — 5 déc. 1837, Commune de Saint-Julien, [P. adm. chr.]; — 15 mars 1838, Ministre des Finances, [S. 39.2.124]; — 26 août 1842 (deux arrêts), Communes de Les-Cherens et de Paroy, [P. adm. chr. ; — 17 janv. 1849, de Laynes, [P. adm. chr., D. 49.3.19]

**1736.** — ... Et une commune peut aussi y être assujettie, cela a été reconnu formellement à la Chambre des pairs lors de discussion de la loi de 1836 (*Moniteur*, 1836, p. 421, col. 2). D'où il suit que les communes propriétaires de forêts doivent, comme les particuliers, payer des subventions spéciales pour les dégradations extraordinaires résultant de l'exploitation des forêts. — Cons. d'Et., 11 mai 1850, Commune de Savigny, [S. 50.2.549, P. adm. chr., D. 51.3.10]

**1737.** — ... Et la commune qui se sert d'un chemin vicinal de grande communication pour l'exploitation d'une carrière dont elle est propriétaire peut être assujettie à des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires qu'elle a causées à ce chemin, alors même que l'exploitation n'aurait eu lieu que pour l'entretien et l'amélioration de ses propres chemins vicinaux, et que les transports auraient été effectués non par un entrepreneur, mais par des prestataires. — Cons. d'Et., 6 août 1857, Commune de Beauvernois, [S. 58.2.595, P. adm. chr., D. 58.3.37]

**1738.** — La commune demanderesse n'a d'ailleurs pas besoin de prouver que cette subvention lui est absolument nécessaire pour entretenir le chemin. Il avait déjà été jugé, avant 1836, qu'en accordant aux communes dont les chemins sont dégradés par l'exploitation d'entreprises industrielles le droit de faire taxer les propriétaires ou entrepreneurs de ces établissements à des subventions particulières pour la réparation de ces chemins, la loi du 28 juill. 1824 n'a pas restreint ce droit au cas où les ressources des communes seraient épuisées. — Cons. d'Et., 25 août 1835, Wauthier, [S. 35.2.538, P. adm. chr.]

**1739.** — Sans doute la commune peut ne pas réclamer cette subvention, cela résulte du texte de l'art. 14 de la loi de 1836 : « il pourra y avoir lieu », et de la discussion à la Chambre des pairs. Mais son droit existe par le seul fait de la dégradation commise et elle pourra l'exercer, si prospères que soient ses finances. C'est la réparation d'un dommage; aussi peut-elle être cumulée avec toutes autres impositions.

§ 2. *A qui doit être demandée la subvention?*

**1740.** — La réponse en principe est bien simple : l'indemnité du dommage causé à la commune par les dégradations extraordinaires causées au sol de ses chemins doit être réclamée à celui qui est l'auteur du dommage ou pour le compte duquel il se produit, que ce soit ou non le propriétaire de la mine, de la carrière, de la forêt ou de l'entreprise industrielle. C'est à l'auteur du dommage qu'il convient de s'adresser tout d'abord, mais s'il est impossible ou du moins trop difficile de l'atteindre, ou surtout si les transports produisant les dégradations ne donnent lieu à une subvention qu'à raison de leur fréquence et alors qu'ils sont effectués par de très-nombreuses personnes, dans ce cas, mais dans ce cas seulement, bien que le système contraire ait été soutenu et parfois consacré par le Conseil d'Etat, la commune pourra agir contre le propriétaire ou l'exploitant de l'entreprise cause initiale de ces dommages. — Villers, *op. cit.*, n. 30-32, p. 48.

**1741.** — L'application de cette doctrine a été faite relativement à l'exploitation d'une carrière. Il a été décidé qu'il n'y a pas lieu d'imposer une subvention au propriétaire ou à l'exploitant d'une carrière quand les transports ont été effectués par des industriels à leur compte et que l'importance de ces transports les rendent personnellement imposables. — Cons. d'Et., 2 juill. 1870, Blavier, [Leb. chr., p. 850]; — 8 déc. 1888, Bajolot, [Leb. chr., p. 948]; — 4 juill. 1891, Communes de Toul et autres, [Leb. chr., p. 526]

**1742.** — Mais le carrier est imposable, qu'il s'agisse du propriétaire lui-même ou d'un industriel exploitant la carrière moyennant une redevance au propriétaire, en ce qui concerne les dégradations causées par les transports des pierres qu'il vend à toutes personnes, alors même qu'il ne se charge pas du transport. Jugé spécialement qu'au cas où des dégradations extraordinaires sont causées aux chemins vicinaux par le transport des pierres que le propriétaire d'une carrière vend à toutes personnes, les subventions spéciales dues à raison de ces dégradations sont à la charge du propriétaire de la carrière, quand même les transports seraient effectués par les acheteurs ou pour leur compte. — Cons. d'Et., 22 janv. 1857, Merlet, [S. 57.2.712, P. adm. chr.]; — 28 juin 1860, Mangenot, [Leb. chr., p. 195]; — 2 juill. 1870, précité; — 15 janv. 1886, Lunel, [Leb. chr., p. 28]; — 13 févr. 1892, Montignies, [Leb. chr., p. 152]

**1743.** — Seulement, le propriétaire d'une carrière exploitée par des entrepreneurs qui lui paient une redevance fixe pour chaque mètre cube de pierre extrait de la carrière, ne peut être tenu d'aucune subvention spéciale à raison des dégradations causées aux chemins vicinaux par les transports de pierres opérés par les entrepreneurs ou pour leur compte. — Cons. d'Et., 17 mai 1855, Elleaume, [S. 55.2.788, P. adm. chr.] — V. toutefois Cons. d'Et., 10 juill. 1856, Merlet, [P. adm. chr., D. 57.3.17]

**1744.** — Les concessionnaires des mines ne sont pas non plus passibles d'une subvention si les acheteurs sont eux-mêmes des industriels, partant imposables. — Cons. d'Et., 8 nov. 1872, Mines de Sarthe et de Mayenne, [Leb. chr., p. 535]; — 13 mars 1874, Thomas, [Leb. chr., p. 256]

**1745.** — Jugé, par exemple, que les subventions spéciales dues à raison de dégradations extraordinaires causées à des chemins vicinaux par les transports de minerais provenant d'un bocard, et destinés à l'approvisionnement d'un haut-fourneau, doivent être mises à la charge du propriétaire du haut-fourneau par les soins et pour le compte duquel lesdits transports ont été effectués, et non à celle du propriétaire du bocard. — Cons. d'Et., 3 juill. 1852, Grognier, [P. adm. chr.]

**1746.** — Sinon, comme c'est l'exploitation qui est la source et la cause des dégradations, les subventions spéciales sont dues par les concessionnaires de la mine, encore bien que les transports aient eu lieu pour le compte des acheteurs. — Cons. d'Et., 8 déc. 1853, Cie des Mines de Montrelais, [S. 54.2.404, P. adm. chr.]; — 7 mai 1857, Cie de Vicoigne, [S. 58.2.296, P. adm. chr.]; — 7 juin 1858, Société des Mines de Lens, [Leb. chr., p. 43]; — 28 juill. 1859, Mines de Lens, [Leb. chr., p. 541]; — 29 nov. 1866, Mines de Saint-Laurs, [Leb. chr., p. 1079]

**1747.** — Le premier de ces arrêts indique que quand, parmi les acheteurs, il s'en trouvera un imposable personnellement, il faudra défalquer sa part de celle à réclamer au concessionnaire. — Cons. d'Et., 7 mai 1857, précité.

**1748.** — De même, la compagnie concessionnaire d'une saline doit acquitter la subvention spéciale pour le transport de ses produits, lors même que ce transport est effectué par les acheteurs — Cons. d'Et., 3 juill. 1852, de Grimaldi, [S. 53.2.84, P. adm. chr.

**1749.** — La question se pose d'une façon très-intéressante en matière d'exploitation forestière. Qui doit être imposé du propriétaire, de l'adjudicataire ou de l'acheteur? En principe, c'est l'auteur du dommage, celui pour le compte duquel les transports ont été effectués. Ce sera donc l'acheteur s'il a acquis des lots nombreux et importants, car il est alors lui-même un industriel. Peu importerait, en ce cas, que le cahier des charges rendît l'adjudicataire responsable vis-à-vis du propriétaire du paiement de ces subventions. — Cons. d'Et., 14 nov. 1879, Rhorvoitier, [Leb. chr., p. 682]; — 16 févr. 1883, Lemaire, [Leb. chr., p. 181]

**1750.** — Jugé, en ce sens, que c'est le maître de forges qui emploie des charbons de bois et minerais dans son usine, qui doit la subvention spéciale imposée pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux, et non le propriétaire des forêts et des mines d'où ces produits sont extraits, si le transport a eu lieu pour le compte du maître de forges qui prenait lesdits produits sur le lieu d'extraction, et si les chemins parcourus pour le transport des charbons ne servaient pas à l'exploitation ordinaire de la forêt, mais uniquement audit transport. — Cons. d'Et., 9 févr. 1850, Gautier, [P. adm. chr.]

**1751.** — Mais, le plus souvent, l'acquéreur n'étant pas un véritable industriel et ses acquisitions étant minimes, relativement au moins, la difficulté se concentre entre l'adjudicataire et le propriétaire. Contre lequel des deux doit agir la commune? Il y a d'abord eu hésitation dans la jurisprudence. D'après les premiers arrêts du Conseil d'Etat, le droit que la loi du 28 juill. 1824 accorde aux communes d'exiger une subvention à raison de la dégradation de ses chemins opérée par l'exploitation de forêts et d'usines, peut être exercé, à son choix, soit contre les adjudicataires ou entrepreneurs, soit contre les propriétaires eux-mêmes (fût-ce même l'Etat), sauf recours de ceux-ci contre les adjudicataires ou entrepreneurs. — Cons. d'Et., 8 janv. 1836, Duval, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]; — 19 janv. 1836, l'Etat, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]; — 28 août 1827, Béthune-Charost, [P. adm. chr.]

**1752.** — Et sous l'empire de la loi de 1836, les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires des chemins vicinaux sont dues par les propriétaires des forêts dont l'exploitation a causé les dégradations, sauf recours de ceux-ci contre les adjudicataires des coupes. — Cons. d'Et., 14 févr. 1839, de Feuchères, [S. 39.2.503, P. adm. chr.]; — 11 mai 1850, Commune de Savigny, [S. 50.2.549, P. adm. chr.]

**1753.** — Mais bientôt l'on s'accorde à considérer que le propriétaire qui n'exploite pas ne peut être poursuivi par la commune, qui doit s'adresser aux seuls acquéreurs exploitant. — Garnier, *Suppl.*, p. 54.

**1754.** — Jugé, en ce sens, que l'adjudicataire de la coupe entière d'une forêt doit être considéré comme *entrepreneur* de l'exploitation de cette forêt, dans le sens de l'art. 14, L. 21 mai 1836, qui met à la charge des entrepreneurs la réparation des dégradations extraordinaires des chemins vicinaux occasionnées par leur exploitation. En conséquence, cet adjudicataire est personnellement tenu, à l'exclusion du propriétaire, du paiement des subventions spéciales qui peuvent être dues à ce sujet. — Cons. d'Et., 12 mai 1853, d'Uzès, [S. 54.2.153, P. adm. chr., D. 54.3.33]; — 20 juill. 1854, de Chimay, [S. 55.2.214, P. adm. chr., D. 55.3.41]; — 15 avr. 1857, de Luynes, [S. 58.2.212, P. adm. chr., D. 58.3.18]; — 22 juin 1858, Boireau, [Leb. chr., p. 441]; — 19 avr. 1859, Werte et Rothschild, [Leb. chr., p. 319]; — 26 mars 1886, Saint-Denis, [Leb. chr., p. 275]; — 21 nov. 1886, Deforges, [Leb. chr., p. 826]; — 14 nov. 1891, Breuil, [Leb. chr., p. 670] — Circ. dir. gén. adm. des forêts, 31 mai 1857 et 8 juin 1863.

**1755.** — Peu importe que la forêt soit située à l'étranger. — Cons. d'Et., 20 juill. 1854, précité.

**1756.** — ... Ou qu'il y ait plusieurs adjudicataires, vingt et un, par exemple, si chacun d'eux exploite sur pied des coupes d'une grande étendue. — Cons. d'Et., 15 avr. 1857, précité.

**1757.** — Peu importe encore que l'adjudicataire exploitant lui-même le bois le vende sur place. Il ne peut se prévaloir de ce qu'il a vendu à des sous-traitants une partie des produits pour échapper à toute subvention spéciale à raison du transport des bois vendus par lui. — Cons. d'Et., 12 mars 1880, Lemaire, [S. 81.3.65, P. adm. chr., D. 80.3.109]

**1758.** — Et l'adjudicataire ne pourrait pas demander non plus que la subvention fût mise à la charge des voituriers qui ont effectué les transports de bois pour son compte. — Cons. d'Et., 23 janv. 1892, Breuil, [Leb. chr., p. 49]

**1759.** — La subvention devra enfin être mise au compte du propriétaire quand celui-ci aura exploité lui-même et pour son propre compte; ainsi le propriétaire qui, se proposant de défricher un bois à lui appartenant, en a vendu les futaies et taillis par lots très-nombreux et d'une minime importance, doit être considéré comme ayant exploité pour son compte, et ses acquéreurs ne peuvent être assimilés à des entrepreneurs, au sens de l'art. 14, L. 21 mai 1836. Dès lors, c'est à sa charge que doivent être mises les subventions spéciales dues pour la réparation des dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux par l'exploitation et le défrichement. — Cons. d'Et., 10 sept. 1856, Lemareschal, [S. 57.2.581, P. adm. chr., D. 57.3.41]; — 24 févr. 1860, Luynes, [D. 60.3.85]; — 7 déc. 1888, de Molembaix, [Leb. chr., p. 930]

**1760.** — C'est qu'en ce cas le propriétaire devient un véritable entrepreneur. Il appartient aux tribunaux dans chaque espèce d'apprécier s'il en est ainsi; ce sera une simple question d'appréciation de fait. Le principe cependant, c'est que le propriétaire n'est imposé qu'à défaut d'entrepreneur ou d'exploitant et qu'il ne doit pas être facilement considéré comme tel.

**1761.** — Parfois, il y aura lieu à un partage entre le propriétaire et l'adjudicataire; comme disait le comte Roy à la Chambre des pairs : « la subvention sera imposée au propriétaire exploitant ou à l'entrepreneur dans la proportion dans laquelle la dégradation extraordinaire devra leur être imputée »; le partage se produira au cas où, le propriétaire exploitant par lui-même, un des adjudicataires aura cependant exploité une portion considérable de bois. — Cons. d'Et., 23 juin 1882, Nicard, [Leb. chr., p. 596]

**1762.** — Inversement, en cas d'exploitation par un entrepreneur, si quelques transports ont eu lieu pour le compte du propriétaire, celui-ci doit être astreint au paiement d'une part proportionnelle de la subvention. — Cons. d'Et., 12 mai 1853, précité.

**1763.** — Pour toutes les autres entreprises industrielles, la règle est la même : sauf le cas où l'auteur même du transport est imposable lui-même, le propriétaire ou l'exploitant de l'entreprise doit payer la subvention. Il en est ainsi d'abord, lorsque les transports sont opérés par les vendeurs et non par l'usinier. Il a été décidé que quand une usine installée pour la fabrication des farines destinées au commerce constitue une entreprise industrielle, il y a lieu, dans le règlement des subventions spéciales dont l'exploitant est passible pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, de tenir compte des grains achetés aux cultivateurs et transportés par ceux-ci à l'usine. — Cons. d'Et., 5 janv. 1860, Blondel, [S. 60.2.499, P. adm. chr.]; — 23 févr. 1861, Corblet, [S. 69.2.220, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 15 juill. 1868, Marnat-Solenne, [S. 69.2.220, P. adm. chr.]; — 28 mars 1869, Ringnier, [S. 69.2.220, *ad notam*] — *Contrà*, Cass., 6 juill. 1854, Foulon, [S. 55.2.146, P. adm. chr., D. 55.3.1]

**1764.** — La solution a été, nous le savons, contestée en ce qui concerne les transports effectués par les cultivateurs des produits de leur sol sur les chemins de la commune. — V. *suprà*, n. 1681 et s.

**1765.** — Mais elle a triomphé cependant et il a toujours été décidé par le Conseil d'Etat, soit avant 1869, soit depuis 1876, que le propriétaire d'un établissement industriel qui achète à des cultivateurs, par des marchés passés à l'avance, les produits de leurs récoltes, est passible de subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux par le transport de ces produits, bien que ce transport soit effectué par les cultivateurs eux-mêmes. — Cons. d'Et., 24 févr. 1859, Dericq, [S. 60.2.499, P. adm. chr.]; — 5 janv. 1860, précité; — 12 févr. 1849, Monnot-Leroy, [S. 60.2.499, P. adm. chr.]; — 8 mars 1851, Roger-Hutin, [*Ibid.*]; — 28 janv. 1858, Robert de Massy, [*Ibid.*]; — 24 mars 1859, Paulin, [*Ibid.*]; — 9 juill. 1859, Lunel, [*Ibid.*]; — 27 juill. 1859, Champon, [*Ibid.*]; — 1er déc. 1876 (2 arrêts), Mention et Cie, Labarre, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]; — 2 mars 1877, Daniel et Cie, [S. 79.2.94, P. adm. chr.]; — 13 juin 1879, Commune de Rivière et de Blairville, [S. 81.3.4, P. adm. chr., D. 79.3.106]

**1766.** — L'usinier est également responsable quand il a passé un marché avec une entreprise de transports non imposable par elle-même. Ainsi, la subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires occasionnées à un chemin vicinal par le transport de houilles pour l'approvisionnement d'une filature, est due par le filateur, et non par les voituriers qui ont effectué les transports, alors même que le filateur aurait traité à forfait avec eux, et que les voituriers auraient passé sans nécessité et à son insu par le chemin vicinal, au lieu de suivre une route impériale par laquelle le trajet était plus direct. — Cons. d'Et., 18 janv. 1862, Davilliers, [S. 62.2.567, P. adm. chr., D. 62.3.70]

**1767.** — Même décision au cas où les transports ont été effectués par les acheteurs. Il a été jugé que le propriétaire ou les exploitants d'usines de cristallerie ou de poterie et de toutes catégories d'établissements industriels doivent la subvention en cas de dégradations extraordinaires dans le cas même où les dégradations ne seraient pas commises par eux directement, mais seraient le résultat des transports opérés par les acheteurs eux-

mêmes. — Cons. d'Et., 21 déc. 1850, Seiler et de Geyer, [P. adm. chr.]; — 3 juill. 1852, de Grimaldi, [S. 53.2.84, P. adm. chr.]; — 8 déc. 1853, Commune des Mines de Montrelais, [S. 54.2.404, P. adm. chr.]; — 22 janv. 1857, Merlet, [S. 57.1.712, P. adm. chr.]; — 7 mai 1857, Cie de Vicoigne, [S. 58.2.296, P. adm. chr.]; — 29 juill. 1868, Barrier, [S. 81.3.65, *ad notam*

**1768.** — Le Conseil d'État avait cependant jugé le contraire le 14 déc. 1854, mais on en avait conclu à tort que, dans l'opinion du conseil, les dégradations ne pouvaient donner lieu à une subvention spéciale contre l'établissement industriel dans le magasin duquel la marchandise avait été livrée, quand c'était l'acheteur qui effectuait les transports occasionnant ces dégradations. Le motif de la décision du conseil c'est qu'il s'agissait dans l'espèce de transports non industriels, mais commerciaux.

**1769.** — Quand il s'agit de travaux publics, c'est en principe l'entrepreneur ou la compagnie concessionnaire de chemins de fer qui doit supporter les subventions spéciales pour dégradations à titre de charges de l'entreprise. Il a été jugé, en ce sens, que la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer qui a traité avec des entrepreneurs spéciaux pour la confection de divers travaux, n'en reste pas moins tenue, vis-à-vis des communes (sauf son recours, s'il y a lieu, contre ces sous-entrepreneurs), de la réparation des dégradations extraordinaires qui ont pu être causées aux chemins vicinaux par suite des transports effectués pour l'exécution des travaux dont il s'agit. — Cons. d'Et., 28 juill. 1849, Chemin de fer de Rouen au Hâvre, [S. 50.2.56, P. adm. chr., D. 49.3.82]; — 28 déc. 1849, Mêmes parties, [P. adm. chr.]; — 8 mars 1860, Cie du chemin de fer d'Orléans, [S. 61.2.40, P. adm. chr.]; — 10 févr. 1888, Ythier, [Leb. chr., p. 132]

**1770.** — Jugé, de même, qu'en cas de dégradations extraordinaires commises par le transport de pierres du lieu des carrières à l'emplacement d'un fort en construction, la subvention doit être supportée non par les carriers, mais par l'entrepreneur si les transports ont été faits pour son compte. — Cons. d'Et., 8 déc. 1888, Bajolot et Cie, [Leb. chr., p. 948]

**1771.** — Un entrepreneur de travaux publics est imposable à une subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires causées à un chemin vicinal par les transports faits par ses tâcherons, lorsque ces transports sont effectués pour son compte et en raison de son entreprise. — Cons. d'Et., 17 janv. 1890, Nouteau et Robert, [S. et P. 92.3.44]

**1772.** — D'ailleurs, si l'entrepreneur ou la compagnie concessionnaire a traité avec des sous-entrepreneurs spéciaux pour des transports suffisamment considérables, les communes ont le choix de réclamer les subventions spéciales à la commune concessionnaire ou aux sous-entrepreneurs. — Cons. d'Et., 8 mars 1860, précité; — 3 août 1865, Burguy, [Leb. chr., p. 731]; — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 202, n. 100.

**1773.** — M. Villers pense, au contraire (*op. cit.*, n. 18 et 36, p. 29 et 59), que seul en ce cas le sous-entrepreneur doit être poursuivi. On peut invoquer dans le sens de cette dernière opinion un arrêt d'après lequel les subventions au cas de dégradations occasionnées par le transport de matériaux destinés à l'entretien d'une route, doivent être supportées, non par l'entrepreneur à qui les matériaux ont été fournis, mais par celui qui les a fournis et pour le compte duquel les transports ont été effectués. — Cons. d'Et., 7 janv. 1857, Pelletier, [S. 57.2.712, P. adm. chr.]

### § 3. *Dans quelle mesure la subvention peut être demandée. — Par qui. — Dans quel délai.*

**1774.** — Pour qu'il y ait lieu à subvention, il faut qu'il y ait dégradation commise. Ces dégradations, aux termes de l'instruction ministérielle du 6 déc. 1870, sont constatées chaque année par l'agent-voyer cantonal pour les chemins vicinaux ordinaires et par l'agent-voyer d'arrondissement pour les autres chemins. Ces fonctionnaires préparent, par commune et par chemin, un état des subventions à réclamer; ils le font dans le mois de janvier de chaque année, s'il s'agit de dégradations permanentes, et dans le mois qui suit les dégradations temporaires causées par des transports terminés avant la fin de l'année. L'état concernant les chemins vicinaux ordinaires est remis au maire; celui concernant les chemins de grande communication ou d'intérêt commun est transmis au préfet (art. 110 et 111).

**1775.** — La subvention doit être rigoureusement proportionnée à la dégradation commise, et comme elle constitue non un impôt, mais seulement la réparation d'un dommage, les propriétaires ou entrepreneurs ne doivent être taxés que d'après les dégradations existantes : ils ne peuvent être soumis à une subvention fixe, déterminée d'avance pour l'avenir. — Cons. d'Et., 26 août 1835, Wautier, [S. 35.2.538]; — 21 oct. 1835, Commune de Wuisse, [S. 35.2.538, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 19 janv. 1836, l'Etat, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]

**1776.** — La commune ne peut pas non plus mettre à la charge des particuliers la part qui lui revient dans l'entretien ordinaire de la voie, indépendamment de toute exploitation industrielle; elle ne peut pas profiter de la circonstance pour faire entretenir le chemin par un particulier. Il faut donc limiter strictement au dommage extraordinaire, la part contributive de l'industriel qui l'a causé.

**1777.** — L'excessive difficulté, pour ne pas dire même parfois l'impossibilité de constater, après plusieurs mois, la part exacte de dégradation extraordinaire d'un chemin à attribuer aux transports faits sur ce chemin par un établissement industriel, avait, dans l'usage, fait introduire un mode d'évaluation consistant dans la fixation de la dépense probable qu'aurait occasionnée l'entretien du chemin, d'après les exercices antérieurs, ou la moyenne des sommes dépensées sur les autres chemins; si les transports de l'établissement n'avaient pas eu lieu, comparée à la dépense réelle faite pour la réparation et l'entretien dudit chemin, la différence entre les deux sommes formait le chiffre d'estimation des dégradations extraordinaires causées par les transports de l'établissement. On conçoit tout ce qu'une pareille opération avait de vicieux et d'arbitraire. Elle avait pour effet de laisser à la charge des industriels les dégradations résultant des intempéries de la température que seule la commune doit supporter. De pareils procédés ont été depuis longtemps condamnés par la jurisprudence.

**1778.** — Jugé que le dommage extraordinaire causé à un chemin vicinal par l'industrie ou l'exploitation de celui à qui une subvention spéciale est réclamée est le seul élément de l'appréciation à faire. Les experts ne peuvent, à peine de nullité de leur opération, lui donner une autre base, notamment établir leurs évaluations sur l'ensemble des dépenses auxquelles donnent lieu l'entretien et la réparation ordinaire desdits chemins, en y comprenant les prestations en nature et le traitement des agents-voyers. — Cons. d'Et., 22 févr. 1849, Forêts, [S. 49.2.317, P. adm. chr.]; — 9 févr. 1850, Virillet, [P. adm. chr.]; — 6 juill. 1854 (6 arrêts), Foulon et autres, [S. 55.2.146, P. adm. chr.]; — 27 août 1854, Hebert, [S. 55.2.277, P. adm. chr., D. 54.3.43]; — 10 janv. 1856, Delvigne-Baquet, [P. adm. chr.]

**1779.** — On ne doit pas, non plus, dans le calcul de la subvention faire état du salaire des cantonniers ni du poids des voitures à vide. — Cons. d'Et., 25 avr. 1891, Giraudier-Bootz, [Leb. chr., p. 314]; — 8 avr. 1892, Société de Bray, [Leb. chr., p. 365]

**1780.** — *A fortiori*, les industriels ne doivent-ils pas contribuer aux frais de rechargement nécessités par le peu d'épaisseur de la chaussée ou aux dépenses d'amélioration de la voie. — Cons. d'Et., 27 avr. 1877, Albert, [Leb. chr., p. 378]

**1781.** — ... Et encore moins à celles résultant de son élargissement. — Cons. d'Et., 25 janv. 1878, d'Osmay, [Leb. chr., p. 82]

**1782.** — Mais une subvention peut leur être réclamée si les dégradations causées ont nécessité des travaux importants de réfection. — Cons. d'Et., 13 nov. 1885, Préfet de la Haute-Marne, [Leb. chr., p. 833]

**1783.** — Les dépenses d'entretien ordinaire doivent toujours rester à la charge de la commune. Dès lors, quand, dans l'évaluation des subventions spéciales, on a calculé la dépense totale nécessaire pour la mise en état des chemins pendant l'année à laquelle elles s'appliquent, en divisant cette dépense entre l'entretien proprement dit et la réparation des dégradations extraordinaires, c'est à tort qu'on fixerait la part de l'entretien sans tenir compte de l'usage que les industriels auxquels les subventions sont réclamées ont fait des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination. — Cons. d'Et., 14 janv. 1865, Doré, [S. 65.2.278, P. adm. chr.]

**1784.** — Mais les experts, après avoir fixé le chiffre auquel se sont élevées les dépenses pour la réparation des dégradations extraordinaires causées à un chemin par l'exploitation d'une mine, et le chiffre auquel elles auraient été restreintes si aucune

dégradation extraordinaire n'avait eu lieu, ont pu régulièrement en conclure que la différence devait être mise à la charge du concessionnaire de la mine, alors d'ailleurs qu'ils ont pris en considération le poids des chargements et les circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués, et que du nombre des colliers ayant transporté les produits de la mine ils ont défalqué ceux ayant servi au transport des produits achetés par des usiniers passibles eux-mêmes d'une subvention spéciale. — Cons. d'Et., 7 mai 1857, Cie de Vicoigne, [S. 58.2.296]

**1785.** — ... Et en cas d'annulation, à raison de l'irrégularité de l'expertise, de l'arrêté du conseil de préfecture qui a réglé une semblable subvention, il y a lieu d'accorder décharge au réclamant si l'état des lieux ne permet pas de procéder à une nouvelle expertise. — Cons. d'Et., 13 déc. 1878, Legras, [S. 80.2.159, P. adm. chr., D. 79.3.40]

**1786.** — Dans cette situation, en effet, il n'y a plus aucun moyen d'évaluer l'importance de la dégradation et partant de la subvention due. Cette solution doit encore être admise quand, à raison du temps écoulé depuis les dégradations, il est impossible de les évaluer utilement. — Cons. d'Et., 8 févr. 1860, Delombes, [Leb. chr., p. 87]; — 16 févr. 1870, Bonneau, [D. 71.3.73]; — 30 mars 1870, Dufour, [Leb. chr., p. 363]; — 28 avr. 1870, Perrot, [Leb. chr., p. 509]; — 4 juin 1870, Ferrand, [Leb. chr., p. 697]; — 15 juin 1870, Cherbois, [Leb. chr., p. 763]; — 20 nov. 1874, Lemaire, [D. 75.3.102]; — 4 juin 1875, Rives et autres, [Leb. chr., p. 256]; — 13 juill. 1883, Lemoine, [Leb. chr., p. 686] — V. *infrà*, n. 1807.

**1787.** — Si plusieurs industriels dégradent la voie par leurs transports, les subventions dues doivent être fixées d'une façon directe et indépendante pour chacun d'eux. Ainsi, dans le calcul des subventions spéciales à payer pour dégradations extraordinaires sur les chemins vicinaux, on doit prendre pour base unique d'évaluation les dégradations extraordinaires causées par chaque propriétaire ou entrepreneur, et non pas établir le calcul sur l'ensemble des dépenses faites pour l'entretien du chemin en en déduisant les dépenses supposées ordinaires, et en répartissant ensuite les dépenses présumées extraordinaires entre les divers entrepreneurs à raison du poids des matières transportées pour le compte de chacun d'eux. — Cons. d'Et., 27 août 1854, précité; — 10 janv. 1856, précité.

**1788.** — Et la subvention est irrégulièrement établie si, au lieu d'être fixée proportionnellement à l'importance des dégradations causées, elle l'est d'après un coefficient de dégradations uniforme pour tous les transports industriels effectués dans l'arrondissement, sans tenir compte des conditions particulières dans lesquelles ont été effectués ces transports. — Cons. d'Et., 14 déc. 1883, Sueur, [S. 85.3.62, P. adm. chr., D. 85.5.72]; — 11 déc. 1885, Sueur, [Leb. chr., p. 944]; — 7 août 1889, Sueur, [S. 91.3.96, P. adm. chr.]

**1789.** — Il ne faut pas tenir compte seulement, pour la répartition a faire, du nombre de colliers de chaque industriel et du poids des matières transportées mais de chacun de ces éléments et des circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués. — Cons. d'Et., 3 août 1888, Mahieu, [Leb. chr., p. 704]

**1790.** — C'est au nom des communes que doivent être réclamées les subventions spéciales (L. 21 mars 1836, art. 14); mais qui peut agir ainsi en leur nom? Il faut distinguer entre les diverses catégories de chemins. Pour les chemins vicinaux ordinaires, seul le maire peut poursuivre le paiement de la subvention (L. 21 mai 1836, art. 14; L. 5 avr. 1884, art. 90) et le maire ne pourrait déléguer ses fonctions qu'à un adjoint ou à un membre du conseil municipal (L. 25 avr. 1884, art. 82), il ne pourrait, bien qu'en ait pensé d'abord le ministre de l'Intérieur (Instr. gén., 6 déc. 1870, art. 11), investir de ce droit le préfet. Les préfets sont donc sans qualité pour réclamer, au nom des communes intéressées, des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires causées à leurs chemins vicinaux ordinaires; il n'en est pas ici comme des dégradations causées aux chemins vicinaux de grande communication. — Cons. d'Et., 18 févr. 1864, Watel, [S. 64.2.54, P. adm. chr., D. 65.3.69]; — 25 janv. 1865, Pointelet, [S. 65.2.22, P. adm. chr., D. 65.3.69]; — 20 févr. 1880, Moufourny-Ancelin, [S. 81.3.57, P. adm. chr., D. 80.3.109]; — 11 mai 1883, Donnard, [Leb. chr., p. 445] — *Sic*, Dufour, *Dr. adm.*, t. 3, n. 348; Braff, *Princ. d'adm. comm.*, t. 1, p. 210; le *Dict. gén. d'admin.*, v° *Chemins vicinaux*, p. 289.

**1791.** — Et la nullité résultant de ce que, dans ce cas, les subventions ont été réclamées par le préfet n'est pas couverte par la circonstance que les communes intéressées ont demandé, en intervenant devant le Conseil d'Etat, le maintien de l'arrêté du conseil de préfecture qui avait établi ces subventions sur la proposition du préfet. — Cons. d'Et., 25 janv. 1865, précité.

**1792.** — Les agents du service vicinal, simples auxiliaires, ont encore moins qualité pour représenter la commune dans une telle instance. — Cons. d'Et., 20 févr. 1880, précité.

**1793** — C'est d'ailleurs toujours le maire de la commune propriétaire du chemin qui doit agir; lui seul a qualité pour réclamer la subvention. Peu importerait qu'une convention particulière eût mis l'entretien du chemin vicinal ordinaire à la charge d'une commune voisine. — Cons. d'Et., 7 août 1874, Arrachart et dame Vve Lafeuille et Cie, [Leb. chr., p. 779]; — 25 mai 1877, Bazin, [D. 77.3.72]; — 2 août 1878, Bazin, [D. 78.5.104]

**1794.** — Pour les chemins de grande communication, le préfet a qualité pour agir en vertu de l'art. 9, L. 21 mai 1836, qui les place sous son autorité. Mais en est-il de même en ce qui concerne les chemins d'intérêt commun? Le Conseil d'Etat avait d'abord répondu négativement. Il jugeait que le préfet n'a pas qualité pour réclamer, au nom des communes intéressées, des subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires occasionnées aux chemins vicinaux d'intérêt commun. — Cons. d'Et., 17 mars 1857, Vinas, [S. 57.2.775, P. adm. chr., D. 57.3.85]; — 19 déc. 1873, Leclercq, [Leb. chr., p. 952]

**1795.** — ... Que c'est au maire des communes intéressées, et non au préfet, qu'il appartient de réclamer des subventions spéciales pour l'entretien des chemins vicinaux d'intérêt commun. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Lemoine, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**1796.** — ... Et que la demande de subvention irrégulièrement formée par le préfet devant le conseil de préfecture ne peut être suppléée par les conclusions prises par les maires devant le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Labarre, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**1797.** — C'est en principe au maire qu'appartient l'exercice des actions relatives aux chemins vicinaux, disait-il, et il n'y a pas de texte analogue à l'art. 9 de la loi de 1836, quant aux chemins d'intérêt commun. Mais la loi du 10 août 1871 a presque complètement assimilé les chemins d'intérêt commun à ceux de grande communication, et d'autre part, la jurisprudence précitée était de nature à entraver la marche et à restreindre les ressources du service vicinal (Circ. min., 20 mars 1877); le Conseil d'Etat admet donc, depuis 1877, l'intervention du préfet. Il a, dès lors, décidé que le préfet a seul qualité pour exercer les actions appartenant aux communes relativement à un chemin d'intérêt commun, et que, pour réclamer une subvention spéciale relativement à cette voie c'est à lui, et non aux maires de ces communes qu'il appartient d'agir en leur nom. — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Pirognat, [S. 79.2.29, P. adm. chr., D. 77.3.9]; — 9 mars 1877, Halette et Cie, [Leb. chr., p. 249]; — 25 mars 1881, Préfet de la Nièvre, [D. 82.3.92]; — 4 mai 1883, Mader, [S. 85.3.24, P. adm. chr.]; — 11 mai 1883, Donnard, [Leb. chr., p. 445]

**1798.** — Pour ces deux catégories de chemins, le préfet agit au nom des communes sans avoir besoin même de leur autorisation. — Cons. d'Et., 16 nov. 1883, de Mot, [S. 85.3.54, P. adm. chr.]; — 23 janv. 1892 (2 arrêts), Breuil et Opoix, [Leb. chr., p. 50-51]

**1799.** — Mais les communes intéressées à l'entretien d'un tel chemin (de grande communication dans l'espèce) conservent le droit de réclamer des subventions, lors même que le département aurait participé aux dépenses de construction dudit chemin et contribuerait à son entretien. — Cons. d'Et., 4 juill. 1884, Faure, [Leb. chr., p. 552]; — 4 déc. 1885, Faure, [S. 87.3.25, P. adm. chr.]

**1800.** — Les subventions spéciales doivent être réglées annuellement (L. 21 mai 1836, art. 14). En effet, les dégradations étant essentiellement variables avec le plus ou moins d'activité de l'établissement industriel, il en doit être de même de l'indemnité représentative. Les tribunaux administratifs ne devront donc pas tenir compte, dans la fixation de cette indemnité, du chiffre fixé pour l'année précédente. Lorsque, par consentement mutuel, une subvention a été stipulée entre un propriétaire et une commune, pour tenir lieu d'indemnité à cette dernière, à raison des dommages causés aux chemins vicinaux par l'exploitation d'une forêt, cette subvention, ainsi réglée, ne peut s'appliquer qu'aux

années pour lesquelles elle était établie, et n'a rien d'obligatoire pour l'avenir. — Cons. d'Et., 14 févr. 1839, de Feuchères, [S. 39.2.503, P. adm. chr.]

**1801.** — Pour le règlement de la subvention, le conseil de préfecture ne peut cumuler les dégradations commises pendant une partie d'une année, et celles commises pendant une partie de l'année suivante; il ne peut régler la subvention que pour une année entière. — Cons. d'Et., 28 juill. 1848 (3 arrêts), Cléry-Dermiane, Lempereur et Favart, [S. 49.2.647, P. adm. chr., D. 50.3.1]; — 12 févr. 1849 (2 arrêts), Monnot-Leroy, Petit, [S. 60.2.499, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 9 févr. 1850, Vuillet, [P. adm. chr., D. 50.3.39]; — 27 avr. 1850, Mison, [P. adm. chr.]; — 11 mai 1850, Havart, [P. adm. chr.]; — 13 janv. 1851, Morlet, [P. adm. chr.]; — 8 mars 1851, Roger-Hutin, [S. 60.2.499, P. adm. chr.]; — 26 avr. 1851, Remy et Courteville, [P. adm. chr.]; — 18 juin 1852, Hébert, [S. 52.2.699, P. adm. chr., D. 52.3.45]; — 3 juill. 1852, Grognier, [P. adm. chr.]

**1802.** — Jugé, de même, que les subventions spéciales à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires à raison des dégradations des chemins vicinaux doivent être réglées annuellement; que le conseil de préfecture, en statuant sur ce règlement, ne doit pas procéder sur les dégradations antérieures; qu'il doit estimer celles de l'année à raison desquelles la demande est formée. — Cons. d'Et., 18 déc. 1840, Maudet, [P. adm. chr.]

**1803.** — ... Que les conseils de préfecture doivent faire annuellement le règlement de ces subventions; qu'ils ne peuvent donc pas déterminer ces subventions particulières à l'avance et par voie de règlement. — Cons. d'Et., 26 août 1835, Wautier, [S. 35.2.538]; — 21 oct. 1835, Commune de Wuisse, [S. 35.2.538, P. adm. chr.]; — 19 janv. 1836, l'Etat, [S. 36.2.215, P. adm. chr.]; — 19 août 1837, Commune de Fontenay-le-Comte, [P. adm. chr.]

**1804.** — Le conseil de préfecture peut cependant régler, par un seul arrêté, les subventions dues pour plusieurs années, si l'arrêt détermine, séparément et distinctement, après une expertise contradictoire, le montant de celles afférentes à chaque année. — Cons. d'Et., 3 juill. 1852, précité.

**1805.** — Et, dans ce cas, une expertise unique, quoique se rapportant à deux exercices, est régulière si elle évalue d'une manière distincte les dégradations commises et les subventions à payer pour chacun de ces exercices. — Cons. d'Et., 26 juill. 1851, Ministre des Finances, [S. 52.2.70, P. adm. chr.]; — 2 mai 1879, Brunchant, [Leb. chr., p. 231]; — 12 mars 1880, Bureau, [Leb. chr., p. 279]; — 28 mai 1886, Bullot, [Leb. chr., p. 452]

**1806.** — La loi ne fixe pas d'une manière précise le délai dans lequel la réclamation doit être formulée par la commune. De son esprit et même du texte de l'art. 14, il résulte qu'elle doit être formée le plus tôt possible après que la dégradation a été établie; ce devrait être, en principe, après chaque campagne industrielle. Nous avons vu que l'art. 110 de l'instruction générale prescrit de faire la demande dans le mois qui suit l'achèvement des transports, au cas de dégradation temporaire, et au mois de janvier pour les transports continus. Si la même compagnie effectue d'importants transports à deux époques distinctes de l'année, la jurisprudence admet qu'il est valablement procédé à autant d'évaluations distinctes qu'il y a de campagnes. — Cons. d'Et., 28 nov. 1879, Duriez, [S. 81.2.20, P. adm. chr., D. 80.3.35]; — 26 déc. 1891, Renard, [Leb. chr., p. 796]

**1807.** — Si la demande était formée trop longtemps après les dégradations commises, l'évaluation de ces dernières deviendrait trop difficile et la demande devrait être rejetée comme tardive. Est-ce à dire cependant que de l'obligation de faire régler les subventions annuellement résulte nécessairement, comme l'a dit parfois le Conseil d'Etat, que la subvention due pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux ne puisse être réclamée que pour l'année qui précède la demande et qu'il y ait déchéance pour les années antérieures. — Cons. d'Et., 9 févr. 1850, précité; — 26 juill. 1851, Ministre des Finances, [S. 52.2.70, P. adm. chr.]; — 26 mai 1863, Debanis, [D. 55.5.475] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 206, n. 103.

**1808.** — Non, répond aujourd'hui le Conseil d'Etat, la nécessité du règlement annuel signifie seulement que les subventions doivent être réglées distinctement pour chaque année. Il se réserve seulement le droit de rejeter une demande comme tardive quand l'expertise ne peut plus donner de résultats utiles (V. les arrêts cités *suprà*, n. 1786), et il paraît avoir fixé à deux ans le délai maximum à admettre.

**1809.** — Un arrêt du Conseil d'Etat du 26 juin 1885, Bonjour, [Leb. chr., p. 615], a accueilli une demande formée le 12 mars 1884 pour des dégradations faites en 1882, tandis qu'il a rejeté celle faite en 1886 pour des dégradations remontant à la même année 1882. — Cons. d'Et., 11 mai 1888, Commune de Goudrin, [Leb. chr., p. 422]

**1810.** — Dans tous les cas, la commune qui a réclamé une subvention spéciale, à raison de dégradations extraordinaires causées à l'un des chemins vicinaux qui lui appartiennent, par l'exploitant d'un établissement industriel, n'est pas déchue de son droit, parce que le conseil de préfecture n'aurait réglé cette subvention que plusieurs années après celle dans laquelle les dégradations ont eu lieu. Il suffit que la réclamation de la commune ait été formée dans le délai d'un an à partir de l'expiration de la même année. L'arrêté du conseil de préfecture est régulier, dans ce cas, lorsqu'il a procédé par voie de règlement annuel. — Cons. d'Et., 13 avr. 1853, Vuillet, [P. adm. chr.] — *Sic*, Villers, *op. cit.*, n. 48, p. 80.

**1811.** — Et, d'autre part, les art. 90 et 91, Ord. 31 mai 1838, d'après lesquels toutes les créances contre l'Etat doivent être liquidées, ordonnancées et payées dans les neuf mois qui suivent l'expiration de l'exercice auquel elles se réfèrent, ne peuvent créer aucune déchéance au profit de l'Etat, et ne font, par conséquent, nul obstacle à ce que des subventions spéciales pour dégradations extraordinaires sur les chemins vicinaux soient mises à la charge de l'Etat, quoique ces subventions se rapportent à un exercice expiré depuis plus de neuf mois. — Cons. d'Et., 26 juill. 1851, précité.

### § 4. *Règlement de l'indemnité.*

**1812.** — Les subventions spéciales sont réglées, en principe, par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat. Elles peuvent l'être aussi par voie d'abonnement.

**1813.** — I. *Formes et instruction de la demande.* — Les demandes de subventions ne sont soumises à aucune condition de forme sacramentelle. Elles seront régulières, par exemple, relativement à un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, quand le préfet aura approuvé la demande intentée par la commune, ou l'état des propositions dressé par le service vicinal. — Cons. d'Et., 26 juin 1885, précité.

**1814.** — ... Ou quand il sera intervenu dans le règlement de la subvention, en le soumettant au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 15 juin 1888, Ansel, [Leb. chr., p. 520]

**1815.** — Depuis la loi du 22 juill. 1889 on ne procède plus tout à fait conformément aux règles établies par l'art. 17, L. 21 mai 1836, rappelées par l'art. 112 de l'instruction générale de 1870. L'industriel est invité à déclarer s'il adhère à la demande de subvention. S'il ne le fait pas, il faut appliquer les art. 1 à 9 de la loi de 1889 (L. 22 juill. 1889, art. 11). La demande, faite sur papier timbré lorsque la réclamation est supérieure à 30 fr., et doublée d'une copie sur papier libre qui sera notifiée à l'adversaire, est déposée contre récépissé au greffe du conseil de préfecture. La copie est exigée à peine de péremption de l'instance. Le président du conseil de préfecture désigne un rapporteur auquel le dossier est transmis, et dans les huit jours de cette transmission, le conseil de préfecture règle la notification à faire aux défendeurs et le délai à eux accordé pour produire leurs moyens de défense. Cette notification est faite en la forme administrative; il en est donné récépissé; sinon l'agent qui l'a faite en dresse procès-verbal. Les parties peuvent prendre connaissance des pièces de l'affaire au greffe, mais sans déplacement, sauf permission spéciale du président. Les mémoires en défense et les répliques sont déposés au greffe et communiqués comme les requêtes introductives d'instance. Lorsque l'affaire est ainsi en état, le rapport est préparé et transmis au commissaire du gouvernement.

**1816.** — En cas d'urgence, pour constater, par exemple, l'état des chemins dès la fin des transports d'un industriel ou avant les réparations à faire, les parties, communes ou industriels, peuvent faire désigner un expert pour procéder à ces constatations en s'adressant au président du conseil par voie de référé administratif (L. 22 juill. 1889, art. 24). — Cons. préf. Haute-Marne, 23 avr. 1890, Thouvenot-Bajolot, [cité par Villers, *op. cit.*, n. 85, p. 140]

**1817.** — L'expert désigné se bornera à faire un simple constat des lieux sans formuler aucune appréciation sur les différences

entre cet état de la voie et sa condition ordinaire. Ledit constat n'est pas en principe contradictoire. L'arrêté du président qui l'ordonne n'est pas susceptible d'opposition. C'est la partie qui a introduit le référé qui notifie cet arrêté à l'expert désigné et qui doit avancer les frais nécessaires, sauf à en être déchargée s'il est établi qu'il était utile et si ses prétentions étaient fondées.

**1818.** — L'intervention est admise de la part de tout intéressé à la solution du litige (L. 22 juill. 1889, art. 40). Ce seront par exemple, des créanciers, sous-acquéreurs ou sous-traitants, associés ou cessionnaires des industriels, des personnes civilement responsables des subventions à eux imposées.

**1819.** — II. *Expertise.* — Le conseil de préfecture saisi peut ordonner un moyen de vérification, une visite de lieux ou une enquête; il y sera procédé conformément aux art. 25 et s., L. 22 juill. 1889. Il peut notamment prescrire une expertise, et il y est même tenu « si elle est demandée par les parties ou par l'une d'elles pour faire vérifier les faits qui servent de base à la réclamation » (L. 22 juill. 1889, art. 13).

**1820.** — L'expertise, avant cette loi, était toujours obligatoire pour le conseil de préfecture (L. 21 mai 1836, art. 14), sauf quand la contestation s'élevait sur une question de droit tout à fait indépendante du chiffre de la subvention et pour la solution de laquelle l'expertise n'était pas nécessaire. — Cons. d'Et., 11 déc 1885, Sebillote, [Leb. chr., p. 944]

**1821.** — Jugé, en ce sens, que, l'expertise constatant les dégradations extraordinaires qu'une exploitation a causées à un chemin vicinal doit précéder toute condamnation au paiement d'une subvention spéciale, quel que soit le caractère de ces dégradations; qu'on ne pourrait donc condamner l'exploitant à payer une subvention spéciale dont la quotité sera ultérieurement fixée. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, de La Pouzaire, [S. 49.2.316, P. adm. chr.]; — 28 juill. 1849, Favard, [S. 49.2.649, P. adm. chr.]

**1822.** — ... Que le conseil de préfecture ne peut, sans qu'il ait été procédé à une expertise ayant pour objet de constater régulièrement les dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux imputables pour une année déterminée à un propriétaire ou à un entrepreneur, décider par avance et en principe que ce propriétaire ou cet entrepreneur est passible d'une subvention spéciale. — Cons. d'Et., 10 janv. 1856, Comp. des mines de la Mayenne, [P. adm. chr.]

**1823.** — ... Que les opérations auxquelles se livrent des experts désignés par le préfet pour évaluer les dégradations causées à des chemins vicinaux par les exploitations d'entreprises industrielles ne constituent qu'une enquête administrative tant que le conseil de préfecture n'a pas été saisi, et ne sauraient remplacer l'expertise contradictoire prescrite par la loi. — Cons. d'Et., 22 févr. 1833, de Vandeuil, [P. adm. chr.]

**1824.** — Seulement lorsque, pour le règlement de ces subventions, un conseil de préfecture a rendu un arrêté qui depuis a été annulé pour incompétence, il peut néanmoins, s'il est saisi de nouveau de ce règlement, puiser les éléments nécessaires pour fixer le montant des subventions dans une expertise contradictoire sur laquelle s'est appuyé le premier arrêté. — Cons. d'Et., 19 nov. 1837, Commune de Fontenay-le-Comte, [P. adm. chr.]

**1825.** — La nouvelle loi ne rend l'expertise obligatoire que quand elle est demandée par une partie. Et encore en ce cas reste-t-il vrai, aujourd'hui comme avant la loi de 1889, que la demande de subvention peut être rejetée même sans expertise si les faits allégués, en les supposant établis, ne sont pas de nature à justifier la réclamation ou si le conseil estime que la demande est trop tardive. — Cons. d'Et., 9 févr. 1889, Mizerolles, [Leb. chr., p. 191]

**1826.** — Avant la loi de 1889, et quoiqu'en principe on reconnût au conseil de préfecture le devoir d'ordonner l'expertise, l'opération n'était pas déclarée nulle par ce fait que cette mesure d'instruction avait été prescrite par le préfet. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, Donnard, [D. 84.5.74]

**1827.** — .. Ou par le sous-préfet. — Cons. d'Et., 15 juin 1888, Ansel, [Leb. chr., p. 520]

**1828.** — Seul aujourd'hui le conseil de préfecture a qualité pour le faire. Cela résulte nécessairement des art. 11 et 13, L. 22 juill. 1889, qui a réglé la procédure à suivre dans toutes les matières pour lesquelles cette loi ne fait pas elle-même d'exception, et qui s'applique certainement dans l'hypothèse d'une demande de subventions spéciales, puisque l'art. 13 en parle spécialement. Cette loi a en même temps supprimé la tierce expertise en cas de désaccord. — Cons. d'Et., 26 févr. 1892, Coquet, [Leb. chr., p. 188]

**1829.** — Aujourd'hui l'expertise sera faite en une fois par trois experts ou par un seul si les parties y consentent (art. 14). La tierce expertise était auparavant prescrite à peine de nullité en cas de désaccord entre les experts des parties portant sur une question dont l'examen leur appartenait. — Cons. d'Et., 16 mars 1857, Grimaldi, [P. adm. chr.]; — 31 mars 1870, Ferraud, [Leb. chr., p. 385]; — 15 juin 1870, Prévost, [Leb. chr., p. 762]; — 4 juil. 1879, Adol, [Leb. chr., p. 553]; — 5 janv. 1883, Braux, [D. 84.5.74]

**1830.** — Il avait été jugé que l'art. 5, L. 29 déc. 1884, relatif à la tierce expertise dans les réclamations en matière de contributions directes, n'avait pas dérogé aux dispositions des art. 14 et 17, L. 21 mai 1836, qui organisaient la procédure des expertises en vue du règlement des subventions spéciales dues par les industriels pour l'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 25 avr. 1891, Société anonyme de la sucrerie de Bray-sur-Seine, [S. et P. 93.3.47]

**1831.** — En conséquence, c'était au conseil de préfecture qu'il appartenait, avant la promulgation de la loi du 22 juill. 1889, de désigner le tiers expert dans une instance relative à l'imposition d'une subvention spéciale. — Même arrêt.

**1832.** — Comment sont nommés les experts? L'un est désigné par le conseil de préfecture et chaque partie nomme le sien (L. 22 juill. 1889, art. 14). Dès lors, il faut abandonner la règle ancienne posée par la loi de 1836 et d'après laquelle le choix de l'expert de la commune appartenait au sous-préfet, sans distinction entre les diverses catégories de chemins. Il en était ainsi soit pour les chemins vicinaux ordinaires... — Cons. d'Et., 23 mars 1877, d'Osmoy, [Leb. chr., p. 302]

**1833.** — ... Soit même pour les chemins de grande communication. — Cons. d'Et., 10 févr. 1882, Leclerc, [S. 84.3.7, P. adm. chr., D. 83.3.70]; — 24 nov. 1882, Paymal-Picard, [D. 84.5.74]

**1834.** — On admettait toutefois qu'il n'y avait pas nullité quand la nomination était faite non par le sous-préfet, mais par le préfet, son chef hiérarchique. — Cons. d'Et., 9 mars 1877, Hallette, [D. 77.5.73]; — 11 mai 1883, précité.

**1835.** — Aujourd'hui l'expert de la commune sera nommé par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires et par le préfet pour les autres. — Villers, *op. cit.*, p. 102, n. 57.

**1836.** — Si l'instance est dirigée contre l'Etat représenté par le préfet, il désignera valablement deux experts en sa double qualité. — Cons. d'Et., 23 nov. 1850, Ministre des Finances, [Leb. chr., p. 859]

**1837.** — Les parties non présentes à l'audience sont invitées par une notification administrative à choisir leur expert. Il leur est laissé un délai de huit jours, délai qui peut être prolongé (Instr. 31 juill. 1890), pour faire ce choix, ou pour s'entendre sur la désignation d'un seul expert (L. 22 juill. 1889, art. 15). Cette notification ne doit pas nécessairement indiquer l'expert de l'administration. — Cons. d'Et., 16 févr. 1883, Leclerc, [Leb. chr., p. 181]

**1838.** — Le délai n'avait pas été fixé avant 1889; il était jugé qu'il suffisait qu'il y eût, entre la notification et l'expertise, une durée suffisante pour que la partie pût faire son choix. — Cons. d'Et., 27 juin 1855, Ministre des Finances, [S. 56.2.60, P. adm. chr.]

**1839.** — Si dans le délai ainsi imparti, la désignation de l'expert n'est pas faite par la partie, l'expert est nommé d'office par le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 18 avr. 1845, Bouillé, [P. adm. chr.]; — 26 nov. 1846, Agombard, [S. 47.2.180, P. adm. chr., D. 47.3.67]; — 10 déc. 1846, Ministre des Finances, [D. 47.3.67]; — 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694, P. adm. chr.]; — 17 juin 1848, Collomb, [S. 48.2.696]; — 18 juin 1848, Parquin, [S. 48.2.697, P. adm. chr.]; — 17 janv. 1849, de Luynes, [P. adm. chr., D. 49.3.19]; — 12 févr. 1849, Debrousse, [P. adm. chr.]; — 16 févr. 1853, Boignes, [P. adm. chr.]; — 28 juin 1855, Directeur des forges de la Chaussade, [S. 56.2.122, P. adm. chr., D. 56.3.5]; — 24 avr. 1874, Fenaille, [Leb. chr., p. 355]; — 18 juill. 1884, Vivier, [Leb. chr., p. 609]; — 17 juin 1892, Sergeaut, Manceau, Carlier, [Leb. chr., p. 548, 549]

**1840.** — ... Et cette désignation appartiendrait au conseil de préfecture, alors même que, la partie ayant désigné son expert, celui-ci aurait décliné cette mission. Il ne serait plus vrai de dire aujourd'hui qu'en ce cas, il appartient au préfet de désigner d'office un autre expert pour le remplacer. — Cons. d'Et., 13 avr. 1853, Vuillet, [P. adm. chr.]

**1841.** — Seulement, en ce dernier cas, le conseil de préfec-

ture devrait, avant de procéder à cette nomination, mettre la partie préalablement en demeure d'en désigner un nouveau. — Cons. d'Et., 12 nov. 1886, Salin, [D. 87.5.215]

**1842.** — La nomination d'office n'est, en effet, possible qu'après mise en demeure à la partie de choisir elle-même son expert. — Cons. d'Et., 8 août 1888, Gros, [Leb. chr., p. 735]

**1843.** — Faute de la nomination d'un expert par la partie ou, à son défaut, par le conseil de préfecture, il ne peut être procédé à l'expertise. En effet, d'une part, l'expert nommé pour la commune peut refuser de procéder avec l'industriel lui-même. — Cons. d'Et., 26 avr. 1851, Remy et Courteville, [P. adm. chr.]

**1844.** — ... Et, d'autre part, l'expertise à laquelle il serait procédé par l'expert seul de la commune serait nulle. — Cons. d'Et., 28 juin 1855, précité.

**1845.** — Nous ne croyons même pas, contrairement à la doctrine professée par deux arrêts antérieurs à la loi de 1836 (Cons. d'Et., 22 févr. 1833, Vandeul, [P. adm. chr.]; — 6 mai 1836, Bigot, [P. adm. chr.] ... Et par l'instruction ministérielle du 31 juill. 1890, art. 14, que le conseil de préfecture puisse, en cas d'omission volontaire ou non de la part des propriétaires pour faire leur choix, désigner l'expert choisi par la commune pour fixer seul le montant de l'indemnité.

**1846.** — A notre avis, l'expertise doit être contradictoire, et c'est seulement au cas de consentement exprès des parties qu'un seul expert peut être désigné (L. 22 juill. 1889, art. 14). En ce cas donc, le conseil de préfecture devrait désigner deux experts sur trois. — Cons. d'Et., 18 avr. 1891, Genet, [Leb. chr., p. 91] — *Sic*, Villers, *op. cit.*, p. 99, n. 54.

**1847.** — Toute nomination d'expert faite d'office doit être notifiée aux parties intéressées. L'expertise est donc irrégulière lorsqu'à l'expert nommé d'office pour les exploitants qui n'en avaient pas choisi, il a été substitué un nouvel expert désigné par le conseil de préfecture, sans que les exploitants aient eu connaissance de cette substitution, ni du jour où il devait être procédé à l'expertise. — Cons. d'Et., 3 juill. 1852, de Grimaldi, [S. 53.2.84, P. adm. chr.]

**1848.** — Mais ces règles sont uniquement établies dans l'intérêt des parties intéressées, d'où il suit que les particuliers qui ont assisté, sans protestations ni réserves, et contradictoirement entre leur expert et celui de l'administration, à une expertise irrégulière en ce que, notamment, elle aurait été indûment ordonnée par le sous-préfet, et non par le conseil de préfecture, se rendent ainsi non-recevables à invoquer la nullité de ladite enquête. — Cons. d'Et., 12 févr. 1849, Petit, [P. adm. chr.] — V. *infrà*, n. 1855, 1887 et s.

**1849.** — La nomination, par l'industriel, de son expert n'équivaut pas à acquiescement. Par suite, le propriétaire ou l'entrepreneur exploitant une carrière qui a consenti, sur mise en demeure, à désigner un expert pour évaluer la subvention spéciale dont il pourrait être tenu à raison de dégradations extraordinaires causées à un chemin vicinal par son exploitation, ne peut être, pour ce seul fait, présumé avoir renoncé au droit de contester le principe de la subvention devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 mai 1855, Elleaume, [S. 56.2.61, P. adm. chr.]

**1850.** — Qui peut être nommé expert? Toute personne, en principe, jouissant des droits civiques, civils et de famille. La loi du 22 juill. 1889 permet cependant (art. 17) de récuser les experts dans les huit jours de la notification de l'arrêté qui les désigne, mais seulement les experts désignés d'office par le conseil de préfecture. Les règles établies par le Code de procédure civile sur les récusations seront applicables.

**1851.** — Même désigné par une partie, l'expert pourra être récusé par l'autre :

1° Si cette partie se désigne elle-même. — Cons. d'Et., 26 avr. 1851, précité.

**1852.** — Par exemple, au cas où la demande de subvention est faite au maire d'une commune par le préfet pour un chemin de grande communication, on ne peut désigner d'office, comme son expert, le maire de l'une des communes intéressées à l'entretien dudit chemin. — Cons. d'Et., 23 mars 1877, Brunehaut, [S. 80.2.159, *ad notam*]; — 13 déc. 1878, Legras, [S. 80.2.159, P. adm. chr., D. 79.3.40]

**1853.** — Les communes sont, en effet, intéressées à la demande de subvention au point de vue de leur budget, et leurs maires, bien qu'ils ne les représentent pas dans l'instance, ne peuvent être de véritables experts.

**1854.** — 2° Si l'on a choisi un fonctionnaire ayant exprimé une opinion dans l'affaire litigieuse (L. 22 juill. 1889, art. 17). Il y a là un motif de récusation qui s'impose au juge et d'où résulte l'interdiction pour les agents-voyers d'être désignés soit par les parties, soit par le conseil, dans le ressort où ils exercent leurs fonctions ou dans les affaires sur lesquelles ils ont donné leur avis.

**1855.** — Jusque-là, au contraire, le Conseil d'Etat sanctionnait la pratique consistant à prendre les agents-voyers pour experts de l'administration. Jugé, en ce sens, qu'aucune disposition de la loi ne s'oppose à ce que, dans les expertises à fin de fixation de subventions spéciales pour dégradations extraordinaires causées à des chemins vicinaux de grande communication, le préfet, au nom des communes intéressées, désigne comme experts les agents-voyers qui ont préparé les états d'après lesquels les subventions sont réclamées. — Cons. d'Et., 14 janv. 1865, Doré, [S. 65.2.278, P. adm. chr.]

**1856.** — Jugé encore, dans le même sens, que les agents-voyers chargés de veiller à l'entretien des chemins vicinaux peuvent être désignés pour procéder, soit comme experts des communes intéressées, soit comme tiers experts, à la fixation des subventions spéciales motivées par les dégradations extraordinaires causées auxdits chemins. — Cons. d'Et., 7 sept. 1869, de Veauce, [S. 70.2.312, P. adm. chr.]; — 24 avr. 1874, Ferraille, [D. 77.3.9]; — 20 mars 1875, Dollot, [Leb. chr., p. 277]; — 27 avr. 1877, Richard, [Leb. chr., p. 378]; — 14 déc. 1877, Aubineau, [D. 78.3.43]; — 21 déc. 1877 (1re espèce), Pennelier, [D. 78.3.43]

**1857.** — Il serait d'ailleurs vrai de dire encore aujourd'hui qu'à moins d'avoir donné son avis sur l'affaire, un agent-voyer peut être désigné pour procéder à l'expertise. — Cons. d'Et., 8 nov. 1889, Lemoine, [S. et P. 92.3.4]; — 26 déc. 1891, Cie des phosphates de France, [Leb. chr., p. 796]

**1858.** — ... Et que le conseil de préfecture peut, en l'absence d'une nomination d'expert par la partie, désigner d'office, comme expert, un agent de l'administration et, par exemple, un conducteur des ponts et chaussées. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Labarre, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**1859.** — Les experts chargés du règlement des subventions spéciales doivent, à peine de nullité, prêter serment avant de procéder à leurs opérations. — Cons. d'Et., 19 mai 1835, Tramoy, [P. adm. chr.]; — 23 août 1836, Duval, [S. 37.2.61, P. adm. chr.]; — 14 févr. 1839, Feuchères, [S. 39.2.503, P. adm. chr.]; — 9 juin 1843, Aubelle, [S. 43.2.202]; — 6 juill. 1843, Chantreaux, [S. 43.2.596, *ad notam*, P. adm. chr.]; — 17 juill. 1843, Horliac, [S. 43.2.596]; — 18 juin 1846, Malatre, [P. adm. chr.]; — 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694, P. adm. chr.]; — 17 juin 1848, Collomb, [S. 48.2.696, P. adm. chr.]; — 18 juin 1848, Parquin, [S. 48.2.697, P. adm. chr.]; — 22 févr. 1849, Forêts, [D. 49.3.35]; — 9 févr. 1850, Vuillet, [P. adm. chr., D. 50.3.39]; — 23 nov. 1854, Beckaert, [P. adm. chr.]; — 11 août 1859, Collignon, [P. adm. chr.] — Le conseil de préfecture ne peut les dispenser de cette formalité que du consentement des parties.

**1860.** — Ce serment doit être, en principe, reçu par le tribunal qui a ordonné l'expertise, c'est-à-dire par le conseil de préfecture, mais celui-ci, pour éviter les déplacements, peut valablement désigner l'autorité qui le recevra. Ce peut être le sous-préfet de l'arrondissement. — Cons. d'Et., 19 mai 1830, Tramoy, [P. chr.]

**1861.** — ... Le maire de la commune où se sont produites les dégradations. — Cons. d'Et., 18 janv. 1862, Jumel-Roisin, [Leb. chr., p. 41]; — 11 janv. 1878, Hallette, [Leb. chr., p. 37]; — 12 mars 1880, Lemaire, [Leb. chr., p. 280]

**1862.** — ... Ou le juge de paix du canton. — Cons. d'Et., 5 août 1881, Leclerc, [D. 83.5.131]

**1863.** — Lorsque, sur l'opposition formée par un particulier à un arrêté par défaut qui le condamne au paiement de subventions spéciales, une nouvelle expertise a été ordonnée, ce particulier doit être de nouveau mis en demeure de nommer un expert, et ce dernier, fût-ce le même que celui choisi pour la première expertise, doit renouveler le serment. — Cons. d'Et., 17 juin 1848, précité.

**1864.** — Mais une seule prestation de serment suffit quand les mêmes experts ont été choisis pour évaluer les subventions dues pour les mêmes transports sur divers chemins. — Cons. d'Et., 11 août 1859, précité.

**1865.** — La nullité résultant de l'absence de prestation de serment par un expert est couverte par l'assistance des parties

à l'expertise sans protestation ni réserve et leur silence quant à ce devant le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 12 mars 1880, Bureau, [Leb. chr., p. 279] — V. *suprà*, n. 1848.

**1866.** — La loi n'a pas fixé de délai pour procéder à l'expertise et à la constatation des dégradations extraordinaires. — Cons. d'Et., 28 nov. 1879, Duriez, [S. 81.2.20, P. adm. chr.]

**1867.** — ... Et les experts ne sont pas tenus nécessairement de procéder à leurs opérations avant la réparation des dégradations extraordinaires. — Cons. d'Et., 3 déc. 1857, Merlet, [P. adm. chr.]; — 21 déc. 1877, Prouillard, [Leb. chr., p. 1021]; — 12 nov. 1886, Girandier, [Leb. chr., p. 776]

**1868.** — ... Ni avant l'expiration de l'année dans laquelle est faite la demande. — Cons. d'Et., 13 mai 1862, Berthelot, [P. adm. chr.]

**1869.** — Il suffit qu'ils puissent suffisamment apprécier l'existence et l'étendue de ces dégradations. — Cons. d'Et., 3 août 1888, André, [Leb. chr., p. 702]

**1870.** — Mais ils doivent, dès qu'ils sont désignés, remplir le plus tôt possible leur mission, et le conseil de préfecture leur assigne un délai pour déposer leur rapport (L. 22 juill. 1889, art. 16), sous peine, s'ils sont en retard, d'être condamnés à tous les frais frustratoires et même, le cas échéant, à des dommages-intérêts (*Ibid.*, art. 18).

**1871.** — L'arrêté qui ordonne l'expertise en fixe l'objet (L. 22 juill. 1889, art. 16), qui consiste ici pour les experts à constater les dégradations extraordinaires et à apprécier le chiffre des subventions à fixer. L'arrêté est suffisamment précis quand, pour limiter la mission des experts, il vise l'état de proposition et la demande. — Cons. d'Et., 26 juin 1885, Bonjour, [Leb. chr., p. 615]

**1872.** — Mais si l'industriel critique le principe de l'imposition seulement et non le chiffre de la subvention réclamée, le conseil de préfecture devra indiquer aux experts qu'ils n'ont qu'à apprécier le caractère industriel des transports. — Cons. d'Et., 26 mars 1886, Bizouard, [Leb. chr., p. 275]

**1873.** — D'autre part, le conseil de préfecture ne peut ordonner par avance aux experts de consulter tels ou tels documents, de se faire représenter telles ou telles pièces : ils peuvent le faire et ils le feront s'ils le jugent à propos, lorsqu'ils procéderont à l'opération qui leur est confiée. Et, à supposer qu'ils s'y refusent, malgré le désir qu'en auraient exprimé les parties, elles pourront plus tard prendre elles-mêmes des conclusions à cet effet devant le conseil de préfecture, qui pourra ordonner toutes les justifications qu'il jugera convenables. Les parties ont toujours le droit de demander la justification de la dépense faite, mais le conseil de préfecture n'a pas de mesures préalables à prendre pour assurer aux parties l'exercice du droit qu'elles ont incontestablement de demander, soit devant les experts, soit devant le conseil de préfecture lui-même, toutes les justifications désirables. C'est en ce sens qu'il faut interpréter la décision suivante, confirmant une décision du conseil de préfecture qui avait rejeté la demande d'un industriel tendant à faire ordonner, lors de la nouvelle expertise, la production des pièces justificatives de la dépense prétendue faite.

**1874.** — D'après le Conseil d'Etat, les industriels auxquels des subventions sont réclamées ne peuvent pas exiger qu'il soit donné communication aux experts des pièces justificatives de la dépense faite pour l'entretien et la réparation de ces chemins; mais ils peuvent, soit discuter dans l'expertise et devant le conseil de préfecture les documents à produire par l'administration pour établir le montant de la dépense, soit contester la base même du règlement proposé par l'administration. — Cons. d'Et., 21 juin 1855, Beuret, [S. 56.2.122, P. adm. chr., D. 56.3.10]

**1875.** — Il n'est pas indispensable que les experts reconnaissent *de visu* les dégradations commises. Cela leur serait trop souvent impossible, sur les chemins fréquentés au moins, ces voies devant être toujours entretenues et les dégradations aussitôt réparées que produites. Admettre que la commune n'a droit à la subvention que si la dégradation peut être constatée *de visu* serait donner une prime au mauvais entretien des chemins vicinaux. Aussi le Conseil d'Etat a-t-il toujours décidé le contraire. — Cons. d'Et., 3 déc. 1857, précité; — 7 sept. 1869, de Veance, [S. 70.2.312, P. adm. chr.]; — 24 avr. 1874 (2 arrêts), Sueur, Henique, [Leb. chr., p. 353 et 354]; — 30 juin 1876, Bourdon, [Leb. chr., p. 610]; — 15 juin 1877, Potheau, [Leb. chr., p. 585]; — 16 févr. 1883, Lemaire, [Leb. chr., p. 180]; — 23 janv. 1885, Arrachart, [Leb. chr., p. 71]; — 15 juin 1888, Ancel, [Leb. chr., p. 520]; — 12 avr. 1889, D[elle] Ragon, [Leb. chr., p. 506]

**1876.** — Mais, même en ce cas, les experts doivent visiter les chemins pour recueillir tous les renseignements qui ne peuvent être pris que sur place, au point de vue de l'état et de la nature des chemins, des difficultés de leur réparation, etc.

**1877.** — Le tiers expert n'était pas autrefois (V. *suprà*, n. 1829 et s.) soumis à la nécessité de visiter les chemins quand sa mission, étrangère à la constatation des dégradations, se bornait à préciser quel industriel en devait être déclaré responsable. — Cons. d'Et., 27 avr. 1877, Richard, [D. 77.3.86]; — 23 févr. 1883, Favril, [Leb. chr., p. 211]

**1878.** — Les experts doivent d'abord constater l'état de viabilité de la voie avant et après les dégradations; indiquer les dépenses ordinaires et extraordinaires devant rester à la charge de la commune, et rechercher dans ce but quelle est la circulation générale sur le chemin en question d'après les calculs opérés périodiquement par les cantonniers, quelles intempéries atmosphériques ont pu le dégrader; constater le nombre des voitures et de colliers que l'industriel poursuivi y a fait circuler, les distances parcourues, la nature et le poids des chargements, l'époque des transports. — Cons. d'Et., 30 oct. 1857, Collignon, [Leb. chr., p. 459]; — 17 juill. 1861, Bonjour, [Leb. chr., p. 606]; — 20 juin 1861, Desgranges, [Leb. chr., p. 527]; — 29 juill. 1881, Mahieu, [Leb. chr., p. 745]; — 3 août 1883, Lallouette, [Leb. chr., p. 715]

**1879.** — Il leur faut ensuite répartir le coefficient des dégradations, en tenant compte de toutes les circonstances, entre les divers industriels qui ont fait usage du chemin. — Cons. d'Et., 15 avr. 1868, Lechat, [Leb. chr., p. 418]; — 8 août 1872, Potheau, [Leb. chr., p. 501]; — 14 déc. 1883, Sueur, [S. 85.3.62, P. adm. chr., D. 85.5.72]; — 23 mai 1884, Lemoine, [Leb. chr., p. 406]; — 11 déc. 1885, Sueur, [Leb. chr., p. 944]

**1880.** — Ils doivent aussi constater, d'après les divers faits, s'il y a eu véritablement dégradation extraordinaire ou seulement usage normal de la voie. — Cons. d'Et., 10 févr. 1888, Ythier, [Leb. chr., p. 132]

**1881.** — ... Puis évaluer en argent la subvention destinée à couvrir le dommage causé en faisant connaître dans leur rapport tous les éléments sur lesquels ils ont basé leur appréciatiou, sans se borner à indiquer des données vagues et générales. — Cons. d'Et., 5 janv. 1860, Desmarets, [Leb. chr., p. 5]; — 12 août 1861, Deysson, [Leb. chr., p. 720]

**1882.** — L'expertise doit, à peine de nullité, tenir compte de tous ces éléments. Elle serait irrégulière par exemple si, pour base de l'évaluation des dégradations, les experts prenaient la dépense totale faite cette année-là sur le chemin et, après en avoir déduit les frais ordinaires d'entretien, fixaient la quotité de subventions à supporter par chaque industriel d'après le nombre des voitures ou des colliers employés. L'expertise, en ce cas, devrait être annulée. — Cons. d'Et., 27 août 1854, Hébert, [S. 55.2.277, P. adm. chr., D. 55.3.43]; — 10 janv. 1856, Delvigne, Baquet, [P. adm. chr.]; — 16 mars 1857, Duc de Valentinois, [Leb. chr., p. 192]; — 27 janv. 1865, Bouiller, [Leb. chr., p. 121]; — 12 févr. 1870, Potheau, [Leb. chr., p. 83]; — 22 févr. 1870, Colin, [Leb. chr., p. 118]; — 30 mars 1870, Dufour, [Leb. chr., p. 364]; — 15 juin 1870, Cherbois, [Leb. chr., p. 763]; — 8 août 1872, Potheau, [Leb. chr., p. 501]; — 4 juin 1875, Desgranges, [Leb. chr., p. 527]; — 4 juin 1875, Rives, [Leb. chr., p. 527]; — 10 déc. 1875, Fabrique centrale de sucres de Meaux, [Leb. chr., p. 986]; — 17 mai 1876, Drouelle, [Leb. chr., p. 263]; — 27 avr. 1877, Lemaire, [Leb. chr., p. 379]; — 14 déc. 1883, précité; — 11 déc. 1885, précité.

**1883.** — La sanction de l'irrégularité de l'expertise consiste dans la nullité de cette mesure d'instruction. Si, malgré cette nullité, la subvention peut parfois encore être obtenue quand la dégradation est constante ou qu'il est possible d'en retrouver les éléments... — Cons. d'Et., 8 août 1872, Potheau, précité; — 11 déc. 1885, précité.

**1884.** — ... Souvent aussi la décharge de toute subvention doit être prononcée au profit de l'industriel vu la tardiveté de la nouvelle expertise qui pourrait être ordonnée. — Cons. d'Et., 13 déc. 1878, Legras, [S. 80.2.159, P. adm. chr., D. 79.3.40] — V. *suprà*, n. 1786. — On conçoit donc l'importance d'une expertise régulière.

**1885.** — Les parties doivent être averties par le ou les experts du jour et de l'heure où ils procéderont.

**1886.** — Cette convocation, qui n'était pas considérée autrefois comme obligatoire... — Cons. d'Et., 3 août 1888, André, [Leb. chr., p. 702] — ... est aujourd'hui exigée par l'art. 19, L. 22 juill. 1889. Elle est adressée quatre jours au moins à l'avance, par lettre recommandée, aux parties dont les observations devront être consignées au procès-verbal (art. 19). — *Contrà*, Cons. d'Et., 25 avr. 1891, Giraudier Boots, [Leb. chr., p. 314]

**1887.** — Il a été jugé que la régularité de l'expertise ne peut être contestée par le propriétaire de l'établissement lorsque son associé a assisté à l'opération et n'a fait aucune observation. — Cons. d'Et., 6 mai 1836, Bigot, [P. adm. chr.]

**1888.** — ... Et que le réclamant qui s'est trouvé à l'expertise assisté d'un avocat, est non recevable à prétendre qu'il n'a point été prévenu du jour et de l'heure indiqués pour cette expertise. — Cons. d'Et., 19 mai 1835, Tramoy, [P. adm. chr.] — V. *supra*, n. 1848.

**1889.** — Dans tous les cas, la nullité de l'expertise ne peut être invoquée pour la première fois devant le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 15 juin 1888, Ancel, [Leb. chr., p. 520]

**1890.** — S'il y a plusieurs experts, un seul rapport est dressé, mais, en cas d'avis différents, il indique l'opinion de chacun avec les motifs à l'appui (L. 22 juill. 1889, art. 20). — *Contrà*, C. proc. civ., art. 318.

**1891.** — Le rapport des experts est déposé au greffe du conseil. Les parties ont quinze jours pour en prendre connaissance et présenter leurs observations (L. 22 juill. 1889, art. 21). Les subventionnaires ne peuvent exiger qu'il leur soit donné avis de ce dépôt. — Cons. d'Et., 21 déc. 1877, Lemaire, [Leb. chr., p. 1020]

**1892.** — Les experts joignent à leur rapport un état de leurs frais et honoraires sur papier timbré et sur feuille séparée (L. 22 juill. 1889, art. 23; Inst. 31 juill. 1890, art. 23). La liquidation des frais d'expertise, qui sont compris dans les dépens, est faite par le conseil de préfecture en même temps qu'il statue sur le litige (L. 22 juill. 1889, art. 64 et s.). La taxe des experts doit être conforme au tarif fixé par le décret du 18 janv. 1890.

**1893.** — Qui supporte ces frais? Conformément à la règle de l'art. 130, C. proc. civ., c'est la partie qui succombe, partant les communes intéressées au chemin en faveur duquel la subvention était réclamée quand le particulier en est déchargé. — Cons. d'Et., 29 janv. 1872, Beaufrère, [Leb. chr., p. 49]

**1894.** — Au contraire, dans le cas où le conseil de préfecture rejette la demande d'un particulier en décharge de subventions spéciales à lui imposées, ce dernier doit supporter les frais de l'expertise lors même qu'il n'aurait pas contesté l'importance des dégradations. — Cons. d'Et., 2 mars 1877, Daniel et Cie, [S. 79.2.94, P. adm. chr., D. 77.3.51]

**1895.** — Mais quand chacune des parties succombe respectivement sur quelques chefs, faut-il appliquer l'art. 131, C. proc. civ., sur la compensation des dépens? Le Conseil d'Etat mettait autrefois les dépens à la charge des communes, dès lors que les particuliers obtenaient gain de cause même partiellement; il se fondait pour cela sur l'arrêté du 24 flor. an VIII, art. 18. Il a été jugé, en ce sens, que les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé pour déterminer le chiffre de la subvention spéciale due par un particulier doivent être mis en entier à la charge de la commune, lorsque cette expertise a eu pour effet de faire réduire la subvention réclamée. — Cons. d'Et., 7 janv. 1857, Pelletier, [S. 57.2.712, P. adm. chr.]; — 18 mars 1858, Balorne, [Leb. chr., p. 218]

**1896.** — Mais depuis lors, le Conseil estime que l'arrêté du 24 floréal est, quant à ce, spécial aux contributions directes recouvrées sur des rôles dressés par l'administration; qu'aucune disposition législative ne le rend applicable en matière de subventions spéciales, et que, dès lors, le conseil de préfecture est en droit d'ordonner la compensation des dépens et des frais de l'expertise. — Cons. d'Et., 22 juin 1858, Rouland, [Leb. chr., p. 442]; — 2 juill. 1870, Blavier, [Leb. chr., p. 850]; — 13 mars 1874, Thomas, [Leb. chr., p. 256]; — 22 déc. 1876, Marbouty, [Leb. chr., p. 920]; — 24 janv. 1891, Louis, [Leb. chr., p. 42]

**1897.** — S'il y a désistement d'une des parties au cours de l'expertise, la totalité des frais est mise à sa charge. — Cons. d'Et., 28 mars 1888, Rigot, [Leb. chr., p. 326]

**1898.** — III. *Décision du conseil et notification.* — L'expertise ayant été faite et une nouvelle vérification ayant été ordonnée par le conseil de préfecture, le cas échéant, et opérée soit par les mêmes experts... — Cons. d'Et., 9 mai 1865, Longhuit, [Leb. chr., p. 557]... — soit par une autre personne, s'il s'agit d'un point spécial à élucider, — Cons. d'Et., 2 nov. 1888, Bénard, [Leb. chr., p. 580], — le conseil de préfecture statue. Les parties ont dû être averties quatre jours au moins à l'avance du jour où l'affaire vient en audience publique. Elles présentent, si elles le veulent, en personnes ou par mandataires, leurs observations orales; le commissaire du gouvernement prend des conclusions et la décision est rendue en audience publique (L. 22 juill. 1889, art. 44, 47, § 3).

**1899.** — L'industriel ne peut être condamné à payer plus qu'il ne lui était réclamé. — Cons. d'Et., 23 mars 1888, Deregnaucourt, [Leb. chr., p. 295]

**1900.** — D'autre part, le conseil de préfecture qui, par arrêté rendu contradictoirement entre une commune et un particulier (dans l'espèce, le domaine de l'Etat), auquel cette commune réclame une subvention spéciale pour réparation des dégradations extraordinaires occasionnées à un chemin vicinal, a fixé la part contributive de ce particulier au moyen d'une répartition de la dépense totale entre toutes les personnes qui avaient causé de pareilles dégradations au chemin, ne peut revenir sur sa décision et élever le chiffre de la subvention ainsi fixé, en statuant sur la tierce opposition formée à son arrêté par les tiers compris dans la répartition et qui n'étaient pas en cause, alors même qu'il croirait devoir modifier cette répartition. — Cons. d'Et., 27 juin 1855, Commune de la Vendue-Mignot, [S. 56.2.61, P. adm. chr., D. 56.3.15] — Mais le conseil peut interpréter ses décisions obscures ou ambiguës (Instr., 31 juill. 1890, art. 49).

**1901.** — Si une convention était intervenue entre un industriel et une commune pour l'entretien d'un chemin, son pavage à frais communs, par exemple, le conseil de préfecture prononcerait compétemment sur le sens et la portée de ladite convention et en tiendrait compte dans l'évaluation de la subvention. — Cons. d'Et., 19 déc. 1873, Leclercq, [Leb. chr., p. 952]

**1902.** — Interprétant, par exemple, la convention, non exécutée dans les conditions voulues, d'après laquelle des industriels devaient livrer des matériaux cassés dans une certaine quantité, le conseil de préfecture pourrait évaluer le surplus des dégradations causées à la somme nécessaire pour réparer le reste du chemin. — Cons. d'Et., 7 déc. 1869, Marguet, [Leb. chr., p. 849]

**1903.** — La notification de l'arrêté du conseil aux parties condamnées se fait, en principe, soit par la voie administrative, soit par exploit d'huissier. La notification administrative est beaucoup moins coûteuse mais est-elle bien légale, alors que la notification par ministère d'huissier est la règle générale (L. 22 juill. 1889, art. 51), et qu'il n'y est apporté ici aucune exception?

**1904.** — Par deux arrêts anciens, le Conseil d'Etat avait décidé que seule une notification par huissier pouvait faire courir contre les industriels le délai de trois mois imparti pour former un recours au Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 5 nov. 1828, Reynault, [P. adm. chr.]; — 25 nov. 1831, Ferriod, [P. adm. chr.]

**1905.** — Depuis lors et jusqu'à la loi de 1889, le Conseil d'Etat a, au contraire, attribué pareil effet à la simple notification administrative. — Cons. d'Et., 17 févr. 1853, Blasion, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1024]; — 28 mai 1856, Bongueret, [*Ibid.*]; — 28 avr. 1870, Antigaud, [Leb. chr., p. 505]

**1906.** — Même changement de jurisprudence quant aux notifications faites aux communes par les industriels. Le Conseil d'Etat, après avoir exigé l'intervention d'un huissier pour faire courir le délai de trois mois (Cons. d'Et., 20 juill. 1832, Ville de Troyes, D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1025), ne la déclarait plus ensuite indispensable, et il décidait de plus que, relativement à un chemin de grande communication, le préfet étant à la fois représentant des communes et chargé de notifier administrativement les arrêtés du conseil de préfecture, le délai de trois mois courait dans ce cas du jour où l'arrêt était rendu. — Cons. d'Et., 13 juin 1879, Communes de Rivière et Blairville, [S. 81.3.4, P. adm. chr.]; — 16 févr. 1883, Préfet de l'Isère, [Leb. chr., p. 183] — La loi du 22 juill. 1889 est de nature à modifier cette jurisprudence.

**1907.** — Au surplus, le défaut de notification d'un arrêté n'en entraîne pas la nullité. — Cons. d'Et., 23 nov. 1888, précité.

**1908.** — IV. *Voies de recours.* — Les arrêtés rendus par défaut sont susceptibles d'opposition dans le délai d'un mois à dater de la notification qui en est faite. — Pour les effets et les formes de cette opposition, V. la loi du 22 juill. 1889, art. 52 et s.

**1909.** — Tout intéressé peut former tierce opposition à la

décision à laquelle il n'a pas été appelé et qui préjudicie à ses droits (*Ibid.*). Mais le conseil ne peut, sur cette tierce opposition, revenir sur sa première décision pour aggraver la situation du réclamant. — V. *suprà*, n. 1900.

**1910.** — Les observations fournies par un ingénieur en chef devant le conseil de préfecture dans une contestation engagée entre des communes et des entrepreneurs d'une route royale, au sujet d'une indemnité réclamée par ces communes pour dégradations de leurs chemins vicinaux, ne suffisent pas pour rendre l'instance contradictoire avec l'administration. En conséquence, l'administration est recevable à former tierce opposition à un arrêté qui, en cet état, condamne les entrepreneurs à payer une indemnité aux communes. — Cons. d'Et., 24 avr. 1837, Commune de Nonant, [S. 37.2.411]

**1911.** — Ces arrêtés peuvent aussi être frappés d'appel devant le Conseil d'Etat. Ce recours était assimilé à ceux formés en matière de contributions directes (L. 21 mai 1836, art. 14); la loi de 1889 a apporté sur ce point quelques modifications.

**1912.** — L'appel n'est possible que contre les arrêtés définitifs ou interlocutoires. — Cons. d'Et., 16 nov. 1883, de Mot, [S. 85.3.54, P. adm. chr.]

**1913.** — ... Et non contre les simples arrêtés préparatoires. — Cons. d'Et., 11 juin 1886, Lacombe, [Leb. chr., p. 510]

**1914.** — Il n'est pas recevable pendant les délais d'opposition. — Cons. d'Et., 9 févr. 1889, Testevuide, [Leb. chr., p. 191]

**1915.** — Et seules le peuvent former les parties qui ont figuré en première instance. Doit donc être rejeté le pourvoi du ministre des Travaux publics contre un arrêté de conseil de préfecture intervenu entre un entrepreneur de travaux publics et une commune, au sujet de subventions spéciales pour dégradations de chemins vicinaux, mais qui n'a pas été rendu contradictoirement avec l'Etat. — Cons. d'Et., 25 févr. 1843, Ministre des Finances, [P. adm. chr.]

**1916.** — Le délai pour se pourvoir devant le Conseil d'Etat est de deux mois, et non plus de trois mois, depuis la loi du 22 juill. 1889 (art. 57), sauf augmentation si le requérant habite hors de France (art. 58). Ce délai court à dater de la notification de l'arrêté aux parties (art. 59). — Cons. d'Et., 18 nov. 1892, Saint-Remy, [Leb. chr., p. 771] — Telle a toujours été la règle admise comme principe, mais le point de départ était le jour de l'arrêté lui-même quand le recours était introduit par le préfet pour un chemin de grande communication. — Cons. d'Et., 15 mai 1848, Longuet, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1023]; — 28 mai 1856, Bougueret, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1023]; — 13 juin 1879, précité; — 16 févr. 1883, précité.

**1917.** — Les parties peuvent déposer leur pourvoi au secrétariat du Conseil d'Etat ou à la préfecture. Dans ce dernier cas, c'est ce dépôt à la préfecture qui doit se placer dans le délai fixé pour faire appel. Le recours enregistré dans ce délai à la préfecture serait valable alors même qu'il parviendrait au Conseil d'Etat après l'expiration des délais. — Cons. d'Et., 3 janv. 1848, d'Huart, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1027]; — 23 nov. 1850, Pavy, [*Ibid.*, n. 1028]; — 16 févr. 1883, Lemaire, [Leb. chr., p. 180]

**1918.** — Au contraire, un pourvoi enregistré à la préfecture après l'expiration du délai de trois mois ne serait pas recevable, lors même qu'il aurait été déposé, dans le délai légal, au secrétariat du Conseil d'Etat. — V. Cons. d'Et., 7 août 1874, Lacroix, [S. 76.2.190, P. adm. chr.]

**1919.** — ... Ou qu'il aurait été adressé dans le délai légal au ministère de la Justice. — Cons. d'Et., 5 déc. 1879, Deguay, [S. 81.3.21, P. adm. chr., D. 80.3.88]

**1920.** — Le recours n'est pas suspensif, mais l'administration peut toujours s'abstenir de poursuivre l'exécution immédiate de la décision du conseil de préfecture (Inst. 31 juill. 1890, art. 49).

**1921.** — Le recours au Conseil d'Etat a lieu sans frais ni constitution obligatoire d'un avocat, comme en matière de contributions directes (L. 22 juill. 1889, art. 61). — Cons. d'Et., 26 nov. 1846, Agombart, [S. 47.2.180, P. adm. chr., D. 47.3.67]; — 31 mars 1847, Chaudot, [P. adm. chr.]; — 12 févr. 1849, Debrousse, [P. adm. chr.]; — 17 janv. 1849, de Luynes, [P. adm chr.]; — 16 févr. 1853, Boignes, [P. adm. chr.]; — 12 mai 1853, Duc d'Uzès, [S. 54.2.153, P. adm. chr.]

**1922.** — En raison de cette assimilation avec les recours formés en matière de contributions directes, on a longtemps décidé qu'il n'y avait pas lieu de prononcer non plus une condamnation aux dépens, sauf les frais d'expertise (V. *suprà*, n. 1893 et s.). — Cons. d'Et., 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694]; — 17 juin 1848, Collomb, [S. 48.2.696]; — 18 juin 1848, Parquin, [S. 48.2. 697]; — 12 févr. 1849, Petit, [P. adm. chr.]; — 12 janv. 1850, Martiné, [S. 50.2.299, P. adm. chr.]; — 26 juill. 1851, Fouassier, [P. adm. chr.]; — 3 juin 1852, Nabonne, [P. adm. chr.]; — 18 juin 1852, Hebert, [S. 52.2.699, P. adm. chr.]; — 16 févr. 1853, précité; — 12 mai 1853, précité; — 5 janv. 1854, Caillet, [P. adm. chr.]; — 27 août 1854, Hebert, [S. 55.2.277, P. adm. chr.]; — 4 juin 1875, Desgranges, [Leb. chr., p. 527]; — 1er déc. 1876, (3e espèce), Lemoine et autres, [Leb. chr., p. 847]; — 23 mars 1877, Cie du Chemin de fer du Midi, [Leb. chr., p. 305]; — 23 mai 1879, Guillotin, [Leb. chr., p. 408]; — 2 nov. 1888 (2e espèce), Bénard et Tabarant, [Leb. chr., p. 779]

**1923.** — L'art. 63, L. 22 juill. 1889, permet aujourd'hui aux tribunaux administratifs de prononcer des dépens dans un certain nombre d'affaires, et il semble bien qu'il faille faire rentrer celle qui nous occupe ici dans son énumération.

**1924.** — Dans tous les cas, les particuliers obtenant décharge de subventions indûment imposées n'ont pas droit aux intérêts des sommes dont le remboursement est ordonné. — Cons. d'Et., 24 avr. 1874, Fenaille et autres, [Leb. chr., p. 355]; — 5 juin 1874, Parent, [Leb. chr., p. 528]; — 4 juin 1875, Rives, [Leb. chr., p. 527]; — 2 nov. 1888, précité.

**1925.** — V. *Reglement par abonnement*. — La loi de 1836, dans son art. 14, dernier alinéa, prévoit un mode de fixation de la subvention plus simple et plus rapide. Elle peut l'être par voie d'abonnement, soit avant, soit après que les dégradations extraordinaires sont effectuées. Le règlement peut avoir lieu pour l'avenir, pour le passé, ou pour le passé et l'avenir. Au premier cas, il ne faut pas le conclure pour une période trop longue, et d'autre part, il serait résolu par le changement, avant son expiration normale, de l'état de choses existant quand il est intervenu. Le montant de l'abonnement est arrêté à une somme fixe payable en nature ou en argent.

**1926.** — L'abonnement a le caractère essentiel d'un arrangement amiable. Il faut donc qu'il y ait concours des consentements. Il y aurait excès de pouvoir de la part de l'administration à fixer d'office, et sans le consentement des exploitants, le montant annuel des subventions dues aux communes par les propriétaires de mines, carrières ou forêts, pour les dégradations des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 24 févr. 1843, Ministre des Finances, [P. adm. chr.

**1927.** — Et d'autre part, le règlement doit être nécessairement adopté par le conseil municipal pour les chemins vicinaux ordinaires (L. 5 avr. 1884, art. 61, 68, 69) et par le préfet pour les autres (Arr. min., 20 mars 1877). — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Préfet de l'Aude, [Leb. chr., p. 43]; — 9 mars 1877, Hallette, [Leb. chr., p. 249]

**1928.** — L'abonnement, pour être exécutoire, doit être homologué par la commission départementale (L. 10 août 1871, art. 86), qui n'est pas obligée, comme l'était autrefois le préfet, de prendre l'avis du conseil de préfecture.

**1929.** — L'accord une fois conclu, il y a une convention obligatoire pour toutes les parties et qui ne doit pas pouvoir être modifiée. D'où il suit que, lorsqu'une subvention a été fixée par abonnement, le conseil de préfecture ne peut en changer le chiffre. — Cons. d'Et., 3 août 1850, Ministre des Finances, [P. adm. chr.]

**1930.** — Jugé même que le concours d'un industriel à l'expertise ordonnée par le préfet pour faire fixer la subvention spéciale due pour dégradation extraordinaire par lui causée à un chemin vicinal ne le rend pas non recevable à soutenir, même après ladite expertise, que la quotité de sa subvention spéciale était déjà fixée par abonnement et ne peut pas être élevée à un chiffre supérieur. — Cons. d'Et., 31 mai 1851, Cie Decazeville et d'Aubin, [P. adm. chr.]

### § 5. *Acquittement et recouvrement.*

**1931.** — La subvention, une fois fixée définitivement, est recouvrable comme en matière de contributions directes. Les subventionnaires ont, aux termes de l'art. 14 de la loi de 1836, le droit de s'acquitter, à leur choix, en argent ou en prestations en nature, mais à la charge par eux d'user de leur droit d'option dans un délai de quinze jours à partir de la notification de la décision définitive. S'ils s'abstiennent, ils sont censés vouloir s'acquitter en argent.

**1932.** — Ce délai de quinze jours pour faire l'option n'est pas

prescrit par le législateur, mais l'instruction générale de 1870, art. 113, a pensé qu'il convenait de le fixer comme étant suffisant, et aussi de procéder à cette mise en demeure dans un but d'économie et de célérité, en même temps qu'à la notification de l'arrêté de condamnation. Ni le délai de quinze jours, d'ailleurs, ni l'obligation de joindre la mise en demeure à la notification de l'arrêté ne sont de rigueur.

**1933.** — La déclaration d'option doit être adressée au maire pour les chemins vicinaux ordinaires et au préfet pour les autres. S'il y a option pour l'acquittement en nature, le subventionnaire est soumis de droit au règlement adopté dans la commune pour les travaux de prestation en nature; il devra, par exemple, le cas échéant, s'acquitter en tâches, suivant le tarif adopté par le conseil municipal.

**1934.** — Les contestations relatives à cette option relèvent du conseil de préfecture. Par suite, lorsqu'une subvention spéciale a été imposée à un industriel à raison des dégradations extraordinaires par lui causées à des chemins vicinaux, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de décider si, comme il le prétend, il avait régulièrement opté pour l'acquittement en nature de son obligation. — Cons. d'Et., 19 mars 1886, Rogon, [S. 88.3.1, P. adm. chr.]

**1935.** — ... Et cet industriel n'est pas recevable à former un recours pour excès de pouvoirs contre des décisions préfectorales prescrivant de poursuivre le recouvrement en argent de la subvention. — Même arrêt.

**1936.** — Il est, en effet, de jurisprudence qu'en matière de contributions directes et de taxes assimilées, les réclamations doivent être portées devant le conseil de préfecture sous forme de demande en décharge ou en réduction, et que, dès lors, la voie du recours pour excès de pouvoirs n'est pas ouverte contre les actes administratifs par lesquels les taxes sont mises en recouvrement. — Cons. d'Et., 30 nov. 1877, de Séré, [S. 79.2.276, P. adm. chr.]

**1937.** — C'est encore au conseil de préfecture qu'il appartiendra de statuer sur les difficultés soulevées entre un syndicat d'industriels des transports sur les chemins vicinaux et le préfet représentant les communes intéressées, à raison des réparations que le syndicat est autorisé à faire par avance sur lesdits chemins jusqu'à concurrence des subventions pouvant leur être réclamées. — Cons. d'Et., 13 nov. 1885, Préfet de la Haute-Marne, [Leb. chr., p. 833]

**1938.** — Le conseil n'aurait pas, du reste, pour l'appréciation de la subvention due, à tenir compte des travaux de réparation effectués s'ils l'avaient été dans de mauvaises conditions. — Cons. d'Et., 2 févr. 1889, Hallier, [Leb. chr., p. 149]

**1939.** — ... Et si les travaux sont incomplets, le conseil de préfecture peut fixer un complément de subvention. — Cons. d'Et., 23 juill. 1892, Thouvenot, [Leb. chr., p. 655]

**1940.** — D'ailleurs, il appartient au préfet, et non au conseil de préfecture, de décider si un propriétaire d'établissement industriel peut faire imputer sur la subvention spéciale qu'il doit pour les chemins vicinaux qu'il dégrade, des dépôts de matériaux qu'il a faits sur ces chemins pour les améliorer. — Cons. d'Et., 6 juill. 1843, Chantreaux, [P. adm. chr.] — Il s'agit là, en effet, d'un mode d'acquittement et non de la fixation du chiffre de la subvention.

**1941.** — Les subventions en argent sont recouvrées comme en matière de contributions directes (L. 21 mai 1836, art. 14, § 3). Elles sont versées dans la caisse de la commune propriétaire pour les chemins vicinaux ordinaires et recouvrées à la diligence du trésorier-payeur général pour les autres voies vicinales (Circ. min. 8 mai et 23 juill. 1870; Inst. gén. 6 déc. 1870, art. 116; L. 10 août 1871, art. 58-9°).

**1942.** — Le délai de prescription pour les poursuites en matière de subventions spéciales est de trois ans comme en matière de contributions directes, sans distinguer si la subvention a été réglée à l'amiable, c'est-à-dire par abonnement, ou si elle l'a été par la voie contentieuse.

**1943.** — Les contributions dues par l'Etat en vertu de l'art. 13, L. 21 mai 1836, pour les dépenses des chemins vicinaux, sont soumises à la prescription applicable en cette matière aux autres contribuables, et non à la prescription spéciale des dettes de l'Etat prononcée par l'art. 9, L. 21 janv. 1831. — Cons. d'Et., 22 déc. 1852, Ministre des Finances, [S. 53.2.426, P. adm. chr., D. 53.3.22]

**1944.** — L'opposition à un commandement de payer, fondée sur cette prescription, n'est pas de la compétence du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 22 déc. 1852, précité; — 17 févr. 1888, Mathieu, [Leb. chr., p. 147]

**1945.** — Dans leur application, les subventions doivent être exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu (L. 21 mai 1836, art. 14, § 2). Cette disposition d'une rigoureuse équité a eu pour objet de mettre un terme à l'abus qui consistait pour les communes, sous l'empire de la loi de 1824, à appliquer le produit des subventions spéciales à d'autres dépenses. Aujourd'hui un pareil procédé constituerait un véritable détournement de deniers. Il en résulte que les subventions applicables à un chemin d'intérêt commun sont attribuées non au département mais aux communes intéressées seules. — Cons. d'Et., 11 mai 1883, Bonnard, [D. 84.5.73]

**1946.** — Si donc le chemin disparaît, il n'y a plus lieu au paiement de la subvention, et si une portion du chemin vient à être supprimée postérieurement à l'arrêté du conseil de préfecture qui a condamné des entrepreneurs à une subvention spéciale, ces entrepreneurs doivent, sur leur recours au Conseil d'Etat, être déchargés d'une partie proportionnelle de la subvention. — Cons. d'Et., 17 juin 1848, Deguerre, [S. 48.2.694]

### Section V.

#### Prestations dues par suite de condamnations judiciaires.

**1947.** — En cas de délits forestiers, les conservateurs des forêts peuvent admettre les délinquants insolvables à s'acquitter des amendes, frais et réparations civiles dues par eux à la suite de condamnations ou de transactions consenties au moyen de prestations en nature (L. 18 juin 1859, art. 1; Décr. 21 déc. 1859, art. 3). Les prestations ainsi fixées sont appliquées, si les contraventions et délits ont été commis dans des forêts domaniales, à ces forêts ou aux chemins vicinaux servant à la vidange des coupes (Décr. 21 déc. 1859, art. 10). Si ces faits délictueux se sont produits dans les bois des communes ou des établissements publics, les prestations sont applicables aux forêts domaniales et aux chemins vicinaux les desservant pour la part représentative des amendes et des frais avancés par l'Etat, aux bois des communes et des établissements publics qui ont souffert le dommage et aux chemins vicinaux qui les desservent pour la somme représentant la réparation civile.

**1948.** — Les délinquants doivent recevoir des communes ou établissements publics propriétaires des bois une somme représentative de leurs frais de nourriture (Décr. 21 déc. 1859, art. 10). Dans ces divers cas, les prestations ainsi réglées ne peuvent être affectées qu'aux chemins vicinaux servant à la vidange des coupes. D'après l'instruction générale du 6 déc. 1870, art. 118, le préfet a le droit de désigner ceux de ces chemins qui, en raison de leur état, en doivent profiter de préférence.

**1949.** — Quand il y a eu délit ou contravention dans les bois des particuliers, les délinquants dont l'insolvabilité est reconnue par le receveur de l'enregistrement peuvent demander à se libérer, au moyen de prestations en nature, des condamnations à l'amende et aux frais prononcés contre eux. Ils adressent leur demande au maire qui la transmet au sous-préfet. Celui-ci statue et fixe le nombre de journées dues. Les prestations ne sont applicables qu'aux chemins vicinaux de la commune sur le territoire de laquelle le délit a été commis. Les délinquants reçoivent, à titre de frais de nourriture, une somme fixée par le préfet et prise sur les fonds affectés à la construction et à l'entretien des chemins vicinaux (Décr. 21 déc. 1859, art. 11-13).

**1950.** — S'il n'y a dans la commune que des chemins vicinaux ordinaires, le conseil municipal choisit, avec l'approbation du préfet, les chemins qui bénéficieront de ces prestations. S'il n'y a que des chemins de grande communication ou d'intérêt commun, le choix doit appartenir au préfet. S'il y a plusieurs classes de chemins, le préfet décide à laquelle les prestations devront s'appliquer, et le conseil municipal ne doit intervenir que si le préfet a désigné les chemins vicinaux ordinaires et qu'il faille choisir sous cette catégorie le ou les chemins à doter de cette ressource. — Guillaume, *op. cit.*, p. 224, n. 117.

**1951.** — Si les délinquants n'exécutent pas le travail fixé en journées ou converti en tâches par les agents-voyers, et s'ils commettent des fautes graves dans cette exécution, l'agent-voyer en avertit le maire et il est passé outre à l'exécution des poursuites,

en tenant compte, toutefois, du travail accompli (Décr. 21 déc. 1859, art. 12, 14).

## CHAPITRE IV.

### APPLICATION DES RESSOURCES DE LA VICINALITÉ AUX CHEMINS DE GRANDE COMMUNICATION OU D'INTÉRÊT COMMUN.

**1952.** — Chaque catégorie de chemins vicinaux profite ou peut du moins profiter des diverses ressources que nous avons énumérées, soit dans les budgets communaux, soit dans les budgets départementaux; qu'il s'agisse des ressources des chemins vicinaux ordinaires ou de celles des voies de grande communication ou d'intérêt commun, elles proviennent, comme ressources ordinaires, des revenus ordinaires de la commune, des centimes spéciaux ordinaires et des prestations; comme ressources extraordinaires, des emprunts et des allocations sur produits extraordinaires; comme ressources éventuelles, des diverses subventions volontaires ou forcées des particuliers et de l'Etat, et des prestations par suite de condamnations judiciaires. Toutes les dépenses obligatoires sont, quelle que soit la catégorie de la voie, mises à la charge des communes.

**1953.** — Il y a lieu cependant d'observer, d'une part, que les trois centimes extraordinaires dont la loi du 5 avr. 1884, art. 141, autorise, après la loi du 24 juill. 1867, le vote par les conseils municipaux, ne peuvent être appliqués qu'aux travaux des chemins vicinaux ordinaires; telle est la disposition formelle de la loi; d'autre part, qu'en fait, la plus grande partie des autres ressources est absorbée par les travaux des chemins de grande communication ou d'intérêt commun, qui, d'ailleurs, présentent le plus d'intérêt au point de vue général.

**1954.** — On comprend dès lors que l'Etat et le département réservent leurs subventions qui constituent la plus grande partie des ressources éventuelles de la vicinalité à ces deux catégories, qu'il s'agisse des sept centimes départementaux ordinaires en faveur de la vicinalité, des centimes extraordinaires que les conseils généraux peuvent être autorisés à voter ou des subventions sur le produit d'emprunts généraux ou spéciaux opérés par les départements. Mais il faut remarquer de plus que, pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, les recettes et dépenses figurent au budget départemental et que le conseil général a le droit de fixer la part contributive due chaque année par les communes dans les dépenses de ces chemins : ce contingent est imputable sur les revenus ordinaires des communes sur les cinq centimes spéciaux et les prestations dont elles disposent.

**1955.** — Bref, d'une part, toutes dépenses sont facultatives pour le conseil général en ce qui concerne les chemins de grande communication ou d'intérêt commun; jamais il n'est tenu de faire des sacrifices pour ces voies. D'autre part, si c'est le préfet qui dresse le budget desdits chemins, il est tenu de se tenir dans les limites des crédits fixés par le conseil général et celui-ci impose aux communes la part que chacune d'elles devra fournir pour les frais d'établissement et d'entretien de la voirie vicinale. Voyons comment s'opère entre les communes cette répartition du contingent destiné à subvenir à ces frais.

**1956.** — La loi du 28 juill. 1824 avait ordonné que toutes les communes qui auraient intérêt à l'entretien d'un chemin traversant leur territoire, y contribueraient de leurs deniers. — Le préfet, en conseil de préfecture, était constitué juge du dissentiment qui s'élevait entre deux communes, soit sur la nécessité de réparer le chemin, soit sur la quotité de la part contributive de chacune d'elles dans les frais de réparation.

**1957.** — Il a été jugé, en conséquence, sous cette loi, que c'était au préfet, statuant en conseil de préfecture, qu'il appartenait de fixer les parts contributives de l'Etat et des communes dans les dépenses d'entretien des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 10 août 1813, Reder, [S. chr.]; — 16 août 1833, Ministre des Finances, [P. adm chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 297; Chevalier, t. 1, p. 84; Foucard, t. 2, n. 428.

**1958.** — ... Qu'il y avait excès de pouvoir de la part du conseil de préfecture lorsque, par forme de disposition réglementaire, il avait réparti pour l'avenir, entre les communes, les frais d'entretien et de réparations d'un chemin qui leur était commun. — Cons. d'Et., 8 févr. 1838, Commune de Buxerolles, [P. adm. chr.]

**1959.** — ... Et que le conseil de préfecture devait se déclarer incompétent pour statuer sur la réclamation élevée contre l'arrêté du préfet; que les arrêtés pris par les préfets en conseil de préfecture, en vertu de l'art. 9 de ladite loi du 28 juill. 1824, ne peuvent être attaqués directement par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 22 oct. 1830, Commune de Montlebon, [S. chr., P. adm. chr.]

**1960.** — ... Que lorsqu'il s'agissait de répartir les frais de reconstruction d'un pont situé sur une communication vicinale et mitoyenne entre deux communes, c'était au préfet, en conseil de préfecture, qu'il appartenait de statuer sur le recours d'une commune contre l'autre. — Cons. d'Et., 17 déc. 1823, Ministre de l'Intérieur, [S. chr.]; — 22 févr. 1833, Commune de Pierrepont, [P. chr.]

**1961.** — ... Que lorsqu'une demande formée par une commune contre l'Etat et d'autres communes avait pour objet, non de les obliger à des subventions particulières pour la réparation des chemins dégradés par l'exploitation des forêts qui leur appartenaient, mais de faire régler leurs parts contributives dans les dépenses d'amélioration et d'entretien d'un chemin, cette demande était de la compétence du préfet et non du conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 août 1836, Ministre des Finances, [P. adm. chr.]

**1962.** — Jugé aussi que, comme il appartient au préfet seul, en conseil de préfecture, de statuer sur la répartition des dépenses à faire par plusieurs communes pour la réparation d'un chemin vicinal, c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné un interlocutoire sur cette répartition. — Cons. d'Et., 27 août 1828, de Montillet, [P. adm. chr.]

**1963.** — Mais comme le préfet, d'après la loi du 28 juill. 1824, n'avait pas la voie d'impulsion et d'action, l'espèce de juridiction qui lui était conférée demeurait impuissante devant l'inertie combinée des conseils municipaux; il ne pouvait d'ailleurs y avoir unité dans les travaux faits partiellement par des intéressés dont les ressources étaient différentes.

**1964.** — D'après la loi du 21 mai 1836, art. 6 et 7, qu'il s'agit de chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, la répartition des contingents à fournir pour les diverses communes fut opérée par le préfet agissant de son propre mouvement, et sans qu'il fût nécessaire de mettre les communes en demeure; s'agit-il d'un chemin intéressant plusieurs communes non classé comme chemin de grande communication, après avoir pris seulement l'avis du conseil municipal, le préfet désignait les communes qui devaient concourir à la construction, à l'entretien du chemin, et fixait la proportion de la contribution pour chacune.

**1965.** — Il n'y avait pas besoin pour cela d'un classement spécial de la voie. L'art. 6 de loi de 1836, en disposant que, lorsqu'un chemin intéressait plusieurs communes, le préfet désignait celles qui devraient concourir à sa construction et à son entretien et fixait la proportion dans laquelle chacune y contribuait, n'avait pas créé une catégorie de chemins vicinaux pour lesquels un classement spécial fût nécessaire, et le préfet pouvait procéder à la répartition des dépenses, sans qu'au préalable le chemin eût été classé comme *chemin vicinal intéressant plusieurs communes*. — Cons. d'Et., 26 juill. 1855, Commune de Hon-Hergies, [S. 56.2.249, P. adm. chr.]

**1966.** — A l'égard d'un chemin de grande communication, les conseils généraux désignaient les communes devant contribuer à sa construction et à son entretien sur la proposition obligatoire du préfet. Si, d'ailleurs, parmi les communes devant être traversées par les chemins, il y en avait quelqu'une qui fût omise dans la proposition du préfet, le conseil général décidait si elle devait être suppléée. — *Moniteur*, 1836, p. 381, 2e col.

**1967.** — Les erreurs commises dans le choix des communes intéressées pouvaient aussi être signalées par le préfet au conseil général qui avait mission pour les réparer. Ainsi, le conseil général pouvait désigner, comme devant contribuer à la dépense, des communes qui ne se trouvaient pas comprises dans la proposition émanée du préfet. — Herman, n. 434.

**1968.** — Mais, même pour ces chemins, la répartition, entre les communes désignées, de la part que chacune d'elles supporterait dans la dépense était faite par le préfet.

**1969.** — Aujourd'hui, l'art. 46-7°, L. 10 août 1871, investit le conseil général du droit non seulement de désigner les communes tenues de concourir aux dépenses des chemins de grande communication ou d'intérêt commun, mais encore de fixer dans ces dépenses la part contributive de chacune d'elles. Il le fait sur

l'avis des conseils municipaux intéressés et des conseils d'arrondissement.

**1970.** — A tous autres points de vue, d'ailleurs, les règles applicables, depuis 1836, à cette désignation et à cette répartition n'ont pas été modifiées par la loi de 1871. C'est au moment du classement du chemin que le conseil désigne les communes qui devront concourir à la construction et à l'entretien des chemins de grande communication ou d'intérêt commun; mais les variations pouvant se produire soit dans le total des dépenses à faire, soit dans les intérêts des communes, ont motivé la disposition de la loi du 21 mai 1836 (art. 8, n. 3), portant qu'il y a lieu de déterminer annuellement les proportions dans lesquelles chaque commune doit concourir à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend.

**1971.** — Une commune peut avoir intérêt et par suite être appelée à contribuer à la création ou à l'entretien d'un chemin, bien qu'il ne traverse pas son territoire; mais pour qu'elle soit ainsi désignée, il ne suffit pas qu'une commune se serve accidentellement d'un chemin situé sur le territoire d'une autre commune, il faut que ce chemin soit pour elle une voie habituelle et indispensable de communication. — Herman, n. 407.

**1972.** — La fixation du contingent de chaque commune est ensuite faite chaque année par le conseil général sans qu'un recours contentieux proprement dit soit possible contre cette décision.

**1973.** — Telle était déjà la solution adoptée quand cette fixation émanait des préfets. Leurs arrêtés sur ce point étaient seulement susceptibles d'être déférés au ministre de l'Intérieur. — *Moniteur*, 1836, p. 382, 1re col.

**1974.** — Jugé, en ce sens, que l'arrêté préfectoral et la décision ministérielle qui fixent la proportion dans laquelle chacune des communes intéressées à la construction ou à l'entretien d'un chemin y contribuera, sont des actes administratifs inattaquables devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 4 mai 1843, Commune de Malans, [S. 43.2.360, P. adm. chr.]; — 2 juin 1843, Ville de Vendôme, [S. 43.2.551, P. adm. chr.]; — 9 juin 1844, Ville de Vire, [S. 43.2.552, P. adm. chr.]; — 30 mai 1844, Commune de Dingsheim, [S. 44.2.505, P. adm. chr.]; — 13 juin 1845, Ville d'Elbœuf, [P. adm. chr., D. 45.3.148]; — 9 déc. 1845, Commune de Cérences, [S.46.2.153, P. adm. chr., D. 46.3.38]

**1975.** — ... Et que l'arrêté par lequel le préfet, après observation des formalités prescrites par la loi, désigne les communes intéressées à la construction et à l'entretien d'un chemin vicinal d'intérêt commun, fixe la proportion dans laquelle chacune d'elles doit y contribuer, et inscrit d'office au budget desdites communes les sommes nécessaires pour pourvoir à ces dépenses, est un acte d'administration rentrant dans les limites des pouvoirs du préfet, et ne peut, dès lors, être l'objet d'un recours au contentieux devant le Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 10 déc. 1857, Ville de Troyes, [S. 58.2.594, P. adm. chr.]; — 26 juill. 1855, Commune de Hon-Hongies, [S. 56.2.249, P. adm. chr.]

**1976.** — Cette jurisprudence doit être maintenue aujourd'hui en présence de l'art. 46, L. 10 août 1871, qui a transporté aux conseils généraux les attributions des préfets sur ce point.

**1977.** — Il appartient donc au conseil général de déterminer les contingents de chaque commune pour l'entretien des chemins de grande communication ou d'intérêt commun et une commune est irrecevable à porter devant le Conseil d'Etat la question de savoir si le conseil général a fait une exacte appréciation de l'intérêt de la commune en fixant la somme qu'elle aurait à payer. — Cons. d'Et., 26 déc. 1873, Commune d'Ambarès, [S. 75.2.311, P. adm. chr., D. 74.3.82]; — 19 mars 1875, Commune do Saint-Pierre-le-Moutiers, [S. 77.2.31, P. adm. chr., D. 76.3.6]; — 8 août 1890, Ville de Versailles, [S. 92.3.133, P. adm. chr.]; — 8 avr. 1892, Ville de Bourges, [Leb. chr., p. 364]

**1978.** — Mais on peut recourir contre de telles décisions pour excès de pouvoir ou inobservation des formalités prescrites par la loi.

**1979.** — ... Au cas par exemple où les conseils compétents n'ont pas été consultés. — Cons. d'Et., 19 févr. 1840, Ville de Saint-Etienne, [S. 60.2.328, P. adm. chr.]; — 30 mai 1844, précité.

**1980.** — Est nulle, par conséquent, la délibération du conseil général qui met à la charge d'une commune une partie de la dépense d'entretien d'un chemin vicinal de grande communication sans que le conseil municipal ait été consulté, alors même que ledit conseil municipal se serait, antérieurement et dans d'autres circonstances, expliqué sur ces dépenses, dont la commune avait été alors exemptée. — Cons. d'Et., 16 mars 1850, Commune de Tagnon, [P. adm. chr.]

**1981.** — Y aurait-il également excès de pouvoir de la part du conseil général à ne pas consulter pour cette fixation le conseil d'arrondissement? La négative semble certaine : l'avis du conseil d'arrondissement exigé par l'art. 7, L. 21 mai 1836, en cas de classement d'un chemin vicinal de grande communication, ne paraît pas nécessaire lorsqu'il s'agit de fixer le contingent des communes intéressées, et l'art. 46-7°, L. 10 août 1871, en parlant des conseils compétents dont l'avis est nécessaire peut être considéré comme s'appliquant exclusivement aux conseils municipaux.

**1982.** — Il en serait autrement dans le cas où le conseil général, en déléguant à la commission départementale la fixation du contingent de plusieurs communes relativement à l'entretien d'un chemin vicinal de grande communication, aurait prescrit à cette commission de consulter le conseil d'arrondissement. — Cons. d'Et., 26 déc. 1873, précité.

**1983.** — Dans ce cas la commission départementale doit, conformément à l'art. 77, L. 10 août 1871, se conformer aux instructions qu'elle avait reçues du conseil général. D'ailleurs sa décision est régulière bien que le conseil d'arrondissement n'ait émis aucun avis, s'il a refusé de remplir cette formalité. — Même arrêt.

**1984.** — Il pourrait y avoir lieu aussi à recours pour excès de pouvoir contre la fixation du contingent à supporter par chaque commune si le conseil général l'avait opérée sans tenir compte des circonstances que l'esprit sinon le texte même de la loi l'oblige à prendre en considération pour poser les bases de cette fixation. Il doit se préoccuper des ressources de chaque commune et de l'intérêt plus ou moins grand que présente pour elle le chemin de grande ou de moyenne communication au sujet duquel son concours est réclamé, qu'il traverse ou non son territoire.

**1985.** — Il y aurait donc excès de pouvoir de sa part s'il appelait toutes les communes du département à contribuer, chacune dans la même proportion, par exemple dans la proportion de 40 p. 0/0 du montant de ses revenus ordinaires, de ses cinq centimes spéciaux et de ses trois journées de prestation, sans se préoccuper du degré d'intérêt de chaque commune. Il lui faut, en effet, indiquer quels sont ceux de ces chemins auxquels telle commune est intéressée et le contingent qui lui incombe dans la dépense de chacun d'eux. — Cons. d'Et., 14 févr. 1873, Commune de Saint-Pierre-le-Moutier, [D. 74.3.83]

**1986.** — Mais, d'autre part, les erreurs que le conseil général (ou, en cas de délégation, la commission départementale) pourrait commettre dans l'appréciation de l'intérêt respectif de plusieurs communes à l'entretien d'un chemin vicinal de grande communication ne sont pas de nature à ouvrir un recours devant le Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs. — Cons. d'Et., 26 déc. 1873, précité.

**1987.** — Et lorsque le conseil général, après avoir dressé un tableau fixant à un prélèvement même uniforme le contingent de chaque commune dans la dépense des chemins de grande communication et d'intérêt commun, a déclaré, par une délibération, qu'il avait été tenu compte, dans ce tableau, du degré d'intérêt de chaque commune, l'une d'elles ne peut attaquer, pour excès de pouvoir, cette délibération, sur le motif que le contingent mis à sa charge serait excessif. — Cons. d'Et., 19 mars 1875, précité. — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 238, n. 121. — V. aussi Giscard, *op. cit.*, t. 1, n. 164 et s., p. 119 et s.

**1988.** — Si les communes intéressées à la confection et à la réparation d'un chemin appartiennent à deux départements limitrophes, les conseils généraux de ces départements devront s'entendre pour terminer par voie de conciliation des difficultés qu'un seul n'aurait pas qualité pour résoudre.

**1989.** — Pour arriver à la fixation du contingent de chaque commune, l'art. 62 du règlement général prescrit à l'agent-voyer en chef de préparer dans le courant du mois de mars un état sommaire des besoins auxquels il faudra faire face l'année suivante sur chaque chemin. Il indiquera les contingents que les communes pourront être appelées à fournir, et pour quelle part ces contingents pourront être prélevés sur les ressources communales à ce destinées. Les conseils municipaux délibèrent à la session de mai sur les contingents ainsi proposés pour l'année

suivante; leur délibération est transmise à la préfecture, avec l'avis du sous-préfet, dans les quinze jours de la clôture de la session. L'agent-voyer en chef donne son avis, et le conseil général opère la répartition définitive à la session d'août (art. 64). Dans les premiers mois de l'année suivante, la répartition dans chaque commune des contingents, par catégorie de chemins, est publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture, et notification en est faite aux maires, aux receveurs municipaux et aux agents-voyers (Règl. art. 72; Inst. 6 déc. 1870, art. 126).

**1990.** — Les contributions de chaque commune, soit en nature, soit en argent, forment un fonds commun qui est réparti sur toute la ligne, eu égard seulement aux besoins de la réparation. Les prestations peuvent donc être employées sur le sol de communes auxquelles n'appartiennent pas les prestations; le conseil général peut, en effet, déclarer intéressées à une ligne vicinale des communes dont cette ligne ne traverse pas le territoire.

**1991.** — D'ailleurs, l'espèce d'association qui intervient entre les communes, dans le cas de l'art. 6, ne concerne que la jouissance et la réparation du chemin, mais la propriété de ces voies de communication appartient divisément à chacune des communes pour la portion assise sur son territoire. Si donc il y a déclassement et suppression, le sol délaissé est vendu au profit de la commune de la situation, et s'il y a lieu à élargissement, les terrains nécessaires doivent être achetés aux frais de la commune pour la partie qui traverse son territoire, sans contribution de la part des autres (Inst. min., 24 juin 1836). — Dumay, t. 1, p. 85.

**1992.** — Il faut sur ce dernier point observer toutefois que, même pour l'acquisition des terrains compris dans l'élargissement, la commune ne peut pas être imposée au delà des ressources spécialement affectées par la loi aux dépenses de la voirie. Il y a là une règle générale dont il a été fait application à ce point de vue. — Cons. d'Et., 8 mai 1861, Commune de Solesmes, [D. 61. 3.58]

**1993.** — D'autre part, les contingents assignés aux communes dans les frais d'établissement ou d'entretien des chemins de grande communication et d'intérêt commun constituent pour elles une dépense obligatoire que les préfets ont le droit de porter d'office sur les budgets communaux. — Cons. d'Et., 9 juin 1843, Ville de Vire, [S. 43.2.552, P. adm. chr.]

**1994.** — De même, l'arrêté préfectoral et la décision ministérielle qui, après avoir reconnu l'insuffisance des ressources votées par le conseil municipal d'une commune pour l'entretien de ses chemins vicinaux, et sur le refus du conseil municipal de voter des ressources extraordinaires, établissent d'office une imposition sur la commune, sont des actes purement administratifs, inattaquables devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 9 juin 1843, Ville de Langres, [S. 43.2. 552, P. adm. chr.]

**1995.** — Mais l'autorité supérieure, préfet ou conseil général, n'a pas des pouvoirs sans limites sur le budget communal en faveur de la vicinalité. Avant tout, il appartient au conseil municipal de la commune de délibérer sur la manière dont sera acquitté le contingent pour lequel elle doit contribuer à la création de chemins vicinaux de grande communication. Dès lors, le préfet ne peut substituer, sous ce rapport, son action à celle du conseil municipal, et affecter, à cette dépense, des fonds auxquels ce conseil a donné une autre destination.

**1996.** — Si donc le conseil général a le droit de fixer la proportion dans laquelle la commune doit concourir à la construction d'un chemin de grande communication, il n'appartient pas plus à lui qu'au préfet, pour assurer la réalisation de ce contingent, de changer la destination d'un fonds qui avait été porté au budget communal avec une affectation spéciale, et qui provenait en partie d'impositions extraordinaires. — Cons. d'Et., 7 juill. 1853, Commune de Champigny-sur-Marne, [P. adm. chr.]

**1997.** — Deux limitations s'imposent d'ailleurs au droit, pour l'administration supérieure, d'imposer d'office les communes en faveur des chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun. L'une est commune à ces deux catégories de voies et consiste en ce que les ressources devront être prises dans les limites du maximum et en déduction de la prestation des trois journées et des cinq centimes, conformément à l'art. 5, L. 21 mai 1836, dont les prescriptions devront être suivies, si, après l'arrêté de répartition, les communes ou l'une d'elles refusaient de voter les prestations et centimes nécessaires à l'acquittement de leur part ou refusaient d'en faire l'emploi. Qu'il s'agisse de frais de construction, d'acquisition ou d'entretien du chemin, les communes ne peuvent jamais être tenues de fournir un contingent excédant leurs ressources ordinaires disponibles et le maximum des prestations et des centimes spéciaux tel qu'il a été fixé par la loi du 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 8 mai 1861, précité.

**1998.** — L'autre est spéciale aux chemins de grande communication. Désireux de réserver une partie des ressources spéciales de la vicinalité aux voies vicinales non placées dans cette catégorie, le législateur a écrit l'art. 8, L. 21 mai 1836, d'après lequel « les communes acquitteront la portion des dépenses mises à leur charge, au moyen de deux journées de prestation sur les trois autorisées par l'art. 2, et des deux tiers des centimes votés par le conseil municipal en vertu du même article ». Sans doute, le préfet peut affecter à cet usage tous les revenus ordinaires dont la commune dispose, mais le contingent qu'elle doit supporter dans les dépenses des chemins de grande communication doit laisser indemne le tiers au moins des prestations et des cinq centimes spéciaux ordinaires. La décision du conseil général excédant ce maximum serait entachée d'excès de pouvoir, de même que l'inscription d'office faite par le préfet au budget communal en exécution de ladite décision serait annulée par le Conseil d'Etat si elle lui était régulièrement déférée.

**1999.** — Il a été jugé, en ce sens, que la quotité de journées de prestations et des centimes additionnels dont l'art. 8, L. 21 mai 1836, autorise l'imposition aux communes pour l'entretien des chemins de grande communication ne peut être dépassée. — Cons. d'Et., 20 déc. 1860, Commune de Revin, [P. adm. chr., D. 61.3.12]

**2000.** — ... Et que, quand les ressources ordinaires d'une commune ne sont pas suffisantes pour subvenir à sa part contributive dans l'entretien des chemins vicinaux de grande communication, le préfet ne peut lui imposer d'office plus de deux journées de prestation ni plus des deux tiers des centimes additionnels autorisés par l'art. 2, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 28 nov. 1873, Commune de Villeneuve-sous-Dammartin, [S. 75.2.306, P. adm. chr., D. 74.3.83]

**2001.** — Cela va de soi quand la commune a des chemins d'intérêt commun ou des chemins vicinaux ordinaires à entretenir, mais la même solution doit-elle être admise quand la commune ne possède pas d'autres voies vicinales? Le ministre de l'Intérieur répondait négativement en 1836; il estimait que la limitation de la part contributive d'une commune dans les dépenses des chemins de grande communication n'était établie, d'après les art. 2 et 8 combinés de la loi du 21 mai 1836, que pour le cas où la commune a d'autres voies vicinales à entretenir; en dehors de cette hypothèse, on pouvait, d'après lui, appliquer aux chemins de grande communication toutes les ressources spéciales de la vicinalité prévues à l'art. 2. — Guillaume, *op. cit.*, p. 238, n. 121.

**2002.** — Le Conseil d'Etat s'est prononcé en sens contraire; il a jugé que le maximum fixé par l'art. 8 de la loi de 1836 était absolu et devait dès lors être maintenu même quand la commune ne possède aucun chemin vicinal ordinaire à l'entretien duquel il doive être pourvu au moyen de ressources de même nature. — Cons. d'Et., 28 nov. 1873, précité.

**2003.** — Le législateur n'a pas fixé de limite maxima au contingent relatif aux dépenses des chemins d'intérêt commun. Cela se conçoit, étant donné que la loi de 1836 ne faisait pas véritablement une classe à part de ces chemins, et que les règles qui leur sont applicables sont moins nettes et moins précises que celles des voies de grande communication. Mais il en résulte cette conséquence fâcheuse qu'un conseil général pourrait forcer une commune à appliquer à son réseau d'intérêt commun tous les centimes ordinaires et toutes les prestations non absorbés par les chemins de grande communication en ne laissant absolument rien sur ces ressources au profit des chemins vicinaux ordinaires.

**2004.** — Dans tous les cas, il n'est pas discutable ici qu'au cas où une commune n'a pas de chemins vicinaux ordinaires, sa part contributive pour les dépenses des chemins d'intérêt commun peut certainement, après prélèvement s'il y a lieu du contingent requis pour les voies de grande communication, absorber toutes les ressources dont elle dispose pour la vicinalité : revenus ordinaires, centimes additionnels ordinaires et prestations.

# TITRE VI.

## TRAVAUX DE LA VOIRIE VICINALE.

**2005.** — Les travaux de la voirie vicinale sont relatifs à l'établissement, à l'ouverture, au redressement ou à l'élargissement des chemins vicinaux, à l'entretien et aux réparations dont ils ont besoin. Ils s'appliquent aussi aux ouvrages accessoires qui s'y rattachent, ponts, aqueducs, fossés, etc. Ce sont toujours des travaux communaux, alors même qu'ils s'exécutent sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun. Dès lors, ils sont soumis aux règles prescrites pour les travaux communaux toutes les fois que des règles spéciales n'ont pas été posées par la loi sous la vicinalité (Circ. min., 20 nov. 1873). Ce sont, de plus, des travaux publics, nous verrons bientôt que c'est là un point désormais admis d'une manière absolue par la jurisprudence.

# CHAPITRE I.

## EXÉCUTION DES TRAVAUX.

**2006.** — Tous les travaux de la voirie vicinale sont effectués sous l'autorité du préfet, à quelque catégorie de chemins qu'ils s'appliquent. Ils sont dirigés par le préfet lorsqu'ils concernent les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, et par le maire s'ils se rapportent aux chemins vicinaux ordinaires (L. 21 mai 1836, art. 9; L. 10 août 1871, art. 3; L. 5 avr. 1884, art. 90-4°; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 18; Circ. min., 20 mai 1877). Sous les ordres du préfet ou du maire, les agents-voyers assurent, surveillent et constatent leur bonne exécution, qu'il s'agisse de travaux d'entretien ordinaires faits par les cantonniers ou de travaux exécutés à titre de prestations ou à prix d'argent par les particuliers.

**2007.** — On a contesté le droit pour le préfet de diriger les travaux en ce qui concerne les chemins d'intérêt commun, et jusqu'en 1877, l'administration elle-même, d'accord avec la jurisprudence du Conseil d'Etat statuant au contentieux (Circ. min., 7 avril et 20 nov. 1874), appliquait à ces voies l'art. 9 de la loi de 1836. L'intervention des maires de toutes les communes intéressées était donc indispensable dans chaque acte d'administration en matière de travaux, ce qui était de nature à entraver la marche du service vicinal et à restreindre ses ressources.

**2008.** — Mais, en 1877, le Conseil d'Etat a rendu un arrêt donnant qualité au préfet pour représenter les communes dans les contestations relatives aux travaux des chemins d'intérêt commun. — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Pirognet, [S. 79.2.29, P. adm. chr., D.77 3.9] — Et les motifs de cet arrêt font rentrer dans les attributions préfectorales tous les actes d'administration concernant ces chemins. L'administration active a dès lors adopté cette pratique (Circ. min., 20 mai 1877), à laquelle cependant la Cour de cassation semble encore opposée. S'il est certain, en effet, que la tendance actuelle née des nécessités pratiques est d'assimiler sur tous les points essentiels les chemins de grande communication et les chemins d'intérêt commun, les textes législatifs sont plutôt contraires. La loi de 1836 avait fait des chemins de grande communication une classe tout à fait distincte et exceptionnelle, et il n'est nullement démontré que le législateur ait même voulu, dans la loi du 10 août 1871, assimiler à un autre point de vue qu'à celui de l'autorité compétente pour les classer ou les déclasser, les chemins d'intérêt commun, dont à vrai dire la pratique seule, jusqu'en 1866, avait fait une classe distincte des chemins de grande communication ayant leur situation à part réglée par la loi. Mais il est certain que, devant les juridictions administratives au moins, cet argument de texte ne prévaudra pas contre les avantages d'utilité pratique présentés par l'opinion contraire.

**2009.** — Le préfet a toujours le droit d'ordonner l'exécution des travaux quand le maire s'abstient de le faire par négligence ou mauvais vouloir.

**2010.** — Les travaux de la voirie vicinale sont ou exécutés par les habitants à titre de prestations en nature ou exécutés à prix d'argent.

### SECTION I.

### Prestations en nature.

**2011.** — Lorsqu'il y a eu de la part des contribuables option pour l'exécution en nature des prestations leur incombant, cette exécution peut avoir lieu à la journée ou à la tâche. Dans les deux cas, le préfet fixe dans le règlement général sur les chemins vicinaux, aux termes de la loi du 21 mai 1836, art. 21, les parties de l'année pendant lesquelles les prestations seront acquittées. Le motif de cette disposition a été la volonté de couper court à un abus provenant de ce que les maires, préoccupés avant tout des intérêts de l'agriculture, choisissaient trop souvent, sous l'empire de la loi du 28 juill. 1824, les époques les moins favorables pour l'exécution des prestations. Le préfet fixera au contraire les mois de l'année présentant les meilleures conditions climatériques, laissant aux maires, d'accord avec les agents-voyers cantonaux, le soin de choisir, dans les mois désignés, les jours conciliant le mieux les intérêts de la vicinalité et de l'agriculture (Règl. gén., art. 20). Le préfet se réserve, d'ailleurs, le droit de fixer annuellement l'époque à laquelle devront être terminés les travaux sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun.

**2012.** — Le préfet peut toujours, le cas échéant, modifier pour certaines communes en particulier les limites de temps qu'il a fixées d'une façon générale. Et l'arrêté par lequel le préfet, usant du pouvoir que lui reconnaît le règlement général sur les chemins vicinaux proroge le délai d'exécution de la prestation en nature dans une commune, n'est pas entaché de vice de forme s'il n'a pas été précédé de l'avis du conseil municipal. — Cons. d'Et., 24 mai 1889, Prunier, [S. 91.3.69, P. adm. chr.]

**2013.** — D'autre part, les fermiers ou colons qui, par suite d'expiration de leur bail, quittent la commune avant la période de temps fixée pour l'exécution des prestations, peuvent, avant leur départ, se libérer des prestations en nature dont ils sont débiteurs (Règl. gén., art. 20).

#### § 1. *Prestations à la journée.*

**2014.** — Par journée de travail, il faut entendre le temps compris entre le soleil levant et le soleil couchant, déduction faite du temps ordinairement consacré dans le pays au repos et à la nourriture des ouvriers. Le règlement préfectoral en fixe le nombre d'heures non compris celles des repas et des repos.

**2015.** — Les prestataires sont tenus de fournir, s'ils en sont requis, leurs journées de prestations sur tel chemin ou telle partie de chemin appartenant à la commune ou auquel la commune a été déclarée intéressée, et qui leur a été désignée par l'autorité compétente.

**2016.** — Mais lorsqu'ils sont appelés en dehors de la commune qu'ils habitent, le temps employé à l'aller et au retour, pour parcourir les distances excédant la limite fixée par le règlement, est compté comme passé sur l'atelier (Règl., art. 21; Inst. gén., 1870, art. 133). Cette faveur n'est pas accordée à l'intérieur de la commune aux habitants des diverses sections : ils sont tenus de contribuer indistinctement à l'amélioration de tous les chemins vicinaux sur toute l'étendue du territoire de la commune; ils peuvent même être quelquefois appelés à réparer ou à construire des chemins situés en dehors de ce territoire, lorsque ces dernières voies publiques sont des chemins de grande communication ou des chemins d'intérêt commun; en ce cas seulement ils bénéficient de la règle rapportée plus haut.

**2017.** — Sans apporter aucune modification à ces principes fondamentaux, une circulaire ministérielle du 2 août 1845 autorise les préfets à faire substituer dans les rôles de prestations l'ordre topographique des habitations à l'ordre alphabétique des contribuables, qui était alors suivi. Cette mesure n'a d'autre but que de faciliter la direction des travaux des chemins vicinaux dans les communes composées de hameaux épars : elle permet à l'administration de convoquer plus facilement les prestataires sur les parties des chemins à réparer qui sont le plus à proximité de leurs habitations, et on peut ainsi éviter fréquemment les pertes de temps souvent considérables qu'exigent l'aller et le retour des contribuables.

**2018.** — C'est à l'autorité municipale, d'accord avec l'agent-voyer cantonal, qu'il appartient d'indiquer les jours qui seront consacrés aux travaux de prestation, en se renfermant dans les époques déterminées par les préfets. Le maire et l'agent-voyer

se concertent donc chaque année après la publication ou la notification des contingents, et après remise de l'extrait du rôle par le receveur municipal, pour déterminer : 1° la répartition des travailleurs entre les divers chemins; 2° les jours d'ouverture et de clôture des travaux de prestation pour chaque chantier. Un état est dressé par l'agent-voyer et visé par le maire pour chaque chemin de grande communication ou d'intérêt commun, pour les chemins vicinaux ordinaires du réseau subventionné et pour les autres, indiquant les prestataires qui y seront appelés et les travaux qu'ils y feront (Règl., art. 22; Inst. gén., art. 134)

**2019.** — Les maires font souvent annoncer par publications et affiches quelque temps d'avance l'ouverture des travaux de prestation. D'après l'art. 23 du règlement général (Inst. de 1870, art. 135), cinq jours au moins avant l'époque fixée pour cette ouverture, ils font remettre à chaque prestataire un avis portant réquisition de se trouver muni des outils indiqués tel jour, à telle heure, sur tel chemin, pour y faire, en acquittement de sa cote, les travaux qui lui seront indiqués. Ces avis, rédigés sur des formules imprimées, sont signés par le maire, et remis sans frais aux prestataires par l'entremise du garde champêtre. L'agent-voyer pourrait faire lui aussi la convocation des prestataires. Si le prestataire est empêché par maladie ou tout autre motif grave de se rendre au chantier, il doit en prévenir au moins dans les vingt-quatre heures qui précèdent le jour à lui fixé. Le maire et l'agent-voyer cantonal s'entendent pour remettre la prestation à une époque ultérieure à fixer d'après la nature de l'empêchement (Règl., art. 24).

**2020.** — La direction et la surveillance des travaux des prestataires appartiennent au maire ou à son adjoint ou à un conseiller municipal spécialement délégué par le maire à cet effet et aussi à l'agent-voyer, délégué spécial du préfet en ce qui concerne les chemins de grande communication ou d'intérêt commun. Les ateliers étant organisés, le maire et l'agent désignent de concert, pour la surveillance spéciale de chacun d'eux, les cantonniers des chemins ou, à leur défaut, toute autre personne présentant des garanties suffisantes. Ce surveillant, ayant reçu l'état d'indication des travaux à faire et des prestataires convoqués, fait l'appel au lieu fixé par le bulletin de convocation, marque les absents et tient note de l'emploi des journées effectuées (Règl., art. 25 et 26; Inst. gén., art. 137, 138).

**2021.** — Les prestataires doivent se munir à leurs frais des pelles, pioches et brouettes nécessaires à l'exécution du travail et indiqués au bulletin de réquisition; ils doivent porter ces outils sur l'atelier. Les bêtes de somme ou de trait sont présentées garnies de leurs harnais, les voitures attelées et accompagnées d'un conducteur (Règl. gén., art. 27; Circ. min., 24 juin 1836).

**2022.** — Seulement, lorsqu'un contribuable a fourni ses chevaux ou bêtes de somme revêtus des harnais avec lesquels il les emploie ordinairement, s'il arrive qu'en cet état ils ne puissent servir au trait des voitures, il n'est nullement obligé de les revêtir d'autres harnais : c'est à l'administration à les utiliser dans l'état où ils se trouvent. — Cons. d'Et., 17 août 1841, Commune de Jegun, [S. 42.2.138, P. adm. chr.]

**2023.** — Lors de la discussion de la loi du 21 mai 1836, il avait été dit que lorsqu'un cultivateur a plus d'attelages que de serviteurs, un autre fournit les conducteurs des attelages. — *Moniteur*, 1836, n. 58, supplém., p. 350, 2e col.

**2024.** — Le règlement, conforme en cela à la circulaire ministérielle du 15 juin 1837, porte cependant que l'obligation de fournir un attelage pour la réparation des chemins vicinaux emporte l'obligation d'envoyer un conducteur. Ainsi, celui qui va travailler avec son attelage sur le chemin ne satisfait pas pour cela à sa tâche personnelle. — Proudhon, t. 2, n. 513.

**2025.** — Ce conducteur n'est tenu de travailler avec les autres ouvriers commis au chargement que si le propriétaire de la voiture est imposé pour des journées d'hommes. Dans ce dernier cas, la journée du conducteur est comptée en l'acquit de celles dues par le propriétaire (Règl., art. 27).

**2026.** — Le Conseil d'Etat n'a pas ratifié cette interprétation de la loi. En fournissant un conducteur, le prestataire s'acquitte d'une journée d'homme. Or, on ne peut exiger que le particulier porté aux rôles pour un cheval et une voiture seulement, soit tenu des mêmes obligations que celui qui figure pour un cheval, une voiture et un homme. Le particulier imposé à raison d'un cheval et d'une voiture seulement n'est donc pas tenu de fournir un homme pour les conduire. — Cons. d'Et., 12 août 1879, Lazare, [S. 81.3.10, P. adm. chr., D. 80.3.4]

**2027.** — Les prestataires peuvent se faire remplacer, pour leurs personnes et celles de leur famille, par des ouvriers à gage, à condition que ce soient des hommes valides de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus et qu'ils soient agréés par le surveillant des travaux, sauf recours au maire. Ils demeurent responsables des travaux de ces remplaçants (Règl., art. 28).

**2028.** — Ceux qui sont requis pour les transports nécessaires à l'entretien ou à la réparation des chemins vicinaux ne peuvent refuser d'aller chercher, hors du territoire de la commune, les matériaux destinés à cet entretien, pourvu néanmoins que les transports à effectuer puissent l'être dans le cours de la journée de prestation. — Cons. d'Et., 12 mai 1853, Crespel-Delisse, [S. 54.2.152, P. adm. chr., D. 54.3.34]

**2029.** — Mais si les transports pour lesquels ils sont requis ne peuvent, à raison de la distance à parcourir, être accomplis dans le cours d'une journée, ils sont fondés à refuser d'acquitter la prestation en nature, sans que, par suite de ce refus, cette prestation puisse être convertie en argent. — Même arrêt.

**2030.** — D'autre part, au cas où le prestataire a mis à la disposition de l'administration la charrette ou la voiture attelée frappée d'imposition et l'a envoyée à la carrière qui lui a été désignée, son obligation est accomplie quand bien même cette voiture ou charrette n'a reçu aucun emploi ou a été refusée par l'administration malgré les réclamations du propriétaire et bien qu'elle ne fût pas impropre à ce service. Le défaut d'acquittement en nature des prestations ne peut, en ce cas, avoir pour effet de rendre la cote du prestataire exigible en argent. — Cons. d'Et., 19 déc. 1879, Lemaire, [S. 81.3.33, P. adm. chr., D. 80.3.52]; — 23 juin 1882, Lemaire, [S. 84.3.43, P. adm. chr., D. 83.3.124]

**2031.** — La journée de prestation doit, en principe et sauf permission exceptionnelle du maire ou de l'agent-voyer cantonal, être fournie tout entière et sans interruption. Elle n'est réputée acquittée que si le surveillant constate qu'elle a été convenablement employée. Dans le cas contraire, et aussi dans l'hypothèse où le mauvais temps a exigé la fermeture de l'atelier, il n'est tenu compte au prestataire que de la fraction de journée répondant au temps pendant lequel il a travaillé; le contribuable sera donc obligé de compléter plus tard ses prestations. A la fin de chaque jour, le surveillant note au dos du bulletin de réquisition le nombre et l'espèce de journées ou fractions de journées dont s'est acquitté le prestataire. Il certifie en même temps cet acquit dans la colonne d'émargement sur l'extrait de rôle qui lui a été remis (Règl., art. 29 et 30).

**2032.** — Toutes les difficultés qui peuvent s'élever sur ces divers points sont résolues par le maire et l'agent-voyer cantonal et, en cas de désaccord entre eux, par le préfet, sur l'avis de l'agent-voyer en chef, sauf recours devant l'autorité compétente (Règl., art. 30). Ce recours sera porté devant le conseil de préfecture, et subsidiairement devant le Conseil d'Etat, s'il y a, ce qui est le cas le plus fréquent, difficulté sur le point de savoir si les prestataires se sont valablement libérés (L. 28 juill. 1824, art. 5); sinon, la décision du préfet sera déférée au ministre de l'Intérieur.

**2033.** — Quand les prestations sont terminées soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, soit sur l'ensemble des chemins vicinaux ordinaires, le surveillant remet à l'agent-voyer cantonal l'état d'indication des travaux après l'avoir émargé. La réception des travaux est faite par l'agent-voyer cantonal pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, en présence du maire, et par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires.

### § 2. *Prestations à la tâche.*

**2034.** — Pour les prestataires qui ont opté pour l'exécution de leurs prestations en nature, le conseil municipal a toujours le droit d'adopter un tarif pour la conversion des journées en tâches. Cette conversion présente un double intérêt : pour les communes, un tel procédé permet de mieux distribuer les prestations, de les faire exécuter mieux ou plus rapidement, d'obtenir un préférable emploi du temps, sans que l'administration ait autant besoin de surveiller les prestataires pour exciter leur zèle (*Moniteur*, 1836, p. 943, 1re col.); pour les prestataires, ils acquièrent la faculté de se libérer en moins de temps et à des moments plus commodes pour eux que lorsqu'ils doivent travailler à la journée. Au lieu de se voir contraints à se rendre à jour fixe sur les chemins, ils

pourront obtenir un délai de quinze jours ou d'un mois pour exécuter la tâche représentant ces journées. C'est le conseil municipal qui fixe le tarif pour la conversion des journées en tâches (L. 21 mai 1836, art. 4). Il résulte, implicitement au moins, de ce texte que si le conseil municipal s'abstient de voter cette conversion, l'autorité supérieure ne peut l'y contraindre. — Herman, n. 365; Guillaume, *op. cit.*, p. 174, n. 85.

**2035.** — La loi de 1836 n'ayant pas dit si cette délibération était soumise à une autorisation de l'autorité supérieure, il faut s'en référer aux principes généraux. Au contraire de ce qui était admis avant 1884, il résulte de la règle posée par l'art. 63, L. 5 avr. 1884, et malgré les exceptions posées par les art. 68, 133 et 140 de la même loi, que cette délibération est exécutoire par elle-même.

**2036.** — La conversion en tâche étant votée par le conseil municipal, c'est évidemment au fonctionnaire sous l'autorité duquel doivent être exécutés les travaux de prestation qu'il appartient de décider, dans le silence de la loi, si ce tarif sera appliqué à tous ces travaux ou à une partie seulement, par exemple aux seules journées d'hommes ou de bêtes de somme et de trait ou de charrettes attelées, ou à partie de ces journées. L'art. 32 du règlement porte, en ce sens, que cette décision émanera du préfet pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, et du maire pour les chemins vicinaux ordinaires. Dans tous les cas, le maire et l'agent-voyer cantonal se concerteront pour la fixation des délais d'exécution des prestations à la tâche et la répartition de ces prestations entre les divers chemins. L'agent-voyer cantonal dresse les états d'indication des travaux à exécuter par chaque prestataire.

**2037.** — Les prestataires ont-ils le droit de s'opposer à la conversion en tâches votée par le conseil municipal, ou du moins peuvent-ils n'en tenir aucun compte et s'acquitter en journées de travail malgré ce vote, alors qu'ils ont opté pour l'exécution en nature des prestations? On l'a soutenu, mais, conformément à la déclaration faite à la Chambre des pairs lors de la discussion de la loi du 21 mai 1836 (*Moniteur*, 1er mai 1836, p. 943, 1re col.), le Conseil d'Etat a adopté l'opinion contraire. Il a jugé que la prestation due par un contribuable pour les chemins vicinaux peut, si elle n'a pas été rachetée en argent, être convertie en tâches par le conseil municipal, malgré l'opposition de ce contribuable. Et si ce dernier refuse d'exécuter les tâches ainsi mises à sa charge, il y a lieu de considérer sa prestation comme exigible en argent. — Cons. d'Et., 11 déc. 1867, Debout, [S. 68.2.922, P. adm. chr.]

**2038.** — Seulement ces prestataires ont le droit d'exiger que l'administration municipale respecte la spécialité de chacun des éléments des prestations. C'est, en effet, une règle fondamentale résultant du texte et de la loi du 21 mai 1836, que la conversion en tâches doit être nécessairement opérée de façon à employer les différents éléments de la prestation que le contribuable avait déclaré vouloir acquitter en nature, journées d'hommes, d'animaux ou de voitures, sans exiger de lui autre chose. S'il en était autrement, le contribuable perdrait le bénéfice de son option pour l'acquittement de sa cote en nature, dans les conditions fixées par la loi. Parfois l'administration, embarrassée de l'emploi des différents éléments de prestation que les contribuables mettaient à sa disposition, n'ayant pas assez de journées d'hommes, et ayant trop de journées de chevaux et de voitures, ou bien encore ne trouvant pas à employer toutes les journées d'hommes, faute d'argent pour acquérir les matériaux de l'empierrement des chemins, a voulu trouver dans la conversion des journées en tâches le moyen de parer à ces inconvénients. Tantôt elle a cru pouvoir demander aux prestataires d'acquérir et de transporter un certain nombre de mètres cubes de matériaux dont l'acquisition et le transport équivalaient, suivant elle, au total de la valeur des différentes journées d'hommes, de chevaux, ou de voitures, dont ils étaient redevables. Tantôt elle leur a imposé une tâche dont la valeur totale ne dépassait pas l'ensemble de leurs journées, mais qu'ils ne pouvaient accomplir qu'en augmentant le nombre des journées d'hommes dont ils étaient passibles, sauf à diminuer le nombre des journées d'animaux et de voitures, ou réciproquement.

**2039.** — Quoiqu'acceptés par certains contribuables, ces deux systèmes étaient vicieux : avec le premier, on arrivait à éluder la disposition capitale de la loi qui permet au contribuable de s'acquitter en nature sans débourser d'argent; avec le second, on éludait cette autre disposition fondamentale de la loi qui ne permet pas d'imposer aux prestataires plus de trois journées d'hommes par année. Aussi le Conseil d'Etat les a-t-il repoussés comme contraires à la loi en déclarant légitime le refus exprimé par certains contribuables d'obtempérer à de telles réquisitions de travail sans que pour cela leur cote fût devenue exigible en argent, la faute incombant à l'administration, s'ils n'avaient pas exécuté leurs prestations en nature. — Aucoc, note sous Cons. d'Et., 7 mars 1868, [S. 69.2.29]

**2040.** — Jugé, en ce sens, que la conversion en tâches de la prestation en nature pour l'entretien des chemins vicinaux, lorsque cette prestation n'a pas été rachetée en argent, ne peut avoir pour effet de changer le caractère de la prestation et d'imposer au contribuable un travail qui n'est pas en rapport avec la journée qu'il doit fournir; que, spécialement, une prestation consistant en journées de transport par voitures ne peut être convertie en une tâche qui ne peut être accomplie qu'au moyen d'un travail d'homme et de main-d'œuvre. — Cons. d'Et., 15 avr. 1863, Debout, [S. 64.2.54, P. adm. chr.]; — 11 déc. 1867, précité.

**2041.** — ... Et pareillement, que la conversion en tâches de la prestation en nature non rachetée en argent, ne peut avoir pour objet que l'emploi des différents éléments de l'imposition du prestataire, et ne doit l'obliger qu'à fournir le nombre de journées, soit d'hommes, soit de chevaux, soit de voitures, dont il est redevable. — Cons. d'Et., 7 mars 1868, Triger, [S. 69.2.29, P. adm. chr., D. 69.3.39]

**2042.** — ... Que le prestataire ne peut, notamment, être assujetti à des tâches qui l'obligeraient à faire une fourniture de matériaux ou à donner plus de journées d'ouvriers qu'il n'y est tenu légalement. — Cons. d'Et., 7 mars 1868, précité; — 8 août 1847, Guillaume, [D. 75.3.74]; — 20 mars 1875, Guillaume, [Leb. chr., p. 276]

**2043.** — ... Qu'il ne peut pas davantage être contraint à transmettre à la commune la propriété des matériaux. — Cons. d'Et., 28 mars 1884, Haillard, [D. 85.5.71]

**2044.** — L'art. 33 du règlement général, et l'art. 145 de l'instruction générale parlent, il est vrai, de matériaux à fournir par lui. Mais, à moins de méconnaître le texte et l'esprit de la loi de 1836, il faut traduire le mot *fournir* par celui de *transporter;* le prestataire est, en effet, obligé d'effectuer des transports représentant le montant des journées de chevaux et de voitures dues par lui, mais il n'est tenu qu'à cela.

**2045.** — Lorsqu'il y a eu conversion des journées en tâches pour les prestations en nature, chaque prestataire reçoit du maire un bulletin de réquisition indiquant les travaux à effectuer et le délai imparti pour leur exécution. Le détail et l'emplacement de ces travaux sont inscrits sur le bulletin et marqués sur le terrain par les soins de l'agent-voyer cantonal (Règl., art. 33; Inst. gén., art. 145).

**2046.** — C'est le maire, assisté de l'agent-voyer cantonal, qui reçoit, le prestataire présent ou dûment convoqué, les travaux effectués à la tâche soit au fur et à mesure de l'avancement des travaux, soit à l'expiration du délai fixé pour leur achèvement. Le prestataire n'est complètement libéré que si les travaux satisfont, en quantité et qualité, aux conditions du tarif de conversion en tâches; sinon sa cote n'est acquittée que pour la valeur des travaux effectués. La retenue à faire pour mettre les travaux en état de réception est fixée de concert, par le maire et l'agent-voyer cantonal.

**2047.** — S'il y a difficulté sur le point de savoir si la tâche a été complètement et bien remplie, elle est soumise au préfet qui prononce sur l'avis de l'agent-voyer en chef. Mais sa décision, qui n'a pas le caractère d'un jugement, peut être repoussée par l'une ou l'autre des parties intéressées et déférée en conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat délibérant au contentieux (Règl., art. 34; Inst. gén., art. 146). — Cons. d'Et., 7 août 1874, précité; — 20 mars 1875, précité.

### § 3. *Règles communes.*

**2048.** — Qu'il s'agisse de travaux effectués à la journée ou à la tâche, après leur réception, l'agent-voyer cantonal inscrit le compte résumé des divers travaux à la fin de l'état d'indication, le soumet à la signature du maire s'il s'agit de tâches, inscrit le résultat sur son carnet et, après avoir émargé sur l'extrait du rôle les cotes ou parties de cotes acquittées, adresse l'état à l'agent-voyer d'arrondissement qui, après inscription des dépenses faites, le transmet, par l'intermédiaire du receveur des

finances, au receveur municipal. Ce dernier émarge, sur le rôle général de la commune, les cotes et parties de cote acquittées en nature, les totalise et en inscrit le montant en un seul article pour chacun des deux procédés : à la journée et en tâches, sur son registre à souche, après quoi il opère le recouvrement des journées ou portions de journées restant dues. Après l'achèvement complet des travaux de prestation de la commune, l'agent-voyer cantonal adresse l'extrait de rôle émargé au receveur municipal par l'intermédiaire de l'agent-voyer d'arrondissement, en échange des divers états d'indication transmis à ce comptable pendant l'exécution des travaux (Règl., art. 31 et 34; Inst. gén., art. 143, 146).

**2049.** — Après l'exécution des prestations en nature, l'agent-voyer en chef reçoit de l'agent-voyer d'arrondissement, pour chaque chemin de grande communication ou d'intérêt commun, un état énonçant, d'après le relevé des états d'indication, le montant des prestations demandées, celui des prestations exécutées et les sommes à recouvrer en argent. Il le vise, y joint ses observations et propositions et transmet le tout au préfet pour servir de titre de recette au trésorier-payeur général (Règl., art. 35; Inst. gén., art. 147).

**2050.** — Si les prestations en nature, à la journée ou à la tâche, ne sont pas exécutées dans le délai imparti, si le prestataire, après avoir déclaré vouloir s'acquitter en nature, n'obtempère pas à la réquisition de se rendre sur les ateliers, ou ne s'acquitte pas convenablement du travail qui lui est imposé, sa cote ou le restant de sa cote devient exigible (Inst. min. 24 juin 1836). — Cons. d'Et., 11 déc. 1867, Debout, [S. 68.2.292, P. adm. chr.]

**2051.** — ... Et le contribuable ne saurait échapper au paiement de cette taxe lorsque, malgré une mise en demeure, il n'a pas acquitté sa prestation en nature dans le délai imparti en s'appuyant sur ce fait que le préfet a prorogé le délai d'exécution de cette prestation dans la commune. — Cons. d'Et., 24 mai 1889, Prunier, [S. 91.3.69, P. adm. chr.]

**2052.** — Proudhon ajoute (n. 506) que les maires peuvent, abstraction faite du rôle des prestations en argent pour fournir aux frais des chemins vicinaux, traduire les habitants récalcitrants ou négligents devant le tribunal de simple police, à l'effet d'y être condamnés à l'exécution de leur tâche et à l'amende depuis un franc jusqu'à cinq francs, outre les dépens et les dommages-intérêts envers les communes.

**2053.** — Quand les maires refuseront de prêter leur concours pour l'exécution des prestations, il en sera référé au préfet qui statuera (Règl., art. 36; Inst. gén., art. 148).

### Section II.

#### Travaux à prix d'argent.

**2054.** — Il y a trois modes possibles pour exécuter les travaux vicinaux à prix d'argent : l'adjudication, les marchés de gré à gré, la régie. En principe, ils doivent être l'objet d'une adjudication publique. Ce procédé, qui écarte tout soupçon de collusion entre l'administration et les entrepreneurs, présente, en outre, cet avantage d'obtenir l'exécution des travaux aux meilleures conditions de prix et avec des garanties sérieuses au point de vue technique.

**2055.** — Exceptionnellement, il peut être procédé par voie de traité de gré à gré, avec l'autorisation du préfet :

1° Pour les ouvrages et fournitures d'une valeur n'excédant pas 3,000 fr.;

2° Pour les travaux urgents ne comportant pas les délais d'une adjudication;

3° Pour ceux exigeant, par leur nature ou leur spécialité, des conditions particulières d'aptitude chez l'entrepreneur;

4° Pour ceux dont la mise en adjudication n'a pas abouti (Règl. gén., art. 37; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 149).

**2056.** — Exceptionnellement aussi, les travaux peuvent être mis en régie, c'est-à-dire exécutés par des ouvriers agissant sous la direction directe d'un agent de l'administration en qualité d'employés de celle-ci. Ce procédé peut être adopté soit avant que les travaux soient commencés, soit au cours d'exécution quand il y a urgence ou que les autres modes d'exécution ont été reconnus impossibles ou moins avantageux. Il est prescrit par le préfet, pour les travaux intéressant les chemins de la grande et de la moyenne vicinalité, et par le maire pour les travaux des chemins vicinaux ordinaires. Dans ce dernier cas, l'autorisation du préfet est nécessaire, à moins que la dépense n'excède pas 300 fr. (Règl. gén., art. 37; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 149). — Pour les cas de mise en régie d'un entrepreneur, un arrêt du Conseil d'Etat, du 1er mars 1891, Miquau, [Leb. chr., p. 337], a décidé que quand il y a une différence entre les clauses manuscrites et les clauses imprimées du cahier des charges, l'entrepreneur doit s'en tenir aux premières.

**2057.** — C'est le préfet qui est exclusivement chargé de l'exécution des travaux de la vicinalité. Dès lors, quand le conseil général ou la commission départementale, suivant la nature du chemin vicinal, a prononcé l'ouverture, le redressement, l'élargissement du chemin et que les fonds sont votés pour faire face à la dépense, le préfet est chargé de la mise en adjudication et de l'approbation des projets dressés par les soins de l'agent-voyer en chef, des devis, cahiers des charges et marchés. Ce droit lui compète non seulement pour les chemins vicinaux ordinaires (Règl. gén., art. 38; Déc. 8 nov. 1873), mais même pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun (Déc. 23 et 25 juin 1874; Circ. min., 20 nov. 1873). Les attributions du conseil général sont donc moins étendues en ce cas qu'en ce qui touche les travaux des routes départementales. Il en était ainsi avant 1871, et aucune disposition de la loi de 1871 n'a transféré au conseil général ou à la commission départementale les droits de l'autorité préfectorale à ce point de vue.

**2058.** — Les préfets doivent donc se réserver l'approbation des projets, plans et devis pour tous les travaux de la voirie vicinale (Circ. 20 nov. 1873); mais le ministre de l'Intérieur les a invités à ne la donner que sur un avis favorable du conseil général ou de la commission départementale agissant en vertu d'une délégation spéciale, s'il s'agit de travaux relatifs à la construction des chemins de grande communication ou d'intérêt commun.

**2058 *bis*.** — En tous cas, le président du bureau qui procède à l'adjudication ne peut modifier, en dehors du cahier des charges, les clauses arrêtées par l'autorité compétente. — Cons. d'Et., 25 nov. 1852, L'Herminez et autres, [S. 53.2.360]

**2059.** — Les devis du cahier des charges des adjudications et des marchés de gré à gré doivent toujours contenir la condition que les concessionnaires seront assujettis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des chemins vicinaux et annexées à l'institution générale de 1870 (Règl. gén., art. 39; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 151). Ce cahier des clauses et conditions générales, en 52 articles, sera examiné plus en détail dans ses dispositions, *infrà*, v° *Travaux publics*.

**2060.** — Les adjudications sont passées à la préfecture par le préfet ou son délégué assisté de deux conseillers généraux ou d'arrondissement et de l'agent-voyer en chef pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun; si les travaux ne doivent s'exécuter que sur le territoire d'un seul arrondissement, le sous-préfet remplace le préfet et l'agent-voyer d'arrondissement peut remplacer l'agent-voyer en chef; l'adjudication a lieu à la sous-préfecture. Pour les chemins vicinaux ordinaires, l'adjudication a lieu soit dans la commune, soit au chef-lieu du canton, soit à la sous-préfecture sous la présidence du maire de la commune où se feront les travaux, assisté de deux conseillers municipaux et du receveur municipal ainsi que de l'agent-voyer. L'absence de ces diverses personnes en dehors du président n'empêche pas l'adjudication quand elles ont été régulièrement convoquées (Règl. gén., art. 40; Inst. gén., art. 152).

**2061.** — On suit les règles ordinaires en matière d'adjudication de travaux publics. L'adjudication doit être annoncée au moins vingt jours d'avance par voies d'affiches et tous autres modes de publicité. Ces affiches n'ont pas besoin d'être renouvelées s'il y a simple modification au projet primitif. — V. Cons. d'Et., 6 févr. 1846, Tellier, [S. 46.2.344, P. adm. chr.]

**2062.** — Les travaux à faire sont divisés en plus ou moins de lots suivant leur importance. L'adjudication se fait au rabais et sur soumissions cachetées, le rabais s'appliquant non au montant total du devis mais au prix de la série qui sert de base aux évaluations. Dans une seconde enveloppe renfermant celle qui contient sa soumission, chaque adjudicataire doit insérer ses titres de capacité s'ils sont exigés et les pièces constatant le versement du cautionnement ou un engagement valable de le fournir. Le bureau, après avoir décacheté les enveloppes extérieures, arrête la liste des concurrents agréés, après quoi il prend connaissance

de leurs soumissions et déclare adjudicataire le concurrent ayant fait les offres les plus avantageuses, sauf si sa soumission comporte quelqu'augmentation sur les prix prévus ou n'atteint pas le minimum de rabais prévu d'avance par le président. En cas d'offres égales, il est procédé entre leurs auteurs à une nouvelle adjudication immédiate et si le résultat en est encore le même, le bureau choisit l'adjudicataire. Procès-verbal est dressé de l'adjudication, qui ne devient définitive que par l'approbation du préfet. La minute de ce procès-verbal doit être enregistrée dans les vingt jours de l'adjudication. Les frais d'affiches et de publication ainsi que ceux de timbre et d'enregistrement sont à la charge des adjudicataires (Règl. gén., art. 38-51; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 150-163).

**2063.** — Les décisions refusant d'agréer un entrepreneur comme concurrent dans une adjudication ou prononçant la résiliation d'une adjudication sont des actes de pure administration insusceptibles d'un recours contentieux proprement dit devant le Conseil d'Etat. Mais un recours pour excès de pouvoir est possible s'il y a eu omission des formalités prescrites par les lois et règlements. — V. pour les applications *infrà*, v° *Travaux publics*, et pour la patente à laquelle sont soumis les entrepreneurs *infrà*, v° *Patente*.

**2064.** — Quand il y a lieu de procéder par voie de marché de gré à gré, les entrepreneurs sont invités par l'agent-voyer en chef ou l'agent d'arrondissement, suivant qu'il s'agit, d'une part, de chemins de grande communication ou d'intérêt commun, de l'autre de chemins vicinaux ordinaires, à faire dans un délai déterminé leurs soumissions par écrit. Lorsque les agents-voyers les ont transmises, la plus avantageuse est acceptée par le préfet pour la première catégorie de chemins, et par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires; cette dernière acceptation est soumise à l'approbation préfectorale. S'il y a soumission à forfait, elle doit mentionner en toutes lettres la somme à payer à l'entrepreneur sans pouvoir excéder l'estimation du projet. Le soumissionnaire doit fournir un cautionnement, sauf le cas de dispense accordée par le préfet (Règl., art. 53-56; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 165-168).

**2065.** — Les travaux en régie seront, si faire se peut, exécutés à la tâche et les ouvriers et tâcherons payés par mandats individuels. Si la chose est impossible, le préfet ou le maire, suivant que le chemin dont il s'agit appartient à la catégorie des voies placées sous la surveillance de l'un ou de l'autre, nomme le régisseur au nom duquel les avances de fonds seront faites et fixe la somme qu'elles ne pourront dépasser (Règl., art. 57 et 58; Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 169 et 170).

**2066.** — Les réceptions provisoires ou définitives des travaux et fournitures sont faites, en présence de l'entrepreneur ou du moins après qu'il y aura été convoqué, par l'agent-voyer d'arrondissement assisté de l'agent-voyer cantonal pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires. Le maire doit être assisté de deux conseillers municipaux ou de l'agent-voyer cantonal, mais l'absence de ces personnes ne vicie pas l'opération. Procès-verbal est dressé de la réception effectuée (Règl. gén., art. 59-61; Inst. gén., art. 171-173).

## Section III.

### Règles spéciales à certains travaux.

**2067.** — Les travaux de la voirie vicinale sont parfois soumis à des règles spéciales qu'il nous faut au moins indiquer.

**2068.** — I. *Zône frontière et zônes de servitude autour des places de guerre et des postes militaires.* — Aucun travail autre que celui d'entretien ou de réparation ne peut être entrepris sur une voie publique quelconque dans l'étendue de la zône frontière s'il n'a été l'objet de conférences entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et d'une autorisation par décret sur le rapport de la commission des travaux mixtes (L. 19 janv. 1791; Décr. 22 déc. 1812; Ord. 18 sept. 1816; Circ. min., 13 sept. 1819, 21 nov. 1842, 27 oct. 1849).

**2069.** — Ces fonctionnaires sont, pour l'instruction au premier degré, les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service des arrondissements territoriaux. Mais les agents-voyers, les maires et leurs adjoints, doivent être entendus dans la conférence, tant pour fournir les explications nécessaires que pour présenter et formuler les observations ou les adhésions qu'ils jugent convenables (Décr. 12 déc. 1884, art. 1; Circ. min. Guerre, 4 oct. 1878; Circ. min. Int., 22 janv. 1885; Circ. min. Trav. publ., 26 sept. 1877; Circ. min. Int., 5 nov. 1877).

**2070.** — L'instruction au deuxième degré est faite par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées du département (Décr. 16 août 1853, art. 16, modifié par le décret du 12 déc. 1884, art. 1).

**2071.** — Par exception, dans le département de la Seine, en raison de circonstances particulières, l'agent-voyer en chef est chargé seul, comme membre civil de la conférence au premier et au deuxième degré, au lieu et place des ingénieurs du département, de la discussion dans l'instruction mixte des projets de voirie vicinale pouvant intéresser la défense.

**2072.** — La zône frontière étant délimitée par les soins du ministre de la Guerre et déterminée exactement par un règlement d'administration publique (Décr. 15 mars 1862, 3 mars 1874, 8 sept. 1878, 12 déc. 1884), les travaux relatifs aux chemins vicinaux sont soumis au régime des travaux mixtes, quelle que soit la largeur du tracé ou de l'empierrement (le décret du 8 sept. 1878 a sur ce point modifié les règles précédentes), quand le chemin est situé dans une des parties réservées de cette zône. Il en est de même des ponts sur les cours d'eau non navigables ni flottables qui, dans les mêmes parties, prolongent un chemin vicinal (Décr. 8 sept. 1878, art. 3; Circ. min. Int., 25 nov. 1878). En dehors des parties réservées, les travaux s'exécutent librement dans la zône frontière : les projets doivent cependant être communiqués au directeur des fortifications, qui peut faire effectuer, aux frais de l'administration de la guerre, les travaux nécessaires à la défense (Décr. 15 mars 1862, art. 5). De plus, pour les ponts établis sur les rivières navigables et flottables, il faut observer les règles écrites sur les art. 3, Décr. 8 sept. 1878, et 4 et 5, Décr. 15 mars 1862.

**2073.** — Les chemins vicinaux sis dans l'étendue des zônes de servitude autour des places de guerre et des postes militaires, dans la zône frontière ou en dehors d'elle, sont soumis, quelle qu'en soit la dimension, à la législation des travaux mixtes (L. 10 juill. 1791, art. 29; Décr. 10 août 1853, art. 9; 16 août 1853, art. 2, § 4; 15 mars 1862, art. 4; 8 sept. 1878, art. 3). Ces décrets et celui du 12 déc. 1884 indiquent les formalités à accomplir en matière de travaux mixtes et le décret du 3 mars 1874 en étend l'application aux travaux entrepris autour des places et des postes militaires dans la zône frontière dans un rayon d'un myriamètre à compter des ouvrages les plus avancés.

**2074.** — Sont exceptés des prescriptions concernant les travaux mixtes :

1° Les voies spécialement exonérées. On entend par là celles des voies vicinales existantes ou projetées, que l'autorité militaire a reconnu pouvoir être améliorées ou être ouvertes sans inconvénient pour la défense et qu'il affranchit, *à priori*, par une décision spéciale, de la surveillance de l'autorité militaire en vue d'éviter dans chaque cas les lenteurs de formalités jugées inutiles (Décr. 16 août 1853, art. 40; Décr. 8 sept. 1878, art. 6; Circ. min. Int., 25 nov. 1878; Circ. min. Guerre, 4 oct. 1878; Circ. min. Int., 25 nov. 1878).

**2075.** — 2° Les travaux de réparation et d'entretien, c'est-à-dire les ouvrages ayant pour objet de maintenir la viabilité actuelle, sans apporter de modifications à l'état primitif (Décr. 16 août 1853, art. 8; Circ. min. Guerre, 4 oct. 1878).

**2076.** — II. *Ouvrages accessoires sur les cours d'eau : ponts, bacs et bateaux.* — Les ponts destinés au passage d'un chemin vicinal pourraient modifier le régime des cours d'eau. Dès lors, s'agit-il d'en établir un sur un cours d'eau navigable ou flottable, cette opération est soumise à l'approbation du ministre des Travaux publics qui statue après consultation du conseil général des ponts et chaussées. La décision est transmise au préfet par l'intermédiaire du ministre de l'Intérieur (Arr. 19 vent. an VI, art. 9; Inst. min. 19 therm. an VI). — Cons. d'Et., 27 mai 1863, Delahaye, [S. 63.2.118, P. adm. chr.]

**2077.** — Si le pont doit être établi sur une rivière qui n'est ni navigable ni flottable, l'approbation est donnée par le préfet s'il y a entente entre les agents de la vicinalité et ceux du service hydraulique, sinon par le ministre de l'Intérieur après qu'il a consulté le ministre des Travaux publics (Circ. min., 29 oct. 1872).

**2078.** — Si le pont doit être construit moyennant la concession d'un péage, les travaux doivent être autorisés par décret rendu en la forme des règlements d'administration publique (L.

14 flor. an X, art. 10 et 11), déclarant les travaux d'utilité publique et homologuant le tarif du péage sur la proposition du ministre de l'Intérieur, après avis du ministre des Travaux publics. L'approbation du projet est réservée, dans ce cas, au ministre de l'Intérieur.

**2079.** — Qu'il s'agisse, d'ailleurs, de ponts avec ou sans péage sur un cours d'eau navigable ou non, flottable ou non, ils doivent être, s'ils sont suspendus, visités chaque année par les ingénieurs ou les agents-voyers, selon qu'ils ont été construits sous le contrôle des premiers ou des seconds. Le préfet ordonne les réparations nécessaires et transmet au ministre de l'Intérieur le procès-verbal de ces visites annuelles (Circ. min., 1er févr. 1847, 14 juin 1850, 9 sept. 1850, 9 août 1852).

**2080.** — Pour les clauses et conditions imposées à l'entrepreneur des travaux de construction d'un pont, V., s'il s'agit d'un pont suspendu, la circulaire du ministre de l'Intérieur du 6 oct. 1852 et celle du ministre des Travaux publics du 7 mai 1870, et, s'il s'agit d'un pont fixe, les circulaires du ministre des Travaux publics des 15 juin 1869 et 9 juill. 1877. Une circulaire ministérielle du 21 mai 1881 indique les épreuves auxquelles seront soumis les ponts métalliques établis sur les voies vicinales.

**2081.** — Il y a fréquemment rachat des concessions faites des droits de péage à percevoir sur les ponts. Avant la loi du 30 juill. 1880, en l'absence d'une clause expresse du cahier des charges permettant le rachat et en fixant les conditions, une loi spéciale était nécessaire pour vaincre la résistance du concessionnaire. Telles ont été les lois spéciales des 8 juin 1864 et 27 août 1876 autorisant le rachat des droits de péage sur deux ponts communaux. Un décret, rendu après enquête et avis du Conseil d'Etat, était nécessaire mais suffisant pour déclarer le rachat d'utilité publique lorsqu'il y avait accord entre la ou les communes intéressées et le concessionnaire (Décr. 19 déc. 1874, 28 janv. 1876).

**2082.** — Depuis la loi du 30 juill. 1880, un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique suffit toujours pour déclarer d'utilité publique et autoriser le rachat de telles concessions sur les routes et chemins (Circ. min., 31 juill. 1880).

**2083.** — Si le pont prolongeant un chemin vicinal traverse un cours d'eau artificiel creusé dans l'intérêt d'une usine ou d'un moulin, le bief d'un moulin par exemple, il y a lieu de distinguer suivant que le creusement est postérieur ou non à la confection de la voie. Le chemin préexistait-il à la création artificielle du cours d'eau, la commune doit être admise à invoquer les art. 1382, 1383, C. civ., pour mettre à la charge de l'usinier les frais de construction, d'entretien et de reconstruction du pont tombé par vétusté ou détruit par force majeure. Par suite, est légal et obligatoire l'arrêté ou règlement préfectoral portant que si un chemin vicinal est traversé par un canal creusé de main d'homme, les ponts à établir ou à réparer seront à la charge du propriétaire de ce canal (L. 21 mai 1836, art. 21). En conséquence, le refus par le propriétaire d'un tel canal, l'existence de ce canal fût-elle antérieure à l'arrêté préfectoral, de réparer les dégradations causées au pont par le débordement des eaux, constitue la contravention prévue par l'art. 471, n. 5, C. pén. — Cass., 10 nov. 1870, Mathieu, [S. 72.1.89, P. 72.181]

**2084.** — Si, au contraire, le cours d'eau est naturel ou, bien qu'artificiel, est antérieur à la confection du chemin, l'usinier n'est tenu de contribuer aux dépenses du pont que s'il s'y est expressément engagé.

**2085.** — Les contestations soulevées sur ce point sont de la compétence des tribunaux judiciaires toutes les fois qu'elles doivent être résolues d'après les règles du droit commun, les lois féodales et la situation ancienne ou actuelle des lieux. — Cons. d'Et., 14 avr. 1853, Pivent, [D. 60.3.85]; — 2 févr. 1860, Carbounel, [D. 60.3.85]; — 13 juill. 1866, Caron, [S. 69.3.84]

**2086.** — Il y aurait excès de pouvoir de la part du préfet qui mettrait en tout ou partie à la charge d'un usinier les frais de construction, réparation ou entretien d'un pont de la voirie vicinale. — Cons. d'Et., 15 déc. 1865, Carlier, [Leb. chr., p. 982]

**2087.** — Et l'art. 371 de l'ancien règlement général sur les chemins vicinaux, en imposant aux usiniers une telle charge, n'avait aucune force légale. Aussi n'a-t-il pas été reproduit par le nouveau règlement.

**2088.** — Mais le préfet n'excéderait pas ses pouvoirs en invitant l'usinier à supporter la dépense ou en refusant de le décharger de celles dont il aurait été déclaré passible. L'usinier pourrait, en effet, lors des poursuites en paiement dirigées contre lui, nier sa dette devant les tribunaux compétents. — Cons. d'Et., 4 mars 1858, Carbounel, [Leb. chr., p. 203]; — 1er sept. 1858, Deconquans, [Leb. chr., p. 626]; — 18 déc. 1874, Heurlier, [Leb. chr., p. 1022]

**2089.** — Les tribunaux administratifs n'ont en cette matière qu'une compétence très-restreinte. Il appartient seulement aux conseils de préfecture, sauf appel au Conseil d'Etat, d'interpréter les actes administratifs invoqués au débat pour en préciser le sens et la portée, ou de connaître de l'affaire s'il s'agissait d'appliquer un contrat ayant le caractère d'un marché de travaux publics et consistant, par exemple, en une souscription consentie par l'usinier ou ses auteurs pour l'établissement du pont.

**2090.** — Les chemins vicinaux séparés par un cours d'eau peuvent, à défaut de pont, être reliés par un bac ou bateau transportant les voyageurs d'une rive à l'autre, soit gratuitement, soit moyennant un péage.

**2091.** — Les bacs, bateaux ou passages d'eau sont établis en vertu d'une délibération du ministre des Travaux publics pour les chemins vicinaux ordinaires ou d'intérêt commun, et les rues formant la traverse de ces chemins; ils le sont en vertu d'une délibération du conseil général pour les chemins de grande communication, que le cours d'eau soit ou non navigable ou flottable.

**2092.** — Au premier cas, le péage appartient toujours à l'Etat, et le tarif en est homologué par un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique sur le rapport du ministre des Finances; il appartient, au second cas, au département, et le taux en est fixé par le conseil général.

**2093.** — L'exploitation de ces bacs ou bateaux est d'ordinaire amodiée ou concédée par voie d'adjudication (LL. 6 frim. an VII, 14 flor. an X, 10 août 1871, art. 46, n. 13; Circ. min. Trav. publ., 31 août 1852 et 14 oct. 1871). — V. *suprà*, v° *Bac*.

**2094.** — III. *Travaux occasionnés par l'établissement d'un chemin de fer ou d'un canal.* — Un chemin de fer à établir peut, ou traverser une voie vicinale, ou en absorber le sol sur une plus grande longueur quand il suit la même direction que lui. — V. sur ce point *suprà*, v° *Chemin de fer*.

**2095.** — Il en est de même d'un canal. — V. *suprà*, v° *Canal*.

**2096.** — IV. *Ouvrages intéressant plusieurs chemins vicinaux.* — Ces ouvrages peuvent être, par exemple, des ponts pour les relier, des digues pour les protéger contre les inondations, des aqueducs pour les assainir. S'ils intéressent plusieurs chemins appartenant à la grande ou à la moyenne vicinalité, les travaux sont exécutés en vertu d'une délibération du conseil général (L. 10 août 1871, art. 44, 46-7°). Si les chemins sont situés dans plusieurs départements, il y aurait lieu de recourir à des conférences interdépartementales, conformément à l'art. 90, L. 10 août 1871. — Guillaume, *op. cit.*, p. 103, n. 41 *bis*.

**2097.** — Si les travaux se rapportent à plusieurs chemins vicinaux ordinaires appartenant à des communes différentes, les art. 116 et 117, L. 5 avr. 1884, recevront ici leur application. Les conseils municipaux se concerteront sur la nature des ouvrages à entreprendre et sur la répartition de la dépense, dans des conférences intercommunales où chacun d'eux sera représenté par une commission de trois membres élus dans son sein au scrutin secret. Chaque conseil municipal devra ensuite ratifier les décisions prises dans les conférences pour les rendre exécutoires, et cette ratification sera soumise à l'approbation de l'autorité supérieure dans les cas où la délibération d'un seul conseil le serait en pareille hypothèse (Circ. min., 14 nov. 1884).

**2098.** — Quand il y a lieu, non à construction ou reconstruction, mais seulement à entretien ou réparation de tels ouvrages accessoires, la dépense est obligatoire pour les communes intéressées (L. 21 mai 1836, art. 1 et 2; L. 5 avr. 1884, art. 136-18°). Si les communes ne se mettent pas d'accord dans leurs conférences sur la répartition de la dépense, le conseil général statuera (L. 10 août 1871, art. 46; Circ. min., 15 mai 1884) et le préfet assurera l'exécution des travaux (L. 21 mai 1836, art. 5).

**2099.** — D'après M. Guillaume (*op. et loc. cit.*, p. 104), les règles que nous venons d'exposer sont inapplicables pour un seul chemin vicinal ordinaire intéressant plusieurs communes, et cette voie doit être classée parmi les chemins de grande ou de moyenne vicinalité. Appliquer à l'ensemble de cette voie des règles non spécialement édictées pour la vicinalité serait créer une quatrième classe de chemins vicinaux en dehors de tout texte législatif.

## CHAPITRE II.

### DIFFICULTÉS RELATIVES A L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DE LA VOIRIE VICINALE. — COMPÉTENCE.

**2100.** — Les travaux de la voirie vicinale peuvent donner lieu à deux catégories de difficultés bien distinctes. Les unes se soulèvent entre l'administration et les entrepreneurs au sujet des marchés conclus par voie d'adjudication ou de gré à gré; les autres entre l'administration ou les entrepreneurs et les particuliers à raison de dommages causés à ces derniers : le principe de responsabilité inscrit dans les art. 1382, 1383, C. civ., contre l'auteur d'un dommage est consacré en matière de travaux publics par l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII.

**2101.** — Toutes les difficultés relatives à l'exécution d'un travail de la voirie vicinale ont été pendant longtemps rangées dans la compétence des tribunaux judiciaires. On disait en ce sens qu'on ne pouvait assimiler ces travaux à des travaux publics. Jugé, en ce sens, que les contestations relatives à la réparation des chemins vicinaux sont de la compétence des tribunaux ordinaires. — Cons. d'Et., 28 juill. 1820, Bastier, [S. chr., P. adm. chr.]; — 31 juill. 1822, Pugol, [S. chr., P. adm. chr.]; — 2 avr. 1828, Saint-Didier, [P. adm. chr.]

**2102.** — ... Et qu'il en est de même des contestations relatives au paiement des matériaux employés à la réparation d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 16 janv. 1822, Hongre, [S. chr., P. adm. chr.]

**2103.** — Jugé encore qu'il appartient aux tribunaux de connaître de la demande formée par un particulier contre une commune aux fins de réparation d'un chemin vicinal, de manière à prévenir l'écroulement d'un mur de clôture bordant ce chemin. — Cass., 18 avr. 1816, Rerole, [S. chr., P. adm. chr.]

**2104.** — ... Et de la demande en indemnité formée par un particulier, à raison de dommages causés à un terrain bordant un chemin non classé et qu'il prétend être sa propriété. — Cons. d'Et., 29 déc. 1819, Pernety, [S. chr., P. adm. chr.]

**2105.** — La même compétence doit être admise s'il s'agit d'une demande d'indemnité basée sur des travaux exécutés sur une voie classée. — Cons. d'Et., 28 juill. 1820, précité. — *Contrà*, Cons. d'Et., 30 janv. 1809, Laforcade, [S. chr., P. adm. chr.]

**2106.** — Plus tard, le Conseil d'Etat consacra la compétence de l'autorité administrative pour statuer sur les difficultés relatives aux travaux de la vicinalité quand les projets avaient été préparés, approuvés et adjugés d'après les formes usitées pour les travaux des ponts et chaussées; ces travaux, en ce cas, étaient assimilés à ce point de vue aux travaux publics. — Cons. d'Et., 13 juill. 1825, Bourguignon, [S. chr., P. adm. chr.]; — 9 nov. 1836, François, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 juill. 1841, Fatin, [S. 42.2.42, P. adm. chr.]; — 11 août 1841, Préfet du Loiret, [P. adm. chr.]; — 17 août 1841, Thionnet, [P. adm. chr.]

**2107.** — Mais l'autorité judiciaire restait compétente en principe. Jugé que l'autorité administrative était seule compétente pour connaître des actes d'un maire relatifs à l'entretien d'un chemin vicinal; mais que s'il résultait de ces actes dommage ou lésion pour un propriétaire riverain, c'était devant les tribunaux que devait être portée sa demande en indemnité. — Cons. d'Et., 6 mars 1835, Cante, [S. 35.2.498, P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, v^is *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 296, et *Cours d'eau*, t. 1, p. 561; Chevallier, v° *Cours d'eau*, t. 1, p. 325.

**2108.** — La Cour de cassation jugeait de son côté que les riverains d'un chemin vicinal, qui avaient éprouvé quelque dommage des travaux de réparation entrepris sur ce chemin par ordre du maire, pouvaient citer les ouvriers ou entrepreneurs de ces travaux devant le juge de paix par voie d'action possessoire ou en réparation de dommage; qu'il n'y avait pas lieu de porter l'action au conseil de préfecture, comme au cas où il s'agissait de *travaux publics* au sens de l'art. 4, L. 28 pluv. an VIII. — Cass., 17 janv. 1831, Rey, [S. 31.1.193, P. chr.]

**2109.** — A partir de 1843, le conseil a fait, dans tous les cas, application de la loi du 28 pluv. an VIII, art. 4. Qu'il y ait ou non des marchés et quelle qu'en soit la forme, les travaux relatifs à l'ouverture, au redressement, à l'élargissement, à la réparation ou à l'entretien des chemins vicinaux sont, suivant lui, des travaux publics et toutes les contestations auxquelles ils donnent naissance, sauf quand il y a expropriation d'une propriété particulière, une dépossession matérielle du terrain, relèvent de la juridiction des conseils de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat délibérant au contentieux. — Cons. d'Et., 28 août 1844, de Chavailles, [P. adm. chr.]; — 23 déc. 1845, Garnier, [S. 46.2.284, P. adm. chr.]; — 24 juill. 1847, Passarieu, [P. adm. chr.]

**2110.** — Les opérations préparatoires faites dans l'intérêt des chemins vicinaux, telles qu'étude des projets, rédaction des plans, devis, cahiers des charges, arpentage et bornage, constituent des travaux exécutés pour l'établissement ou l'entretien de ces chemins. Les difficultés qu'elles soulèvent sont donc aussi tranchées par le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 9 janv. 1849, Molicart, [P. adm. chr.]

**2111.** — Seuls les marchés de fournitures rentrent dans la compétence des tribunaux judiciaires, car les tribunaux administratifs ne connaissent des marchés de fournitures que s'ils sont passés au nom de l'Etat. Mais les conseils de préfecture redeviennent compétents, parce qu'il y a marché de travaux publics, si les fournisseurs s'engagent à mettre leurs matériaux en œuvre.

**2112.** — Cette compétence des conseils de préfecture est d'ordre public et l'on n'y pourrait pas déroger pour les contestations s'élevant entre l'administration et les entrepreneurs sur le sens et l'exécution des marchés, par une clause spéciale du cahier des charges. — Cons. d'Et., 17 mai 1855, Klotz, [S. 55.2.794, P. adm. chr., D. 55.3.82]

**2113.** — Si donc le cahier des charges soumet ces contestations au ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'Etat, la décision du ministre ne met nul obstacle à ce qu'il soit prononcé par le conseil de préfecture sur la réclamation d'un entrepreneur ainsi rejetée. — Même arrêt.

**2114.** — Les parties ne pourraient pas davantage renoncer au droit d'appel devant le Conseil d'Etat. Serait nulle, comme contraire à l'ordre public, la clause obligeant l'administration et les entrepreneurs à accepter comme définitifs les arrêts du conseil de préfecture sur une certaine nature de contestations. — Cons. d'Et., 23 juin 1853, Nougaret, [S. 54.2.220, P. adm. chr., D. 54.3.148]

**2115.** — L'étude des diverses contestations pouvant s'élever entre l'administration et les entrepreneurs d'une part, et de l'autre entre l'administration ou les entrepreneurs et les particuliers, en ce qui concerne spécialement les caractères que doivent revêtir les dommages causés à ceux-ci pour leur donner un droit à indemnité, le mode d'évaluation de ces dommages et de l'indemnité elle-même, les personnes y ayant droit et la procédure à suivre sur leur action devant le conseil de préfecture, sera faite *infrà*, v° *Travaux publics*.

**2116.** — Nous nous bornerons à dire ici que l'entrepreneur peut agir contre l'administration non seulement à raison des travaux exécutés conformément au contrat, mais parfois même aussi à raison du principe que nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui. D'où il suit que l'entrepreneur de la construction d'un chemin vicinal peut, après avoir exécuté pour ce chemin des travaux supplémentaires non autorisés par le conseil municipal, demander néanmoins à la commune le paiement du prix de ces travaux, s'ils étaient indispensables pour prévenir la prompte dégradation du chemin. — Cons. d'Et., 16 mai 1879, Lefèvre, [S. 80.2.343, P. adm. chr., D. 79.3.104]

**2117.** — Et nous poserons aussi ce principe que, pour ouvrir le droit des particuliers à une indemnité, il faut qu'ils aient subi dans leurs personnes ou dans leurs biens un véritable dommage matériel résultant directement des travaux.

**2118.** — Les actions contre l'administration ou la commune peuvent être exercées pendant trente ans, aucune prescription particulière n'étant établie sur ce point par la loi. On en a douté quant aux actions en indemnité exercées par les particuliers auxquels les travaux ont causé des dommages, à raison de l'art. 18, L. 21 mai 1836, qui fixe un délai de deux ans pour la prescription. Mais cet article ne s'applique qu'aux cas d'extraction de matériaux ou d'occupation temporaire de terrains. Il a donc été jugé, avec raison, que la prescription de deux ans établie par l'art. 18, L. 21 mai 1836, ne s'applique pas à l'action en indemnité formée, contre la commune, par le riverain d'un chemin vicinal, à raison d'un dommage causé à la propriété de ce dernier par des travaux exécutés sur ce chemin. — Cons. d'Et., 13 mars 1874, Commune de Presle, [S. 76.2.30, P. adm. chr.,

D. 75.3.22] ... — Des travaux d'exhaussement, par exemple. — Cons. d'Et., 12 déc. 1890, Long, [S. P. 92.3.148]

**2119.** — Contre qui l'entrepreneur ou les particuliers qui ont subi des dommages par suite de l'exécution des travaux doivent-ils diriger leur action? C'est évidemment contre la ou les communes auxquelles appartient le sol du chemin. Sans doute, la jurisprudence admet la possibilité d'une convention entre la commune propriétaire et une commune voisine pour mettre à la charge de celle-ci les dépenses occasionnées par les travaux — Cons. d'Et., 5 déc. 1873, Bouillon, Lagrange, [S. 75.2.307, P. adm. chr., D. 74.3.82]; — mais c'est là à l'égard des tiers, entrepreneurs ou particuliers lésés, *res inter alios acta,* dont ils n'ont pas à tenir compte, et le particulier auquel a été causé un dommage provenant de travaux exécutés par une commune sur un de ses chemins peut demander à cette dernière une indemnité, bien qu'elle ait consenti, avec une autre commune, une convention par laquelle celle-ci s'est chargée, vis-à-vis du réclamant, des conséquences de ces travaux. — Cons. d'Et., 13 mars 1874, précité.

**2120.** — *A fortiori,* en est-il de même en l'absence de pareilles conventions. En ce cas, et s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire, une commune ne saurait mettre à la charge d'une autre une partie des frais de construction ou d'entretien d'un chemin vicinal, sans enlever à ce chemin son caractère, pour le transformer arbitrairement en chemin de grande communication ou en chemin d'intérêt commun. Dès lors, la commune sur le territoire de laquelle se trouve placée une telle voie ne peut se prévaloir de ce que des travaux exécutés pour ce chemin profiteraient surtout à une commune voisine pour se dispenser de payer à l'entrepreneur une partie du prix de ces travaux. — Cons. d'Et., 16 mai 1879, précité.

**2121.** — Alors même qu'il s'agisse de travaux exécutés sur un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, ce sont les communes intéressées et non le département qui doivent être mises en cause. Jugé, en ce sens, que la demande en indemnité formée par un particulier, à raison du dommage à lui causé par des travaux exécutés sur un chemin vicinal d'intérêt commun, doit être dirigée contre les communes intéressées audit chemin, et non contre le département, bien que ce dernier ait fourni une subvention. — Cons. d'Et., 19 juill. 1878, Méhours, [S. 80.2.96, P. adm. chr., D. 79.3.13]

**2122.** — ... Et que les communes intéressées peuvent être, dans ce cas, déclarées responsables du dommage, bien qu'elles n'aient pas autorisé les travaux exécutés, si, à la suite d'un classement contre lequel elles n'ont pas réclamé, l'administration a pris possession du sol sur lequel il est établi. — Même arrêt.

**2123.** — Mais qui représentera la ou les communes intéressées dans cette action? Ce sera évidemment le maire s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire; ce sera le préfet, telle est du moins l'opinion depuis longtemps admise, en ce qui concerne les chemins de grande communication. Jugé, en ce sens, que lorsque les travaux exécutés pour le nivellement d'un chemin vicinal de grande communication dans la traverse d'une commune ont causé un dommage à un riverain, l'action en indemnité de ce dernier doit être formée non contre le maire, mais contre le préfet, comme représentant les communes intéressées audit chemin. — Cons. d'Et., 26 févr. 1870, Defrance, [S. 71.2.230, P. adm. chr.]

**2124.** — ... Et si, devant le conseil de préfecture saisi mal à propos, dans ce cas, de l'action dirigée contre le maire, ce dernier forme une demande reconventionnelle pour obtenir la répression d'un empiètement commis sur le sol du chemin vicinal, le conseil ne peut, en rejetant la réclamation du propriétaire, statuer sur la demande reconventionnelle. — Même arrêt.

**2125.** — Les tribunaux judiciaires se sont prononcés dans le même sens. Il a été décidé que les actions exercées, à l'occasion de travaux exécutés sur les chemins vicinaux de grande communication, par les propriétaires à qui ces travaux porteraient préjudice, doivent être intentées contre le préfet, et non contre le maire. — Douai, 27 nov. 1878, Fouan, [S. 79.2.204, P. 79. 844] — V. aussi Rennes, 13 mars 1863, Préfet du Finistère, [S. 64.2.303, P. 64.1239, D. 64.2.187] — Rouen, 25 nov. 1863, Commune de Romilly, [S. 64.2.97, P. 64.640]

**2126.** — La question est plus douteuse en ce qui concerne les chemins d'intérêt commun. Nous avons dit que, jusqu'en 1877, le Conseil d'Etat reconnaissait au maire de la commune le droit exclusif d'exercer en pareil cas les actions communales. — Cons. d'Et., 1er déc. 1876, Mention, [S. 78.2.342, P. adm. chr., D. 77.3.9]

**2127.** — Mais un premier arrêt a déclaré que, s'il s'élève des contestations entre les communes intéressées à un chemin d'intérêt commun et l'entrepreneur des travaux de confection dudit chemin, c'est au préfet, et non aux maires desdites communes, qu'il appartient d'agir en leur nom. — Cons. d'Et., 12 janv. 1877, Pirognat, [S. 79.2.29, P. adm. chr , D. 77.3.9]

**2128.** — Depuis lors, le Conseil d'Etat a persévéré dans cette jurisprudence et admis, d'une façon générale, qu'au préfet seul appartenait l'exercice des actions communales en matière de chemins vicinaux d'intérêt commun (Circ. min., 20 mai 1877). — Cons. d'Et., 4 mai 1883, Mader, [S. 85.3.24, P. adm. chr.]

**2129.** — Mais la Cour de cassation a refusé de s'associer à ce changement de jurisprudence. D'après elle, si l'art. 9, L. 12 mai 1836, en plaçant les chemins vicinaux de grande communication sous l'autorité des préfets, a donné à ces fonctionnaires le droit de représenter les communes intéressées, aucune disposition législative ne leur a accordé le même droit pour les chemins vicinaux d'intérêt commun; un pareil droit ne résulte pas, pour les préfets, des art. 44 et 46, L. 10 août 1871.

**2130.** — Le maire d'une commune a donc seul qualité pour la représenter dans les actions relatives aux chemins vicinaux d'intérêt commun, et notamment dans une instance en règlement d'indemnité à l'occasion d'un chemin vicinal d'intérêt commun passant sur le territoire de cette commune. — Cass., 8 déc. 1885, Commune de Lahonce, [S. 86.1.179, P. 86.1.411]

**2131.** — Et si le maire a qualité pour représenter la commune, en ce qui concerne les actions relatives aux chemins vicinaux d'intérêt commun, il en résulte qu'il a également qualité pour régler l'indemnité due à raison de l'exécution de ces chemins, et par conséquent pour reconnaître, au profit d'un particulier, l'existence du droit à cette indemnité. Dès lors, la reconnaissance d'une indemnité due à un particulier à raison de l'exécution d'un chemin vicinal d'intérêt commun a été régulièrement faite par le maire d'une commune, ledit maire ayant qualité pour régler l'indemnité. — Même arrêt

**2132.** — Quelle que soit l'opinion que l'on adopte sur la question relativement aux chemins d'intérêt commun, il est incontestable que, lorsque le préfet doit agir, les chemins vicinaux ne constituant pas des propriétés départementales, le conseil général n'a pas à intervenir dans les actions auxquelles donneront lieu les litiges ayant ces chemins pour objet. Un conseil général de département avait cru cependant pouvoir autoriser le préfet à agir contre un particulier pour obtenir de lui la réalisation d'une offre de concours qu'il avait faite; pour ne pas laisser établir un précédent duquel on aurait pu déduire de fausses conséquences, le ministre a provoqué l'annulation de cette délibération, qui a été prononcée par une ordonnance royale du 9 sept. 1838.

**2133.** — C'est par le conseil de préfecture que le préfet doit se faire autoriser toutes les fois qu'il a à exercer devant l'autorité judiciaire une action née de difficultés soulevées à l'occasion des intérêts communaux collectifs, qui ont pour objet un chemin vicinal de grande communication (Circ. min. Int., 18 févr. 1839).

**2134.** — En cette matière, pour se pourvoir au Conseil d'Etat contre un arrêté par défaut d'un conseil de préfecture, il faut préalablement en avoir demandé la rectification au conseil de préfecture lui-même par la voie de l'opposition. — Cons. d'Et., 11 août 1841, Préfet du Loiret, [P. adm. chr.]

**2135.** — Le même arrêt ajoute que lorsque la rectification est demandée, devant le Conseil d'Etat, d'une erreur matérielle qui aurait été commise dans un décompte sur lequel a statué l'arrêté du conseil de préfecture dont on poursuit l'annulation, c'est le cas pour le Conseil d'Etat de renvoyer devant l'administration, et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture, pour opérer, s'il y a lieu, cette rectification. — Même arrêt.

## CHAPITRE III.

### OCCUPATION TEMPORAIRE ET EXTRACTION DE MATÉRIAUX POUR LA VOIRIE VICINALE.

**2136.** — Les servitudes d'utilité publique d'occupation temporaire et d'extraction des matériaux ont été formellement dé-

clarées applicables en matière de travaux de la voirie vicinale par l'art. 17, L. 21 mai 1836. L'existence de cette servitude spéciale est fort ancienne dans la législation française (Arrêts du conseil, 7 sept. 1755 et 20 mars 1780; L. des 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, sect. 6, art. 1, 28 pluv. an VIII, art. 4; C. civ., art. 650; L. 16 sept. 1807, art. 55). La loi de 1836 a eu pour objet de faire disparaître tous les doutes sur le point de savoir si cette servitude pouvait être exercée en faveur de la voirie vicinale.

**2137.** — Elle existe donc en notre matière; il y a lieu d'ailleurs pour l'administration d'en user avec la plus grande discrétion possible et de la faire peser sur les propriétaires, non par des considérations personnelles, mais d'après les besoins du service. Non seulement l'administration peut s'en prévaloir, mais il en est de même des entrepreneurs et des concessionnaires et aussi, quoique ce point ait été longtemps contesté, des simples fournisseurs de matériaux. — Cons. d'Ét., 9 mai 1867, Stackler, [S. 68.2.197, P. adm. chr., D. 67.3.69]

## Section I.

### Désignation et occupation des terrains.

**2138.** — Les projets rédigés par les agents-voyers pour la construction, la réparation ou l'entretien des chemins vicinaux doivent indiquer les carrières et les propriétés à occuper temporairement pour l'extraction ou le dépôt des matériaux ou pour tout autre objet; si, au cours des travaux, la nécessité apparaît d'occuper des terrains non indiqués au devis, c'est le préfet qui les désigne sur la proposition des agents-voyers; l'avis du maire doit être pris pour les chemins vicinaux ordinaires. Il faut autant que possible choisir dans ce but le lit des ruisseaux ou rivières et les propriétés communales, afin d'éviter un préjudice aux propriétés privées et une obligation de paiement pour la commune. Parmi les propriétés particulières il faut s'abstenir, si faire se peut, d'occuper les lieux plantés de vignes ou d'arbres fruitiers (Instr. gén., art. 47-49).

**2139.** — Sont exceptés de cette servitude et ne peuvent dès lors être occupés dans l'intérêt des chemins vicinaux, sans l'assentiment des propriétaires, les lieux entourés de murs ou de clôtures équivalentes, d'après l'arrêt du 7 sept. 1855. Mais l'arrêt du 20 mars 1780, appliqué dans toute la France, bien que rendu spécialement pour la Normandie, a restreint l'exception au cas où le terrain clos est une cour, un jardin, un verger attenant à l'habitation ou en constituant une annexe. D'après le Conseil d'Etat délibérant au contentieux, l'exception est accordée à l'habitation et à ses dépendances. — Cons. d'Ét., 7 mars 1861, Thiac, [S. 61.2.236, P. adm. chr.]; — 12 juill. 1864, Poullain, [S. 65.2.53, P. adm. chr.]; — 2 mai 1867, Watel, [Leb. chr., p. 512]; — 31 déc. 1869, de Janzé, [Leb. chr., p. 1057]

**2140.** — ... Alors même d'ailleurs que ces dépendances ne lui sont pas absolument attenantes : un verger clos de murs, par exemple, rentre dans le cas d'exception de l'arrêt de 1780, bien que séparé de la maison par un chemin. — Cons. d'Ét., 26 déc. 1862, Brulé-Grouzelle, [Leb. chr., p. 867]

**2141.** — Le terrain doit être spécialement désigné dans l'arrêté du préfet. — Paris, 12 oct. 1838, Chemin de fer de Versailles, [S. 39.2.161, P. 38.2.305] — Cons. d'Ét., 30 janv. 1828, Best, [S. chr.]

**2142.** — L'administration ne peut autoriser l'occupation qu'en vue des travaux. — Cons. d'Ét., 20 févr. 1868, C^ie des Docks de Saint-Ouen, [S. 69.2.28, P. adm. chr.]

**2143.** — Les propriétaires dont les terrains ont été ainsi désignés peuvent seulement, s'ils se bornent à soutenir l'inopportunité du choix de leur propriété plutôt que de toute autre, s'adresser par la voie gracieuse au préfet et subsidiairement au ministre, la question ne présentant aucun caractère contentieux. — Cons. d'Ét., 29 nov. 1848, Rolland, [P. adm. chr.]

**2144.** — Mais si le propriétaire prétend que son terrain ainsi désigné est excepté de la servitude comme clos, il peut prendre non seulement la voie gracieuse mais la voie contentieuse. La question de clôture est tranchée, non par le préfet, mais par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat. — Toulouse, 10 mars 1834, Lafue-d'Auzas et Labarie, [S. 35.2.173, P. chr.] — Cons. d'Ét., 1^er juill. 1840, de Champagné, [S. 40.2.478, P. adm. chr.]; — 22 mars 1851, Blancler, [S. 51. 2.463, P. adm. chr., D. 52.3.25]; — 7 juill. 1863, Leremboure, [Leb. chr., p. 732]; — 7 juin 1864, Guyot de Villeneuve, [Leb. chr., p. 662]; — 8 août 1872, V^e Ledoux, [S. 74.2.127, P. adm. chr., D. 73.3.11]; — 28 nov. 1873, Timoléon d'Ortoli, [Leb. chr., p. 864]

**2145.** — L'occupation temporaire des terrains ainsi désignés peut avoir lieu à l'amiable ou d'office. Si le propriétaire consent à l'occupation, la convention relative à cet objet est soumise, quelle que soit la nature du chemin, à l'approbation du préfet; l'approbation du conseil municipal est également nécessaire s'il s'agit d'un chemin vicinal ordinaire. L'intervention du conseil municipal et du préfet n'est pas nécessaire quand l'entrepreneur a pris les indemnités à sa charge personnelle (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 51).

**2146.** — Les contestations s'élevant au sujet de l'exécution de semblables conventions sont de la compétence exclusive des tribunaux judiciaires. — Cons. d'Ét., 5 janv. 1860, Canterranne, [Leb. chr., p. 10]; — 18 févr. 1864, Département du Morbihan, [S. 64.2.279, P. adm. chr., D. 64.3.106]; — 26 févr. 1870, Chemin de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 192]

**2147.** — Faute de consentement du propriétaire, l'occupation temporaire ne peut s'opérer régulièrement qu'en vertu d'un arrêté préfectoral notifié aux parties intéressées dix jours au moins avant d'être exécuté (L. 21 mai 1836, art. 17). L'instruction générale du 6 déc. 1870, art. 52-56, a fait de plus application en cette matière des dispositions du décret du 8 févr. 1868, relatif aux occupations temporaires pour les travaux publics de l'Etat.

**2148.** — Le propriétaire du terrain à occuper reçoit notification de l'arrêté préfectoral, avec mise en demeure de se faire représenter sur les lieux à une date qui doit lui laisser au moins un délai de dix jours pour constater contradictoirement avec un agent de l'administration l'état du terrain. Le délai entre la notification de l'arrêté et l'examen du terrain est augmenté d'un jour par trois myriamètres de distance entre la situation des lieux et le domicile des intéressés. La notification a lieu en la forme administrative et le décret du 8 févr. 1868 ne s'appliquant pas aux travaux des chemins vicinaux, elle est nécessairement individuelle pour chaque propriétaire. — Cons. d'Ét., 3 janv. 1873, Lecouturier, [S. 74.2.324, P. adm. chr., D. 73.3.84]

**2149.** — Elle est constatée par un reçu des intéressés ou par un procès-verbal de l'agent, dont copie est laissée à leur domicile, la minute étant déposée à la mairie. Si, au jour indiqué, le propriétaire ne se fait pas représenter, la constatation de l'état du terrain est faite d'office par l'agent de l'administration, qui dresse un procès-verbal de l'opération destiné à fournir les éléments nécessaires à l'évaluation soit de la dépréciation des terrains, soit des dommages résultant de l'occupation. Le procès-verbal est déposé à la mairie de la localité.

**2150.** — L'occupation peut avoir lieu aussitôt après ce dépôt. Il n'est pas nécessaire d'adresser une nouvelle sommation au propriétaire. — Agen, 21 avr. 1864, Pesquidoux, [S. 64.2. 190, P. 64.816, D. 64.2.93]

**2151.** — Lorsque les formalités légales pour la reconnaissance des baux ont été accomplies, nul propriétaire, locataire ou fermier, ne peut s'opposer ni apporter aucun trouble à l'occupation des terrains et à l'extraction ou au dépôt des matériaux, à peine d'un procès-verbal et de poursuites judiciaires. Telle était déjà la règle posée par l'arrêt du conseil du 7 sept. 1755 pour tous les travaux publics. S'il y a contravention simple et sans voie de fait à cette règle, l'art. 471, C. pén., est applicable entraînant une amende de 1 à 15 fr. contre tout contrevenant aux règlements administratifs. Si l'opposition est accompagnée de voie de fait, la Cour de cassation décide que l'art. 438, C. pén., bien qu'il ne parle que des travaux autorisés par le gouvernement, s'applique aux travaux publics communaux en général et à ceux de la vicinalité en particulier; elle voit donc dans ce fait un délit passible d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende ne pouvant être inférieure à 16 fr. ni supérieure au quart des dommages-intérêts. — Cass., 2 févr. 1844, Louvrier, [S. 44. 1.271, P. 44.1.582] — Aix, 8 juill. 1858, X..., [S. 59.2.447, P. 59.1030, D. 60.2.44]

**2152.** — L'occupation d'un terrain peut être prescrite soit pour le passage ou le dépôt des matériaux, soit pour leur extraction. Elle peut l'être aussi pour y effectuer le dépôt des matières provenant de la chaussée, des accotements, fossés et talus du chemin. L'instruction du 6 déc. 1870 (art. 57), autorise même ce dépôt à titre définitif sur les propriétés riveraines sans qu'il y ait en

principe, besoin d'aucune formalité préalable, et il semble bien que le préfet trouve dans les termes généraux de la loi du 21 mai 1836, art. 17, le droit d'en ordonner ainsi. Si le dépôt dont il est question rencontre de l'opposition, il est procédé comme en matière d'occupation temporaire de terrain; l'instruction de 1870 recommande seulement de ne déposer ces produits sur les propriétés riveraines qu'après enlèvement des récoltes. Par là, on sauvegarde à la fois l'intérêt des propriétaires et celui des communes tenues de réparer les dommages subis par ceux-ci.

**2153.** — Nous admettons d'ailleurs qu'en principe au moins, les riverains ont toujours droit à une indemnité. Une circulaire du directeur général des ponts et chaussées, en date du 30 juill. 1835, le nie en ce qui concerne le dépôt sur leurs terrains des produits du curage des fossés; elle se fonde sur les dispositions d'anciens arrêts qui obligeaient les riverains à recevoir le dépôt des terres provenant du curage des fossés. Mais ces dispositions étaient relatives aux routes royales, et ne peuvent être étendues aux riverains des chemins vicinaux. — Dumay, p. 436.

**2154.** — L'occupation temporaire et l'extraction des matériaux peuvent se produire dans les bois soumis au régime forestier et régis par l'administration des forêts. Le Code forestier (art. 145) l'admet pour l'exécution de tous les travaux publics, et l'ordonnance du 8 août 1845 détermine les formalités à suivre pour l'extraction, dans les forêts, des matériaux destinés spécialement aux travaux de la voirie vicinale. D'après cette ordonnance, les lieux d'extraction doivent être désignés préalablement à l'agent forestier supérieur de l'arrondissement. Des agents forestiers fixent, de concert avec les agents de la vicinalité ou, à leur défaut, avec le maire, les limites du terrain à occuper, le nombre, l'espèce et les dimensions des arbres à abattre, les chemins à suivre pour le transport des matériaux. En cas de contestation, le préfet statue.

**2155.** — Les agents forestiers rédigent ensuite les clauses et conditions imposées pour l'extraction elle-même et pour le rétablissement des lieux en l'état. Le préfet les fait insérer au cahier des charges des travaux, et si ceux-ci s'exécutent en dehors de tout cahier des charges, il les impose par un arrêté spécial. Les agents forestiers, les agents de la vicinalité et les maires doivent veiller à l'observation de ces conditions, et spécialement à l'emploi des matériaux extraits aux seuls travaux pour lesquels les extractions ont été autorisées (V. *infrà*, n. 2165). Les poursuites contre les contrevenants seront exercées par les agents forestiers.

**2156.** — Les arbres qu'il est nécessaire d'abattre sont vendus sur l'autorisation du conservateur.

**2157.** — Toutes les contestations relatives à l'exécution des travaux d'extraction rentrent dans la compétence des conseils de préfecture (L. 28 pluv. an VIII, art. 4; L. 21 mai 1836, art. 17). Les communes sont toujours responsables du paiement de tous dommages et indemnités.

**2158.** — Des mesures analogues, concertées entre le service vicinal et les agents de l'administration des domaines, doivent être prises lorsque les terrains à occuper ou à fouiller dépendent de propriétés régies par cette administration (Inst. gén., 6 déc. 1870, art. 62).

**2159.** — Quel que soit le propriétaire du sol sur lequel une carrière doit être ouverte pour le service d'un chemin vicinal, l'art. 61 de l'instruction générale de 1870, conforme à l'art. 206 du règlement général sur les chemins vicinaux, interdit de l'ouvrir ou de pousser les fouilles à une distance moindre de la limite des chemins vicinaux que celle prescrite par le règlement préfectoral, sauf permission spéciale du préfet. Cette prohibition, qu'il faut combiner avec les prescriptions plus sévères résultant de règlements faits par le chef de l'Etat, telles que celles écrites dans l'art. 9, Décr. 8 févr. 1892, a pour objet d'éviter les éboulements et les dégradations de la voie publique pouvant être occasionnés par le défaut de distance suffisante entre la carrière et le chemin, comme aussi d'assurer la sécurité du passage.

## Section II.

### Règlement et paiement des indemnités. — Compétence.

**2160.** — I. *Modes de règlement.* — L'indemnité due à raison de l'occupation temporaire des terrains au profit du service vicinal peut être réglée à l'amiable. La convention est soumise, sauf le cas où l'entrepreneur a pris les indemnités à sa charge, à l'approbation du conseil municipal et du préfet dans le cas prévu par l'art. 68-3°, L. 5 avr. 1884, pour les chemins vicinaux ordinaires, et à la seule sanction du préfet s'il s'agit de chemins de grande communication ou d'intérêt commun.

**2161.** — A défaut de règlement amiable, cette indemnité est fixée en principe par le conseil de préfecture sur le rapport de deux experts désignés l'un par le sous-préfet, l'autre par le propriétaire. En cas de dissentiment entre eux, le conseil nomme un tiers expert pour les départager (L. 21 mai 1836, art. 17). Mais la compétence du conseil de préfecture n'est pas absolue et le règlement de l'indemnité sera fait par les tribunaux judiciaires toutes les fois qu'il s'agira d'interpréter une convention conclue sur ce point avec le propriétaire, ou que l'occupation n'étant pas régulière dégénère en simple voie de fait; le fait de l'occupation est, dans ce second cas, susceptible d'une poursuite correctionnelle ou d'une instance en dommages-intérêts devant les tribunaux civils.

**2162.** — Les tribunaux civils sont donc compétents tout d'abord toutes les fois qu'il y a contestation sur l'application d'une convention passée entre le propriétaire et l'administration de l'entrepreneur pour régler l'indemnité ou en fixer les bases aussi bien quand l'occupation a été faite à l'amiable que quand elle a été autorisée d'office. — Cons. d'Et., 29 juin 1847, Dupoux, [S. 47.2.623, P. 47.3.178]; — 5 janv. 1860, Canterranne, [Leb. chr., p. 10]; — 8 mars 1861, Leclerc de Pulligny, [D. 61.3.67]; — 21 nov. 1861, Villequier, [Leb. chr., p. 900]; — 18 févr. 1864, Département du Morbihan, [S. 65.2.149, P. adm. chr., D. 64.3.106]; — 24 juin 1864, Cardinal, [Leb. chr., p. 600]; — 17 janv. 1868, Burnett Stears, [S. 68.2.235, P. adm. chr., D. 68.3.82]; — 5 mai 1869, Dufau, [Leb. chr., p. 166]; — 26 févr. 1870, Chemin de fer de P.-L.-M., [Leb. chr., p. 192] — Trib. confl., 2 mai 1877, Gagnes, [S. 79.2.128, P. adm. chr.]

**2163.** — Ils le sont encore en cas de fouilles pratiquées pour le redressement d'un chemin vicinal, si le réclamant indemnisé allègue que les fouilles n'ont été autorisées que par suite d'une convention entre lui et la commune. — Cons. d'Et., 28 févr. 1866, Guyet, [S. 66.2.374, P. adm. chr.]; — 19 juill. 1872, Prigione, [S. 74.2.125, P. adm. chr.]

**2164.** — Il en est ainsi même si, au cours des travaux et après convention entre le propriétaire et l'entrepreneur, le préfet a pris un arrêté d'autorisation. — Cass., 25 avr. 1866, Manger, [S. 66.1.258, P. 66.651]; — 30 juill. 1867, Curière, [S. 67.1.394, P. 67.1067, D. 68.1.32]

**2165.** — Les tribunaux judiciaires règlent encore l'indemnité si les conditions fixées par l'arrêté préfectoral d'occupation n'ont pas été observées. Il en est ainsi : 1° si les matériaux extraits ont été employés à d'autres travaux que ceux pour lesquels l'extraction était autorisée. — Cons. d'Et., 11 août 1849, Quesnel, [S. 50.2.59, P. adm. chr., D. 50.3.11]

**2166.** — 2° Quand les travaux ont été faits sur des terrains non désignés par l'arrêté préfectoral ou sur une partie de ces terrains excédant les limites fixées. — Cass., 21 oct. 1841, Pecollet, [S. 42.1.948, P. 42.1.646]; — 2 avr. 1849, Micé, [S. 49.1.659, P. 49.2.231, D. 49.1.222] — Cons. d'Et., 30 août 1842, Beguerry, [S. 43.2.43, P. adm. chr.]; — 9 déc. 1843, Régnier, [S. 44.2.137, P. adm. chr.]; — 8 mai 1861, précité; — 16 août 1862, Nicolas, [Leb. chr., p. 684]; — 26 nov. 1866, Bizet, [S. 67.2.300, P. adm. chr., D. 67.3.57]; — 17 févr. 1869, Boysseau de Mellanville, [S. 70.2.164, P. adm. chr.]; — 5 mai 1869, Dufau, [Leb. chr., p. 166] — Trib. confl., 30 nov. 1850, Micé, [S. 51.2.303, P. adm. chr., D. 51.3.18]

**2167.** — En pareil cas, l'auteur de la voie de fait peut être poursuivi correctionnellement. — Cons. d'Et, 19 déc. 1839, Préfet du Gard, [S. 40.2.282, P. adm. chr.]

**2168.** — Et le préfet, par une autorisation ultérieure, ne pourrait couvrir les actes irréguliers de l'entrepreneur ou des agents de l'administration. — Cons. d'Et., 8 mai 1861, Roubière, [S. 62.2.238, P. adm. chr.]

**2169.** — Mais si, devant le tribunal civil ou correctionnel, le défendeur soutient qu'il s'est conformé à l'arrêté préfectoral et qu'il y ait dès lors lieu d'interpréter cet acte, le tribunal doit surseoir à statuer et impartir un délai pour faire déterminer le sens et la portée de l'acte administratif par le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 24 juill. 1845, Cayla, [S. 46.2.46, P. adm. chr.]; — 8 mai 1861, précité; — 17 juillet 1861, Chemins de fer P.-L.-M., [Leb. chr., p. 821]; — 24 févr. 1865, Commune de Montigny-sur-Chiers, [S. 65.2.148, P. adm. chr., D. 65.5.394]

**2170.** — La question préjudicielle vidée, les tribunaux reprennent toute compétence pour apprécier le dommage. —

Amiens, 25 avr. 1850, Happey, [S. 51.2.708, D. 51.2.126] — Cons. d'Et., 15 mars 1849, Bideault, [S. 49.2.382, P. adm. chr., D. 50.3.23]; — 11 août 1849, Quesnel, [S. 50.2.59, P. adm. chr., D. 50.3.11]

**2171.** — 3° Quand l'arrêté préfectoral autorisant les travaux a été annulé et la cessation des fouilles ordonnée. — Cass., 25 août 1868, Brulé Gronzelle, [S. 68.1.436, P. 68.1172, D. 68.1.397]

**2172.** — 4° Quand l'entrepreneur a omis de prévenir le propriétaire en faisant connaître sa qualité avant l'occupation. Le Conseil d'Etat, qui s'était d'abord prononcé en sens contraire... — Cons. d'Et., 10 mars 1843, Armelin, [P. adm. chr.], a depuis lors formellement consacré cette solution. — Cons. d'Et., 17 févr. 1869, précité; — 19 juill. 1872, précité.

**2173.** — Remarquons enfin que si l'occupation se prolonge de façon à prendre, de temporaire qu'elle était, un caractère définitif, les particuliers intéressés auraient le droit de recourir au Conseil d'Etat contre l'arrêté préfectoral qui l'aurait autorisée et de faire ensuite fixer l'indemnité à eux due par le jury d'expropriation ou le juge de paix, suivant les cas.

**2174.** — Lorsque l'occupation temporaire et l'extraction des matériaux se produisent dans les bois soumis au régime forestier, le règlement de l'indemnité due se fait conformément à l'ordonnance du 8 août 1845 et à l'instruction du directeur général des forêts en date du 27 sept. 1866, [S. 66.2.298]

**2175.** — L'évaluation des indemnités est faite conformément aux règles posées par l'art. 17-2°, L. 21 mai 1836; l'agent forestier supérieur de l'arrondissement remplit les fonctions d'expert dans l'intérêt de l'Etat (Ord. 8 août 1845, art. 4). Toutes contestations sur ce point sont soumises au conseil de préfecture (*Ibid.*, art. 7; L. 21 mai 1836, art. 17).

**2176.** — II. *Bases de l'indemnité.* — Au point de vue des bases de l'indemnité due, il faut distinguer, avec l'art. 55, L. 16 sept. 1807, deux hypothèses : ou il y a occupation avec ou sans travaux de fouille et d'extraction d'un terrain dont la surface seule était exploitée, ou, au contraire, il y a occupation d'une carrière déjà en exploitation pour en employer les produits au chemin. Au premier cas, l'indemnité, quelle que soit l'importance des extractions, doit seulement représenter le dommage causé à la surface du sol par la privation de jouissance, les fouilles, le dépôt et le transport des matériaux. Au second cas, l'indemnité représentera la valeur des matériaux extraits et de plus le préjudice résultant de l'exploitation même de la carrière, non pas s'il s'agit de dommages en résultant nécessairement, quel que puisse être l'auteur de l'exploitation... — Cons. d'Et., 18 févr. 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [S. 64.2.279, P. adm. chr.]; — 17 mars 1864, Chemin de fer de l'Ouest, [Leb. chr., p. 261]; — 6 mars 1872, Boucher d'Argis, [S. 73.2.288, P. adm. chr., D. 72.3.78]

**2177.** — ... Mais s'il y a eu négligence et défaut de soin dans l'exploitation. — Cons. d'Et., 3 mai 1850, Debrousse, [S. 73.2.288, *ad notam*, P. adm. chr., D. 51.3.12]; — 6 mai 1858, Godbarye, [S. 73.2.288, *ad notam*, P. adm. chr., *ad notam*]; — 27 juin 1865, Labourdelle, [Leb. chr., p. 429] — *Sic*, Aucoc, *Conf.*, n. 746.

**2178.** — La différence de traitement du propriétaire d'une carrière suivant qu'elle est ou non exploitée, et l'interdiction posée par la loi de 1807 de lui tenir compte de la valeur des matériaux enlevés en cas de non exploitation préalable de la carrière, est très-critiquée et à juste titre. Un arrêt du Conseil d'Etat avait, dans un sentiment d'équité, refusé d'appliquer cette règle en matière de chemins vicinaux, — Cons. d'Et., 17 déc. 1809, Millin, [S. chr., P. adm. chr.], — mais la jurisprudence postérieure est toute contraire.

**2179.** — Il importe donc beaucoup de savoir ce qu'il faut entendre par une carrière en exploitation au sens de l'art. 55, L. 16 sept. 1807. A l'origine, seule était considérée comme telle la carrière donnant actuellement un revenu au propriétaire. Mais aujourd'hui, le terrain occupé temporairement est réputé comprendre une carrière en exploitation, dès lors que l'administration ou l'entrepreneur tire les matériaux d'un point d'où le propriétaire en avait déjà pris sans qu'il ait planté ou remis depuis lors ledit terrain en culture. — Cons. d'Et., 18 mai 1854, Lebègue, [Leb. chr., p. 477]; — 20 juill. 1854, Pouplin, [D. 55.3.33]; — 23 juill. 1857, Espivent, [Leb. chr., p. 583]; — 17 mars 1864, Auvray, [S. 64.2.120, P. adm. chr.]; — 1er avr. 1869, Watel, [Leb. chr., p. 294]

**2180.** — ... Ou d'un point presque contigu à une carrière déjà exploitée dans la même propriété pour la même nature de matériaux. — Cons. d'Et., 21 déc. 1859, de Viart, [Leb. chr., p. 770]; — 16 avr. 1863, Gruter, [Leb. chr., p. 383]; — 18 févr. 1864, précité; — 7 avr. 1864, Pescatore, [Leb. chr., p. 332] — V. au surplus, *infrà*, v° *Travaux publics*.

**2181.** — III. *Paiement de l'indemnité.* — Le paiement de l'indemnité due pour occupation temporaire d'un terrain, pour enlèvement de terres ou extraction de matériaux et pour dépôts n'est pas nécessairement préalable. On a invoqué en sens contraire la loi des 28 sept.-6 oct. 1791 (tit. 1, sect. 6, art. 1) qui interdit aux agents de l'administration de fouiller dans les champs pour y chercher des pierres, de la terre ou du sable destinés à l'entretien des grandes routes ou autres usages publics sans qu'au préalable le propriétaire ait été indemnisé. Mais, d'une part, le silence absolu de la législation postérieure sur ce point équivaut, peut-on dire, à une abrogation implicite de cette disposition et, d'autre part, une telle règle est impossible à appliquer, car on ignore par avance quelle quantité de matériaux sera extraite et quel dommage subira le propriétaire. Aussi le Conseil d'Etat n'a-t-il jamais admis la nécessité de l'indemnité préalable. — Cass., 13 juin 1866, Comte de Béthune, [S. 66.1.259, P. 66.653] — Cons. d'Et., 4 juin 1823, [D. *Rép.*, v° *Travaux publics*, n. 788]; — 13 avr. 1850, Rouille, [S. 50.2.555, P. adm. chr.]

**2182.** — Seulement il ne faut pas non plus faire attendre plusieurs années au propriétaire la réparation du préjudice éprouvé. — Cons. d'Et., 15 juin 1861, Roubière, [S. 62.2.238, P. adm. chr., D. 61.3.52]; — 28 janv. 1864, Dupont, [Leb. chr., p. 82]

**2183.** — Et l'instruction du 6 déc. 1870, se conformant dans son art. 56 à cette jurisprudence, prescrit de régler l'indemnité après chaque campagne quand l'occupation doit se prolonger plus d'une année. Le propriétaire reçoit ainsi annuellement la représentation des revenus de son fonds.

**2184.** — IV. *Prescription de l'action en indemnité.* — Pour compléter les mesures propres à faciliter la prompte aliénation du réseau vicinal en mettant l'administration à l'abri des obstacles qui avaient arrêté sa marche, la loi dispose encore que l'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui auront servi à la confection des chemins vicinaux, et pour extraction des matériaux, sera prescrite par le laps de deux ans (art. 18).

**2185.** — Cette prescription ne s'applique qu'à l'action tendant au règlement de l'indemnité. Elle ne s'étend pas à l'action en paiement de l'indemnité une fois que le prix a été réglé à l'amiable ou par la juridiction compétente. — Garnier, *Suppl.*, p. 95; Dufour, t. 1, n. 643; Solon, *Chem. vic.*, p. 62; Féraud-Giraud, t. 2, p. 455; Dumay, t. 2, p. 290, n. 555. — Cette dernière action ne se prescrit que par les délais ordinaires de la prescription de droit commun.

**2186.** — Naturellement la prescription triennale n'est opposable à l'action en indemnité que lorsque l'incorporation des terrains privés au domaine vicinal a eu lieu légalement et régulièrement. Elle ne saurait servir à couvrir des actes de spoliation accomplis au mépris des lois et du droit des particuliers. Il faut que dans chaque cas la dépossession ait eu lieu en vertu de décisions prises par l'autorité compétente et en observant toutes les formalités édictées par les lois. — Garnier, *Suppl.*, p. 95; Dumay, t. 2, p. 288, n. 554; Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, t. 2, n. 622, p. 454.

**2187.** — Dans le silence de la loi sur le point de départ du délai de la prescription, la généralité des auteurs a exprimé l'avis que le fait matériel de la prise de possession des terrains et non point la décision qui l'ordonnait, faisait courir le délai de déchéance du droit à indemnité. Cette opinion fut consacrée par la jurisprudence. Depuis, plusieurs auteurs ont enseigné, en se fondant sur deux nouveaux arrêts de la Cour de cassation, 13 janv. 1847, Commune de Happoncourt, [S. 47.1.248, P. 47.1.117, D. 47.1.84]; — 28 déc. 1852, Petit, [S. 53.1.429, P. 53.2.337, D. 53.1.25], — que la dénégation du droit à indemnité par l'administration était le seul acte susceptible de servir de point de départ au délai de deux ans après lequel la demande d'indemnité devenait irrecevable. — Herman, *Traité de la voirie vicinale*, n. 176 et 177; Grandveaux, 2e édit., t. 1, p. 47; Cotelle, *Cours de dr. adm.*, t. 4, n. 723; Block, *Dict. d'adm.*, v° *Chemins vicinaux*, n. 44.

**2188.** — Mais on a contesté que les arrêts de la Cour de cassation eussent le sens que leur attribuent ces auteurs. On a fait remarquer que le refus d'indemnité avait été indiqué par la Cour comme point de départ, non du délai biennal de l'action en indemnité mais du délai annuel de l'action possessoire qu'il

appartient au propriétaire dépossédé d'exercer utilement à l'effet d'établir un droit à indemnité, tant que l'action à indemnité n'est pas elle-même prescrite par l'expiration du délai.

**2189.** — La distinction est ingénieuse. Elle pouvait trouver théoriquement sa justification dans les circonstances de fait relevées par les arrêts dont il s'agit. Il était constaté, en effet, que l'action possessoire s'était produite un an au moins avant l'expiration du délai de deux ans après la prise de possession. Mais, à cet égard, un arrêt rendu plus récemment — Cass., 7 juin 1886, Commune de Saulcy, [S. 89.1.479, P. 89.1.1188, D. 87.1.405] — et conçu dans le même sens que les précédents, n'offrirait peut-être pas le même soutien à la thèse que nous exposons.

**2190.** — La loi du 29 déc. 1892, en maintenant le délai de deux ans pour la prescription de l'action en indemnité relative aux occupations temporaires, a expressément indiqué que le délai courrait à partir de la cessation de l'occupation (art. 17). C'est la consécration de la doctrine antérieure. — Cons. d'Et., 19 juill. 1871, Rigolet, [S. 73.2 93, P. adm. chr., D. 72.3.46]

**2191.** — Une double considération a fait établir la brève prescription biennale de l'action en indemnité pour occupation de terrains ayant servi à la confection des chemins vicinaux. A l'origine, l'occupation de terrains réunis aux voies vicinales pour les élargir ou les rectifier n'était dans bien des cas, comme on l'a déjà observé, que la reprise d'une portion du domaine communal usurpé par les riverains. Il arrivait souvent que ces parcelles avaient été cédées gratuitement, en vertu de simples conventions verbales, pour éviter des formalités et des frais. L'administration faisait travailler avec confiance et, plusieurs années après, elle pouvait se trouver exposée à des répétitions, soit que le propriétaire eût changé de manière de voir, soit même que ses héritiers vinssent contester la légalité d'une occupation faite sans titre. On a voulu la mettre à l'abri de ces exigences tardives et injustes.

**2192.** — Mais cette double préoccupation ne saurait être considérée aujourd'hui comme se trouvant en général d'accord avec la réalité des faits. Il serait, par suite, non moins contraire à l'esprit de l'art. 28, L. 21 mai 1836, qu'aux règles de l'équité de faire de cette disposition de loi une application rigoureuse et absolue en dehors des circonstances en vue desquelles elle a été édictée. Ce qui est incontestable, c'est que le propriétaire, surtout à la campagne, est, la plupart du temps, dans une ignorance absolue du délai de la prescription exceptionnelle établie en faveur des chemins vicinaux. Il ne connaît pas davantage les formalités à remplir pour se faire indemniser. Eloigné du chef-lieu et souvent illettré, il n'a ni le temps, ni les moyens de réclamer à la préfecture contre les lenteurs de l'autorité locale. S'il tarde à se faire payer, c'est, en général, un avantage volontaire ou forcé qu'il fait à la commune dépourvue des ressources nécessaires. On ne doit donc opposer aujourd'hui la prescription biennale qu'autant qu'il est démontré que le particulier n'en a pas ignoré les délais et que le retard apporté dans le paiement ne provient pas du fait de la commune. Agir autrement serait d'autant moins juste qu'en matière d'élargissement, les riverains peuvent être dépossédés sans indemnité préalable. Il y a un principe fondamental de la législation dont il importe avant tout de faire respecter l'application, c'est que nul ne peut être contraint de céder sa propriété pour cause d'utilité publique sans en recevoir le prix.

**2193.** — Les abus auxquels avait pu donner lieu ainsi l'exception de prescription ont préoccupé la jurisprudence, qui tendrait à fixer le point de départ du délai de déchéance de l'action en indemnité non à l'époque de la prise de possession, mais à celle du refus par écrit par l'administration de payer une indemnité.

**2194.** — Cette jurisprudence semblerait d'autant plus équitable que, par une rigueur regrettable, on a prétendu refuser aux propriétaires, qui, le plus souvent, ont obtempéré verbalement à la demande de l'administration, le droit de se prévaloir de l'art. 2275, C. civ., qui permet au créancier, lorsque son débiteur invoque la prescription, de lui déférer le serment sur la question de savoir si la dette a été réellement payée. — Féraud-Giraud, t. 2, p. 459, n. 626.

**2195.** — En ce qui concerne l'occupation temporaire, la prescription biennale a toujours sa raison d'être et ne donne pas lieu aux mêmes inconvénients, du moment surtout où le point de départ du délai qui la fait courir est bien fixé. On comprend que la loi du 29 déc. 1892 l'ait maintenue dans ces conditions, et l'ait même généralisée pour tous les travaux publics.

# TITRE VII.

## COMPTABILITÉ VICINALE.

**2196.** — C'est l'instruction générale du ministre de l'Intérieur, en date du 6 déc. 1870, qui, remaniée depuis lors par plusieurs circulaires du même ministre, et en particulier par celles des 16 juin et 16 nov. 1877, a posé les règles de la comptabilité en matière de chemins vicinaux; elles sont contenues dans le nouveau règlement du service vicinal. Elles ont pour objet d'assurer la constatation et la vérification des ressources et des dépenses afférentes à la voirie vicinale et permettent aux communes, aux départements et à l'Etat, d'apprécier par avance les besoins auxquels il y a lieu de pourvoir et de contrôler l'emploi des sommes par eux dépensées dans ce but (Circ. min. int., 29 oct. et 5 déc. 1869).

**2197.** — Ces règles ont principalement trait :

1° A la prévision des recettes et des dépenses et à l'établissement du budget de la voirie vicinale;

2° A l'exécution de ce budget : recouvrement des recettes, ordonnancement et paiement des dépenses;

3° Aux comptes à rendre par les agents du service vicinal, par les ordonnateurs et les comptables.

# CHAPITRE I.

## PRÉVISION DES RECETTES ET DES DÉPENSES. — ETABLISSEMENT DU BUDGET.

**2198.** — Depuis 1870, et en vertu du nouveau règlement, un budget spécial est dressé pour les chemins vicinaux. Cette rédaction ne dispense pas de faire figurer aux budgets des départements et des communes les dépenses et les ressources de la vicinalité, mais, fixant par avance et approximativement les dépenses et les ressources disponibles, elle facilite un emploi judicieux de celles-ci.

**2199.** — La première préparation de ce budget incombe, pour les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, aux agents-voyers d'arrondissement, et l'agent-voyer en chef, après avoir reçu leurs rapports, remet au préfet, qui le présente au conseil général, ses propositions tant pour la fixation des contingents des communes et pour la répartition sur chaque chemin des subventions de l'Etat ou du département relativement aux travaux d'entretien ou aux travaux neufs et de grosses réparations que pour l'ouverture des crédits relatifs aux dépenses générales, au traitement du personnel, par exemple.

**2200.** — Après notification à lui faite des crédits alloués par le budget départemental, l'agent-voyer en chef soumet à l'approbation préfectorale la sous-répartition des crédits entre chaque chemin (Règl., art. 68, 69; Inst. gén., art. 122, 123), et la composition définitive de son budget.

**2201.** — Pour les chemins vicinaux ordinaires, le budget est préparé par l'agent-voyer cantonal d'accord avec le maire, et vérifié par l'agent-voyer d'arrondissement. Le conseil municipal délibère, dans sa session de quinzaine, sur l'emploi des ressources affectées aux travaux de l'année suivante, et le préfet règle le budget (Règl., art. 70, 71; Inst. gén., art. 124, 125).

**2202.** — Mais, postérieurement à la confection et à l'approbation du budget primitif, de nouvelles ressources peuvent être créées ou il peut se produire des reliquats sur l'exercice précédent. Si de nouvelles ressources sont créées, les dépenses auxquelles elles seront affectées sont rattachées à l'un des articles du budget primitif par la décision qui les approuve (Règl., art. 73; Inst. gén., art. 127).

**2203.** — Quant aux sommes restant libres sur les ressources de l'exercice précédent, il faut distinguer entre les chemins de grande et moyenne vicinalité, d'une part, et, d'autre part, les chemins vicinaux ordinaires. Chacun des chemins de la première catégorie a un budget supplémentaire ou rectificatif que l'agent-voyer en chef prépare dès la clôture de l'exercice départemental et où, en face des reliquats de recettes de l'exercice précédent et des ressources nouvellement créées, il inscrit les sommes restant

dues de l'exercice précédent et celles qui, non employées, doivent conserver leur destination primitive. Il propose l'emploi de celles qui peuvent recevoir une autre affectation (Règl., art. 74; Inst. gén., art. 128).

**2204.** — Pour les chemins vicinaux ordinaires, il n'est pas dressé de budget supplémentaire spécial. Dans sa session de mai, le conseil municipal délibère sur l'emploi à faire des ressources restant disponibles de l'exercice précédent et les reporte au budget additionnel de la commune avec leur affectation spéciale. S'il omet de le faire, ce report peut être effectué d'office par le préfet (Règl., art. 75; Inst. gén., art. 129).

## CHAPITRE II.

### EXÉCUTION DU BUDGET.

#### SECTION I.

##### Recouvrement des ressources

**2205.** — Les ressources des chemins vicinaux consistent en argent ou sont fournies en nature. Les ressources en nature sont avant tout les prestations, les subventions spéciales et industrielles déjà étudiées (*suprà*, n. 972 et s., 1603 et s.); ce sont aussi les souscriptions particulières consistant en abandons de terrains ou en fournitures de travaux, qui sont recouvrées par l'exécution des engagements pris par les souscripteurs.

**2206.** — Toutes ces ressources ont ce caractère commun de recevoir leur destination au moment où elles sont recouvrées, ou du moins de n'être pas encaissées en vue d'une application ultérieure. Les receveurs municipaux ou les trésoriers-payeurs généraux, suivant qu'il s'agit de ressources affectées à la petite vicinalité ou au contraire à la grande et à la moyenne, doivent d'ailleurs constater sous leur responsabilité le recouvrement de ces ressources et au cas où elles sont converties en argent, ils en encaissent le montant.

**2207.** — Les ressources en argent doivent toujours être encaissées et le sont, en ce qui touche les chemins vicinaux ordinaires, par les receveurs municipaux, et par les trésoriers-payeurs généraux pour celles destinées aux chemins de grande communication ou d'intérêt commun (Règl., art. 122, 147; Inst. gén., art. 223, 248). Les titres de perception des ressources éventuelles sont délivrés par le maire ou par le préfet suivant qu'il s'agit de l'une ou de l'autre de ces deux catégories de voies vicinales.

**2208.** — Les produits dont l'encaissement est confié aux receveurs municipaux sont recouvrés par eux aux époques fixées par les titres de perception ou l'administration, et d'après le mode prescrit par les lois ou règlements. Le 5 de chaque mois, un état des recouvrements effectués dans le mois précédent est fourni par eux aux maires et le recouvrement des produits d'un exercice doit être terminé le 31 mars de l'année suivante : les receveurs municipaux, s'ils n'ont pas fait pour cela les diligences nécessaires, peuvent être tenus de faire personnellement l'avance des restes à recouvrer, sauf à agir ensuite contre les débiteurs (Règl., art. 124-126; Instr. gén., art. 225-227).

**2209.** — Relativement aux ressources affectées au profit des chemins de grande communication et d'intérêt commun, le montant des recouvrements effectués est arrêté chaque année au 31 décembre. Ceux qui ne l'ont pas été figurent en détail par ligne et par débiteur sur l'état des restes à recouvrer commun à tous les produits éventuels que le trésorier-payeur général remet au préfet dans les premiers jours de janvier. Le préfet détermine et fait mentionner sur cet état : 1° la portion de l'arriéré à admettre en reprise dans le nouvel exercice; 2° la portion irrecouvrable à admettre en non-valeur; 3° la portion demeurant à la charge du comptable, conformément à l'instruction générale du ministre des Finances du 20 juin 1859, art. 445. Le préfet transmet, enfin, cet état au ministre avant la fin du mois de janvier au plus tard (Instr., 6 déc. 1870, art. 252, modifié par la circulaire du 16 nov. 1877; Instr. min., 20 oct. 1877).

**2210.** — L'état des restes à recouvrer étant définitivement arrêté, le trésorier-payeur général déduit des titres de perception reçus pendant l'année écoulée les sommes à appliquer à l'année suivante et prend charge de cet état comme titre de perception du nouvel exercice (Instr. gén., art. 253, modifié par la circulaire du 16 nov. 1877).

#### SECTION II.

##### Ordonnancement des dépenses.

**2211.** — Conformément aux règles ordinaires de la comptabilité publique, l'ordonnancement et le paiement des dépenses de la voirie vicinale sont soigneusement distincts. Les ordonnateurs, le préfet et le maire, ne peuvent payer aucune dépense par eux-mêmes et ne peuvent disposer directement des fonds affectés aux voies vicinales, quelle qu'en soit la provenance (Règl., art. 110; Instr. gén., art. 211).

**2212.** — Pour les chemins vicinaux ordinaires, un crédit étant ouvert au budget communal, le maire peut émettre au profit des créanciers de la commune et leur remettre, à eux ou à leurs représentants, sur la justification de leur individualité et de leurs pouvoirs et titres en due forme, des mandats sur le receveur municipal. Ces mandats doivent, à peine de nullité, énoncer l'exercice, les chapitre, article et paragraphe du budget auxquels ils s'appliquent, le titre et le montant du crédit en vertu duquel ils sont délivrés. Tous les crédits alloués pour le même service forment, ajoutés les uns aux autres, un crédit unique par chapitre, article ou paragraphe, et, comme ils sont ouverts spécialement pour chaque nature de dépense, les maires n'en peuvent jamais changer l'affectation, comme aussi il leur est interdit d'en outrepasser le montant par les mandats qu'ils délivrent (Règl., art. 111-113; Instr. gén., art. 212-214). Les mandats doivent indiquer le nombre et la nature des pièces qui y sont jointes (Règl., art. 115; Instr. gén., art. 216).

**2213.** — Les dépenses d'un exercice doivent être mandatées du 1er janvier au 15 mars de l'année suivante. Il est tenu écriture de toutes les opérations de mandatement sur deux registres ouverts à la mairie. Sur l'un, le *Journal des mandats*, le maire indique les mandats lors de leur émission. Dans l'autre, le *Livre de détail*, un compte est ouvert pour chaque article de crédit. Le livre de détail est clos le 16 mars; les résultats, résumés à la dernière page, doivent correspondre au total des mandatements relevés au livre-journal (Règl., art. 116-121; Instr. gén., art. 217-222).

**2214.** — Toute créance mandatée qui n'est pas acquittée, avant la fin de l'exercice auquel elle se rapporte, sur les crédits afférents à cet exercice, doit être mandatée à nouveau sur les crédits provenant de l'exercice clos (Règl., art. 114; Instr. gén., art. 215).

**2215.** — C'est le préfet qui mandate les dépenses relatives aux chemins de grande communication et d'intérêt commun, toutes les ressources relatives à ces voies, quelle qu'en soit la provenance, étant rattachées au budget départemental (L. 10 août 1871, art. 58 et 60; Règl. art. 140, 141; Inst. gén., art. 241, 242, modifiés par la circulaire du 16 nov. 1877).

**2216.** — Les mandats de paiement doivent s'appuyer sur les pièces justificatives indiquées, suivant les cas, par les art. 239 et 247 de l'instruction du 6 déc. 1870, modifiés par la circulaire du 16 nov. 1877.

**2217.** — Le préfet doit tenir, pour le service de la vicinalité, indépendamment des livres prescrits par les art. 299 à 302, Décr. 31 mai 1862, un livre spécial de comptabilité comprenant quatre parties relatives aux chemins de grande communication, aux chemins d'intérêt commun, aux prestations et aux dégrèvements (Règl., art. 143; Inst. gén., art. 244).

#### SECTION III.

##### Paiement des dépenses.

**2218.** — Ce paiement est effectué, en ce qui concerne les dépenses relatives aux chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, par les trésoriers-payeurs généraux (Inst. gén., art. 248, 256, modifiés par la circulaire du 16 nov. 1877) et, quant aux dépenses des chemins vicinaux ordinaires, par les receveurs municipaux (Règl., art. 122).

**2219.** — Pour qu'il y ait lieu à paiement de la part du receveur municipal il faut :

1° Qu'il y ait un mandat délivré par le maire;

2° Que la dépense, portant sur un crédit régulièrement ouvert, n'en excède pas le montant;

3° Que cette dépense, par sa date et par son objet, se rapporte bien à l'exercice sur lequel on l'impute et au service en vue duquel le crédit a été ouvert;

4° Que les pièces justificatives exigées par le règlement soient produites à l'appui.

**2220.** — Le receveur municipal doit, sous sa responsabilité, s'assurer avant de payer de la réunion de ces diverses conditions; faute de quoi, le paiement effectué resterait à sa charge. Mais il n'a pas à apprécier le mérite des faits auxquels sont relatives les pièces justificatives produites; il est couvert dès que ces pièces sont visées et certifiées par les agents du service vicinal et les maires, et qu'elles concordent avec les mandats délivrés (Règl., art. 128, 129; Inst. gén., art. 229, 230).

**2221.** — Au cas où le receveur refuse de payer, le maire ne peut le forcer à passer outre. Le créancier doit alors s'adresser au ministre de l'Intérieur, qui statue après entente, s'il y a lieu, avec le ministre des Finances. Cette décision couvre le comptable et est obligatoire pour lui (Circ. min. Int., 22 févr. 1870 et 30 nov. 1876).

**2222.** — Le receveur municipal, en dehors des livres généraux relatifs à la comptabilité communale, a deux registres spéciaux pour la comptabilité vicinale. L'un, le *Livre de détail des recettes et des dépenses pour les chemins vicinaux*, contient les opérations de compte relatives à ce service. L'autre, appelé *Carnet des ordonnances de dégrèvement*, mentionne les réductions et décharges prononcées au cours de l'exercice sur les produits relatifs à la vicinalité (Règl., art. 130-132; Inst. gén., art. 231-233).

## CHAPITRE III.

### COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

**2223.** — Les comptes des recettes et des dépenses pour la voirie vicinale sont, à la fin de chaque exercice, rendus par les agents du service, par les ordonnateurs et par les comptables.

### Section I.

#### Comptes des agents-voyers.

**2224.** — L'exercice étant clos, l'agent-voyer d'arrondissement dresse pour les chemins ou parties des chemins de grande communication et d'intérêt commun dont il est chargé des états établis par ligne et faisant connaître les ressources obtenues, les dépenses effectuées, le degré d'avancement des chemins et divers renseignements statistiques. Il reçoit, le 10 mai au plus tard, des états analogues établis par les agents-voyers cantonaux pour les chemins vicinaux ordinaires et en certifie l'exactitude. Tous ces états distinguent entre les réseaux subventionnés et non subventionnés et donnent la situation financière du réseau subventionné en vertu de la loi du 11 juill. 1868. Ils sont transmis le 25 mai à l'agent-voyer en chef, qui, après les avoir vérifiés, les transmet au préfet pour qu'il les soumette au conseil général (Règl., art. 93, 105; Inst. gén., art. 194, 206)

**2225.** — L'agent-voyer en chef dresse de son côté en fin d'exercice (Règl., art. 109; Inst. gén., art. 210), pour le préfet qui soumet ces pièces au conseil général dans sa session d'août (L. 10 août 1871, art. 66) : 1° une situation comparative des crédits ouverts et des dépenses faites pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun avec distinction des chapitres du budget sur lesquels ces dépenses ont été imputées; 2° un état des dépenses dont il rend compte personnellement; 3° pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun des états analogues à ceux dressés par les agents-voyers cantonaux pour les voies vicinales ordinaires, avec distinction entre les réseaux subventionnés et non subventionnés; pour le ministre de l'Intérieur auquel ils sont envoyés le 15 juillet par le préfet qui les vise : des états présentant, pour tous les chemins du département, le tableau des ressources et des dépenses de l'exercice, ainsi que la situation de ces chemins à la fin de l'année.

**2226.** — D'autre part, au cours de l'exercice, l'agent-voyer cantonal tient un carnet où il inscrit par ordre de date, sans lacune ni classification, tous les faits de dépense se produisant dans tous les ateliers confiés à sa surveillance sur les chemins vicinaux de toute catégorie. Ce carnet, délivré par l'agent-voyer en chef, a les feuillets numérotés et paraphés par premier et dernier par l'agent-voyer d'arrondissement; il ne doit recevoir que des inscriptions à l'encre et ne comporte ni grattage, ni surcharge; chaque agent est responsable des indications qui y sont portées. A la fin de l'année, ces carnets sont visés par l'agent-voyer d'arrondissement et sont déposés, en fin d'exercice, dans les archives de ce dernier.

**2227.** — L'agent-voyer cantonal inscrit aussi sommairement toutes les dépenses, qu'il constate sur un registre dit *Livre de comptabilité de l'agent-voyer cantonal*. A la fin de chaque mois, il transmet, s'il y a lieu, à l'agent-voyer d'arrondissement, les pièces comptables et toutes celles relatives aux indemnités de terrains, dommages et dépenses diverses. Tous les trimestres, ou plus souvent si l'agent-voyer en chef le demande, l'agent-voyer cantonal adresse à l'agent-voyer d'arrondissement un état sommaire sur la situation des chemins vicinaux ordinaires; à la fin de l'année, il dresse, pour les mêmes chemins, le décompte de toutes les entreprises de son service qui n'ont pas fait l'objet d'une réception définitive ou provisoire; il le notifie aux entrepreneurs et l'envoie à l'agent-voyer d'arrondissement.

**2228.** — S'il y a régie pour le compte d'un entrepreneur et que le régisseur comptable ne soit pas l'agent-voyer cantonal, ce régisseur doit aussi tenir un journal spécial pour tous les faits de dépense relatifs à la régie et un livret de caisse pour les recettes et les paiements effectués par lui. Il justifie de l'emploi des avances qui lui sont faites en produisant, revêtus de l'acquit des parties prenantes, les mémoires des fournisseurs et les rôles des ouvriers. Cette justification doit être faite dans le mois qui suit l'encaissement du mandat; le bordereau énumérant les pièces justificatives est vérifié par l'agent-voyer d'arrondissement et visé par l'agent-voyer en chef et le préfet pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun; il est vérifié par les agents-voyers cantonal et d'arrondissement et visé par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires.

**2229.** — En cours d'exercice également, l'agent-voyer d'arrondissement centralise, vérifie et coordonne les résultats constatés par les agents subalternes. Pour les chemins vicinaux ordinaires, il vérifie les pièces envoyées par l'agent-voyer cantonal, il les vise et les renvoie à ce dernier qui les transmet au maire pour le mandatement. Il renvoie de la même façon les procès-verbaux de réception provisoire ou définitive relatifs à ces voies. Pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, il envoie chaque mois à l'agent-voyer en chef, d'après les documents fournis par les agents cantonaux, le décompte mensuel des sommes dues aux cantonniers, l'état récapitulatif des dépenses effectuées et des propositions de paiement aux entrepreneurs avec décomptes à l'appui. Les procès-verbaux de réception sur ces chemins sont immédiatement transmis à l'agent-voyer en chef.

**2230.** — Tous les faits de comptabilité concernant le service de l'arrondissement sont inscrits au *Livre de comptabilité de l'agent-voyer d'arrondissement*, comportant une partie spéciale pour chacune des trois catégories de chemins, subdivisée elle-même en réseau subventionné et réseau non subventionné. Chaque trimestre, ou plus souvent si l'agent-voyer en chef le demande, l'agent-voyer d'arrondissement adresse à son supérieur hiérarchique des états sommaires des dépenses de son service pour toutes les catégories de chemins vicinaux. A la fin de l'année, il établit pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun les décomptes de toutes les entreprises de son service non encore reçues au moins provisoirement; il les notifie aux entrepreneurs et les adresse à l'agent-voyer en chef.

**2231.** — L'agent-voyer centralise tous les faits de dépense relatifs aux chemins vicinaux d'intérêt commun ou de grande communication et les inscrit, avec les dépenses dont il rend personnellement compte, sur un livre de comptabilité, en distinguant, dans chaque catégorie de chemins, le réseau subventionné et le réseau non subventionné. Il tient de plus pour ces mêmes chemins un registre où sont ouverts des comptes pour les travaux exécutés par l'entreprise Il délivre des certificats de paiement. Ce fonctionnaire dresse, à la fin de l'année, un tableau sommaire des certificats de paiement délivrés pendant l'année pour les entreprises de travaux neufs et de grosses réparatione en cours d'exécution sur les chemins de grande et de moyenns vicinalité.

**2232.** Chaque agent-voyer tient un registre d'inventaire destiné à assurer la conservation des objets appartenant au service. L'agent-voyer cantonal y inscrit les outils, machines, instruments de précision, mobilier des bureaux, livres, cartes et dessins attachés au service pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun. Ce registre est copié chaque année au bureau de l'agent-voyer d'arrondissement; à la même époque, l'agent-voyer cantonal propose la vente ou la radiation des objets usés ou inutilisables.

**2233.** — L'agent-voyer d'arrondissement, outre la copie de ces inventaires, tient un registre spécial pour les objets non spécialement affectés à une circonscription cantonale et un journal de déplacement des objets portés sur les inventaires. Il envoie au commencement de l'année ce registre à copier à l'agent-voyer en chef avec ses propositions de vente ou de radiation. L'agent-voyer en chef tient, pour l'inscription et le mouvement des objets dépendant du service, des registres analogues et il transmet au préfet avec son visa les propositions de vente ou de radiation émanées de ses subordonnés (Règl., art. 156-168; Inst. gén., art. 257-269).

**2234.** — En cas de remplacement ou de décès d'un agent-voyer, les art. 270 à 272 de l'instruction générale prescrivent les mesures à prendre pour le récolement et la vérification des objets portés sur l'inventaire.

### SECTION II.

#### Comptes des ordonnateurs.

**2235.** — Les maires, en présentant leurs comptes d'administration aux conseils municipaux sur les recettes et dépenses communales de l'exercice clos, y font figurer les recettes et les dépenses de la vicinalité. Les comptes administratifs du maire, soumis avant 1884 à l'approbation ministérielle quand les communes avaient plus de trois millions de revenus ordinaires (L. 24 juill. 1867, art. 15), sont aujourd'hui toujours approuvés par le préfet, quel que soit le chiffre des revenus ordinaires de la commune (L. 5 avr. 1884, art. 151).

**2236.** — Les préfets indiquent les recettes et les dépenses concernant les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun dans les comptes d'administration présentés par eux aux conseils généraux sur l'ensemble des recettes et des dépenses départementales (L. 10 août 1871, art. 58, § 9, et 66). Ils soumettent également aux conseils généraux, à la session d'août, le compte annuel des ressources municipales employées sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun (L. 10 août 1871, art. 66). Ce sont là des comptes purement moraux.

### SECTION III.

#### Comptes des comptables.

**2237.** — Les receveurs municipaux doivent, d'une part, faire figurer les diverses ressources et dépenses de la vicinalité au compte de gestion qu'ils présentent chaque année, comprenant toutes les recettes et les dépenses communales de l'année écoulée et des trois premiers mois de l'année courante. A l'appui de ce compte doivent être produites diverses pièces justificatives, pièces très-nombreuses, telles que, pour les recettes, l'extrait des rôles généraux ou spéciaux des contributions directes délivré par le percepteur en ce qui concerne le produit des centimes spéciaux, et pour les dépenses, en ce qui touche l'indemnité pour acquisition de terrains, la décision qui prescrit l'élargissement, l'ouverture, le redressement et déclare les travaux d'utilité publique avec la délibération du conseil municipal approuvée par le préfet autorisant l'acquisition amiable ou l'expédition de la décision du juge de paix fixant le taux de l'indemnité, et en ce qui concerne les travaux effectués, les certificats des agents-voyers constatant l'exécution des travaux. Ces pièces sont énumérées suivant les cas par le règlement, art. 136-139, et par l'instruction générale modifiée par les circulaires des 16 juin et 16 nov. 1877, art. 237-240. — V. pour le détail, Gisclard, *Code des chemins vicinaux*, t. 2, p. 166-175.

**2238.** — Ces comptes, après avoir été soumis au conseil municipal avec le compte d'administration du maire, sont apurés, soit par le conseil de préfecture sauf recours à la Cour des comptes, soit directement par la Cour des comptes suivant que le revenu de la commune est inférieur ou supérieur à 30,000 fr. (L. 5 avr. 1884, art. 71, 151, 157; Décr. 27 janv. 1866).

**2239.** — Dans la quinzaine qui suit la clôture de l'exercice au point de vue du paiement des mandats, le préfet reçoit du trésorier-payeur :

1° Un état indiquant la situation financière de chaque ligne vicinale de grande communication et d'intérêt commun et, s'il y a lieu, des chemins vicinaux ordinaires, et déterminant les crédits ouverts, les mandats délivrés, payés ou restant à payer cumulativement pour le traitement des agents-voyers et toutes les dépenses d'intérêt collectif imputables sur les contingents communaux ;

2° Un état détaillé des mandats impayés lors de la clôture de l'exercice. Le préfet, après vérification, transmet ces deux états au ministre de l'Intérieur dans le courant du mois de mai avec les pièces justificatives exigées pour les recettes des produits éventuels départementaux ou pour les dépenses départementales (Instruction générale modifiée par la circulaire du 16 nov. 1877, art. 246, 247, 254).

**2240.** — Le préfet peut d'ailleurs demander au trésorier-payeur général, chaque fois qu'il le croit utile, de lui faire connaître, pour chaque ligne vicinale, le montant des titres délivrés, des recouvrements effectués, des dépenses soldées et des mandats restant à payer (*Ibid.*, art. 255).

**2241.** — Toutes les règles relatives à la comptabilité des chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun s'appliquent aux chemins vicinaux ordinaires, quand l'achèvement en a été autorisé par une loi spéciale. Elles s'appliquent aussi sur ces derniers chemins aux ouvrages d'art qui, intéressant plusieurs communes, peuvent bénéficier des dispositions de la loi du 10 août 1871, art. 46, n. 23, ou de la loi du 5 avr. 1884, art. 117. Les comptes du trésorier-payeur général sont apurés par la Cour des comptes.

**2242.** — Les receveurs municipaux doivent aussi, d'après les art. 133-135 du règlement et 234-236 de l'instruction générale, établir chaque année un compte spécial par commune, pour les opérations effectuées par eux relativement aux chemins vicinaux. Ce compte, dressé après la clôture de l'exercice, est transmis le 5 avril au plus tard au receveur des finances pour être par lui vérifié, certifié et envoyé le 15 avril au préfet. Chaque compte, formé d'après les écritures, présente la situation du comptable d'après le compte précédent, la totalité des opérations faites par lui pendant l'exercice et le résultat général des recettes et des paiements à la clôture de l'exercice; y sont transcrits littéralement tous les articles de recettes et de dépenses ouverts par les budgets primitifs ou supplémentaires ou par des autorisations spéciales relativement aux chemins vicinaux.

# TITRE VIII.

## POLICE DES CHEMINS VICINAUX.

**2243.** — La police de la voirie vicinale a un triple but :

1° Assurer la conservation de la voie ;

2° Garantir la liberté et la sécurité du passage sur le chemin ;

3° Rechercher, constater et faire réprimer les contraventions aux lois et règlements relatifs à la matière.

## CHAPITRE I.

### POUVOIR RÉGLEMENTAIRE DU PRÉFET.

**2244.** — Les pouvoirs réglementaires de l'administration au point de vue de la vicinalité étaient très-vagues et épars dans les lois avant la loi organique du 21 mai 1836. La loi du 11 sept. 1790, art. 6, attribua la police de conservation aux directoires de district. Le Code rural du 6 oct. 1791, tit. 2, art. 40, édicta certaines peines correctionnelles contre les dégradations; il a été remplacé sur ce point par l'art. 479, C. pén. Les conseils de préfecture ont été constitués gardiens de l'intégrité des chemins par l'art. 6, L. 9 vent. an XIII. Enfin les préfets avaient, en vertu du Code rural du 6 oct. 1791, art. 2-3, tit. 1,

sect. 4 et de l'arrêté du 23 mess. an V, tous pouvoirs pour la conservation des voies vicinales et les autorisations à donner.

**2245.** — L'art. 21, L. 21 mai 1836, encore en vigueur, est plus large et plus précis à la fois, il ordonne, pour assurer l'exécution de la loi, la confection par les soins du préfet dans chaque département d'un règlement « qui sera communiqué au conseil général et transmis, avec ses observations, au ministre de l'Intérieur pour être approuvé, s'il y a lieu, sur tout ce qui est relatif aux alignements, aux autorisations de construire..... et à tous autres détails de surveillance et de conservation ». La circulaire de 1836, interprétant cet article, laissait une certaine latitude aux préfets dans leur œuvre réglementaire, sur les matières tout au moins où la diversité des localités pouvait avoir quelqu'influence. Mais elle manifestait le désir de voir s'établir pour les chemins vicinaux une réglementation uniforme sur tous les points essentiels le jour où une expérience suffisante serait acquise.

**2246.** — Aujourd'hui les prescriptions essentielles pour la police des chemins vicinaux sont rappelées ou édictées par un règlement général fait en 1870 et par l'instruction générale du 6 déc. 1870 sur le service vicinal, qui sont restés en vigueur sauf quelques modifications apportées depuis et exigées par la législation nouvelle. En somme, le pouvoir réglementaire pour la conservation du sol et de la libre circulation des voies vicinales appartient au préfet dans chaque département sous le contrôle du ministre de l'Intérieur, et à la condition de ne pas excéder les limites posées par la loi. Le maire n'intervient guère que par délégation pour la conservation desdits chemins; il délivre cependant les alignements individuels et veille à la solidité des constructions les bordant. Il a encore un pouvoir réglementaire très-restreint dans les cas non prévus par l'art. 21 de la loi de 1836. Le règlement du préfet doit être attaqué devant le ministre de l'Intérieur avant d'être déféré au Conseil d'Etat.

**2247.** — La loi du 21 mai 1836, dans son art. 21, a donc eu pour effet de dépouiller l'autorité municipale du droit qui lui appartenait antérieurement de prendre des arrêtés généraux en matière de voirie vicinale, par exemple relativement à l'écoulement des eaux des chemins vicinaux, aux fossés de ces chemins et à leur curage : ce droit se trouve transporté aux préfets, sous l'approbation du ministre de l'Intérieur. — Cass., 5 août 1837, Michel, [S. 37.1.1010, P. 37.2.418] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 298.

**2248.** — D'où il suit que, à moins de délégation à eux faite par les préfets, les maires sont désormais sans pouvoir pour prescrire l'apposition de barrières de dégel sur les chemins vicinaux de leur commune : tout arrêté par eux pris à ce sujet est illégal et non obligatoire. — Cass., 4 juill. 1857, Moreau, [S. 57.1.719, P. 58.860, D. 57.1.378]

**2249.** — Jugé encore que le maire ne peut sans une délégation du préfet prendre des mesures de police pour la conservation des chemins vicinaux; qu'est donc illégal et non obligatoire, à défaut d'une telle délégation, l'arrêté du maire enjoignant aux conducteurs de charrettes destinées au transport des pierres sur les chemins vicinaux de la commune de diriger leur marche de façon que les chevaux ne suivent pas la même piste et que les roues ne passent pas dans les mêmes ornières. — Cass., 20 déc. 1867, Cissac, [S. 68.1.320, P. 68.803, D. 68.1.234]

**2250.** — Il en serait de même d'un arrêté municipal imposant aux propriétaires riverains le curage des fossés appartenant à la commune. — Cass., 5 janv. 1855, Villotte, [S. 55.1.145, P. 55.1.486]

**2251.** — D'ailleurs le préfet pour son règlement doit se conformer aux règles prescrites par la loi de 1836. Le règlement rédigé par lui aux termes de l'art. 21 de la loi de 1836 est permanent et non soumis à une révision annuelle; il peut, il est vrai, être modifié, mais pour que le changement soit obligatoire, il faudra qu'il soit opéré en suivant la même marche que pour la confection du règlement primitif. Jugé, en conséquence, que les règlements ou arrêtés des préfets portant dérogation au règlement général dressé en exécution de l'art. 21, L. 21 mai 1836, doivent, pour être obligatoires, être soumis au conseil général et approuvés par le ministre de l'Intérieur. Peu importe que le nouvel arrêté ait seulement pour objet de faire revivre un règlement local antérieur, abrogé par le règlement général. — Cass., 15 déc. 1838, Cornu, [S. 39.1.816, P. 39.2.363]

**2252.** — ... Et que, le préfet ne peut rendre sans effet, par un arrêté qu'il n'aurait pas préalablement soumis à la délibération du conseil général et à l'approbation du ministre de l'Intérieur, une ou plusieurs des dispositions du règlement général fait en vertu de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux. Il ne peut non plus, sans remplir ces formalités, faire revivre, au mépris de ce règlement, d'autres règlements locaux antérieurs, lesquels se sont trouvés abrogés par le seul fait de la publication du règlement général. — Cass., 27 déc. 1838, Boca, [S. 39.1.816, P. 39.2.364]

**2253.** — ... Que le préfet ne peut, par un arrêté postérieur au règlement sur les chemins vicinaux dressé en exécution de la loi du 21 mai 1836, déroger à ce règlement, si cet arrêté n'est préalablement soumis au conseil général et approuvé par le ministre de l'Intérieur. Toutefois, cet arrêté doit être exécuté si ses dispositions ne sont pas inconciliables avec celles du règlement. — Cass., 8 août 1840, Moulin, [P. 43.2.762]

**2254.** — Le règlement pris par le préfet conformément aux formes légales le lie donc lui-même tant qu'il n'est pas rapporté. Application en était faite avant 1871, en ce qui concernait la largeur fixée dans ledit arrêté pour les chemins vicinaux : les arrêtés préfectoraux spéciaux à chaque chemin ne pouvaient y déroger. — V. *suprà*, n. 670 et s.

**2255.** — Dans son œuvre réglementaire, le préfet ne doit pas excéder les bornes que la loi lui a tracées. Ainsi les règlements de petite voirie ne peuvent prononcer comme sanction de leurs dispositions d'autres peines que celles portées par l'art. 471, C. pén. Celui qui en porterait de plus fortes serait inopérant quant à ce, et le tribunal de police, restant d'ailleurs compétent, ne pourrait prononcer que des peines de simple police. — Cass., 17 janv. 1829, Crombet, [S. et P. chr.]

**2256.** — De même, aucune disposition de loi n'autorise le préfet à imposer aux riverains des chemins vicinaux de grande communication un mode spécial de clôture pour leurs propriétés. Dès lors, est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté préfectoral qui enjoint aux propriétaires riverains d'un chemin de cette nature d'établir, sur la limite dudit chemin, une grille conforme à un modèle déterminé. — Cons. d'Et., 19 févr. 1868, Deslandes, [S. 68.2.328, P. adm. chr.]

**2257.** — Le préfet doit donc se renfermer exclusivement dans sa mission, d'ailleurs très-large, et consistant à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer à la fois la conservation du sol de la voie et la sécurité du passage. Encore ses droits sont-ils limités par le respect dû à la propriété privée quand il n'y a pas nécessité absolue de la sacrifier à l'intérêt public, et que la loi ne lui en a pas expressément conféré le pouvoir. Ainsi certains auteurs ont pensé que, conformément au règlement ancien du conseil d'Artois en date du 13 juill. 1774, le préfet pourrait interdire l'établissement, dans une portion trop voisine du chemin, des moulins à vent qui peuvent, par leur bruit et le mouvement de leurs ailes, causer des accidents en effrayant les chevaux. — Merlin, *Rép.*, v° *Moulin*; Dumay, *op. cit.*, p. 777.

**2258.** — Mais un avis du Conseil d'Etat du 5 févr. 1867 déclare au contraire, avec grande raison croyons-nous, qu'une telle prohibition d'établir ou de réparer des moulins ne peut être posée que là où elle existait depuis longtemps en vertu d'une loi spéciale ou d'un règlement ancien rentrant dans la catégorie de ceux que la loi du 22 juill. 1791 a confirmés. — V. *infrà*, n. 2391 et 2392.

**2259.** — Pour devenir obligatoire, le règlement préfectoral doit être rendu public soit par voie d'affiche, soit par voie d'annonce à son de trompe ou de caisse. — Cass., 6 juill. 1845, Lerain, [D. 45.1.377] — V. anal. Cass., 1er déc. 1876, Liottard, [S. 77.1.47, P. 77.77, D. 77.1.505]

**2260.** — Il y a présomption que cette publication a été faite quand un règlement plus ou moins ancien porte expressément qu'il sera publié en placard aux heures accoutumées. — Cass., 24 juill. 1852, Catusse, [S. 53.1.47, P. 53.2.67, D. 52.5.469]; — 8 févr. 1878, Martin, [S. 79.1.331, P. 79.808, D. 79.1.139]

**2261.** — Mais, pour prévenir toute difficulté, les préfets ne doivent pas se borner à insérer une telle disposition dans ledit règlement, ils doivent veiller à ce que la publication ait lieu réellement. — Guillaume, *op. cit.*, p. 305, n. 190.

## CHAPITRE II.

### POLICE DE CONSERVATION DE LA VOIE.

**2262.** — Cette police préventive, qui tend surtout à prévenir et empêcher les détériorations ou usurpations sur les chemins vicinaux, comprend principalement :

1° La délivrance des alignements et les permissions pour construire ou pour exécuter des travaux aux constructions le long de la voie;

2° Les mesures relatives aux plantations;

3° Les moyens d'assurer et maintenir le libre écoulement des eaux;

4° L'interdiction de tout fait de nature à constituer une usurpation sur le chemin ou ses dépendances ou une détérioration.

### Section I.

#### Alignements. - Permissions de bâtir.

**2263.** — Nous avons déjà fait connaître *suprà*, n. 815 et s., et v° *Alignement*, ce que sont les plans généraux d'alignement, de quelle autorité ils émanent en matière vicinale, quelles sont les formalités préparatoires à leur confection. Nous devons les envisager ici comme ayant pour effet de remplacer le bornage en délimitant exactement la voie publique. Le bornage, plus coûteux d'ailleurs, avait été conseillé par la circulaire ministérielle du 24 juin 1836, et le règlement modèle de 1854 contenait de nombreuses dispositions sur cette matière. Mais les frais d'une telle opération pour tous les chemins dans toutes les communes et l'utilité relativement peu considérable en résultant ont fait adopter de préférence le système des plans généraux d'alignement dressés par l'administration et indiquant d'une façon précise les limites de la voie. Le nouveau règlement général de 1870 ne parle plus du bornage des chemins vicinaux. Le plan général d'alignement prévient les usurpations en permettant à l'administration de connaître et de faire connaître aux particuliers intéressés la ligne séparative entre leurs fonds et le domaine public. Il facilite aussi la répression des contraventions, et notamment des usurpations, en déterminant avec précision l'assiette du chemin.

**2264.** — Qu'il existe ou non un plan général d'alignement, les particuliers ne peuvent construire ou reconstruire aucun bâtiment, mur ou clôture quelconque, à la limite des chemins vicinaux, sans avoir préalablement demandé à l'autorité compétente et obtenu d'elle l'indication de cette limite sous forme d'alignement individuel, afin d'éviter par là toute anticipation sur la voie publique (Règl. gén., art. 172, 178; Inst. gén., art. 273, 279).

**2265.** — L'alignement individuel est donné par le maire, sur l'avis de l'agent-voyer, le long des chemins vicinaux ordinaires, et son arrêté sur ce point devrait être en outre revêtu de l'approbation du sous-préfet, là où le règlement général des chemins vicinaux du département l'exigerait, pour mettre le particulier qui l'a obtenu à l'abri de toute poursuite et pénalité pour anticipation sur le sol du chemin. — Cons. d'Et., 2 août 1851, Davalis, [S. 52.2.71]

**2266.** — Sur les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, l'alignement individuel est délivré, sur le rapport des agents-voyers, par le préfet, s'il n'existe pas de plan général d'alignement; dans le cas contraire, par le sous-préfet (L. 4 mai 1864, art. 2; Règl. gén., art. 175; Inst. gén., art. 276).

**2267.** — Jugé, en ce sens, pour les chemins de grande communication, que l'art. 9, L. 21 mai 1836, ayant placé les chemins vicinaux de grande communication sous l'autorité du préfet, il n'appartient qu'à lui d'accorder l'autorisation nécessaire pour construire le long de ces chemins; que l'autorité municipale est sans pouvoir à cet égard. — Cass., 29 août 1840, Jauffret, [S. 40.1.815, P. 40.2.526]

**2268.** — ... Que l'autorisation de construire le long d'un chemin vicinal de grande communication et l'alignement relatif à cette construction doivent être délivrés par le préfet, encore bien qu'il existerait un arrêté du maire prescrivant de demander à l'autorité municipale l'autorisation de construire : cet arrêté n'étant applicable qu'à la voirie urbaine et ne pouvant faire double emploi, en ce qui concerne les chemins de grande communication, avec l'arrêté d'alignement à demander au préfet. — Cass., 20 déc. 1862, Valentin-Dulac, [S. 64.1.101, P. 64.645, D. 63.1.388]

**2269.** — La Cour de cassation n'admettait la substitution de l'action préfectorale à l'action purement municipale pour les rues faisant suite aux chemins vicinaux qu'en ce qui concernait les chemins de grande communication. Sa décision était contraire à l'égard des rues formant le prolongement des chemins vicinaux d'intérêt commun. — Cass., 22 nov. 1860, [*Bull. crim.*, 1860, n. 252

**2270.** — La loi du 8 juin 1864 a déclaré, dans ce cas, la rue partie intégrante du chemin. Il faut donc reconnaître au préfet le droit de donner l'alignement individuel même sur les chemins d'intérêt commun.

**2271.** — S'il s'agit de construire à l'angle formé par la rencontre d'un chemin vicinal ordinaire et d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, l'alignement individuel est donné par le maire pour l'une des façades et par le préfet pour l'autre.

**2272.** — Le maire étant compétent, en principe, pour donner les alignements individuels sur la voirie urbaine, les donnera pour les constructions à élever le long d'une rue ou d'une place prolongeant même un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, si ledit chemin n'absorbant pas toute la largeur de la rue ou de la place, les constructions ou clôtures ne sont pas limitrophes au sol du chemin. — Cons. d'Et., 23 août 1836, Ville de Mortagne, [P. adm. chr.]; — 19 févr. 1857, Ville de Mauléon, [D. 57.3.81]; — 28 nov. 1861, Commune de Void, [S. 62.2.40, P. adm. chr., D. 62.3.10]

**2273.** — Si cependant le plan d'alignement de la rue qui impose aux propriétaires riverains l'obligation de reculer ou d'avancer leurs constructions ne laisse en dehors du tracé du chemin que des parcelles peu importantes, d'une largeur maxima de 1 mètre par exemple, ces parcelles font partie de la voirie vicinale. C'est donc le préfet ou le sous-préfet qui délivrera l'alignement aux particuliers voulant construire en s'avançant sur lesdites parcelles. — Cons. d'Et., 27 mars 1862, Ville de Mortagne, [S. 63.2.71, P. adm. chr., D. 63.3.9]

**2274.** — L'alignement individuel doit être demandé par écrit et sur papier timbré (L. 13 brum. an VII, art. 12; Règl. gén., art. 172; Inst. gén., art. 273). La demande indique avec précision le lieu où les travaux doivent être faits.

**2275.** — Il doit être également, et à peine de nullité, délivré par écrit et avoir date certaine avant le commencement des travaux; une autorisation verbale serait insuffisante. — Cass., 20 oct. 1835, Roland Viaud, [S. 36.1.234]; — 4 août 1837, Gavette, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 2094]; — 21 juill. 1838, Luces, [*Ibid.*]; — 12 août 1841, Andouard, [*Ibid.*, n. 2328]; — 14 sept. 1850, Langlois, [D. 50.5.467]; — 4 déc. 1857, Guillemot, [S. 58.1.556, P. 58.1134, D. 58.1.93]; — 5 juill. 1860, Testreau, [P. 61.499, D. 60.1.370]; — 21 déc. 1864 (motifs), Commune de Mer, [S. 66.1.366, P. 66.996, D. 66.1.225] — Cons. d'Et., 23 févr. 1839, Lasnier-Lemaître, [S. 40.2.39, P. adm. chr.]

**2276.** — Si, d'après la disposition de l'arrêt du conseil du 6 oct. 1733, les permissions de construire sur ou joignant la voie publique sont nulles quand il n'en a pas été fait usage dans l'année de leur date, cette règle est considérée par la Cour de cassation comme applicable à la seule voirie urbaine. Dès lors, la permission serait prescrite au bout d'une année en matière de chemins vicinaux dans la traversée des villes. — Cass., 20 déc. 1862 (sol. impl.), précité.

**2277.** — Mais elle est définitive quand elle est accordée sur tout autre point du chemin, sauf révocation possible par l'administration, avant le commencement des travaux, de l'autorisation de construire et de l'alignement délivré. — Cass., 22 juill. 1859, Divoux, [S. 60.1.87, P. 60.873, D. 59.5.407]

**2278.** — S'il existe un plan général d'alignement, le sous-préfet ou le maire doivent s'y conformer absolument dans la délivrance des arrêtés individuels; s'il n'y a pas de plan régulièrement approuvé, les alignements doivent être nécessairement donnés suivant les limites actuelles de la voie. Telle était l'opinion consacrée déjà par la circulaire ministérielle du 24 juin 1836. « Le droit donné à l'autorité de régler les alignements, disait le ministre, l'obligation imposée aux riverains de demander alignement avant de commencer leurs constructions, ne sont fondés que sur la nécessité de surveiller la conservation du sol qui a été affecté à la voie publique. Il s'ensuit que, lorsque la largeur de cette voie publique a été légalement fixée, chaque propriétaire a droit de construire sur l'extrême limite de sa propriété; il doit demander alignement afin que l'autorité puisse faire reconnaître cette limite et la faire tracer; mais l'autorité ne pourrait lui prescrire de reculer sa construction au delà de la largeur légale du chemin. »

**2279.** — Cependant la jurisprudence, tant du Conseil d'Etat que de la Cour de cassation, a pendant longtemps admis, conformément à un avis du Conseil d'Etat du 3 avr. 1824, qu'en l'absence de plan général, les fonctionnaires chargés de délivrer les alignements, non seulement les préfets, mais même les mai-

res, pouvaient les donner de façon à élargir ou redresser la voie publique.

**2280.** — Cette jurisprudence est désormais complètement abandonnée et elle devait l'être, car elle prêtait singulièrement le flanc à la critique non seulement en ce qui concerne le droit des maires sur ce point, mais même quant aux droits du préfet, car il est très-douteux que l'art. 15, L. 21 mai 1836, lui ait conféré le pouvoir de prescrire l'élargissement d'un chemin vicinal par un simple arrêté, surtout par un arrêté d'alignement individuel n'ayant aucun caractère de généralité.

**2281.** — Quoi qu'il en soit, et tout en attribuant encore ce droit au préfet, le Conseil d'Etat a jugé que les maires ne peuvent modifier la largeur des chemins vicinaux en donnant des alignements; et, dans le cas où un maire aurait donné un alignement dont l'effet serait d'augmenter la largeur d'un chemin vicinal, l'approbation dont cet arrêté aurait été ensuite revêtu par le préfet ne pourrait être considérée comme équivalent à l'arrêté que le préfet lui-même aurait pu rendre pour prescrire l'élargissement du chemin. Dès lors, une contravention à l'arrêté d'alignement ainsi donné par le maire et approuvé par le préfet, ne constitue point une anticipation sur le sol du chemin, lorsque le contrevenant a construit en dehors des limites fixées à ce chemin par les arrêtés préfectoraux antérieurs, et, par conséquent, le conseil de préfecture est incompétent pour en connaître. — Cons. d'Et., 21 juin 1855, Alépée, [S. 56.2.59, P. adm. chr.]

**2282.** — Puis il est allé plus loin encore et il décide désormais qu'à défaut de plan d'alignement, les riverains sont bien tenus de demander l'alignement pour construire, mais qu'ils sont en droit de l'exiger conforme aux limites actuelles du chemin. — Cons. d'Et., 5 avr. 1862, Lebrun, [S. 63.2.72, P. adm. chr., D. 63.3.57]; — 10 févr. 1865, Sanmartin, [S. 65.2.354, P. adm. chr., D. 65.3.72]; — 31 mars 1865, Poncelet, [S. 65.2.366, P. adm. chr., D. 65.3.90]; — 5 mai 1865, Gibaud, [S. 66.2.69, P. adm. chr., D. 66.3.72]; — 25 mars 1867, Valleran, [S. 68.2.126, P. adm. chr., D. 67.3.99]; — 21 mai 1867, Cardeau, [S. 68.2.127, P. adm. chr., D. 71.3.10]; — 7 janv. 1869, Commune de Bourg-le-Roy, [S. 69.2.60, P. adm. chr., D. 69.3.36]; — 6 mars 1885, Saurin, [Leb. chr., p. 264]

**2283.** — Telle est aussi la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation. — Cass., 11 déc. 1869, Michaut, [S. 70.1.91, P. 70.183, D. 70.1.41]; — 14 mars 1870, Commune de Vaudrey, [S. 70.1.197, P. 70.501]

**2284.** — Le maire ne peut pas, d'ailleurs, subordonner la délivrance de l'alignement à des conditions destinées à sauvegarder les intérêts financiers de la commune; un tel arrêté est entaché d'excès de pouvoirs. — Cons. d'Et., 8 août 1892, de Molembaix, [Leb. chr., p. 702]

**2285.** — Il en serait autrement toutefois, même en l'absence d'un plan général, si les nouvelles limites du chemin avaient été fixées d'une façon précise en vue d'une modification de tracé par l'autorité compétente, au moyen de bornes par exemple. L'alignement individuel devrait alors être donné suivant les limites nouvelles. — Cons. d'Et., 23 mars 1870, Fournier, [Leb. chr., p. 326]; — 27 avr. 1870, Benoit Giroud, [Leb. chr., p. 485]

**2286.** — L'autorité qui a délivré l'alignement individuel ou son supérieur hiérarchique peut le modifier ou le rapporter tant qu'il n'a pas encore reçu d'exécution; si l'arrêté préfectoral délivrant au riverain d'un chemin de grande communication un alignement non conforme au plan général régulièrement approuvé ne confère à ce riverain aucun droit acquis, il peut donc être rapporté et remplacé par un nouvel alignement conforme au plan. — Cons. d'Et., 4 juill. 1872, Commune de Neung-sur-Beuvron, [S. 74.2.95, P. adm. chr., D. 73.3.12]

**2287.** — Si le propriétaire a commencé à construire, le supérieur hiérarchique ou la juridiction compétente peut encore annuler l'arrêté d'alignement. Mais le propriétaire doit être indemnisé s'il a construit de bonne foi, conformément à l'alignement délivré. — Cons. d'Et., 13 avr. 1870, Dupin, [S. 72.2.118, P. adm. chr.]

**2288.** — Si un particulier a construit, en vertu d'un arrêté d'alignement régulièrement délivré, un mur faisant saillie sur l'alignement adopté par la commission, il ne résulte pas de ce fait la nécessité d'opérer immédiatement la démolition de ce mur aux frais de la commune. — Cons. d'Et., 5 janv. 1877, Commune de Pleurtuit, [S. 77.2.220, P. adm. chr., D. 77.3.27]

**2289.** — Les riverains d'un chemin vicinal doivent encore demander et obtenir, dans les mêmes formes et des mêmes autorités qu'en matière d'alignement individuel, la permission de réparer les bâtiments, murs ou clôtures limitant la voie (Règl. gén., art. 172-175; Inst. gén., art. 273-276). Il en est ainsi de l'ouverture d'une simple porte. — Cass., 31 mai 1855, Thiveau, [S. 55.1.763, P. 56.2.88, D. 55.1.255]

**2290.** — Tout ce qui concerne le mode d'ouverture des portes et fenêtres et les saillies de toute espèce sur les chemins vicinaux est déterminé par un règlement préfectoral spécial. Tant que ce règlement n'existe pas, le maire y pourvoit dans chaque cas particulier pour les chemins vicinaux ordinaires et le préfet pour les chemins d'intérêt commun ou de grande communication (Règl., art. 179; Inst. gén., art. 280). En pratique, on suit les règlements analogues de grande voirie : les avances ou saillies peuvent toujours être supprimées, mais une pénalité ne peut être encourue de ce chef quand elles existent depuis plus d'une année. — Cass., 27 oct. 1892, Bernadini, [J. *Le Droit*, 24 nov. 1892] — V. sur ce point *infrà*, v° *Voirie*.

**2291.** — Le plan général d'alignement a pour effet, nous l'avons dit déjà (*suprà*, n. 1815), de frapper les propriétés bâties comprises dans la nouvelle largeur de la voie publique d'une servitude de reculement qui ne permet pas d'exécuter de travaux susceptibles d'augmenter la solidité du mur de face. On s'est demandé à une certaine époque si cette servitude existait en faveur des chemins vicinaux, mais le Conseil d'Etat consulté a, par un avis du 16 juill. 1845, répondu affirmativement en déclarant « que la délégation faite aux préfets dans l'art. 21, L. 21 mai 1836, révèle par la généralité de ses termes l'intention du législateur d'assurer, en ce qui touche les chemins vicinaux, l'application et la mise en vigueur des règles légales, antérieurement consacrées dans les matières de grande voirie et de voirie urbaine; que les règlements des préfets peuvent, en conséquence, même dans les cas de réparations, défendre aux propriétaires dont les constructions empiètent sur les limites d'un chemin vicinal ou joignent immédiatement ledit chemin, d'entreprendre aucuns travaux sans avoir sollicité et obtenu l'autorisation de l'administration... »

**2292.** — Les travaux confortatifs doivent donc être interdits pour les murs de face des constructions empiétant sur les alignements d'un plan régulièrement approuvé. Quant à la distinction à faire entre les travaux confortatifs et les travaux non confortatifs, V. *suprà*, v° *Alignement*. Notons seulement que de tout temps on a considéré comme pouvant être seules réputées confortatives et prohibées à ce titre les réparations ayant pour effet de consolider le mur de face dans la hauteur du rez-de-chaussée.

**2293.** — Tous travaux, de quelque nature qu'ils soient, que les propriétaires voudraient faire au-dessus du rez-de-chaussée, doivent être autorisés attendu qu'ils ne peuvent consolider l'édifice, que souvent même ils en accélèrent la destruction (Av. Cons. d'Et., 13 janv. 1826 et Circ. min., 25 août 1845; Avis du Conseil général des bâtiments civils, 30 avr. 1873).

**2294.** — Un double recours est ouvert contre les décisions du sous-préfet ou du maire en matière d'alignements individuels sur les chemins vicinaux : un recours par la voie gracieuse devant le préfet et subsidiairement devant le ministre de l'Intérieur; un recours direct devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir. Les décisions du préfet peuvent être également portées devant le ministre ou devant le Conseil d'Etat suivant les mêmes distinctions.

**2295.** — Il y aurait excès de pouvoir de la part de l'autorité qui, chargée du soin de délivrer l'alignement, refuserait de répondre à la demande qui lui en est faite par un particulier. — Cons. d'Et., 5 mai 1865, Gibaud, [S. 66.2.69, P. adm. chr., D. 66.3.72]; — 11 janv. 1866, Chaban, [S. 66.2.335, P. adm. chr., D. 66.3.70]

**2296.** — Et le dommage résultant pour ce dernier de ce refus ou du retard apporté à la délivrance de l'autorisation lui donnerait le droit de réclamer une indemnité dont le règlement appartiendrait au conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 17 avr. 1869, Tabardel, [S. 69.2.219, P. adm. chr.]; — 18 juill. 1873, Lentarié, [S. 75.2.190, P. adm. chr., D. 74.3.91]; — 23 janv. 1874, Breynard de Saint-Paul, [Leb. chr., p. 89]

**2297.** — Les mêmes voies de recours existent relativement aux travaux à faire aux murs de construction bordant les chemins vicinaux.

**2298.** — Toutes les autorisations de bâtir, reconstruire ou

réparer et les délivrances d'alignements individuels doivent être préalables au début des travaux. Faute de s'être soumis à cette règle, les propriétaires, architectes et constructeurs peuvent être condamnés comme contrevenants à un règlement administratif (Règl. gén., art. 181).

**2299.** — S'il n'y a pas eu demande d'autorisation, il faut les déclarer tous punissables comme auteurs d'une même contravention. Il n'y a pas lieu d'appliquer ici par analogie les anciens règlements qu'il faut réserver pour les routes et les voies urbaines. — Gisclard, *Code des chemins vicinaux*, t. 2, p. 108, n. 395. — Comme il s'agit ici d'une contravention, l'art. 55, C. pén., ne saurait s'appliquer à la condamnation prononcée.

## Section II.

### Plantations. — Elagage des arbres

#### § 1. *Droits et obligations des riverains au point de vue des plantations.*

**2300.** — Dans l'ancien droit, les particuliers et les communes ne pouvaient planter d'arbres sur le sol des chemins seigneuriaux que du consentement exprès ou tacite des seigneurs; aucune distance fixe n'était prescrite, mais la circulation ne devait pas être entravée. Aucune disposition légale n'imposait ces plantations ni aux riverains, ni aux compagnies, ni aux seigneurs. — Merlin, v° *Chemin public*; Garnier, *Des chemins*, p. 302. Sous la période révolutionnaire, la loi des 26 juill.-16 août 1790 supprima ce droit seigneurial et statua par rapport aux arbres plantés par les seigneurs, que ceux existant sur le sol des chemins resteraient leur propriété, sauf aux communes à les racheter ou à prouver que c'étaient elles qui avaient fait la plantation, tandis que ceux plantés sur les fonds des riverains appartiendraient à ces derniers, à la charge du seul remboursement des frais de plantation. Mais la loi du 28 août 1792 priva les seigneurs de tous droits sur ces plantations. Les arbres plantés sur les fonds riverains sont déclarés par elle appartenir aux propriétaires de ces fonds: ceux plantés dans les rues furent également attribués aux riverains, mais avec réserve pour les communes de prouver qu'elles en étaient propriétaires.

**2301.** — La loi du 9 vent. an XIII, dans son art. 7, défendit à toute personne de « planter sur le bord des chemins vicinaux, même dans sa propriété, sans leur conserver la largeur qui leur aura été fixée ». On en a conclu que les riverains ont le droit, à la condition de maintenir à la voie sa largeur légale, de planter des arbres tant sur eux que sur le chemin vicinal lui-même, sauf quand un règlement préfectoral le leur interdit. Il est vrai que les communes sont propriétaires du sol de la voie, et qu'en principe, seul le propriétaire du terrain peut y planter. Mais souvent les communes n'ayant pas les ressources nécessaires pour procéder à une plantation jugée inutile, on a d'abord laissé les riverains l'effectuer. On leur en a même formellement reconnu le droit.

**2302.** — La solution généralement admise peut donc se résumer en deux propositions :

1° En l'absence de tout arrêté préfectoral sur ce point, les riverains d'un chemin vicinal sont en droit de planter des arbres soit sur leurs terrains sans être tenus d'observer aucune distance, soit même sur le sol du chemin lui-même, à la condition dans l'un et l'autre cas de réserver à la voie sa largeur légale;

2° S'il y a un arrêté préfectoral réglementant ce point, et telle est la règle générale et absolue depuis 1836, les prescriptions de cet arrêté doivent être observées par les riverains plantant même sur leurs fonds, à peine de contravention.

**2303.** — 1° S'il n'existait aucun règlement prohibitif local en matière de plantations, et cette hypothèse était fréquente avant 1836, les riverains pouvaient planter librement sur leurs propres fonds. Ils n'étaient tenus ni de demander et d'obtenir préalablement une autorisation de l'administration ou l'alignement, sauf le cas d'un ancien usage ou règlement en ce sens... — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, Quesny, [S. chr., P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, p. 380.

**2304.** — ... Ni d'observer, quant aux distances, les règles du droit commun ou celles relatives aux plantations des routes. Le Conseil d'Etat a jugé que les riverains avaient le droit de faire des plantations sur le bord même des chemins classés comme vicinaux. — Cons. d'Et., 19 mars 1820, Maire de Maing, [S. chr., et P. adm. chr.] — ... Sans observer les distances fixées par l'art. 671, C. civ. — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, précité. — *Sic*, Garnier, *op. cit.*, p. 314; Isambert, *Traité de la voirie*, p. .. — *Contrà*, Proudhon, t. 2, n. 498.

**2305.** — Mais cette liberté ne devait pas nuire au chemin auquel les particuliers auteurs des plantations devaient laisser, sous la surveillance de l'administration, une largeur suffisante. Cette servitude différait de celle établie par le Code civil en ce que, d'après le droit commun, les arbres à haute tige ne pouvaient être plantés qu'à 2 mètres de la ligne séparative des deux héritages, et les autres arbres ou haies vives, qu'à un demi-mètre, tandis que, par cette loi de 1805, si le chemin public était très-étroit, le propriétaire riverain était obligé de reculer ses plantations bien au delà de la distance qui régissait les héritages. — Isambert, *loc. cit.*

**2306.** — Le fait, de la part du riverain d'un chemin vicinal, de planter, même sur sa propriété, sans conserver à ce chemin sa largeur légale, constitue une contravention à l'art. 7, L. 9 vent. an XIII, qui n'a pas été abrogé par la loi du 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 8 févr. 1851, Dewilde, [P. adm. chr.]

**2307.** — Toujours à défaut de règlement local, les riverains avaient un droit plus grand encore, celui de faire des plantations sur le sol même du chemin. Ce point avait été contesté et le Conseil d'Etat avait jugé qu'il y avait lieu d'ordonner la suppression de la plantation faite par un riverain sur la propriété communale. — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, précité; — et d'après Foucart (*Dr. admin.*, t. 2, n. 440), lorsque la largeur des chemins vicinaux a été déterminée par l'administration, de telle sorte qu'il reste à droite et à gauche un espace vacant, le propriétaire riverain ne peut planter des arbres dans cet espace qu'avec l'autorisation de la commune.

**2308.** — Mais on a répondu que la loi du 9 vent. an XIII donnait aux riverains le droit de planter sur le sol du chemin ou d'y renouveler les plantations anciennes tout comme l'art. 88, Décr. 16 déc. 1811 le leur accordait sur « les routes impériales non plantées... dans la traversée de leurs propriétés respectives », et que la loi de 1824 n'avait pas innové sur ce point. Dès lors, d'après MM. Isambert (p. 5, 3e part.) et Garnier (*op. cit.*, p. 313), dans le cas où le chemin communal avait plus de 18 pieds de large, le riverain pouvait non seulement se dispenser d'observer pour ses plantations la distance prescrite par le Code, mais encore les faire sur le sol même du chemin public.

**2309.** — Jugé, en ce sens, que le droit de planter sur les chemins, comme sur les grandes routes, est un accessoire de la propriété riveraine et non de la propriété de ces chemins et routes; qu'ainsi, lorsqu'une commune, propriétaire de terres riveraines de chemins vicinaux, fait des plantations le long de ces chemins, elle agit, non comme propriétaire des chemins, mais comme propriétaire des terres riveraines, et par suite, si la commune vend ces terres, les plantations sont comprises dans la vente, à défaut de réserves expresses. — Douai, 20 juill. 1831, d'Haubersaërt, [S. 32.2.44, P. chr.]

**2310.** — ... Que le propriétaire riverain d'un chemin vicinal peut faire des plantations sur le terrain du chemin, pourvu qu'il lui réserve la largeur fixée par la délimitation, et, s'il n'y a pas eu délimitation, une largeur de 6 mètres au moins. — Paris, 12 juill. 1833, Commune d'Aulnay-lès-Bondy, [S. 34.2.262, P. chr.]

**2311.** — 2° En vertu de l'art. 21, L. 21 mai 1836, il doit y avoir dans chaque département un règlement préfectoral statuant sur tout ce qui est relatif aux plantations. La circulaire ministérielle du 21 juin 1836 enjoint aux préfets pour l'application de cet article : 1° de défendre à tout propriétaire riverain des chemins vicinaux de faire aucunes plantations sur le sol des chemins; ce droit est réservé aux communes propriétaires du sol, lesquelles ne pourront en user que lorsque l'autorité supérieure aura reconnu et déclaré que la plantation peut se faire sans nuire aux chemins; 2° de défendre à tout propriétaire riverain des chemins vicinaux de faire aucune plantation d'arbres ou de haies sur sa propriété, sans avoir demandé et obtenu l'alignement; 3° de déterminer à quelle distance du bord des fossés ou des limites des chemins les plantations soit d'arbres, soit de haies, pourront être faites, et quel espacement devra être observé entre les arbres d'après leur nature.

**2312.** — Le règlement général sur le service vicinal a consacré ces prescriptions. Les particuliers ne peuvent plus planter des arbres sur le sol des chemins vicinaux (Anc. règl., art. 303, et nouv. règl., art. 184 et 186). Quant aux plantations an-

ciennes, le préfet en peut permettre la conservation, mais cette autorisation doit s'entendre restrictivement, et l'arrêté préfectoral qui autorise la conservation des plantations existant sur le sol des chemins vicinaux n'est pas applicable à une haie vive. — Cons. d'Et., 8 févr. 1851, précité. — La suppression peut d'ailleurs toujours en être ordonnée dans l'intérêt de la viabilité (Règl., art. 186, 187; Inst. gén., art. 287, 288).

**2313.** — Le droit de planter sur le sol même de la voie appartient désormais exclusivement aux communes, qui ne peuvent même l'exercer sans y être autorisées par le préfet. L'arrêté d'autorisation détermine les conditions auxquelles il sera subordonné, l'espacement des arbres entre eux et la distance à maintenir du côté des propriétés privées.

**2314.** — Mais il n'appartient qu'au préfet d'ordonner l'enlèvement des arbres qui croissent sur les chemins vicinaux. En conséquence, est nul l'arrêté par lequel un maire ordonne aux propriétaires riverains d'un chemin vicinal, sans qu'aucune décision ait été prise à cet égard par le préfet, d'enlever les arbres qui leur appartiennent et qui existent sur ce chemin. — Cass., 8 févr. 1844, Rabichez, [S. 44.1.677, P. 44.2.503]

**2315.** — Et, d'autre part, il faut qu'il s'agisse de plantations véritablement établies sur le sol de la voie. Dès lors, les condamnations prononcées par un conseil de préfecture pour avoir contrevenu à un arrêté du préfet, planté des arbres sur un terrain compris par cet arrêté dans la largeur d'un chemin vicinal, doivent être déclarées sans effet par le Conseil d'Etat, sur la réclamation de la partie condamnée, si l'arrêté du préfet est annulé pour avoir excédé la largeur légale des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 6 déc. 1836, Lesage, [S. 37.2.193, P. adm. chr.]

**2316.** — Les particuliers qui veulent planter sur leurs propres fonds, le long des chemins vicinaux, des arbres, des bois taillis ou des haies, doivent préalablement en obtenir l'autorisation de l'administration. C'est du préfet ou du sous-préfet pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, et du maire pour les chemins vicinaux ordinaires qu'émane cette autorisation, qui est demandée et accordée dans les formes précédemment indiquées en matière d'alignement individuel (Règl. gén., art. 172, 175; Inst. gén., art. 273, 276).

**2317.** — Mais les prescriptions du préfet doivent être appréciées strictement, d'où il suit que la plantation ou la réparation d'une haie *en bois mort* ne constitue pas une contravention à l'arrêté d'un préfet qui défend de planter des arbres *ou haies vives* le long des sentes ou chemins publics, sans avoir obtenu au préalable un alignement du maire. — Cass., 6 mai 1837, Evrard, [P. 38.1.136]

**2318.** — ... Et surtout, on ne peut réputer obligatoire et de nature à motiver contre les contrevenants l'application de l'art. 471, n. 15, C. pén., l'arrêté d'un préfet qui, contrairement à un premier règlement fait conformément à l'art. 21, L. 21 mai 1836, ordonne l'abattage et l'enlèvement des plantations le long des chemins vicinaux jusqu'à une certaine distance, s'il n'a été préalablement communiqué au conseil général et approuvé par le ministre de l'Intérieur. — Cass., 15 déc. 1838, Cornu, [S. 39.1.316, P. 39.2.363]

**2319.** — Ne serait pas davantage définitivement obligatoire l'arrêté préfectoral obligeant les particuliers à faire des plantations le long des chemins ou les obligeant à demander une autorisation pour planter sur leurs terrains à une distance telle du chemin, 3 à 4 mètres, par exemple, qu'il n'en peut résulter aucun dommage pour la voie. Un tel arrêté serait, dans tous les cas, susceptible d'un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'Etat.

**2320.** — Enfin les préfets ont, d'après l'art. 21, L. 21 mai 1836, le pouvoir de fixer un minimum de distance à maintenir entre la limite des chemins vicinaux et les plantations établies sur les fonds riverains (Av. Cons. d'Et., 9 mai 1838). Ce minimum a été déterminé dans le règlement du service vicinal de chaque département (art. 184, 189). La circulaire du ministre de l'Intérieur du 25 juin 1836 recommande aux préfets, en réglant les distances des plantations d'arbres, de se renfermer dans les limites posées par le Code civil, mais ce n'est qu'un conseil dont, en cas d'utilité évidente, ils pourront s'écarter, ainsi que l'ont décidé l'avis du Conseil d'Etat du 9 mai 1838 et la circulaire du ministre de l'Intérieur du 10 oct. 1839.

**2321.** — Les dispositions de ce règlement n'ont pas d'effet rétroactif (C. civ., art. 2). Par suite, les plantations effectuées antérieurement à sa publication peuvent être maintenues à une distance ou à un écartement moindres que ceux prescrits par lui, si d'ailleurs elles n'avaient pas été faites contrairement aux usages locaux ou à un ancien règlement; dans le cas contraire, les riverains pourraient être forcés à les détruire si l'intérêt de la vicinalité l'exigeait (Circ. min., 10 oct. 1839).

**2322.** — Dans tous les cas, les plantations antérieures au règlement actuel ne peuvent être renouvelées qu'à la charge d'observer les distances minima par lui prescrites : 1 mètre pour les arbres fruitiers ou forestiers, 0m,50 pour les bois taillis avec 6 mètres d'écartement au moins entre les arbres (Règl., art. 185 et 186; Inst. gén., art. 286, 287), 0m,50 pour les haies avec une hauteur maxima de 1m,50, sauf autorisation spéciale (Règl., art. 190, 191; Inst. gén., art. 291, 292).

**2323.** — Les décisions prises par les préfets, les sous-préfets et les maires relativement aux plantations faites le long ou sur le sol même d'un chemin vicinal sont susceptibles des mêmes recours que celles prises en matière d'alignements individuels.

§ 2. *Elagage des arbres, branches, haies, etc.*

**2324.** — Les préfets puisent dans l'art. 21, L. 21 mai 1836, le droit de fixer les époques auxquelles devra se faire l'élagage des arbres et des haies (Circ. min., 24 juin 1836) le long des voies vicinales. On leur reconnaissait déjà antérieurement ce pouvoir. Jugé, en ce sens, qu'il appartient aux préfets de faire des règlements sur l'élagage des arbres bordant les chemins vicinaux : que c'est là un objet de la petite voirie rentrant dans leurs attributions; qu'en conséquence, les contraventions aux arrêtés par eux pris à cet égard doivent être punies selon l'art. 471, n. 5, C. pén. — Cass., 6 févr. 1824, Gallaire, [S. et P. chr.]; — 7 févr. 1824, Contrie, [P. chr.]; — 26 juill. 1827, Renault, [S. et P. chr.]

**2325.** — ... Et qu'en attendant un règlement fait en exécution de la loi du 21 mai 1836, l'arrêté du préfet qui enjoint d'abattre ou d'élaguer des arbres se trouvant sur une propriété particulière, mais qui obstruent la voie publique, est pris dans les limites des attributions de ce magistrat et doit être exécuté. — Cass., 22 juill. 1837, Faribault, [S. 37.1.744, P. 37.2.330]

**2326.** — Aujourd'hui, d'après l'art. 192 du règlement général, les arbres, branches, haies et racines avançant sur le sol des chemins vicinaux doivent être coupés à l'aplomb des limites de ces chemins à la diligence des propriétaires ou fermiers. En cas de retard ou de refus d'exécution, ceux-ci sont coupables d'une contravention et passibles d'une poursuite devant le tribunal de simple police, qui les condamnera à l'amende et leur enjoindra un délai pour exécuter eux-mêmes l'élagage ou l'émondage, faute de quoi il y serait procédé d'office à leurs frais.

**2327.** — L'arrêté préfectoral qui prescrit l'élagage des arbres et des haies le long des chemins vicinaux est obligatoire pour les particuliers dès lors qu'il a été régulièrement pris et porté à la connaissance des intéressés : il en est ainsi du moment qu'il a été inséré dans le recueil des actes administratifs et publié dans la commune selon la forme ordinaire : il n'est pas nécessaire que cet arrêté ait reçu le mode spécial de publication établi par un règlement général antérieur sur les chemins vicinaux. — Cass., 3 oct. 1857, Robert, [S. 58.1.256, P. 58.880, D. 57.1.448]

**2328.** — Mais il n'oblige qu'à ce qui y est formellement exprimé. Si donc le règlement général de la voirie vicinale dans un département, adopté par le préfet, ne reproduit pas dans la section relative à l'élagage la disposition du règlement antérieur imposant aux riverains l'obligation d'élaguer les arbres plantés le long des chemins vicinaux sur tout leur parcours, cette disposition doit être tenue pour virtuellement abrogée. D'où le fait par un riverain de ne s'être pas conformé à cette prescription ne constitue pas une contravention à un règlement administratif tombant sous le coup de l'art. 471, C. pén. — Cass., 29 janv. 1891, Dufresne de Beaucourt, [S. 91.1.285, P. 91.1.668]

§ 3. *Propriété des arbres plantés sur le sol d'un chemin vicinal.*

**2329.** — A qui appartiennent les arbres plantés sur le sol d'un chemin vicinal? Si l'on applique l'art. 553, C. civ., on dira que, sauf preuve contraire, les arbres plantés sur leur sol appartiennent aux communes propriétaires des chemins, tandis que ceux plantés sur les fonds adjacents en forment une dépendance et sont la propriété du maître de ces fonds, et que ce droit des commu-

nes sur les arbres s'exercera alors même qu'il s'agit d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun. Le département, en ce cas, ne peut prétendre à la propriété desdits arbres alors même qu'il a contribué aux frais de plantation. — Av. Cons. d'Et., 6 août 1873. — Guillaume, *op. cit.*, p. 271, n. 143.

**2330.** — Mais la loi du 28 août 1792, dans son art. 14, attribuait cette propriété aux riverains et la loi du 9 vent. an XIII autorisait ceux-ci à faire de nouvelles plantations et à renouveler les anciennes. On peut donc soutenir légitimement au profit du riverain que la propriété de ces plantations lui est reconnue par la loi, bien qu'elles aient été faites sur un terrain qui n'est pas le sien. — Douai, 20 juill. 1831, d'Haubersaërt, [S. 32.2.44, P. chr.] — *Sic*, Isambert, p. 5, 3e part.; Garnier, *op. cit.*, p. 313; Foucart, *op. cit.*, t. 2, n. 440.

**2331.** — Aussi a-t-il été jugé que dès lors que la largeur légale de la voie était respectée, les arbres plantés sur son sol étaient réputés propriété du riverain, non de la commune. — Paris, 12 janv. 1833, Commune d'Aulnay-lès-Bondy, [S. 34.2.262, P. chr.] — Cons. d'Et., 21 déc. 1808, Vaudon, [S. et P. chr.]

**2332.** — ... Qu'aux termes de la loi du 28 août 1792, les arbres plantés sur les bords des chemins vicinaux sont censés appartenir aux propriétaires riverains, à moins que les communes qui leur en contesteraient la propriété ne justifient qu'elles l'ont acquise par titre ou possession, et que cette possession ne peut résulter de l'exercice du droit de pâturage par la commune : il faut que la commune justifie avoir possédé à titre de propriétaire. — Bruxelles, 28 févr. 1810, Vanden, [S. chr.]

**2333.** — ... Que son droit de propriété ne peut s'induire non plus de l'usage dans lequel seraient les habitants d'y faire sécher du lin, blanchir des toiles, etc. — Bruxelles, 30 janv. 1811, Vanden, [S. chr.]

**2334.** — La question a été soulevée plus récemment et résolue dans un sens analogue. La cour de Douai avait décidé que l'attribution à titre de propriété faite aux riverains par les lois des 26 juill. 1790 et 28 août 1792 des arbres plantés sur le sol des chemins vicinaux ne s'appliquait qu'aux arbres alors existants; que dès lors les arbres plantés depuis lors, l'eussent-ils été par les riverains, devaient, conformément au droit commun, être présumés propriété des communes propriétaires des chemins. — Douai, 28 nov. 1865, Remy de Rombault, [S. 66.2.188, P. 66.725]

**2335.** — Mais la Cour de cassation ayant été saisie de l'affaire, décida que la propriété des arbres plantés sur le sol des chemins vicinaux, dès lors qu'ils l'ont été par les riverains, appartient à eux et non à la commune : ici, dit-il, est inapplicable le principe que la propriété du sol emporte la propriété du dessus. — Cass., 3 févr. 1868, Rombault, [S. 68.1.55, P. 68.124, D. 68.1.121] — *Sic*, Perrin et Rendu, *Dict. des const.*, n. 919 et s.

**2336.** — Si, depuis 1836, les règlements préfectoraux (anc. règl. gén., art. 303, et nouv. règl., art. 184 et 186) interdisent aux particuliers de planter sur le sol du chemin, ceux-ci peuvent encore acquérir la propriété des arbres par l'effet de la prescription acquisitive quand, pendant trente ans, ils en ont fait exclusivement l'élagage et recueilli tous les produits utiles. — Cass., 18 mai 1858, Duclerfays, [S. 58.1.661, P. 59.739]; — 24 déc. 1861, Commune de Louzac, [D. 62.1.130]; — 1er déc. 1874, Martin, [S. 75.1.167, P. 75.390, D. 75.1.323]; — 21 nov. 1877, Commune de Baynes, [S. 78.1.160, P. 78.395, D. 78.1.301] — Douai, 28 nov. 1865, précité.

**2337.** — Dans l'un et l'autre cas, le droit de propriété des riverains est limité aux arbres existants et ne leur permet pas de les renouveler, de les remplacer. Et même, si ces plantations étaient nuisibles à la viabilité, la suppression en pourrait être ordonnée, sauf indemnité d'ailleurs, par le préfet pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, par le maire pour les chemins vicinaux ordinaires (Règl., art. 186, 187; Inst. gén., art. 287, 288). Un avis du Conseil d'Etat du 9 mai 1838 portait déjà que quant aux plantations faites sur le sol des chemins vicinaux, lors même qu'elles sont antérieures à la publication des arrêtés qui les défendent, la commune sur le sol de laquelle elles s'élèvent, peut, à quelque époque que ce soit, requérir le particulier qui a fait ces plantations de les faire disparaître : ce n'est là que l'application de l'art. 555, C. civ. Si donc l'administration permet de conserver, jusqu'à leur dépérissement, des plantations faites sur le sol des chemins vicinaux, elle fera un acte de pure tolérance pour lequel elle devra consulter surtout l'intérêt de la viabilité.

**2338.** — De ce que les arbres peuvent appartenir aux riverains bien que plantés sur le chemin public, il faut conclure avec M. Garnier (*Traité des chemins*, p. 445), que la destruction ou la mutilation des arbres plantés sur les chemins vicinaux ne donne lieu à aucune peine, si ces arbres appartiennent à l'auteur de la contravention. La plantation sur les chemins vicinaux diffère en cela de celle des grandes routes. Seuls, en effet, les art. 445 et 446, C. pén., seraient applicables ici; or ils supposent que les arbres détruits ou mutilés appartiennent à autrui. Il y a donc lieu, suivant nous, de critiquer un arrêt ancien qui, se fondant sur ce que l'arrêté du préfet qui porte reconnaissance et fixation d'un chemin vicinal attribue définitivement au chemin la partie du sol qu'il détermine, et dépouille de tous droits sur le terrain qui constitue ce chemin le propriétaire riverain, parce que, dès l'instant où cet arrêté est légalement connu, la propriété est transférée à la commune, a déclaré que le propriétaire qui abat des arbres sur ce chemin devenu vicinal est passible des peines portées par l'art. 445, C. pén., lorsqu'il a eu connaissance légale de l'arrêté du préfet. — Paris, 17 mai 1813, Commune de Ville-d'Avray, [P. chr.]

**2339.** — Quand il y a contestation relativement à la propriété des arbres plantés sur le bord ou sur le sol même des chemins vicinaux, les arbres plantés sur les chemins publics étant, aux termes de la loi du 28 août 1792, censés appartenir aux riverains, à moins que les communes ne justifient en avoir acquis la propriété par titre ou possession, la connaissance de cette question de propriété appartient aux tribunaux civils et non aux conseils de préfecture. — Cons. d'Et., 21 déc. 1808, Vanden, [S. chr., P. adm. chr.]; — 14 mai 1828, Gacon, [S. chr., P. adm. chr.] — *Sic*, Garnier, n. 171-230; Isambert, n. 586; Guillaume, *op. cit.*, p. 271.

**2340.** — Il en est ainsi bien que celui qui les a plantés y ait été autorisé par un arrêté du préfet. — Cons. d'Et., 15 sept. 1831, Dys, [P. adm. chr.]

### Section III.

#### Fossés. — Ecoulement naturel des eaux.

**2341.** — Aucune loi n'oblige les riverains d'un chemin vicinal ou la commune à faire creuser des fossés le long de la voie. Si l'administration croit nécessaire d'en faire ouvrir, le paiement des frais en résultant doit se faire sur les revenus affectés aux chemins. — Il en est de même des frais du curage; ce travail ne pourrait être mis à la charge des propriétaires riverains.

**2342.** — Faisant partie intégrante du chemin, ces fossés figurent avec leurs dimensions au tableau des chemins vicinaux; ils sont imprescriptibles de même que la chaussée. Nous avons déjà dit que les riverains n'étaient pas, suivant nous, tenus de recevoir sans indemnité sur leurs fonds le produit du curage de ces fossés. — V. *suprà*, n. 2153.

**2343.** — Les riverains qui veulent ouvrir des fossés sur leur terrain comme mode de clôture et de défense le peuvent, à la charge d'observer les dispositions réglementaires relatives à la matière. — V. *infrà*, n. 2349.

**2344.** — Antérieurement à la loi du 21 mai 1836, l'autorité municipale était chargée de la surveillance des chemins vicinaux et prenait tous les arrêtés nécessaires à cet égard. Dès lors, elle était compétente pour réglementer les fossés et leur curage.

**2345.** — Jugé, en effet, que l'arrêté d'un maire n'ayant pas pour objet de forcer les propriétaires riverains des chemins communaux à creuser sur leur terrain des fossés destinés à assainir ces mêmes chemins, mais seulement à relever et curer des fossés déjà existants, rentrait dans les attributions du pouvoir municipal. — Cass., 24 juill. 1835, Chenou, [P. chr.]

**2346.** — Il en était de même de l'arrêté d'un maire qui enjoignait à un individu de combler les fossés qu'il avait pratiqués sur un chemin vicinal. — L'infraction à cet arrêté devait être punie par l'autorité judiciaire. — Cass., 4 avr. 1835, Morel, [P. chr.]; — 8 oct. 1836, Hillairet, [P. 37.2.50] — ... ou de l'arrêté municipal ordonnant, pour cause de sûreté publique, le comblement de fossés établis même sur le sol d'un riverain, mais trop près de la voie. — Cons. d'Et., 21 mai 1823, Maire d'Haveskerque, [P. chr.]

**2347.** Mais, depuis la loi du 21 mai 1836 (art. 21), les préfets sont exclusivement chargés, sous l'approbation du ministre de l'Intérieur, de régler tout ce qui concerne l'écoulement des eaux des chemins vicinaux, les fossés de ces chemins et leur curage. Les règlements faits à cet égard par les autorités municipales sont, en conséquence, nuls et non obligatoires. — Cass., 5 août 1837, Michel, [S. 37.1.1010, P. 37.2.418]

**2348.** — Le maire ne peut donc prescrire aux riverains des chemins vicinaux d'une commune de curer une des rigoles qui longent ces chemins, sous prétexte que le défaut de curage force les eaux à s'écouler sur la voie publique, alors même que le règlement général pris par le préfet relativement aux chemins vicinaux serait muet à ce sujet. Dès lors, il n'y a point de contravention de la part du riverain qui refuse d'opérer le curage ordonné par le maire, ou qui comble la rigole après un curage effectué par ordre de ce maire, alors surtout que le comblement n'a eu lieu que depuis un nouvel arrêté du préfet, qui annule celui du maire pour excès de pouvoir. — Cass., 27 juin 1839, Bouvyer, [P. 43.2.761]

**2349.** — D'après le règlement modèle de la voirie vicinale (art. 172, 175, 194) et Inst. gén. (art. 273, 276, 295), les propriétaires riverains ne peuvent ouvrir des fossés sur leurs fonds le long d'un chemin vicinal sans une autorisation demandée et accordée dans les formes et par le fonctionnaire indiqués précédemment en matière d'alignements individuels. Les fossés ne peuvent être creusés à une distance moindre de un mètre de la voie, ils doivent avoir un talus d'un mètre de base au moins pour un mètre de hauteur, et leur entretien est à la charge du propriétaire, qui doit empêcher que les eaux ne nuisent à la viabilité du chemin.

**2350.** — Les propriétés riveraines situées en contre-bas des chemins vicinaux doivent, sans avoir droit pour cela à aucune indemnité, recevoir les eaux découlant naturellement du sol de ces chemins, conformément à l'art. 640, C. civ. Mais si les eaux y sont amenées par l'effet d'un travail accompli sur la voie, par l'ouverture de fossés par exemple, l'art. 640 est inapplicable et c'est en vertu des règlements de l'autorité administrative que les riverains sont tenus de les recevoir. Dans ce cas, à défaut de texte précis, il nous paraît impossible de voir là, avec Proudhon (*Dom. publ.*, n. 1307), l'établissement d'une servitude créée pour l'utilité publique, et qui, dès lors, ne donne pas lieu à indemnité (L. 1, § 18, *De aquâ et aquæ pluv. arcend.;* Ord. des trésoriers de France, des 13 févr. 1741 et 22 juin 1751).

**2351.** — Nous croyons au contraire que si, après l'exécution des travaux pour la confection des chemins, l'écoulement naturel des eaux était changé, si elles se trouvaient déversées sur une propriété qui ne les aurait pas reçues ou qui les aurait reçues d'une manière moins nuisible, il y aurait lieu à indemnité toutes les fois que ladite propriété en éprouverait un préjudice. Cette indemnité représentative d'un dommage résultant de travaux publics serait fixée par le conseil de préfecture. — Dumay, *op. cit.*, p. 641; Daviel, *Cours d'eau*, n. 764; Gisclard, *op. cit.*, t. 2, p. 115, n. 402.

**2352.** — Les propriétaires ne peuvent d'ailleurs faire aucune œuvre pour empêcher le libre écoulement des eaux sur leurs fonds et les faire refluer dans les fossés ou sur le sol du chemin (Règl. gén., art. 205; Inst. gén., art. 307); ils ne peuvent, par exemple, combler le fossé pour se procurer une issue sur la voie publique. Mais très-fréquemment ces eaux sont au contraire précieuses pour les fonds qui les reçoivent : partant, les riverains recueillent souvent avec soin les eaux et le limon qui découlent des chemins vicinaux et ils les emploient comme engrais. On conçoit que ce n'est jamais là qu'une simple faculté; quel que soit le temps pendant lequel elle ait été exercée par le riverain, il ne saurait en résulter pour lui un droit susceptible de modifier l'état et les pentes de ces chemins. Seulement l'administration n'aurait pas le droit de tirer profit de ces eaux et d'en disposer à leur détriment au profit d'autres propriétaires, en dehors de tout motif de viabilité.

**2353.** — Les riverains du chemin vicinal ont, de leur côté, le droit de laisser écouler sur la voie publique les eaux pluviales et celles provenant de l'égout des toits (C. civ., art. 640 et 681), sauf la faculté pour l'administration d'exiger que ces dernières eaux soient conduites jusqu'au niveau du sol à l'aide de tuyaux de descente. — Daviel, *op. cit.*, n. 763; Demolombe, t. 12, n. 597; Perrin et Rendu, *Dict. des const.*, n. 1713.

**2354.** — Ils peuvent même y laisser écouler leurs eaux ménagères. La question, controversée d'ailleurs, avait, il est vrai, été résolue en sens contraire. — Cass., 13 févr. 1828, Hecth, [S. et P. chr.] — *Sic*, Proudhon, *Dom. publ.*, n. 365; Troplong, *Prescript.*, n. 140; Dumay, p. 139.

**2355.** — Mais la Cour de cassation a réformé sa jurisprudence et a reconnu que le droit d'écoulement des eaux sur la voie publique comprend les eaux ménagères, sous les conditions déterminées par les règlements de police dans l'intérêt tant de la conservation que de la sécurité ou de la salubrité du chemin. — Cass., 22 mars 1876, Bauche, [S. 76.1.445, P. 76.1145, D. 76.1.206] — *Sic*, Daviel, n. 943; Demolombe, *Serv.*, t. 2, n. 584 et 597; Gavini de Campile, *Serv.*, t. 2, n. 945.

**2356.** — Le règlement préfectoral peut, en effet, prévoir ce cas et poser les règles applicables dans l'intérêt de la viabilité.

### SECTION IV.

#### Permissions de voirie.

**2357.** — Les particuliers ne peuvent, sans autorisation préalable de l'autorité administrative, faire soit à la surface du sol ou dans le sol des chemins vicinaux, soit sur les fossés en dépendant, aucun ouvrage de nature à intéresser la conservation de la voie, tels que passages temporaires ou permanents, barrages, écluses, tranchées, aqueducs (Règl. gén., art. 172; Inst. gén., art. 273). L'autorisation est accordée ou refusée comme en matière d'alignements individuels; les mêmes voies de recours sont ouvertes contre la décision. Cette autorisation réserve expressément les droits des tiers et prescrit les mesures nécessaires pour que les ouvrages ne nuisent pas au bon état de viabilité du chemin. Elle impose au permissionnaire l'obligation d'entretenir constamment les ouvrages en bon état, et doit porter qu'elle est révocable, d'une part, si le permissionnaire n'observe pas les conditions imposées, d'autre part, si cela est nécessaire dans un but d'utilité publique (Règl., art. 176, 197, 200; Inst. gén., art. 277, 298, 301). Il en serait ainsi, par exemple, de l'établissement soit d'un aqueduc sous le sol du chemin, soit d'un tramway sur les accotements du chemin vicinal, toutes les fois du moins que sa destination est exclusivement privée et qu'il est établi pour l'exploitation d'un établissement industriel, agricole ou commercial. Si, au contraire, il s'agit d'un tramway ayant un caractère public, il ne s'agit plus ici d'une simple permission de voirie, et il y a lieu de se reporter pour son établissement aux règles posées par la loi du 11 juin 1880. — V. *suprà*, v° *Chemin de fer*.

**2358.** — D'après l'art. 98, L. 5 avr. 1884, les permissions de voirie à titre précaire et révocable, et relatives, par exemple, à l'établissement, dans le sol de la voie publique, d'une canalisation pour des conduites d'eau ou de gaz, peuvent, quand elles rentrent dans les attributions du maire, être, en cas de refus de celui-ci non justifié par l'intérêt général, accordées par le préfet (Circ. min., 15 mai 1884).

**2359.** — Les permissions de voirie dont il s'agit ici diffèrent profondément de la délivrance des alignements individuels, des autorisations de construire ou d'exécuter des travaux aux murs et constructions le long des chemins. Si dans ces derniers cas la permission doit être demandée par les particuliers, elle ne peut pas du moins leur être refusée par l'administration, en principe au moins, parce qu'il s'agit de faire de la voie publique un usage conforme à sa destination. Les permissions de voirie, au contraire, tendent à affecter le sol de cette voie à un service pour lequel elle n'est pas spécialement désignée par sa nature même. Il en résulte que les fonctionnaires compétents les peuvent refuser, et, qu'eussent-elles été accordées, elles demeurent révocables sans indemnité. Il n'en faudrait cependant pas conclure que de telles permissions pussent être refusées ou retirées par pur caprice, et sans que le solliciteur fût en droit de protester contre une décision arbitraire sur ce point. Le Conseil d'Etat a décidé, il est vrai, que l'arrêté par lequel un maire refuse à un particulier l'autorisation de poser une conduite sous un chemin vicinal à l'effet d'amener dans son champ les eaux d'une source par lui acquise, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'Etat par la voie du recours pour excès de pouvoir. — Cons. d'Et., 6 mars 1885, Bonhomme, [S. 86.3.56, P. adm. chr., D. 86.3.113]

**2360.** — Mais, bien que cet arrêt soit rédigé en termes absolus, il est douteux que le Conseil d'Etat ait entendu régler le recours pour excès de pouvoir par application d'un principe général. Il faut remarquer d'abord, en effet, que si, dans l'espèce, le maire avait refusé provisoirement d'accorder l'autorisation qui lui

était demandée, c'était uniquement parce que le réclamant, dont les droits à l'usage d'une source étaient contestés par un tiers. n'avait pas encore fait consacrer ses droits par l'autorité judiciaire. Le refus du maire n'était donc pas définitif. Donner, d'autre part, à la décision du Conseil d'Etat un caractère absolu serait aller à l'encontre de l'équité, car il pourrait arriver que, dans certaines circonstances, et par exemple s'il s'agissait de l'exécution d'un contrat, le maire commît un excès de pouvoirs en refusant une permission d'exécuter certains travaux sur une voie publique, et aussi à l'encontre de la jurisprudence certaine du conseil. Voici comment peut se résumer cette jurisprudence :

1° Il y a excès de pouvoirs à refuser ou à retirer une telle permission dans un but autre que l'intérêt général et public, à user du pouvoir reconnu aux fonctionnaires dans un but autre que celui pour lequel il leur a été confié. Les permissions de voirie conférées régulièrement donnent à ceux qui les ont obtenues un droit véritable, en ce sens que seul l'intérêt public exige cette révocation. Est donc entaché d'excès de pouvoirs l'arrêté par lequel un maire retire à un particulier l'autorisation obtenue par ce dernier d'établir une conduite d'eau sous un chemin communal, si, en prenant cette mesure, le maire a agi non dans l'intérêt de la viabilité, mais dans l'intérêt soit d'un tiers, soit de la commune. — Cons. d'Et., 12 févr. 1886, Charret, [S. 87.3.49, P. adm. chr., D. 87.3.74]

**2361.** — Il en est ainsi alors surtout que l'ouvrage dont la construction avait été autorisée a entraîné des dépenses considérables. — Cass., 28 mai 1872, Ville de Toulon, [S. 72.1.217, P. 72.524] — Cons. d'Et., 13 févr. 1869, Boutiot, [S. 70 2.91, P. adm. chr.]

**2362.** — 2° Le Conseil d'Etat va plus loin; il semble admettre que seul des divers intérêts généraux, l'intérêt de la viabilité peut justifier le refus ou le retrait d'une telle permission ou autorisation. — Cons. d'Et., 12 févr. 1886, précité. — *Contrà*, Guillaume, *op. cit.*, p. 274, n. 145.

**2363.** — Jugé, d'une façon plus formelle encore, que si la permission, donnée par le maire à un particulier, d'établir un aqueduc sous le sol d'un chemin vicinal peut être révoquée dans l'intérêt de la viabilité, elle ne peut l'être dans le but d'empêcher le permissionnaire de disposer d'eaux à l'usage desquelles son droit a été reconnu par l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 21 mars 1873, Cie du Ragas, [S. 75.2.88, P. adm. chr., D. 73.3.91]

**2364.** — Dans l'espèce, le maire avait autorisé la construction d'un aqueduc en se réservant le droit de révocation pour le cas où il serait mal entretenu ou nuirait à la viabilité du chemin; le conseil lui interdit d'ordonner la suppression de l'ouvrage pour permettre à la commune de se servir des eaux d'une source voisine qui lui sont indispensables. Il en résulte qu'en accordant de telles permissions, les autorités administratives feront bien de stipuler formellement pour elles le droit de les retirer sans indemnité toutes les fois qu'un intérêt public et général *quelconque* l'exigera.

**2365.** — Dans tous les cas s'il y a lieu, pour trancher une contestation s'élevant sur ce point, d'interpréter l'acte d'autorisation, les juges civils sont incompétents sur la question. Spécialement, lorsqu'une commune demande la suppression d'un tunnel établi sous un chemin vicinal en se fondant sur la révocation de l'arrêté municipal qui en a autorisé la construction, si le défendeur conteste le caractère de révocabilité de cet arrêté, la juridiction administrative seule est compétente pour statuer sur la contestation. — Cass., 28 mars 1872, précité.

## Section V.

### Prohibitions diverses.

**2366.** — Dans l'intérêt de la conservation des chemins vicinaux il est interdit :

1° D'y faire aucune anticipation ou usurpation;

2° D'établir aucune excavation ou construction sous la voie publique ou ses dépendances;

3° De labourer ou cultiver leur sol, d'y faire ou laisser paître aucune espèce d'animaux, de les dépaver, d'enlever les fers, bois et autres matériaux destinés aux travaux ou déjà mis en œuvre, de les parcourir avec des instruments aratoires sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration;

4° De mutiler les arbres qui y sont plantés, de dégrader les bornes, poteaux et tableaux indicateurs, parapets des ponts et autres ouvrages;

5° De détériorer les berges, talus, fossés des chemins ou les marques indicatives de leur largeur (Règl., art. 201; Inst. gén., art. 303).

**2367.** — Il est valablement ordonné à un particulier d'enlever les terres qui se sont éboulées de sa propriété sur un chemin public et en ont occasionné l'encombrement. — Cass., 7 juill. 1836, Flaubert, [P. chr.]

## Section VI.

### Mesures de conservation prescrites par la loi sur la police du roulage.

**2368.** — En matière de roulage, la loi du 30 mai 1851 assimile les chemins de grande communication aux routes faisant partie de la grande voirie. Dès lors, et dans le but de prévenir la détérioration de la voie, il est interdit par le législateur lui-même de faire circuler sur les chemins de grande communication des voitures dont les bandes des roues sont attachées avec des clous à tête de diamant ou même des clous rivés à plat formant, quand ils sont posés à neuf, une saillie de plus de 5 millimètres (L. 30 mai 1851, art. 2; Décr. 10 août 1852).

**2369.** — La loi a pris également des précautions pour la conservation des ponts faisant suite à ces chemins. Les ponts suspendus ne peuvent être traversés qu'au pas des chevaux; les voituriers ou rouliers doivent dans cette traversée tenir les guides ou le cordeau, les conducteurs rester sur leurs sièges. Défense est faite de dételer aucun des chevaux pour le passage du pont. Deux voitures attelées de plus de cinq chevaux ne doivent pas s'engager ensemble sur le tablier d'une travée. Si les ponts suspendus n'offrent pas toutes les garanties nécessaires pour le passage des voitures lourdement chargées, le ministre de l'Intérieur peut prendre toutes autres dispositions jugées nécessaires, et en cas d'urgence, les préfets et les maires peuvent prendre toute mesure commandée par l'utilité publique à charge d'en rendre compte à l'autorité supérieure.

**2370.** — Les mesures prescrites pour la protection des ponts suspendus doivent toujours être placardées aux deux extrémités de ces ponts (L. 30 mai 1851, art. 2; Décr. 10 août 1852, art. 8).

**2371.** — Enfin, dans chaque département, les préfets désignent les chemins de grande communication sur lesquels il y a lieu d'établir des barrières pour restreindre la circulation pendant le dégel. Ils prennent, sur l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées ou des agents-voyers, les mesures rendues nécessaires par l'ouverture ou la fermeture des barrières. Peuvent seuls circuler pendant la fermeture des barrières de dégel : 1° les courriers de la malle; 2° les voitures de voyage suspendues, étrangères à toute entreprise publique de messageries; 3° les voitures non chargées; 4° les voitures chargées, montées sur roues à jantes larges d'au moins 11 centimètres, et dont l'attelage n'excède pas le nombre de chevaux fixé par le préfet à raison du climat, de la nature du sol, du mode de construction et de l'état des chaussées, du nombre des roues de la voiture et des circonstances locales. Toute voiture prise en contravention est arrêtée et les chevaux mis en fourrière à l'auberge la plus voisine, le tout sans préjudice de l'application des art. 4 et 9, tit. 2, L. 30 mai 1851, au point de vue de l'amende et des frais de réparation du chemin. Les préfets doivent rendre compte immédiatement au ministre des mesures prises par eux en cette matière (L. 30 mai 1851, art. 2; Décr. 29 août 1863).

**2372.** — La loi n'a édicté ces dispositions en matière de voirie vicinale, qu'en faveur des chemins de grande communication et des ponts qui leur font suite. Mais l'art. 21 de la loi de 1836 permet aux préfets de prendre de semblables mesures à l'égard des chemins d'intérêt commun et des chemins vicinaux ordinaires. Leurs règlements sur ce point sont communiqués au conseil général et approuvés par le ministre de l'Intérieur. L'infraction à un tel règlement est punie des peines de l'art. 471, n. 5 et 15, C. pén., car il y a seulement désobéissance à un règlement administratif, et non des peines portées par l'art. 4, L. 30 mai 1851. Seul, rappelons-le, le préfet et non le maire, sauf délégation, peut prendre de telles mesures et y prescrire l'apposition des barrières de dégel. — Cass., 4 juill. 1857, Moreau, [S. 57.1.719, P. 58.860, D. 57.1.378] — V. *suprà*, n. 2247 et s

## CHAPITRE III.

### POLICE AYANT POUR OBJET LA LIBERTÉ ET LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION.

**2373.** — A ce point de vue, comme au point de vue précédemment étudié de la conservation de la voie, les règles relatives aux chemins vicinaux sont posées en principe par les règlements préfectoraux, exceptionnellement, et en ce qui concerne seulement les chemins de grande communication, par la loi.

### SECTION I.

**Mesures pour assurer la liberté et la sécurité de la circulation, prises tant à l'égard du sol de la voie qu'à l'égard des terrains non bâtis qui la bordent.**

**2374.** — Le nouveau règlement sur le service vicinal interdit sur le sol même des voies vicinales tout fait, même non constitutif d'usurpation, qui pourrait entraver la circulation. Il est donc défendu :

1° De laisser stationner sans nécessité sur les chemins et leurs dépendances aucune voiture, machine ou instrument aratoire, ni aucun troupeau, bête de somme ou de trait;

2° D'y jeter des pierres ou autres matières provenant des terrains voisins;

3° D'établir aucune excavation ou construction sous la voie publique ou ses dépendances (Règl., art. 201; Inst. gén., art. 303).

**2375.** — Si la circulation sur un chemin vicinal est interceptée par une œuvre quelconque, le maire y doit pourvoir d'urgence. Après une simple sommation administrative, l'œuvre sera détruite d'office et les lieux rétablis dans leur ancien état, aux frais et risques de qui il appartiendra, et sans préjudice des poursuites à exercer contre qui de droit (Règl., art. 203; Inst. gén., art. 306).

**2376.** — Cela n'empêcherait pas du reste les particuliers de faire valoir leurs prétentions à la propriété du chemin. — Cons. d'Et., 17 juin 1881, Gaildraud, [S. 83.3.9, P. adm. chr., D. 82.3.113]

**2377.** — Dans le voisinage même des chemins, certaines prescriptions doivent être observées par les riverains. Ainsi :

1° Lorsque les fossés ouverts sur leurs fonds le long d'un chemin vicinal ont une telle profondeur qu'ils peuvent présenter des dangers pour la circulation, les propriétaires sont requis, par arrêté du maire ou du préfet, selon le cas, de prendre les mesures qui leur sont prescrites pour assurer la sécurité du passage (Règl., art. 196; Inst. gén., art. 298).

**2378.** — 2° Les propriétaires des terrains supérieurs longeant un chemin vicinal doivent toujours entretenir en bon état les revêtements ou les murs construits par eux et soutenant ces terrains (Règl., art. 202; Inst. gén., art. 305).

**2379.** — 3° Il leur est interdit de pratiquer dans le voisinage des chemins des excavations quelconques à moins d'observer la distance fixée par le règlement, savoir, en principe, dix mètres pour les carrières et galeries souterraines; trois mètres pour les carrières à ciel ouvert; cinq mètres pour les mares. Les propriétaires d'excavations voisines de ces voies peuvent être contraints de les entourer d'une clôture propre à prévenir tout danger pour les voyageurs (Règl., art. 206; Inst. gén., art. 309). Il y a là pour le riverain une servitude d'utilité publique établie par un règlement, mais trouvant un point d'appui légal dans l'art. 479, n. 4, C. pén., et, par suite, le particulier ne pourrait pas de ce chef prétendre à une indemnité, en principe du moins.

### SECTION II.

**Police des constructions.**

**2380.** — En ce qui concerne les constructions bordant les chemins vicinaux, le règlement général comporte une délégation générale aux maires des droits du préfet. D'après l'art. 207 (Inst. gén., art. 310), les maires sont chargés de veiller à la solidité des constructions bordant les divers chemins vicinaux et de prendre toutes mesures pour sauvegarder la sécurité des passants.

**2381.** — Lorsqu'une maison ou construction bordant la voie publique menace ruine et devient dangereuse pour la sûreté publique, il y a lieu d'en ordonner ou la réparation, si c'est chose possible, ou la démolition. L'autorité compétente, en principe, est le préfet pour les chemins de grande communication (L. 21 mai 1836, art. 9) et aussi, dirons-nous, pour les chemins d'intérêt commun; le maire pour les chemins vicinaux ordinaires (L. 5 avr. 1884, art. 91, 94, 97). En principe, la démolition ne peut être ordonnée, à peine d'excès de pouvoir, avant qu'il ait été procédé à une expertise contradictoire autant que possible avec le propriétaire (Décl. roy., 18 juill. 1729, 18 août 1730; Règl., art. 182; Inst. gén., art. 283). — Cons. d'Et., 24 févr. 1870, Blanc, [S. 71.2.284, P. adm. chr., D. 71.3.11]; — 4 mai 1870, Boncorps, [Leb. chr., p. 526]; — 16 mai 1872, Bassinot, [S. 74.2.94, P. adm. chr., D. 73.3.35]; — 25 avr. 1873, Prévost, [S. 75.2.122, P. adm. chr., D. 74.3.35]

**2382.** — Le péril est constaté par un agent-voyer, dont le rapport est communiqué au propriétaire par l'autorité administrative compétente, avec mise en demeure de faire cesser le péril ou de nommer un expert dans un délai déterminé, chargé d'apprécier la situation contradictoirement avec l'expert désigné par le maire ou le préfet dans la mise en demeure. Si les deux experts sont en désaccord, un tiers expert sera désigné par le maire ou le préfet, pour les départager. Si le propriétaire ne désigne pas d'expert, celui de l'administration procède seul. Après expertise, le préfet ou le maire ordonne, suivant les cas, la réparation ou la démolition de la construction. Cet arrêté est toujours susceptible d'un recours gracieux devant le supérieur hiérarchique. L'administration ne peut, en principe, faire exécuter d'office l'arrêté prescrivant la réparation ou la démolition. Elle doit, quand le propriétaire n'obéit pas à l'injonction dans le délai imparti, faire constater la contravention et le poursuivre devant le tribunal de simple police pour le faire condamner, non seulement à l'amende par application de l'art. 471-5°, C. pén., mais encore à l'obligation de réparer ou de démolir sa construction, à peine d'y voir procéder d'office à ses frais (C. instr. crim., art. 161). — Cass., 25 avr. 1857, Louis, [D. 57.1.267]

**2383.** — Le juge ne peut accorder un délai pour l'exécution; il y aurait, en effet, de sa part usurpation du pouvoir réservé à l'administration si, en mesurant ce délai, il appréciait le danger de la ruine et l'urgence de la démolition. — Cass., 17 févr. 1860, Malga, [S. 60.1.682, P. 60.642, D. 61.5.539]

**2384.** — Lorsque la réparation ou la démolition est exécutée d'office par l'administration, les frais sont avancés par la commune propriétaire du chemin bordé par la construction; elle a pour son remboursement un privilège sur le prix des décombres provenant de la démolition, et subsidiairement sur le terrain (Décl. de 1729 et 1730; Av. Cons. d'Et., 27 avr. 1818).

**2385.** — L'arrêté prescrivant la démolition d'une maison en vue de la sûreté publique constitue un acte de police administrative. Par suite, le préjudice résultant de son exécution ne rentre pas dans les dommages occasionnés par des travaux publics dont connaissent les conseils de préfecture. Il en serait autrement toutefois si, quoique pris en apparence dans l'intérêt de la sûreté du passage, l'arrêté n'avait eu en réalité d'autre objet que de faciliter l'exécution de travaux publics. — Cons. d'Et., 18 juill. 1873, Lemarié, [S. 75.2.190, P. adm. chr., D. 74.3.91]

**2386.** — En principe, le propriétaire n'a droit à aucune indemnité et ne peut rien réclamer à l'administration. Si cependant le bâtiment démoli faisait saillie sur la voie publique et était frappé de la servitude de reculement, il pourrait réclamer la valeur du terrain nu, désormais incorporé au chemin (L. 16 sept. 1807, art. 50).

**2387.** — L'administration peut prescrire la réparation ou la démolition d'une construction, alors même qu'elle ne joint pas directement la voie publique, si sa chute menace les passants. — Cass., 3 janv. 1863, Gossot-Fauleau, [S. 63.1.276, P. 63.796, D. 63.1.105]

**2388.** — Les règles sont très-simplifiées en cas de péril imminent :

1° Le maire peut toujours, en vertu de ses droits de police municipale, ordonner la démolition d'une construction menaçant ruine, fût-elle située en bordure d'un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, dans les agglomérations bâties.

**2389.** — 2° L'expertise n'est pas nécessaire. Il y a seulement un rapport de constat de lieux fait par un agent de la voirie; il est communiqué au propriétaire avec injonction de réparer ou de démolir dans un délai déterminé (Décl. de 1729 et 1730; Regl. gen., art. 182; Inst. gén., art. 283). — Cons. d'Et., 24 févr. 1860, Loudières, [D. 60.3.22]; — 16 mai 1872, Bassinot, [S. 74.2.94, P. adm. chr., D. 73.3.35]; — 25 avr. 1873, précité.

**2390.** — 3° Si le propriétaire n'obéit pas à cette injonction, l'administration peut, sans saisir le tribunal de police, procéder d'office à la réparation ou à la démolition. — Mêmes textes; mêmes arrêts.

**2391.** — Certaines constructions constituent une grande gêne pour la sûreté de la circulation quand elles se trouvent trop rapprochées des voies publiques; tels sont par dessus tout les moulins à vent. On s'est demandé, nous l'avons déjà dit, si le préfet avait, en vertu de l'art. 21 de la loi de 1836, le droit de fixer une distance minima pour leur établissement le long des chemins vicinaux, d'ordonner la démolition ou d'interdire la réparation de ceux déjà existants qui s'en trouvent moins éloignés. Un avis du Conseil d'Etat, en date du 5 févr. 1867, conforme à des arrêts antérieurs, répond, en principe, négativement (Circ. min. 28 févr. 1867). L'ordonnance du 27 févr. 1765 est inapplicable, et aucune loi ne permet de frapper d'une telle servitude les propriétés privées. — Cons. d'Et., 7 avr. 1819, Duchemin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 9 mai 1866, Rouillon, [S. 67.2.205, P. adm. chr., D. 67.3.13]

**2392.** — Mais, d'après le même avis, il en est autrement dans les départements et les communes où, comme dans l'Artois et la généralité de Lille, il existait en ce sens d'anciens règlements que la loi des 19-22 juill. 1791 (tit. 1, art. 29) a maintenus. En de telles contrées, le préfet pourrait réglementer ce point, et son arrêté, qui interdirait la réparation des moulins situés trop près des chemins publics, ne permettrait aux particuliers lésés ni de réclamer une indemnité à l'Etat, ni d'agir au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 14 août 1852, André, [S. 53.2.175, P. adm. chr.] — V. *suprà*, n. 2257 et 2258.

## Section III.

### Circulation des attelages. — Police du roulage.

**2393.** — La loi du 30 mai 1851, dans son art. 2, remet à des règlements d'administration publique le soin de fixer dans l'intérêt de la liberté et de la sécurité de la circulation sur les chemins vicinaux de grande communication comme sur les routes nationales ou départementales :

1° Pour toutes les voitures : la forme des moyeux, le maximum de la longueur des essieux et leur maximum de saillie au delà des moyeux; les conditions à observer pour l'emplacement de la dimension de la plaque dont la voiture doit être munie; le nombre maximum des chevaux de l'attelage que peut comporter la police ou la libre circulation;

2° Pour les voitures ne servant pas au transport des personnes : la largeur du chargement; la saillie des colliers des chevaux, le mode d'enrayage, le nombre des voitures pouvant être réunies en un même convoi, l'intervalle à laisser libre entre chaque convoi et le nombre de conducteurs exigé pour la conduite de chacun d'eux; les autres mesures de police à observer par les conducteurs quant au stationnement sur la voie publique et les règles à suivre pour éviter ou dépasser d'autres voitures. Sont affranchies de toute réglementation, quant à la largeur du chargement, les voitures de l'agriculture servant au transport des récoltes de la ferme aux champs et réciproquement;

3° Pour les voitures des messageries : les conditions relatives à la solidité et à la stabilité des voitures; leur mode de chargement, de conduite et d'enrayage, le nombre des personnes qu'elles peuvent porter, la police des relais; les autres mesures de police à observer par les conducteurs notamment pour éviter ou dépasser d'autres voitures.

**2394.** — D'après l'art. 3 de la même loi, toute voiture circulant sur lesdites voies doit être munie d'une plaque conforme au modèle prescrit par le règlement d'administration publique à l'exception toutefois :

1° Des voitures particulières destinées au transport des personnes mais étrangères à un service public de messageries;

2° Des malles-poste et autres voitures de l'administration des postes;

3° Les voitures, chariots et fourgons appartenant au département de la guerre ou de la marine; des décisions du Président de la République déterminent les marques distinctives de ces voitures ainsi que de celles de l'administration des postes et les titres que doivent produire leurs conducteurs;

4° Des voitures employées à la culture des terres, à l'exploitation des fermes, au transport des récoltes, des champs à la ferme et réciproquement, ou servant au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis à celui où ils sont déposés ou rassemblés pour être conservés ou manipulés. Les voitures de l'agriculture doivent être munies de plaques si elles transportent des récoltes au marché.

**2395.** — Les art. 4 et suivants de la loi fixent les peines, amende ou emprisonnement, dont sont passibles les contrevenants à ces prescriptions.

**2396.** — Les diverses mesures prescrites par les trois premiers articles de cette loi ont été réglées par les décrets portant règlement d'administration publique des 10 août 1852, 24 févr. 1858 et 29 août 1863; ces règles ont été développées dans des circulaires ministérielles en date des 25 août 1852, 9 mars 1858, 15 sept. 1863, 7 mai 1870, 20 mars 1877, etc.

**2397.** — Sur les points ainsi réglés par la loi et les règlements d'administration publique et, en ce qui concerne les chemins de grande communication, l'autorité municipale et même les préfets n'ont aucun pouvoir réglementaire. — Cass., 28 juin 1856, Grangier et autres, [S. 56.1.699, P. 57.422]; — 4 janv. 1862, Fraize, [S. 62.1.556, P. 62.1099, D. 62.1.103]

**2398.** — Ils ne peuvent intervenir qu'à défaut de règlement d'administration publique ou qu'autant, s'il en existe un, qu'il réserve formellement à ces autorités le droit de modifier en un sens quelconque ses dispositions. — Cass., 4 janv. 1862, précité.

**2399.** — Le maire peut cependant, dans la traversée des villes, bourgs et villages, prendre même sur les rues faisant partie des chemins de grande communication, toutes mesures jugées nécessaires pour la sûreté, la sécurité et la commodité du passage. — Cass., 15 févr. 1856, Coulomb et autres, [S. 56.1.632, P. 56.2.407, D. 56.1.349]; — 7 janv. 1860, Delahante, [S. 60.1.394, P. 60 1045, D. 60.1.294]

**2400.** — Mais la sanction des infractions aux règlements préfectoraux ou municipaux réside en ce cas dans les peines portées par l'art. 471, C. pén., et non dans celles de la loi du 30 mai 1851. — Cass., 18 mars 1859, Perrin, [S. 59.1.543, P. 59.1110, D. 59.1.191]; — 14 mai 1859, Bernard, [S. 59.1.769, P. 59.677, D. 60.5.430]

**2401.** — La loi de 1851 est étrangère aux chemins d'intérêt commun et aux chemins vicinaux ordinaires, mais, sur ces voies, le préfet peut prendre des mesures analogues, en vertu de l'art. 21, L. 21 mai 1836, dans l'intérêt de la libre circulation.

**2402.** — Le règlement préfectoral doit être communiqué au conseil général et soumis à l'approbation du ministre de l'Intérieur. C'est seulement sous l'application de l'art. 471-5° et 15° du Code pénal que tombent les infractions à ses prescriptions.

# CHAPITRE IV.

## INFRACTIONS AUX LOIS ET RÈGLEMENTS RELATIFS A LA VOIRIE VICINALE. — CONSTATATION, POURSUITE ET RÉPRESSION.

**2403.** — Les infractions aux lois et règlements en matière vicinale peuvent constituer des délits ou des contraventions. Les peines qui leur sont applicables ont été déterminées par les lois des 7-11 sept. 1790, 28 sept.-6 oct. 1791, 9 vent. an XIII, par les art. 471, 475, 479 du Code pénal, et en matière de police du roulage, par la loi du 30 mai 1851.

**2404.** — Avant même que les tribunaux administratifs ou judiciaires aient prononcé, les préfets ou les maires peuvent, provisoirement au moins et par mesure de police administrative, s'il s'agit d'infractions rendant impossible la circulation sur un chemin classé vicinal, ordonner le rétablissement des lieux dans leur état premier et la réouverture du chemin au public.

## Section I.

### Compétence et pénalités.

**2405.** — En principe, pour la petite voirie, les tribunaux judiciaires sont compétents pour la répression des délits et des con-

traventions. Cette règle n'est cependant pas sans exception et nous pouvons dire dès maintenant que les conseils de préfecture connaissent des anticipations ou usurpations commises sur les chemins vicinaux de toute espèce et de certaines infractions à la police du roulage sur les chemins de grande communication.

§ 1. *Anticipations. Usurpations.*

**2406.** — De tout temps l'usurpation commise sur un chemin public a été considérée comme ne donnant pas lieu à une simple action civile mais comme constituant un fait punissable qui, avant la loi du 28 avr. 1832, était prévu par l'art. 40, tit. 2, L. 28 sept.-6 oct. 1791. — Cass., 18 juill. 1822, François Génot, P. chr.

**2407.** — Sous l'empire de cette loi, il fut universellement admis tout d'abord que toutes les entreprises sur les chemins vicinaux rentraient dans la compétence des tribunaux judiciaires et spécialement des tribunaux correctionnels, le tribunal de simple police étant incompétent pour connaître d'un fait d'anticipation sur la voie publique, dont la peine pouvait être portée à 24 fr. — Cass., 8 mess. an XIII, Lourdel, [S. et P. chr.]; — 29 juin 1820, Bréau, [S. et P. chr.]

**2408.** — Mais les art. 6 et 7, L. 9 vent. an XIII, interdirent aux riverains de faire des plantations soit sur le sol même des chemins vicinaux, soit sur leurs propres terrains, sans conserver à la voie sa largeur réglementaire, et l'art. 8 ajouta : « les poursuites en contravention seront portées devant le conseil de préfecture ». La promulgation de cette loi fut le signal d'un conflit absolu et durable entre la jurisprudence administrative et la jurisprudence judiciaire.

**2409.** — D'après le Conseil d'Etat, la juridiction administrative étant par nature la gardienne née de l'intégrité du domaine public vicinal, était exclusivement chargée de réprimer toute anticipation sur ces voies et d'ordonner la restitution du sol usurpé. Telle était la doctrine consacrée par la loi du 9 vent. an XIII qui, voulant assurer au chemin une assiette fixe, donnait implicitement ou explicitement compétence au conseil de préfecture pour tout empiètement sur le sol de la voie, qu'il s'agît de plantations, de constructions ou de labours. Cette loi restait d'ailleurs en vigueur nonobstant le Code pénal et la loi du 21 mai 1836 qui ne l'avaient pas abrogée. Le Conseil d'Etat fixa donc invariablement sa jurisprudence en ce sens que les usurpations sur les chemins vicinaux étaient du ressort des conseils de préfecture, qui avaient seuls qualité pour les faire cesser, sauf à qui se prétendait propriétaire du sol à porter la question de propriété devant les tribunaux judiciaires. — Cons. d'Et., 24 juill. 1806, Durrieu, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 août 1808, Daniélon, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 sept. 1808, Gadinot, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 juin 1811, Soulatre, [S. chr., P. adm. chr.]; — 17 avr. 1812, Commune de Caudeval, [S. chr., P. adm. chr.]; — 27 août 1817, Chesneau-Blancher, [S. chr., P. adm. chr.]; — 23 juin 1819, Chapuis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 28 déc. 1825, Godard, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er mars 1826, Faulée, [S. chr., P. adm. chr.]; — 22 juin 1836, Courreges, [P. adm. chr.] — Peu importait qu'avant la loi du 9 vent. an XIII il eût été statué sur la contestation par un jugement du juge de paix non suivi d'exécution. — Cons. d'Et., 21 déc. 1808, L'Hermite, [P. adm. chr.]

**2410.** — Mais une telle compétence ne saurait appartenir aux préfets. Ils ne sont compétents que pour déclarer la vicinalité d'un chemin et en déterminer la direction et les limites; ils ne peuvent juger les questions d'anticipation. — Cons. d'Et., 25 avr. 1828, Bernard, [P. adm. chr.]

**2411.** — Cette déclaration de vicinalité était d'ailleurs considérée comme un préliminaire indispensable pour rendre les conseils de préfecture compétents en matière d'usurpation commise sur la voie. Mais ces conseils étaient ensuite compétents pour réprimer tous les empiètements constatés postérieurement à l'arrêté préfectoral. Jugé, par suite, que le conseil de préfecture ne peut s'abstenir de prononcer sur une anticipation commise sur un chemin régulièrement classé au nombre des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 19 août 1829, Commune de Serignan, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 301 ; Chevalier, t. 1, p. 84.

**2412.** — ... Que, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de statuer, sauf recours au Conseil d'Etat, sur les actions tendant à faire rétablir ces chemins vicinaux dans la largeur qui leur est attribuée par les préfets. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Bavoux, [S. chr., P. adm. chr.]

**2413.** — ... Et que si la vicinalité d'un chemin a été reconnue et déclarée après l'accomplissement des diverses formalités légales, et que les titres et actes produits ne détruisent pas le résultat de l'enquête administrative, il y a lieu de maintenir la décision ministérielle confirmative de l'arrêté du préfet; que le conseil de préfecture doit ordonner la répression de toutes les entreprises qui ont pour résultat d'en altérer la largeur, mais qu'il ne peut condamner le contrevenant à l'amende, qui doit être infligée par le tribunal de simple police. — Cons. d'Et., 24 janv. 1831, Houel, [P. adm. chr.]; — 26 juill. 1838, Hébrard, [S. 39.2.266, P. adm. chr.]

**2414.** — ... Que quand il existe un procès-verbal d'abornement des chemins vicinaux qui en déclare la vicinalité et en fixe la largeur, et que ce procès-verbal, dressé contradictoirement avec les habitants de la commune, a été adopté par le conseil municipal, et approuvé par le préfet, le conseil de préfecture est compétent pour ordonner la répression des envahissements commis par un particulier sur ces chemins. — Cons. d'Et., 10 août 1825, Paillette, [S. chr., P. adm. chr.]

**2415.** — ... Que c'est à l'autorité administrative à connaître de l'usurpation commise par l'acquéreur de domaines nationaux sur un chemin vicinal, non à cause de la garantie due par l'Etat comme vendeur, mais parce que de pareilles usurpations doivent être jugées sur des rapports et enquêtes, conformément aux lois relatives au maintien et rétablissement de ces chemins. — Cons. d'Et., 26 mars 1812, Commune de Missegre, [P. adm. chr.]

**2416.** — Toutefois, il y a lieu de surseoir à l'exécution de l'arrêté qui ordonne le rétablissement des lieux, jusqu'à ce qu'il ait été statué par le ministre de l'Intérieur sur la question de vicinalité dont il est saisi. — Cons. d'Et., 4 mars 1830, Pavy, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 307.

**2417.** — Même après la révision du Code pénal en 1832 et la nouvelle rédaction de l'art. 479, n. 11, portant que « seront punis d'une amende de 11 à 15 fr. ceux qui auront dégradé ou détérioré de quelque manière que ce soit les chemins publics, ou qui auront usurpé sur leur largeur », les conseils de préfecture ont continué de connaître des anticipations sur les chemins vicinaux, et le Conseil d'Etat a maintenu leur compétence à cet égard.

**2418.** — Jugé, en ce sens, que depuis le nouveau Code pénal, les conseils de préfecture sont toujours compétents, aux termes de la loi du 9 vent. an XIII, pour connaître des empiètements sur les chemins vicinaux régulièrement classés. — Cons. d'Et., 6 févr. 1837, Robert, [S. 37.2.247, P. adm. chr.]; — 18 févr. 1843, Lachèvre et Duclos, [P. adm. chr.]

**2419.** — ... Que quand il est établi qu'un particulier a, par des travaux qu'il a entrepris, rétréci la largeur d'un chemin vicinal régulièrement classé, c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné la destruction des ouvrages et le rétablissement du chemin dans son ancien état. — Cons. d'Et., 14 août 1837, Guttin, [P. adm. chr.]

**2420.** — Si la loi de 1836 est muette sur la compétence pour la répression des anticipations, la jurisprudence du Conseil d'Etat fut cependant rappelée et approuvée lors de la discussion devant les deux Chambres (*Moniteur*, 29 août 1836).

**2421.** — Peu importe d'ailleurs, comment a été rendu l'arrêté préfectoral portant classement du chemin. Quand un chemin a été déclaré vicinal par arrêté du préfet, le conseil de préfecture doit, tant que ledit arrêté n'a pas été réformé, réprimer toutes les usurpations commises sur ledit chemin, sans examiner si le classement a été régulièrement effectué. — Cons. d'Et., 21 avr. 1848, Laburthe, [S. 48.2.497, P. adm. chr., D. 48.3.106]

**2422.** — Le système adopté par le Conseil d'Etat était d'ailleurs mixte en ce que, s'il attribuait aux conseils de préfecture la poursuite des anticipations ou usurpations commises sur les chemins vicinaux, il consacrait la compétence exclusive des tribunaux judiciaires quant à la répression ou pénalité. Cette répartition des compétences diverses avait déjà été faite par plusieurs décisions du Conseil. — Cons. d'Et., 18 août 1807, Duplessis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 5 mars 1811, Darnas, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 juin 1812, Vannier, [P. adm. chr.]; — 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er mars 1826, Dervaux, [P. adm. chr.]; — 15 nov. 1826, Dossaris, [S. chr., P. adm. chr.]; — 31 janv. 1827, Conty, [P. adm. chr.]; — 16 mai 1827, Minvielle, [S. chr., P. adm. chr.]; — 28 févr. 1828, précité. — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 301 ; Foucart, t. 2, p. 406.

**2423.** — ... Et il fallut reconnaître surtout que la révision

du Code pénal, en 1832, imposait tout au moins cette restriction à la théorie consacrant la compétence absolue des conseils de préfecture en matière d'anticipation sur les voies vicinales. Dès lors, on jugea que l'art. 479, n. 11, C. pén., doit se combiner avec la loi du 9 vent. an XIII, en ce sens que les conseils de préfecture sont chargés de faire cesser les usurpations commises sur les chemins vicinaux, et les juges de police de prononcer sur les amendes. — Cons. d'Et., 26 juill. 1838, précité; — 19 avr. 1838, Rivière de Riffardeau, [P. adm. chr.]; — 30 juin 1839, Renault, [P. adm. chr.]; — 2 sept. 1840, Mahieu Decante, [S. 41.2.152, P. adm. chr.]; — 7 janv. 1842, Patenotte, [S. 42.2.231, P. adm. chr.]; — 5 sept. 1842, Druy, [S. 43.2.104, P. adm. chr.]; — 16 mars 1848, Renduel, [P. adm. chr.]

**2424.** — Mais le tribunal de police, d'après les auteurs partisans de cette doctrine, n'a pas le droit de refuser de condamner un riverain pour un fait que le conseil de préfecture a reconnu être une usurpation, toutes les fois qu'il s'agit de chemins vicinaux. — Cormenin, t. 1, p. 301; Foucart, t. 2, p. 496.

**2425.** — ... Et l'arrêt d'une cour d'appel qui a prononcé sur l'action correctionnelle relative à la dégradation d'un chemin vicinal, en réservant la question de propriété au profit de la commune, n'a pas jugé l'action administrative, laquelle ne pouvait être portée que devant le conseil de préfecture, et dont cet arrêt ne pouvait d'ailleurs dépouiller la commune, puisqu'elle n'y était pas partie. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, précité.

**2426.** — L'autorité judiciaire résista longtemps avant de se ranger à cette opinion. La Cour de cassation notamment commence par dénier la compétence des conseils de préfecture pour la répression des usurpations commises sur le sol des chemins vicinaux. Ainsi, dès le 30 janv. 1807, elle décidait que les anticipations commises sur un chemin vicinal sont de la compétence du pouvoir judiciaire et non du conseil de préfecture. — Cass., 30 janv. 1807, Duplessis, [S. et P. chr.]

**2427.** — Sous le Code pénal de 1810, elle continua à juger que les conseils de préfecture ne connaissent que des discussions nées de l'exécution des règlements des préfets sur la largeur des chemins vicinaux, leur direction et la plantation des arbres qui les bordent; et que toute contravention commise sur les chemins publics qui ne font point partie de la grande voirie, soit par dégradation, détérioration, usurpation ou encombrement, est de la compétence des tribunaux ordinaires. — Cass., 7 avr. 1827, Choisnard, [S. et P. chr.]; — 20 févr. 1829, Halliez, [P. chr.]

**2428.** — Les cours d'appel partagèrent cette opinion. Il a été décidé particulièrement en ce sens, que l'art. 8, L. 9 vent. an XIII, n'attribue point à la juridiction administrative la répression de toutes dégradations ou détériorations des chemins vicinaux, ou de toute usurpation sur leur largeur; que cet art. 8 n'est relatif qu'à un cas spécial (celui de plantation d'arbres), et que, hors ce cas, il faut revenir à la règle générale posée par l'art. 40, tit. 2, L. 28 sept.-6 oct. 1791, qui attribue ces sortes de contestations aux tribunaux ordinaires. — Nîmes, 25 mars 1829, Ambert, [S. et P. chr.]

**2429.** — Jugé cependant que l'autorité administrative seule est compétente pour réprimer les anticipations commises sur les chemins vicinaux. — Bourges, 3 janv. 1831, Lenthereau, [S. 31.2.315, P. chr.]

**2430.** — Cette jurisprudence parut encore fortifiée par la nouvelle rédaction de l'art. 479, n. 11, C. pén., qui après la révision de 1832 abrogea, au dire de la Cour de cassation, la règle posée par la loi du 9 vent. an XIII quant à la compétence. Aussi saisie de nouveau de la question, la Cour suprême décida-t-elle comme par le passé, que les tribunaux de police sont seuls compétents pour réprimer les dégradations et usurpations commises sur les chemins vicinaux, de quelque nature qu'ils soient, ceux de grande communication comme tous autres chemins communaux; que la juridiction attribuée à cet égard aux conseils de préfecture par la loi du 9 vent. an XIII a été transportée aux tribunaux de police par le n. 11, art. 479, C. pén., modifié. — Cass., 2 mars 1837, Boullay, [S. 37.1.771, P. 37.1.365]; — 4 oct. 1839, Mativat, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1131]; — 8 déc. 1843, Lasserre-Dulac, [D. 45.4.542]; — 12 déc. 1846, Bonnaud, [P. 47.1.656, D. 47.4.498]

**2431.** — ... Que lorsque la largeur d'un chemin vicinal a été fixée par un arrêté du préfet, c'est aux tribunaux de simple police qu'il appartient de réprimer les usurpations qui pourraient y être commises et, par conséquent, de vérifier et de constater s'il y a eu empiètement; qu'ils ne peuvent, dès lors, surseoir à statuer jusqu'à ce que cette constatation ait été faite par l'autorité administrative. — Cass., 13 nov. 1841, Bellonet, [P. 42.1.663]

**2432.** — ... Et même que le tribunal de police saisi de la connaissance d'une contravention résultant de ce qu'un propriétaire aurait construit le long d'un chemin vicinal sans observer l'arrêté d'alignement à lui délivré par le maire, et aurait empiété sur ce chemin, est compétent pour vérifier l'existence de l'arrêté et pour apprécier si le droit de tracer les alignements des chemins vicinaux a été délégué par le préfet aux maires du département. — Cass., 26 août 1853, Besle, [S. 54.1.78, P. 54.2.56]

**2433.** — Dans cette opinion, la règle de la loi du 9 vent. an XIII était abrogée même sur le point qu'elle avait expressément prévu, les plantations d'arbres faites sur les chemins. Jugé, en ce sens, que les tribunaux de police sont seuls compétents pour réprimer les entreprises ou usurpations commises sur les chemins vicinaux, même par plantations d'arbres. — Cass., 20 juill. 1838, Bigot, [S. 39.1.266, P. 40.1.303]; — 8 févr. 1840, Mahieu-Decante, [S. 40.1.280, P. 40.1.560]; — 10 sept. 1840, Tresse, [S. 40.1.923, P. 40.2.510]

**2434.** — ... Et spécialement, que la loi du 21 mai 1836 a abrogé les art. 6 et 7, L. 26 févr. 1805 et 9 vent. an XIII, notamment par son art. 21, qui confère aux préfets le pouvoir de fixer la largeur de ces chemins et les plantations des riverains sur le bord de ces mêmes chemins; que, par voie de conséquence, l'art. 8 de cette dernière loi se trouve également abrogé, quant à la compétence dont il avait investi à cet égard les conseils de préfecture, de sorte que les dégradations, détériorations ou usurpations commises sur les communications vicinales, qu'elles résultent de plantations ou de tout autre fait quelconque, ne peuvent constituer désormais que des contraventions au règlement général publié par le préfet de chaque département, en exécution du susdit art. 21, et ne peuvent être dévolues qu'à la juridiction des tribunaux de simple police. — Cass., 8 févr. 1840, précité.

**2435.** — La Cour de cassation posait d'ailleurs cette règle très-exacte, quels que soient les principes de compétence à adopter, que, pour leur application, il n'y a point à distinguer entre les chemins vicinaux ordinaires et les chemins de grande communication; que la loi du 21 mai 1836 n'ayant pas plus tracé des règles de compétence pour les uns que pour les autres, de ce seul fait qu'elle a placé l'*administration* des chemins de grande communication sous l'autorité du préfet, on ne saurait faire résulter une différence quant aux juridictions. — Cass., 2 mars 1837, Boullay, [S. 37.1.771, P. 37.1.365]

**2436.** — Ces deux opinions qui divisaient ainsi la jurisprudence partageaient aussi la doctrine. En faveur de la théorie admise par la Cour de cassation, on pouvait citer les noms de Garnier (*Des chemins*, p. 394), Foucart (*Dr. admin.*, t. 2, n. 445), Curasson (t. 1, n. 25, p. 57), Chauveau et Hélie (*Théor. du C. pén.*, t. 8, p. 416). D'autres auteurs se prononçaient, au contraire, dans le même sens que la jurisprudence administrative, notamment Cotelle (*Dr. adm.*, t. 3, p. 433), Cormenin (*Dr. adm.*, v° *Chemin vicinal*, § 8), Proudhon (*Dom. publ.*, t. 2, n. 570 et s.), Dumay (*Comment. sur la loi du 21 mai 1836*, p. 144), Serrigny (*Compét. et proc. adm.*, t. 2, n. 703). Ce dernier auteur va même plus loin que le Conseil d'Etat; il soutient, d'après l'ensemble des dispositions de la loi du 9 vent. an XIII, qu'il n'y a aucun partage de juridiction à faire entre les conseils de préfecture et les tribunaux, et que la compétence doit appartenir à la juridiction administrative, aussi bien en ce qui touche la *répression* qu'en ce qui touche la *poursuite* des contraventions commises sur les chemins vicinaux, système qui nous paraît tout à fait inconciliable avec le nouveau § 11, art. 479, C. pén.

**2437.** — D'autres jurisconsultes distinguaient; ils se rapprochaient de la jurisprudence judiciaire en déclarant inutile de recourir à une juridiction administrative lorsqu'il est incontestable et incontesté que l'arrêté préfectoral a attribué au chemin une largeur donnée. L'intervention du tribunal de simple police suffisait, en ce cas, pour que tous les intérêts engagés fussent satisfaits. Mais, ajoutaient-ils, si le prévenu de contravention conteste la teneur de l'arrêté de classement du préfet, si certains actes administratifs ont besoin d'être expliqués, interprétés, l'autorité administrative, le conseil de préfecture sera seul compétent. On comprend, dans ce cas, la nécessité de la double compétence administrative et judiciaire. Le conseil de préfecture déclare quelle est la portée des actes administratifs relativement à la largeur ou aux limites des chemins, et par suite de l'exécution

de sa décision, les agents de l'administration pourront faire procéder au rétablissement du chemin; le tribunal de simple police prononcera de son côté la répression pénale, et, s'il y a lieu, ordonnera encore le rétablissement du chemin dans son ancien état.

**2437** *bis.* — L'administration se conformait en pratique à la jurisprudence du Conseil d'Etat.

**2438.** — La question ainsi controversée fut soumise au tribunal des conflits qui adopta de tous points et dans des termes presqu'identiques le système du Conseil d'Etat. — Cons. d'Et., 21 avr. 1854, Delanoue, [P. adm. chr.]; — 17 nov. 1882, Vallerand de la Fosse, [S. 84.3.58, P. adm. chr., D. 84.3.34] — Trib. confl., 21 mars 1850, Morel-Wasse, [S. 50.2.424, P. adm. chr., D. 50.3.33]; — 7 nov. 1850, Deswarte, [P. adm. chr.]

**2439.** — Le tribunal des conflits a fixé avec netteté et précision, dans les deux décisions ci-dessus, les attributions respectives de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire en matière d'usurpations sur les chemins vicinaux. La juridiction des conseils de préfecture est maintenue pour la répression de l'usurpation, et les tribunaux judiciaires prononcent l'amende. Et ce partage d'attributions s'applique au cas d'anticipation commise dans une rue formant le prolongement d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 30 janv. 1868, Hameau, [S. 68.2.59, P. adm. chr., D. 68.3.49] — *Sic*, Henrion de Pansey, *Compétence des juges de paix*, 8e édit., p. 801; Serrigny, t. 2, n. 712 et s.

**2440.** — La Cour de cassation a, dès lors, abandonné sa jurisprudence pour se rallier à la doctrine du Conseil d'Etat et du tribunal des conflits. Combinant les dispositions de la loi du 9 vent. an XIII avec celles de l'art. 479, C. pén., elle a jugé que la connaissance des dégradations ou usurpations des chemins vicinaux appartient à deux juridictions : au conseil de préfecture, en ce qui concerne le pouvoir de faire cesser ces dégradations ou usurpations et de faire réparer les chemins, et au tribunal de police, en ce qui touche l'application de la peine. — Cass., 19 juin 1851, Ve Bausseron, [D. 51.5.547]; — 27 août 1858, Bossu, [P. 59.1211, D. 63.5.413]; — 3 déc. 1858, Nadaud-Beaupré, [S. 59.1.281, P. 59.1211]; — 10 mars 1859, Bernardi, [S. 60.1.183, P. 59.1211, P. 63.1.382]; — 30 déc. 1859, Ricord, [S. 60.1.183, P. 60.847, D. 63.1.383]; — 7 janv. 1860, Moret, [D. 61.5.537]; — 7 juill. 1860, Duplessis, [S. 60.1.924, P. 61.49, D. 60.1.417]; — 14 févr. 1863, Moreau, [D. 63.1.271]; — 1er févr. 1867, Caillon, [D. 68.1.95]

**2441.** — Jugé, en ce sens, que lorsqu'une construction faite sans demande préalable d'alignement borde un chemin de grande communication, le droit d'en ordonner la démolition pour cause d'empiètement sur la largeur de la voie n'appartient qu'au conseil de préfecture et non au tribunal de simple police, qui doit, en ce cas, se borner à prononcer l'amende encourue pour défaut d'autorisation. — Cass., 29 juill. 1864, Siourret, [S. 65.1.295, P. 65.866, D. 65.1.42]

**2442.** — ... Et qu'au cas de plantation d'arbres faite, sans demande préalable d'alignement, sur une propriété riveraine d'un chemin vicinal de grande communication, et à une distance de ce chemin moindre que celle prescrite par un règlement préfectoral, le juge de police saisi de la contravention doit se borner à prononcer l'amende; quant à l'enlèvement des arbres ainsi plantés, il ne peut être ordonné que par le conseil de préfecture. — Cass., 12 avr. 1867, Blaviel, [S. 68.1.91, P. 68.184, D. 67.1.415]

**2443.** — ... Que la connaissance des dégradations ou usurpations des chemins vicinaux appartient à deux juridictions : au tribunal de police, en ce qui touche l'application de la peine; au conseil de préfecture, en ce qui concerne le pouvoir de faire réparer ces chemins. — Orléans, 7 janv. 1872, Commune de Louestault, [S. 73.2.88, P. 73.445]

**2444.** — ... Que le conseil de préfecture condamne d'ailleurs régulièrement le délinquant non seulement à la restitution du sol usurpé, mais au rétablissement des lieux dans leur état primitif. — Cons. d'Et., 8 avr. 1892, Garabis, [Leb. chr., p. 365]

**2445.** — Il n'y avait lieu de revenir à la compétence exclusive du tribunal de simple police, que lorsque, avant la loi de 1864, les dégradations ou usurpations étaient commises à un point où le chemin vicinal se transformaient en voie urbaine, la contravention étant alors simplement de petite voirie. — Cass., 10 mars 1859, précité.

**2446.** — Du moment où la compétence, en cette matière, est divisée entre deux juridictions, il est clair que chacune de ces juridictions doit statuer, dans sa sphère particulière, avec cette indépendance qui est la base essentielle de toute justice. Chacune appréciera donc à son point de vue les faits dénoncés comme constituant des dégradations ou usurpations de chemins vicinaux, et il pourra arriver dès lors que l'une des juridictions leur reconnaisse ce caractère, tandis que l'autre le leur déniera. La Cour de cassation admet explicitement cette conséquence, assurément fâcheuse mais nécessaire, de la théorie qui a prévalu, tandis qu'un arrêt antérieur avait reconnu au juge de simple police le droit de se refuser à statuer sur l'applicabilité de la peine jusqu'à la décision de l'autorité administrative sur le fait d'usurpation. — Cass., 13 nov. 1841, Décante, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1135]

**2447.** — La Cour suprême, du jour où elle a admis le concours des deux juridctions distinctes, les a déclarées complètement indépendantes l'une de l'autre; de telle sorte que le tribunal de police ne peut, en pareil cas, surseoir à statuer sur la pénalité jusqu'après la décision du conseil de préfecture sur l'existence de la contravention : le tribunal de police doit juger, suivant sa propre conviction, d'après les moyens de fait et de droit produits devant lui. — Cass., 27 août 1858, précité; — 3 déc. 1858, précité; — 10 mars 1859, précité.

**2448.** — Le juge ne peut prononcer de sursis que dans le cas où, un doute véritable s'élevant sur le sens de l'arrêté de classement, il devient nécessaire de faire interpréter cet arrêté par le préfet. — Cass., 3 déc. 1858, précité.

**2449.** — Jugé, de même, qu'au cas de constructions élevées sans autorisation préalable le long d'un chemin vicinal, même de grande communication, le tribunal de simple police est seul compétent pour reconnaître l'existence de la contravention et pour prononcer contre le contrevenant l'amende encourue, sauf à laisser à l'autorité administrative le soin d'ordonner, s'il y a lieu, la démolition des constructions. — Cass., 21 mars 1868, Marie, [S. 69.1.234, P. 69.551]

**2450.** — Il est préférable cependant, bien que ce ne soit pas obligatoire, — les arrêts que nous venons de citer le prouvent, — de ne saisir le tribunal de police chargé de prononcer l'amende qu'après décision rendue par le conseil de préfecture sur l'usurpation. Tel est l'ordre prescrit par l'instruction générale de 1870, art. 317.

**2451.** — Si toutes les juridictions reconnaissent aujourd'hui la compétence des conseils de préfecture pour statuer en cas d'anticipation ou d'usurpation sur un chemin vicinal, il convient cependant de déterminer les limites que le Conseil d'Etat a depuis longtemps posées à cette compétence.

**2452.** — C'est seulement sur les chemins vicinaux que la juridiction des conseils de préfecture s'exerce; or un chemin appartenant à la commune ne devient vicinal qu'à compter du classement. A moins donc d'attribuer à l'acte de classement un effet rétroactif, ce qui est contraire à la règle générale écrite dans l'art. 2, C. civ., on ne saurait attribuer compétence aux conseils sur les usurpations qui l'ont précédé.

**2453.** — Si certains arrêts du Conseil d'Etat semblent admettre une doctrine contraire... — Cons. d'Et., 8 sept. 1824, Maturel, [P. adm. chr.]; — 23 nov. 1832, de Coutenson, [P. adm. chr.]; — 13 mai 1836, Demiannay, [P. adm chr.] —, on ne peut leur attacher aucune importance, car le conseil consacre d'une façon générale cependant l'incompétence des conseils de préfecture pour statuer en matière d'anticipation sur les chemins vicinaux tant que la vicinalité n'avait pas été déclarée par le préfet, fixant en même temps la largeur de la voie. — Cons. d'Et., 18 janv. 1813, Noel, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 juin 1818, Delleil, [S. chr.]; — 23 juin 1819, Chapuis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er sept. 1819, Piquegny, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 oct. 1821, Boullanger, [S. chr., P. adm. chr.]; — 21 mai 1823, Greliche, [S. chr., P. adm. chr.]; — 5 nov. 1828, Regnault, [S. chr., P. adm. chr.]; — 3 mai 1837, Commune de Saint-Maurice, [S. 37.2.412, P. adm. chr.]; — 18 mai 1837, Dutoyen, [S. 37.2.198, P. adm. chr.]; — 6 févr. 1846, de Drie, [P. adm. chr.]

**2454.** — Peu importerait que le chemin sur lequel les usurpations ont été commises se trouvât porté sur le tableau des chemins vicinaux dressé par le maire ou par le conseil municipal. — Cons. d'Et., 1er nov. 1826, Thomet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 5 nov. 1828, précité; — 6 févr. 1837, Robert, [S. 37.2.247, P. adm. chr.]

**2455.** — Jugé de même que, bien que le chemin principal soit inscrit au tableau des chemins vicinaux, si l'embranchement contesté n'y figure pas, le conseil de préfecture est incompétent pour connaître des anticipations commises sur cet embranchement. —

Cons. d'Et., 24 oct. 1827, Vochelet, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 305.

**2456.** — Mais dès le principe le Conseil d'État déclarait au contraire le conseil de préfecture compétent dès lors que la vicinalité était reconnue par la partie poursuivie. — Cons. d'Et., 17 juin 1818, Delmas, [S. chr., P. adm. chr.]

**2457.** — ... Et même il reconnaissait au préfet le droit de déclarer la vicinalité entre l'infraction et le jugement. Dans cette doctrine, alors surtout que le chemin sur lequel une usurpation a été commise est compris dans l'état des chemins vicinaux de la commune, mais n'a pas encore été régulièrement déclaré vicinal par le préfet, le conseil de préfecture doit surseoir à statuer sur la contravention, jusqu'à ce que le préfet ait prononcé sur la vicinalité. — Cons. d'Et., 17 juin 1818, précité; — 23 juin 1819, précité; — 17 août 1825, Bernard, [P. adm. chr.]; — 3 mai 1832, Delorme, [P. adm. chr.]; — 6 févr. 1837, précité. — *Sic*, Cormenin, t. 1, p. 307; Chevalier, t. 1, p. 86; Cotelle, t. 2, p. 361.

**2458.** — D'autres arrêts de la même époque semblaient, il est vrai, exprimer mieux la vraie doctrine quand ils déclaraient le conseil de préfecture incompétent pour réprimer une anticipation commise sur un chemin lorsqu'au jour de cette anticipation, la vicinalité de la voie n'avait pas encore été *déclarée*. — Cons. d'Et., 1er nov. 1826, Thomet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 28 févr. 1828, Pitoux, [S. chr., P. adm. chr.]

**2459.** — Aussi cette opinion a-t-elle été consacrée par les décisions plus récentes. — Cons. d'Et., 3 juill. 1861, Grellier, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1147]; — 22 mai 1874, Longeaud, [Leb. chr., p. 473] — *Sic*, Guillaume, *op. cit.*, p. 299, n. 182.

**2460.** — En pareil cas, l'anticipation constituant toujours une contravention dès lors qu'elle a lieu sur un chemin public, quoique non vicinal, doit être réprimée par les tribunaux judiciaires. — Herman, n. 175.

**2461.** — ... Et il appartient à ces tribunaux d'apprécier la publicité de la voie. — Cass., 4 janv. 1828, Rémond, [S. et P. chr.]

**2462.** — Un arrêté pris en vertu de l'art. 15, L. 21 mai 1836, ne pouvant reconnaître comme vicinal un chemin dont l'assiette est la propriété d'un particulier, il s'ensuit que, si le contrevenant soutient qu'au moment du classement du chemin il en était propriétaire, le conseil de préfecture doit surseoir à statuer jusqu'à ce que cette question préjudicielle de propriété ait été jugée par l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 19 juin 1891, Tardieu, [S. et P. 93.3.71]

**2463.** — Il a même été jugé, mais il est vrai par un tribunal judiciaire, et il est douteux que le Conseil d'Etat veuille sanctionner cette doctrine, que les conseils de préfecture ne sont compétents pour connaître des dégradations commises sur les chemins vicinaux qu'autant que ces chemins sont en état de viabilité. Mais s'il s'agit de chemins encore en voie de construction et non légalement livrés à la circulation publique, quoique pratiqués accidentellement à titre de tolérance, les contestations nées des dégradations commises sont de la compétence des tribunaux ordinaires. — Caen, 2 août 1864, Garnier, [S. 65.2.47, P. 65.324]

**2464.** — Pour le même motif, mais en sens inverse et parce que les conseils de préfecture n'ont reçu de la loi du 9 vent. an XIII un pouvoir répressif qu'en ce qui concerne les chemins vicinaux parmi les voies communales, il faut admettre que ce pouvoir ne survit pas au caractère vicinal d'un chemin. D'où il suit que lorsqu'après une anticipation commise sur un chemin classé comme vicinal, ce chemin vient à être déclassé, le conseil de préfecture cesse d'être compétent pour connaître de l'anticipation. Elle ne peut plus être poursuivie par voie d'action publique que devant le tribunal de simple police du canton. — Cons. d'Et., 30 août 1842, Morel, [S. 43.2.38, P. adm. chr.]; — 26 juin 1845, Charpin, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 1150]; — 22 déc. 1853, Barrier, [S. 54.1.405, P. adm. chr., D. 54.3.30]

**2465.** — Il a même été jugé que si, postérieurement à l'arrêté d'un conseil de préfecture qui ordonne l'enlèvement de bornes plantées sur un chemin classé comme vicinal, et dans le cours de l'instance suivie devant le Conseil d'Etat, le chemin vient à être déclassé, il n'y a plus lieu de suivre sur le pourvoi contre l'arrêté du conseil de préfecture, attendu que cet arrêté ne peut plus recevoir d'exécution dans sa disposition prescrivant l'enlèvement des bornes. — Cons. d'Et., 9 févr. 1837, Lamberville, [P. chr.]

**2466.** — Mais le déclassement d'un chemin vicinal, opéré par le préfet depuis qu'une contravention a été commise sur ce chemin, n'étant point susceptible de faire disparaître ladite contravention, le tribunal de simple police, chargé de connaître de la contravention résultant d'une plantation illégale d'arbres sur un chemin vicinal, ne peut surseoir à statuer jusqu'après la décision sur la réclamation du prévenu formée devant le préfet afin d'obtenir le déclassement du chemin. — Cass., 2 août 1839, Decante, [P. 43.2.760]

**2467.** — De même encore, il n'y a pas usurpation sur le sol d'un chemin vicinal tombant sous l'application de l'art. 8, L. 9 vent. an XIII, et rentrant dans la compétence du conseil de préfecture, quand elle est imputée à un riverain à l'égard d'un chemin qu'il revendiquait lors du classement et qu'il n'a jamais cessé de posséder. Une telle revendication motivée rendait le simple classement inopérant, puisqu'en fait la voie n'était ni communale ni livrée à l'usage absolu du public. Tant que les tribunaux n'en ont pas déclaré le sol propriété de la commune, il faudrait une convention entre les intéressés ou une expropriation conforme aux règles de la loi du 21 mai 1836, art. 16, pour faire de cette voie un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 28 nov. 1873, Commune de Bastennes, [D. 74.3.85]

**2468.** — De même, ne constitue pas une usurpation sur un chemin vicinal le fait, par le propriétaire d'un terrain bâti dont le sol est emprunté sur toute sa largeur par un chemin, d'y avoir élevé une construction, alors même que ce chemin, n'ayant jamais été d'ailleurs affecté à l'usage de chemin public, a été classé à tort comme vicinal par un simple arrêté préfectoral sans que les formalités établies pour l'ouverture des chemins nouveaux aient été remplies. — Cons. d'Et., 2 déc. 1887, Mozziconacci, [S. 89.3.52, P. adm. chr., D. 89.3.6]

**2469.** — C'est l'application de ce principe aujourd'hui inébranlablement fixé qu'un arrêté préfectoral est insuffisant pour rendre vicinal à lui seul un chemin jusqu'alors privé. — V. *suprà*, n. 371 et s.

**2470.** — D'autre part, le conseil de préfecture ne pouvant statuer que si le chemin est réellement vicinal, il ne peut passer outre, quand il y a doute sur le point de savoir si un chemin ou une partie de chemin a été véritablement classé, jusqu'à interprétation de l'arrêté autrefois pris par le préfet, aujourd'hui par la commission départementale. — Cormenin, t. 1, p. 306 et 307; Chevalier, t. 1, p. 86, 89; Cotelle, t. 3, p. 361.

**2471.** — Dès lors, quand l'indemnité d'un chemin déclaré vicinal est contestée par le propriétaire riverain, il y a lieu de surseoir sur la question d'usurpation, jusqu'à ce que l'autorité compétente ait déterminé l'emplacement de ce chemin. — Cons. d'Et., 19 août 1832, Rousseau, [P. adm. chr.]; — 6 févr. 1837, Robert, [S. 37.2.247, P. adm. chr.]

**2472.** — De même, lorsqu'un chemin est divisé sur un point en deux branches, et que l'arrêté qui le déclare vicinal ne fait pas connaître s'il s'applique à l'un ou à l'autre des deux tracés ou à tous deux, il y a lieu, par le conseil de préfecture, de surseoir à statuer sur les anticipations alléguées jusqu'à ce qu'il ait été procédé par le préfet à la reconnaissance du tracé assigné au chemin dont il s'agit par le susdit arrêté. — Cons. d'Et., 6 févr. 1846, de Drée, [P. adm. chr.]

**2473.** — ... Et lorsque l'arrêté préfectoral qui fixe la largeur d'un chemin vicinal n'en détermine ni l'emplacement ni les limites, le conseil de préfecture doit surseoir à statuer sur les anticipations qui lui sont déférées jusqu'à ce qu'il ait été procédé à cette détermination. — Cons. d'Et., 14 déc. 1854, Duthuit, [S. 55.2.785, *ad notam*, D. 55.3.62]; — 31 mai 1855, Opéron, [S. 55.2.785, P. adm. chr., D. 55.3.84]; — 8 mai 1856, Colombet, [P. adm. chr., D. 57.3.4]

**2474.** — Jugé encore que lorsque l'arrêté de classement d'un chemin vicinal et les pièces du dossier ne font connaître ni l'emplacement ni les limites du chemin vis-à-vis d'une propriété, et que le propriétaire soutient qu'il n'a jamais anticipé sur ce chemin, que la clôture de son terrain existait antérieurement à l'arrêté de classement, et que, si la voie est rétrécie au devant de sa propriété, l'usurpation n'a pu être commise que par les propriétaires des terrains situés de l'autre côté du chemin, le conseil de préfecture ne peut statuer sur les anticipations prétendues sans qu'un arrêté préalable du préfet ait déterminé l'emplacement et les limites du chemin. — Cons. d'Et., 24 janv. 1856, Bertin, [S. 56.2.650, P. adm. chr.]

**2475.** — De même encore, si un arrêté de classement a fixé la largeur d'un chemin vicinal sans en déterminer l'assiette ni les limites, le propriétaire qui a construit sur un terrain que l'ad-

ministration prétend faire partie de la voie, mais sur les fondations ou en deçà des fondations d'anciennes constructions bordant le chemin, ne peut être condamné par le conseil de préfecture à délaisser ce terrain ou à démolir son mur; il n'y a pas, en effet, anticipation sur les limites d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 25 mai 1870, Faussabry, [Leb. chr., p. 633]; — 17 janv. 1873, Lassablière, [S. 74.2.264, P. adm. chr., D. 73.3.59]; — 12 févr. 1875, Barge, [S. 76.2.310, P. adm. chr., D. 75.3.119]; — 21 févr. 1879, Franchineau, [D. 79.3.55]; — 27 févr. 1880, Arnaud, [Leb. chr., p. 213]; — 23 avr. 1880, Chantemille, [D. 81.3.8]; — 15 mai 1890, Noguès, [Leb. chr., p. 387]; — 13 mars 1891, Piette, [Leb. chr., p. 209]; — 12 févr. 1892, Hostin, [Leb. chr., p. 132]; — 25 mars 1892, Demeure, [Leb. chr., p. 308]; — 8 juill. 1892, de Dienne, [Leb. chr., p. 609]

**2476.** — Il en serait surtout ainsi si, au droit des constructions élevées le long du chemin dont la largeur a été fixée mais non les limites, la voie conserve une largeur supérieure à celle fixée par l'arrêté. — Cons. d'Et., 1er févr. 1884, Ponceau, [S. 85.3.76, P. adm. chr., D. 85.3.90]

**2477.** — Cet arrêt ajoute d'ailleurs fort justement que si le riverain a intercepté complètement le chemin vicinal dont l'assiette est incertaine, le conseil de préfecture l'obligera à rétablir ce chemin suivant la largeur fixée par l'arrêté de classement.

**2478.** — La même règle s'applique dans le cas très-analogue où l'arrêté de classement prescrivant l'élargissement du chemin n'a pas indiqué de quel côté il serait pris. Le propriétaire qui a construit un mur sur un terrain que l'administration prétend faire partie d'un chemin vicinal, ne peut être condamné à démolir ce mur, alors que, d'une part, il n'existe aucun plan régulier d'alignement spécifiant le côté sur lequel porterait l'élargissement du chemin, et que, d'autre part, ledit mur n'empiète pas sur ses limites actuelles. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, Gontier, [S. 71.2.284, P. adm. chr., D. 71.3 10]; — 13 avr. 1870, Picard, [S. 72.2.30, P. adm. chr.]; — 17 janv. 1873, Lassablière, [S. 74.2.264, P. adm. chr.]

**2479.** — Peu importerait qu'une décision ultérieure de l'autorité compétente vînt combler cette lacune. Dès lors que la largeur ainsi fixée ne serait pas conforme aux anciennes limites de la voie, mais empiéterait sur les riverains, le conseil de préfecture, qui aurait sursis à statuer sur la poursuite jusqu'à cette fixation ne pourrait ordonner la suppression, en tant qu'anticipations, de constructions qui, si elles font saillie sur le nouvel alignement, ne s'avançaient pas sur la voie publique au delà de ses anciennes limites. — Cons. d'Et., 23 févr. 1870, précité; — 13 avr. 1870, précité.

**2480.** — La délibération par laquelle la commission départementale a prononcé ultérieurement l'élargissement du chemin n'a pu avoir pour effet de réunir à la voie publique le sol sur lequel le riverain a bâti, tant qu'il n'a pas été procédé à l'expropriation pour cause d'utilité publique. — Cons. d'Et., 4 août 1876, Ghighini, [S. 78.2.340, P. adm. chr.]

**2481.** — Le fait par un propriétaire riverain d'un chemin vicinal d'avoir laissé une haie vive, plantée à la limite de sa propriété pousser des rejetons sur le sol du chemin, ne constitue pas une anticipation sur le sol de ce chemin, anticipation dont le conseil de préfecture puisse connaître. — Cons. d'Et., 30 janv. 1891, Paillard, [S. et P. 93.3.11]

**2482.** — Et le propriétaire riverain d'un chemin vicinal, qui modifie, au droit de sa propriété, le talus du chemin, pour faciliter l'écoulement des eaux, ne commet pas une anticipation sur le domaine public, et par suite le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur le procès-verbal dressé contre lui. — Cons. d'Et., 6 mars 1891, Galvié, [S. et P. 93.3.30]

**2483.** — Bien évidemment aussi, le conseil de préfecture est absolument incompétent quand le fait constituant la prétendue anticipation a été commis sur un terrain sis en dehors de la largeur du chemin. Sans doute lorsque, en classant un chemin comme vicinal et en en fixant la largeur, un arrêté a maintenu les excédents qu'en quelques endroits il peut présenter sur cette largeur, le conseil de préfecture a justement réprimé les anticipations commises même sur ces excédents. — Cons. d'Et., 16 mai 1827, Amyot, [P. adm. chr.]

**2484.** — Sans doute encore, en déterminant à six mètres la largeur des chemins vicinaux, et en prescrivant de leur donner cette largeur lorsqu'ils en ont une moindre, la loi n'a nullement entendu autoriser les propriétaires riverains à les rétrécir lorsque la largeur excède six mètres. Les propriétaires riverains des chemins vicinaux n'ont pas droit au terrain excédant les six mètres fixés par la loi pour la largeur de ces chemins. Ce terrain est la propriété des communes, qui peuvent le revendiquer en cas d'usurpation. — Cass., 25 nov. 1831, Larché, [S. 32.1.13, P. chr.] — Caen, 23 juill. 1840, Berthelot, [S. 41.2.96, P. 46.2.586]

**2485.** — Mais en pareil cas ce ne serait pas devant le conseil de préfecture, mais devant les tribunaux judiciaires, par voie de revendication ou d'action en bornage, que les communes devraient agir. — Mêmes arrêts.

**2486.** — Il a été jugé, en ce sens, qu'un conseil de préfecture, compétent pour statuer dans le cas d'usurpation commise sur un chemin vicinal, ne peut ordonner la démolition d'un mur construit et la restitution à la commune du terrain situé en dehors du chemin, parce que ce serait alors prononcer sur une question de propriété. — Cons. d'Et., 16 févr. 1825, Ostalet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 22 juin 1836, Courrèges, [P. adm. chr.]

**2487.** — ... Que lorsque des constructions ont été élevées en dehors de la largeur donnée à un chemin vicinal par un arrêté du préfet, le conseil de préfecture ne peut ordonner la démolition de ces constructions comme formant anticipation sur le chemin. — Cons. d'Et., 1er juin 1836, Bavaux, [P. adm. chr.]; — 26 juill. 1837, Paris, [P. adm. chr.]

**2488.** — ... Et que le conseil n'est pas compétent pour ordonner le comblement de fossés qui n'empiètent pas sur la largeur d'un chemin vicinal, telle qu'un arrêté préfectoral l'a fixée. — Cons. d'Et., 26 nov. 1846, d'Aubigny, [P. adm. chr.]

**2489.** — Peu importerait que le maire eût donné un alignement emportant élargissement du chemin et que sa décision eût été approuvée par le préfet même au temps où il appartenait au préfet de prescrire l'élargissement des chemins vicinaux; l'approbation donnée à l'arrêté du maire ne pouvait équivaloir à un arrêté d'élargissement. Le conseil de préfecture est donc incompétent pour connaître d'une contravention à l'alignement ainsi donné quand le contrevenant a construit en dehors des limites fixées à ce chemin par les arrêtés préfectoraux antérieurs. — Cons. d'Et., 27 juin 1855, Alépée, [S. 56.2.59, P. adm. chr.]; — 13 févr. 1869, Boutiot, [S. 70.2.91, P. adm. chr.]

**2490.** — Jugé, de même, que, bien qu'un arrêté municipal ait, en vue de l'élargissement d'un chemin vicinal, prescrit à l'un des riverains de reculer la construction qu'il se proposait d'élever, ce dernier ne peut être considéré comme ayant empiété sur le sol de ce chemin s'il a construit sur la limite de l'alignement tel qu'il existait alors. — Cons. d'Et., 4 août 1876, précité.

**2491.** — Dans le cas où, en classant un chemin vicinal, la commission départementale en a fixé la largeur sans en déterminer ni l'assiette ni les limites, une construction élevée le long de ce chemin ne peut constituer une anticipation, alors que la largeur assignée peut être prise du côté opposé. — Cons. d'Et., 13 mars 1891, Piatte, [S. et P. 93.3.32]

**2492.** — Le conseil de préfecture n'a d'ailleurs en cette matière qu'une compétence répressive et ne peut être saisi que par une demande tendant à la restitution au sol du chemin d'un terrain usurpé par un particulier. Il est, au contraire, sans qualité pour connaître de l'action tendant, de la part d'un riverain d'une voie vicinale condamné à l'amende par le tribunal de simple police pour usurpation sur cette voie, à faire décider que le terrain prétendu usurpé ne fait pas partie du chemin, mais est la propriété du demandeur. Cette action constitue une véritable revendication de propriété privée sur laquelle seuls les tribunaux civils ont compétence pour statuer. — Cons. d'Et., 25 juill. 1871, Guillon, [D. 72.3.52]

§ 2. *Dégradations. Détériorations. Dommages.*

**2493.** — La question de compétence, si vivement controversée entre le Conseil d'Etat et la Cour de cassation, à l'occasion des anticipations ou usurpations sur la voie publique, s'est agitée de nouveau au sujet des dégradations, détériorations ou simples dommages causés à ces voies. — V. *suprà*, n. 2408 et s. — La Cour de cassation a d'abord décidé que l'art. 40, tit. 2, L. 28 sept.-6 oct. 1791, attribuait aux tribunaux judiciaires la répression de ces faits considérés comme contraventions, et que, sous l'empire de cet article, le délit de dégradation d'un chemin public était de la compétence du tribunal correctionnel et non du tribunal de simple police. — Cass., 11 brum. an VIII, Lecat, [S. et P. chr.]; — 8 prair. an IX, Protat, [P. chr.]; — 8 fruct. an IX,

Lhoste, [S. et P. chr.]; — 8 vend. an X, N..., [P. chr.]; — 14 brum. an XI, Tirel, [P. chr.]; — 26 frim. an XI, Loche, [P. chr.]; — 16 frim. an XII, Chauvin, [P. chr.]; — 22 therm. an XII, Paris Labrosse, [P. chr.]; — 12 vend. an XIII, N..., [P. chr.]; — 8 therm. an XIII, Calard, [P. chr.]; — 3 frim. an XIII, Brulé, [S. et P. chr.]; — 22 mess. an XIII, Dumesnil, [P. chr.]; — 4 brum. an XIV, N..., [P. chr.]; — 30 janv. 1807, Duplessis, [S. et P. chr.]; — 20 juill. 1807, Mercier, [P. chr.]; — 12 nov. 1807, Waubert, [P. chr.]; — 20 juill. 1809, Mercier, [S. chr.]; — 28 déc. 1809, L'Eslarquy, [P. chr.]; — 4 août 1809, Leverbier, [P. chr.]; — 25 janv. 1810, Roux, [P. chr.]; — 30 mars 1810, Guibon, [P. chr.]; — 2 mai 1811, Cluzel, [S. chr.]; — 29 juin 1820, Breau, [P. chr.]; — 29 mars 1821, Vaquerie, [P. chr.]; — 7 mars 1822, Handard, [S. et P. chr.]; — 10 oct. 1823, Gouron, [P. chr.]; — 25 juill. 1823, Barre, [P. chr.]; — 24 oct. 1823, Piquot, [P. chr.]; — 7 févr. 1824, Contrie, [P. chr.]; — 4 févr. 1825, Lafon, [P. chr.]; — 5 nov. 1825, Roger, [P. chr.]; — 3 janv. 1828, Dollé, [P. chr.]; — 15 févr. 1828, d'Aoûst, [P. chr.]; — 2 août 1828, Enguerrand, [S. et P. chr.]; — 20 févr. 1829, Hailliez, [P. chr.]; — 7 août 1829, Vailly-Vallet, [P. chr.]; — 29 août 1829, Hérouard, [P. chr.]; — 5 nov. 1829, Isard, [P. chr.]; — 18 févr. 1830, Simon, [P. chr.]

**2494.** — Cependant certains auteurs et certains arrêts avaient fait prévaloir, dans le silence du Code pénal sur lesdites dégradations, l'art. 605 du Code du 3 brum. an IV, qui prononçait pour ce cas une amende de simple police. — Merlin, *Rép.*, v° *Voie publique;* Garnier, p. 454. — Ainsi jugé au cas d'une excavation pratiquée dans le sol de la voie; la Cour suprême y a vu une infraction non prévue par l'art. 40, L. 28 sept.-6 oct. 1791, mais rentrant dans la disposition du Code de brumaire an IV, qui punit de peines de simple police ceux qui dégradent les voies publiques. — Cass., 4 févr. 1825, Charles Bouche, [S. et P. chr.]

**2495.** — Jugé de même par un arrêt, d'après lequel le tribunal de simple police qui reconnaît que le prévenu a dégradé la voie publique ne peut, sans violer la loi, se borner à ordonner la réparation des lieux et à le condamner aux dépens; qu'il doit le condamner aussi à l'amende. — Cass., 25 oct. 1827, Roy, [S. et P. chr.]

**2496.** — La nouvelle rédaction de l'art. 479, C. pén., lors de la révision de 1832 paraissait bien avoir maintenu la compétence des tribunaux judiciaires pour connaître de toutes dégradations ou dommages autres que les usurpations ou anticipations commises sur les chemins vicinaux. Elle avait transporté, néanmoins, du tribunal correctionnel au tribunal de simple police le droit d'appliquer l'amende et de prononcer sur les réparations civiles réclamées; le Code pénal revisé (du 28 avr. 1832) a rangé, en effet, parmi les simples contraventions, en ne les punissant que d'une amende de 11 à 15 fr., les dégradations, détériorations et usurpations que le Code rural de 1791 avait considérées comme délits.

**2497.** — C'est donc avec raison que la Cour de cassation a décidé que le tribunal correctionnel ne peut être saisi que tout à fait exceptionnellement d'un fait délictueux relatif aux chemins vicinaux, par exemple, lorsque des individus s'opposent avec violences et voies de fait à la continuation de travaux pour l'élargissement d'un chemin vicinal et détruisent les ouvrages commencés en pareil cas, en effet, se rendent coupables, non seulement de dégradation d'un chemin public, contravention punie par l'art. 479, n. 11, C. pén., mais encore d'opposition par voie de fait à la confection de travaux autorisés par le gouvernement, délit réprimé par l'art. 438, C. pén. Dès lors, ils sont justiciables du tribunal de police correctionnelle exclusivement. — Cass., 2 févr. 1844, Louvrier, [P. 44.1.582]

**2498.** — Mais dans tous les cas, après comme avant 1832, la Cour de cassation avait continué à consacrer la compétence exclusive de la juridiction ordinaire quant aux contraventions relatives à la dégradation et aux dommages des chemins vicinaux. — Cass., 28 sept. 1832, Pierre Pavy, [P. chr.]; — 19 mars 1836, Massoutier, [P. chr.]

**2499.** — Jugé, en ce sens, que c'est aux tribunaux de simple police qu'il appartient de réprimer les contraventions aux arrêtés des préfets, pris en vertu de l'art. 21, L. 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux. — Cass., 20 juill. 1838, Bigot, [S. 39.2.266, P. 40.1.303] — *Sic,* Henrion de Pansey, *Compét. des juges de paix,* chap. 22, § 3; Proudhon, *Domaine public,* n. 500; Isambert, *Voirie,* n. 394; Chevalier, v° *Chemins vicinaux,* t. 1, p. 88; Brun, *Conseil de préfecture,* t. 1, n. 168 et s.; t. 2, n. 776 et s.; Serrigny, t. 2, n. 709.

**2500.** — Le Conseil d'Etat avait commencé par consacrer la même doctrine. Sans doute les art. 6 à 8, L. 9 vent. an XIII, donnaient, d'après lui, compétence aux conseils de préfecture pour statuer sur les anticipations ou usurpations en matière vicinale, mais le Conseil jugea que cette loi n'attribuant aux conseils de préfecture, en matière de petite voirie, que la connaissance des anciennes limites des chemins vicinaux et la surveillance des plantations d'arbres qui ont lieu sur leurs bords, la répression des délits commis au préjudice de ces chemins continuait d'appartenir à l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 18 août 1807, Duplessis, [S. et P. chr.]

**2501.** — ... Qu'aux tribunaux seuls appartient la répression des délits commis sur ces chemins ou sur leurs bords, tels que les fouilles et déplacements de terres qui pourraient gêner la circulation. — Cons. d'Et., 15 janv. 1809, Pelletier, [S. et P. chr.]

**2502.** — Jugé aussi que le conseil de préfecture est également incompétent pour condamner un particulier à réparer un chemin vicinal endommagé; que ses attributions en cette matière sont uniquement bornées, d'après la loi du 9 vent. an XIII, aux plantations et aux empiètements sur la largeur des chemins; que les autres contraventions sont demeurées, aux termes de l'art. 40, tit. 2, L. 28 sept. 1791, à la connaissance des tribunaux de police. — Cons. d'Et., 16 avr. 1823, Luya, [S. chr., P. adm. chr.]; — 28 févr. 1828, Bavoux, [S. chr., P. adm. chr.]

**2503.** — ... Et que les tribunaux sont compétents, à l'exclusion des conseils de préfecture, pour connaître des dégradations et des embarras momentanés pratiqués sur les chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 6 sept. 1826, d'Amonneville, [S. chr., P. adm. chr.

**2504.** — ... Ou, d'une façon générale, de la violation des règles de la voirie. — Cons. d'Et., 1er mars 1826, Paulée, [S. chr., P. adm. chr.]

**2505.** — ... Que la compétence des conseils de préfecture pour statuer sur l'usurpation des chemins vicinaux, ne peut s'étendre au delà de ce qui constitue réellement une usurpation de chemin; qu'ainsi, un conseil de préfecture excède les limites de sa compétence lorsque, tout en reconnaissant qu'une construction, à raison de laquelle un particulier est poursuivi devant lui comme ayant empiété sur un chemin vicinal, n'a pas réellement diminué la largeur du chemin, il ordonne néanmoins à ce particulier de démolir et le condamne à restituer à la commune réclamante la portion de terrain en litige. — Cons. d'Et., 16 févr. 1825, Ostalet, [S. chr., P. adm. chr.]

**2506.** — ... Que lorsqu'un particulier a ouvert une porte sur un chemin vicinal, l'ordre de murer cette porte ne peut émaner que d'un tribunal, si c'est une question de servitude, ou de l'administration municipale, s'il y a contravention aux lois de la petite voirie; qu'en aucun cas, le conseil de préfecture n'est compétent pour ordonner cette clôture. — Cons. d'Et., 27 mai 1816, Chazelle, [S. chr.]; — 23 avr. 1818, Commune de Ban-Saint-Martin, [S. chr., P. adm. chr.]

**2507.** — Mais dans de très-nombreux arrêts, et particulièrement à dater de 1821, le Conseil d'Etat a revendiqué pour la juridiction administrative la connaissance non seulement des usurpations et empiètements sur la voie publique, mais de toute dégradation ou entreprise constituant un délit de voirie sous prétexte qu'il est difficile de distinguer ces deux sortes de faits. Telle est au moins la doctrine qui ressort parfois du dispositif, le plus souvent des motifs des arrêts suivants. — Cons. d'Et., 17 août 1812, Rouvairolis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 juin 1817, d'Hayez, [S. chr., P. adm. chr.]; — 30 juill. 1817, Dumeunier, [S. chr.]; — 23 avr. 1818, Commune de Ban-Saint Martin, [S. chr., P. adm. chr.]; — 28 nov. 1821, Gramont, [P. adm. chr.]; — 2 févr. 1825, Armfield, [P. adm. chr.]; — 31 mars 1825, Bertrand, [P. adm. chr.]; — 17 août 1825, Bernard, [P. adm. chr.]; — 6 sept. 1826, Sanejouand, [P. adm. chr.]; — 28 févr. 1828, Bavaux, [S. chr., P. adm. chr.]; — 25 avr. 1828, de Montillet, [P. adm. chr.]; — 1er juin 1828, Chalembert, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 août 1829, Commune de Sérignan, [P. adm. chr.]; — 6 juin 1830, Commune d'Urgy, P. adm. chr.]; — 21 janv. 1831, Houel, [P. adm. chr.]; — 3 mai 1832, Delorme, [P. adm. chr.]; — 23 nov. 1832, Contenson, [P. adm. chr.]; — 1er mars 1833, de Rogemont, [P. adm. chr.]; — 17 mai 1833, Coste, [P. adm. chr.]; — 28 mai 1835, Dutertre, [P. adm. chr.]; — 23 déc. 1835, Manget, [P. adm. chr.]; — 23 avr. 1836, Lahoussaye, [P. adm. chr.]; — 13 mai 1836, Demiannay, [P. adm. chr.]; — 22 juin 1836, Courrège, [P. adm. chr.]; — 12 juill. 1838, Hebrard, [S. 39.2.266, P. adm. chr.] — *Sic,* Cormenin, *Chemins vicinaux,* t. 1, p. 483.

**2508.** — C'était prendre absolument le contrepied de la théorie admise par les tribunaux judiciaires, chaque autorité s'attribuant la compétence pour toutes les contraventions de voirie en matière vicinale.

**2509.** — Si la jurisprudence des tribunaux judiciaires devait être abandonnée en ce qui concerne les anticipations, il en était de même de la jurisprudence administrative au point de vue des dégradations ou dommages. La compétence attribuée aux conseils de préfecture par la loi du 9 vent. an XIII est limitée aux anticipations commises sur les chemins vicinaux. D'autre part, la loi du 29 flor. an X s'applique exclusivement aux voies publiques dépendant de la grande voirie, et elle est, dès lors, étrangère aux chemins vicinaux qui, comme on sait, appartiennent à la petite voirie. Il n'existe donc aucun texte de loi donnant au conseil de préfecture le droit de prescrire la réparation de simples dommages causés à ces chemins, d'où l'on doit conclure, ce semble, que les tribunaux ordinaires ont seuls compétence à cet égard. — Serrigny, *op. cit.*, t. 2, n. 709, 946; Brun, *Conseils de préfecture*, t. 1, n. 168 et s.; t. 2, p. 776 et s.; Husson, 2e édit., p. 1000; Herman, *Grande voirie*, n. 850, p. 223.

**2510.** — Telle était, d'ailleurs, la solution adoptée par la circulaire ministérielle du 24 juin 1836. Aussi le Conseil d'État en vint-il à modifier ses tendances envahissantes et à reconnaître l'incompétence de l'autorité administrative en jugeant que, si les conseils de préfecture sont compétents pour faire cesser les usurpations commises sur les chemins vicinaux, il n'en résulte pas qu'ils aient compétence pour connaître des dégradations commises sur lesdits chemins ni pour prononcer des amendes contre les auteurs de cette contravention. — Cons. d'Et., 27 mai 1846, Chantemesse, [S. 46.2.539, P. adm. chr.]

**2511.** — ... Ou pour statuer sur les contraventions résultant d'exhaussements donnés sans autorisation aux murs situés sur les bords de ces mêmes chemins. — Cons. d'Et., 20 févr. 1846, Faujas, [S. 46.2.409, P. adm. chr.]

**2512.** — Il a depuis lors jugé de même que c'est au tribunal de simple police, et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de prononcer la suppression de travaux confortatifs exécutés, sans autorisation, au mur de face d'un bâtiment formant, dans la traverse d'une commune, saillie sur l'alignement d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 30 janv. 1868, Hameau, [S. 68.2.59, P. adm. chr., D. 68.3.49] — Il s'agissait, dans l'espèce, d'une rue, mais cette rue, formant le prolongement d'un chemin vicinal, en faisait partie intégrante (L. 8 mars 1864).

**2513.** — Cette doctrine en matière de travaux confortatifs exécutés au mur de face d'une construction sujette à reculement le long d'un chemin vicinal était déjà affirmée par la circulaire ministérielle du 16 juill. 1845. Il n'y a pas, en effet, dans cette infraction, une usurpation sur le sol du chemin, mais seulement une contravention aux lois et règlements de la voirie vicinale. Le tribunal de simple police est donc seul compétent tant pour ordonner la suppression des travaux que pour prononcer l'amende. — Cons. d'Et., 26 juill. 1872, Martin, [Leb. chr., p. 480]; — 17 janv. 1873, Lassablière, [S. 74.2.264, P. adm chr., D. 73.3.59]; — 23 nov. 1883, Dame Cadien, [Leb. chr., p. 836]

**2514.** — Le tribunal des conflits a décidé de son côté que, si le conseil de préfecture est compétent pour faire cesser les usurpations commises sur les chemins vicinaux, c'est au tribunal de simple police qu'il appartient soit de prononcer l'amende encourue, soit d'ordonner la réparation du dommage résultant des dégradations causées au sol de ces chemins. — Trib. conflits, 17 mai 1873, Desanti, [S. 75.2.127, P. adm. chr., D. 73.3.59]; — 13 mars 1875, Gérentet, [S. 77.2.30, P. adm. chr., D. 75.3.108]

**2515.** — ... Et que c'est au tribunal de simple police et non au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la contravention imputée à l'entrepreneur de la distribution du gaz dans une ville, à raison de ce que, après avoir posé des conduites sous le sol d'un chemin vicinal, il aurait négligé de remettre ce chemin en bon état. Cette compétence du tribunal subsiste alors même que l'entrepreneur invoque un traité passé entre la ville et lui dans lequel il serait stipulé que les difficultés soulevées par son exécution seraient soumises au conseil de préfecture. — Trib. conflits, 13 janv. 1883, Du Rieux, [S. 84.3.77, P. adm. chr., D. 84.3.84]

**2516.** — Le Conseil d'Etat a maintenu sa nouvelle jurisprudence en matière de dégradations et dommages. Jugé que le curage des fossés d'un chemin vicinal et l'enlèvement des terres en provenant rentrant, lorsqu'ils sont opérés sans autorisation, dans la catégorie des contraventions prévues par les §§ 11 et 12 de l'art. 479, C. pén., c'est au tribunal de simple police qu'il appartient de statuer en pareil cas; que si le conseil de préfecture est compétent pour ordonner la suppression d'une clôture au moyen de laquelle le riverain d'un chemin vicinal a incorporé à sa propriété les fossés de ladite voie, il ne peut connaître de la contravention résultant du curage de ces fossés et de l'enlèvement des terres qui en sont sorties. — Cons. d'Et., 27 nov. 1882, Vallerand de la Fosse, [S. 84.3.58, P. adm. chr., D. 84.3.34]

**2517.** — ... Que le fait d'avoir posé sans autorisation, sur un chemin vicinal, des étais destinés à soutenir un mur et d'avoir entouré ces étais d'une barrière ne constitue pas une anticipation sur le sol de ce chemin; qu'il n'y a là, en effet, qu'une occupation temporaire de partie de ce sol, ne manifestant pas chez son auteur la volonté de s'en rendre propriétaire; que, par suite, le conseil de préfecture est incompétent pour en connaître. — Cons. d'Et., 18 janv. 1889, Cassedane, [S. 91.3.6, P. adm. chr.]

**2518.** — ... Que la construction d'une rigole en maçonnerie pour faciliter l'écoulement des eaux sur une propriété privée et la modification du talus d'un chemin vicinal en résultant constituant une simple dégradation, le conseil de préfecture est incompétent pour en connaître. — Cons. d'Et., 6 mars 1891, Gaivié, [Leb. chr., p. 184]

**2519.** — Mais la Cour de cassation n'a pas suivi immédiatement le Conseil d'Etat dans cette voie nouvelle. Elle a généralisé, à tort d'ailleurs, la doctrine posée en matière d'anticipations ou d'usurpations sur le sol des chemins vicinaux par les arrêts du tribunal des conflits en date des 21 mars 1850, Morel Wasse, [S. 50.2.424, P. adm. chr., D. 50.3.33]; — 7 nov. 1850, Deswartes, [P. adm. chr.] — Elle a donc jugé qu'au cas même de simple dégradation ou dommage à ces chemins, le tribunal de simple police n'avait qualité que pour condamner le délinquant à l'amende, le conseil de préfecture ayant seul compétence pour faire cesser ces dommages, en ordonnant le rétablissement des choses dans l'état antérieur. — Cass., 3 déc. 1858, Nadaud Beaupré, [S. 59.1.281, P. 59.1211]; — 30 déc. 1859, Ricard, [S. 60.1.183, P. 60.847, D. 63.1.383]; — 29 juill. 1864, Siourret, [S. 65.1.295, P. 65.686]; — 12 avr. 1867, Blaviel, [S. 68.1.91, P. 68.184] — Orléans, 7 janv. 1872, Commune de Louestault, [S. 73.2.88, P. 73.445]

**2520.** — Elle est même allé, nous l'avons vu, jusqu'à déclarer qu'au cas de constructions élevées sans autorisation préalable le long d'un chemin vicinal, si le tribunal de police est compétent pour prononcer une amende contre le contrevenant, l'autorité administrative a seule qualité pour ordonner la démolition des constructions. — Cass., 21 mars 1868, Marie, [S. 69.1.234, P. 69.551]

**2521.** — Mais depuis 1870, les autorités administrative et judiciaire se sont mises absolument d'accord. La Cour de cassation a jugé, en effet, que les dispositions des art. 6, 7 et 8, L. 9 vent. an III, relatives à la compétence des conseils de préfecture pour statuer sur la réparation du dommage résultant des usurpations et anticipations commises sur les chemins vicinaux, n'étendent pas cette compétence à tous les autres cas de dommages commis sur ces chemins, et notamment aux dégradations et aux entraves apportées à la circulation. — Cass., 27 juill. 1872, Fabre, [S. 73.1.48, P. 73.777, D. 72.1.279]

**2522.** — ... Et spécialement, que doit être poursuivie devant le tribunal de police, la contravention résultant de l'établissement sans autorisation, au rez-de-chaussée d'une maison bordant un chemin vicinal, d'une porte dont les vantaux s'ouvrent en dehors, et qu'il appartient aussi à ce tribunal de statuer, accessoirement à la poursuite de la contravention, sur la suppression des vantaux indûment établis. — Même arrêt.

**2523.** — ... Que la loi du 9 vent. an XIII n'attribue aux conseils de préfecture le droit de fixer la réparation des dommages causés aux chemins vicinaux, et d'ordonner le rétablissement des lieux dans leur état primitif, que lorsqu'il s'agit de faits d'anticipation ou d'usurpation sur lesdits chemins; que dans tous les autres cas où des dommages quelconques sont la conséquence des contraventions commises, c'est aux tribunaux de police qu'il appartient de statuer, conformément aux prescriptions de l'art. 161, C. instr. crim. — Cass., 23 févr. 1878, Douillet, [S. 79.1.43, P. 79.69]; — 20 nov. 1878, Damiens et Rocher, [S. 80.1.186, P. 80.406]; — 14 févr. 1880, Jourde, [S. 81.1.238, P. 81.1.556]

**2524.** — ... Spécialement, que c'est au tribunal de police qu'il appartient d'ordonner la destruction de haies vives plantées sur les limites d'une propriété riveraine d'un chemin vicinal, en dehors des distances prescrites par un règlement préfectoral. — Cass., 23 févr. 1878, précité.

**2525.** — ... Ou la destruction de travaux signalés comme dangereux et entrepris malgré le refus d'autorisation du maire pour surélever d'un étage une maison riveraine d'une rue servant de prolongement à un chemin vicinal de grande communication. — Cass., 14 févr. 1880, précité.

**2526.** — ... Qu'en raison de sa compétence absolue en pareil cas, le juge de police ne peut, en prononçant une condamnation en raison de l'exécution de travaux faits sans autorisation à la façade d'une maison en saillie sur un chemin vicinal, réserver à l'autorité administrative le droit de prescrire la démoiltion des travaux indûment exécutés. — Cass., 20 nov. 1879, précité.

**2527.** — ... Que, d'ailleurs, la destruction des obstacles à la circulation doit être ordonnée, alors même que le ministère public n'aurait pris aucune réquisition expresse à cet égard. — Cass., 23 févr. 1878, précité. — V. aussi, en ce sens, sur ce point, Cass., 1er juin 1839, Magny, [*Bull. crim.*, n. 170]; — 14 oct. 1852, Belin, [S. 53.1.235, P. 54.1.592, D. 53.5.569]

**2528.** — Bref, aujourd'hui, l'on s'accorde absolument pour reconnaître la compétence exclusive des tribunaux de simple police pour toutes les contraventions au règlement du préfet autres que les anticipations ou usurpations sur le sol des des chemins vicinaux. — Guillaume, *op. cit.*, n. 189, p. 305.

**2529.** — Les arrêtés préfectoraux rendus en matière de voirie sont d'ailleurs légaux et obligatoires. La Cour de cassation l'a reconnu depuis longtemps en décidant que le tribunal de simple police ne peut refuser de réprimer la contravention à un arrêté du préfet qui ordonne d'abattre les arbres qui empiètent sur les chemins vicinaux, et gênent la commodité du passage. — Cass., 7 févr. 1824, Contrie, [S. et P. chr.]

§ 3. *Plantations.*

**2530.** — Les plantations opérées sur le sol d'un chemin vicinal ou des fonds riverains contrairement aux dispositions du règlement préfectoral constituent des contraventions. Mais quel est le tribunal compétent pour en connaître? Il faut, croyons-nous avec la jurisprudence, distinguer selon qu'elles ont eu lieu sur le sol même du chemin ou sur les fonds voisins, mais à une distance non réglementaire.

**2531.** — Si la plantation est faite sur le sol même du chemin, on peut, jusqu'à un certain point, la considérer comme une usurpation, ce qui, d'après la jurisprudence bien établie aujourd'hui (V. *suprà*, n. 2439 et s.), entraîne la compétence des conseils de préfecture; il y a en effet anticipation sur le sol même de la voie et cette contravention doit être poursuivie à la fois devant le conseil de préfecture, pour obtenir la répression de l'usurpation, et devant le tribunal de simple police, pour obtenir la condamnation à l'amende. — Cormenin, *Appendice*, p. 34; Serrigny, t. 2, n. 710.

**2532.** — Jugé, en ce sens, que le conseil de préfecture peut ordonner l'enlèvement des plantations faites par un particulier sur le sol même d'un chemin classé comme chemin vicinal. — Cons. d'Et., 6 févr. 1837, Dassonvillez, [P. adm. chr.]

**2533.** — La Cour de cassation avait d'abord jugé en sens contraire. — Cass., 20 juill. 1838, Bigot, [S. 39.1.266, P. 40.1.303]; — 8 févr. 1840, Mahieu Decante, [S. 40.1.280, P. 40.1.560]; — 10 sept. 1840, Tresse, [S. 40.1.923, P. 40.2.510]; — 6 mai 1848, Benoît Moeneclaey, [P. 49.1.177]; — mais c'était par suite de sa théorie générale en matière d'anticipations sur les chemins vicinaux dont elle réservait dans tous les cas la connaissance aux tribunaux judiciaires. Depuis 1850, elle a modifié sa jurisprudence et a poussé la réaction jusqu'à décider, à tort suivant nous, qu'au cas de plantation d'arbres faite sans autorisation sur le sol des riverains, le tribunal de police devait seulement prononcer l'amende, le conseil de préfecture étant seul compétent pour prescrire l'arrachement des arbres. — Cass., 12 avr. 1867, Blaviel, [S. 68.1.91, P. 68.184]

**2534.** — Si la plantation est faite sur le fonds d'un particulier, deux cas peuvent se présenter : ou il existe un règlement préfectoral fixant une distance minima pour ces plantations, ou au contraire il n'en existe pas. S'il n'y a pas de règlement préfectoral à quel titre le conseil de préfecture serait-il compétent? La loi du 9 vent. an XIII dispose bien, dans l'art. 7, que « nul ne pourra planter sur le bord des chemins vicinaux, même dans sa propriété, sans leur conserver la largeur qui leur aura été fixée en exécution de l'article précédent »; et dans l'art. 8 que « les poursuites en contravention seront portées devant les conseils de préfecture ». Mais ces dispositions sont évidemment inapplicables au cas où la largeur du chemin est respectée.

**2535.** — Alors même qu'il existerait un règlement prohibitif relatif à la distance des plantations, et qu'il y aurait eu plantation sans observer cette distance, le conseil de préfecture n'en serait pas moins incompétent, car il ne s'agirait plus alors que d'une simple contravention à un arrêté administratif, contravention qui devrait être poursuivie devant le tribunal de simple police en vertu de l'art. 471, n. 15, C. pén. (Circ. min., 10 oct. 1839). — Serrigny, *Comp.*, n. 711; Cormenin, *Appendice*, p. 34.

**2536.** — Jugé, en ce sens, que l'inobservation des distances prescrites pour les plantations à faire sur les propriétés riveraines des chemins vicinaux, ne constitue qu'une infraction à un règlement de police administrative, et n'appartient pas à la compétence des conseils de préfecture. — Cons. d'Et., 6 sept. 1842, Marriot, [S. 42.2.105, P. adm. chr.]

**2537.** — ... Et qu'il appartient au tribunal de police d'ordonner la destruction de haies vives plantées par un particulier à la limite de sa propriété riveraine d'un chemin vicinal, en dehors des distances prescrites par un règlement préfectoral. — Cass., 23 févr. 1878, Douillet, [S. 79.1.43, P. 79.69]

**2538.** — Alors même que ces haies ont poussé des rejetons sur le sol du chemin il n'y a pas là une anticipation dont puisse connaître le conseil de préfecture. — Cons. d'Et., 30 janv. 1891, Paillard, [Leb. chr., p. 58]

**2539.** — L'action formée par le riverain d'un chemin vicinal pour trouble apporté à sa possession d'un terrain limitrophe, par la plantation de bornes en dehors de la largeur du chemin fixée par l'administration, et la plantation d'arbres à une distance plus rapprochée que celle voulue par l'art. 671, C. civ., constitue une action possessoire de la compétence du juge de paix, et non une demande du ressort de l'autorité administrative. — Cass., 9 juin 1845, Lepelletier, [S. 45.1.741, P. 45.2.50, D. 45.1.338]

**2540.** — De plus, nous le savons, des particuliers peuvent avoir planté même sur le sol des chemins vicinaux sans qu'il y ait là de leur part une contravention (V. *suprà*, n. 2302 et s.). D'où il suit qu'un conseil de préfecture a pu décider, soit par interprétation d'une adjudication nationale, soit par application de la loi du 9 vent. an XIII, que l'acquéreur avait le droit de planter des arbres sur les bords d'un chemin vicinal dont la propriété n'était pas contestée à la commune, et que ceux existants lui appartenaient. — Cons. d'Et., 19 mars 1820, Commune de Maing, [S. chr., P. adm. chr.]

**2541.** — ... Et il a pu même être jugé que lorsqu'un arrêté préfectoral déclarant la vicinalité d'un chemin est resté sans exécution, en ce sens que l'agent-voyer en chef, chargé spécialement de le faire exécuter, n'a pas délimité contradictoirement avec les riverains la portion retranchable de leur propriété, et qu'il n'est pas établi qu'il les ait mis en demeure d'abattre les arbres et de détruire les haies qui pouvaient exister sur la partie de leur terrain attribuée à la voie publique, l'existence de ces arbres et de ces haies ne peut, en l'absence de tout autre acte personnel imputable auxdits riverains, constituer de leur part l'usurpation de la voie publique, prévue et réprimée par l'art. 479, n. 11, C. pén. — Cass., 6 mai 1848, précité.

§ 4. *Police du roulage.*

**2342.** — Les règles établies par la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ne sont en principe, et d'après le texte même de la loi, applicables qu'aux chemins de grande communication parmi les diverses voies vicinales. Pour ces chemins donc, comme pour les routes nationales et départementales, il y aura à ce point de vue un partage de compétence entre les autorités administratives et judiciaires et le principe de ce partage d'attribution est le même qui a fait consacrer la compétence administrative en matière d'anticipations sur les chemins vicinaux : les conseils de préfecture sont chargés principalement de réprimer les infractions nuisibles à la conservation de la voie, les contraventions ou les délits intéressant surtout la sûreté et la facilité du partage étant du ressort des tribunaux correctionnels ou de simple police. — V. *suprà*, n. 2439 et s.

**2543.** — Les conseils de préfecture jugent, en conséquence, les infractions relatives : 1° à la forme des moyeux, au maximum de la longueur des essieux et de leur saillie au delà des moyeux; 2° à la forme des bandes des roues; 3° à la forme des clous des bandes; 4° au maximum du nombre des chevaux de l'attelage; 5° aux barrières de dégel et aux précautions à prendre pour la protection des ponts suspendus; 6° à la largeur du chargement; 7° à la saillie des colliers des chevaux; 8° aux modes d'enrayage; 9° aux dommages causés aux chemins ou à leurs dépendances par la faute, la négligence ou l'imprudence du conducteur d'une voiture. Ils prononcent une amende de 5 à 30 fr. dans les huit premiers cas que nous venons d'indiquer, et dans le neuvième une amende de 3 à 50 fr., indépendamment des frais de réparation (L. 30 mai 1851, art. 4, 9, 17).

**2544.** — En ce qui concerne les chemins de grande communication, les tribunaux judiciaires sont compétents pour connaître des infractions à la police du roulage prévues par le tit. 2, L. 30 mai 1851. Les tribunaux correctionnels statuent sur les contraventions aux règlements d'administration publique rendus en vertu de l'art. 2, § 3, de la loi pour les voitures de messageries et sur les infractions résultant de fausse déclaration, d'absence de plaque aux voitures, du refus d'obtempérer à la sommation d'arrêter faite par un agent chargé de constater les contraventions, d'outrages ou de violences à ces agents et fonctionnaires (L. 30 mai 1851, tit. 2, art. 9-11). L'amende prononcée peut être de 16 à 300 fr., et un emprisonnement de 6 à 10 jours peut être également encouru.

**2545.** — Les tribunaux de simple police en pareil cas peuvent prononcer une amende de 6 à 10 fr. et un emprisonnement de 2 à 3 jours et, en cas de récidive, une amende de 15 fr. et un emprisonnement de 5 jours; en cas de contraventions au règlement sur la police des convois et le stationnement sur les routes ils peuvent prononcer une amende de 6 à 15 fr. contre le propriétaire d'une voiture circulant sans être munie de plaque, et dans le même cas une amende de 1 à 5 fr. contre le conducteur (L. 30 mai 1851, tit. 2, art. 5).

**2546.** — Dans toutes ces hypothèses les dispositions de l'art. 463, C. pén., sont applicables (L. 30 mai 1851, art. 14).

**2547.** — Pour les chemins vicinaux n'appartenant pas à la grande vicinalité, des règlements préfectoraux peuvent, nous l'avons dit, rendre applicables les prescriptions de la loi sur la police du roulage. Mais en ce cas les infractions ne peuvent être poursuivies que comme contraventions à un règlement préfectoral, elles sont dès lors uniquement passibles des peines de l'art. 479, C. pén., et seul le tribunal de simple police est compétent. — V. *suprà*, n. 2372.

### Section II.

#### Constatation et poursuite des infractions.

##### § 1. *Constatation : procès-verbaux.*

**2548.** — Les contraventions et délits de toute nature commis sur les chemins vicinaux peuvent être constatés par tous les fonctionnaires et agents auxquels la loi a conféré la qualité d'officiers de police judiciaire. Qu'il s'agisse donc d'anticipation ou d'usurpation commise sur le sol de la voie ou d'une contravention quelconque au règlement préfectoral, l'infraction peut être constatée par tous les officiers de police désignés par les art. 9, 11, 12, 16, C. instr. crim. : maires, adjoints, commissaires de police, gardes champêtres auxquels l'art. 11, L. 21 mai 1836, est venu joindre les agents-voyers nommés par le préfet en leur conférant le droit de constater les contraventions et délits et d'en dresser procès-verbaux. — V. *suprà*, n. 243.

**2549.** — Jugé, antérieurement à cette loi, que les adjoints aux maires étant institués par les lois officiers de police judiciaire, ont qualité pour constater les contraventions sur une voie de communication reconnue comme chemin vicinal par l'administration. — Cons. d'Et., 21 janv. 1808, Jéhue, [S. chr., P. adm. chr.]; — 6 déc. 1820, Boudeville, [S. chr., P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 309; Chevalier, *Jurispr. adm.*, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 81; Jourdan, *Code des chemins vicin.* (Introduct.), p. 40.

**2550.** — ... Et que le garde champêtre a qualité pour dresser, sur la réquisition du maire, procès-verbal au sujet d'un empiètement sur les voies vicinales. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Bavoux, [P. adm. chr.]

**2551.** — Faute d'un texte formel, la loi de 1836, en créant les agents-voyers, n'a nullement enlevé aux gardes champêtres et autres officiers de police judiciaire le droit de constater aussi les contraventions. — Garnier, *Traité des chemins*, *Supplém.*, p. 41.

**2552.** — Les procès-verbaux dressés pour le service vicinal sont sujets aux formalités prescrites pour les autres actes de même nature. Ils doivent être présentés au visa pour timbre et à l'enregistrement en débet dans les quatre jours de leur rédaction.

**2553.** — Ceux qui sont rédigés par les gardes champêtres doivent être affirmés en la forme ordinaire et dans les vingt-quatre heures de leur rédaction, mais les autres sont dispensés de cette formalité (LL. 28 sept.-6 oct. 1791, tit. 1, sect. 7; 13 brum. an VII, tit. 2, art. 12; 22 frim. an VII, art. 20, 68, 70; 28 flor. an X, art. 11; Inst. gén., art. 312).

**2554.** — Jugé, notamment, que les procès-verbaux des agents-voyers constatant les contraventions aux règlements concernant les chemins vicinaux n'ont pas besoin d'être affirmés par ces agents pour faire foi en justice jusqu'à preuve contraire. — Cass., 5 janv. 1838, Mayeur, [S. 38.1.935, P. 38.1.609]; — 23 févr. 1838, Varnier, [P. 40.1.364]; — 29 nov. 1851, Jacquet et Lyandrat, [S. 52.1.376, P. 52.2.728] — Cons. d'Et., 14 mars 1845, Billet, [S. 45.2.441, P. adm. chr.]; — 1er août 1884, Chauve, [Leb. chr., p. 671]

**2555.** — Aucune formalité n'est donc de ce chef prescrite pour la rédaction de ces procès-verbaux, qui peuvent toujours être combattus par des preuves contraires. — Cass., 5 janv. 1838, précité.

**2556.** — Les procès-verbaux constatant une infraction de la compétence des tribunaux judiciaires sont, après enregistrement et affirmation s'il y a lieu, adressés directement au ministère public près le tribunal correctionnel ou de simple police, selon qu'il y a délit ou contravention (C. instr. crim., art. 15, 20, 53; Inst. gén., art. 319).

**2557.** — S'il s'agit d'une usurpation dont, partant, le conseil de préfecture doive connaître, le procès-verbal est envoyé au sous-préfet de l'arrondissement où elle a été commise, dans les cinq jours qui suivent sa rédaction ou son affirmation, quand elle est exigée. Le sous-préfet fait faire aux contrevenants, en la forme administrative, notification de la copie de chaque procès-verbal et de son affirmation avec citation devant le conseil dans le délai d'un mois. La citation doit indiquer au contrevenant qu'il a quinze jours à compter de la notification pour produire ses défenses écrites et l'inviter à déclarer s'il a l'intention de présenter des observations orales. Acte est dressé de la notification et de la citation, et le sous-préfet l'adresse sans délai au préfet qui le transmet au conseil de préfecture pour y être enregistré (L. 22 juill. 1889, art. 10).

**2558.** — Les infractions à la loi sur la police du roulage commises sur les chemins vicinaux de grande communication sont constatées par les conducteurs, agents-voyers, cantonniers-chefs et autres employés du service des ponts et chaussées ou de cette catégorie de chemins vicinaux, commissionnés à cet effet, les gardes champêtres, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers ou des douanes et les employés des poids et mesures ou des octrois investis du droit de verbaliser.

**2559.** — Ces délits et contraventions peuvent également être constatés par les maires et adjoints, les commissaires et agents de police assermentés, les ingénieurs des ponts et chaussées, les officiers et sous-officiers de gendarmerie, les simples gendarmes, et par toute personne ayant commission de l'autorité départementale pour la surveillance et l'entretien des voies de communication (L. 30 mai 1851, art. 15).

**2560.** — Il importe de distinguer soigneusement entre ces deux catégories d'agents. Tandis que les procès-verbaux rédigés par les premiers doivent, en effet, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours devant le juge de paix du canton ou le maire de la commune, soit du domicile de l'agent, soit du lieu où la contravention a été constatée, sans en excepter ceux des agents-voyers, les procès-verbaux émanés des autres, en y comprenant, depuis la loi du 17 juill. 1856, les simples gendarmes, ne sont pas soumis à cette formalité (*Ibid.*, art. 18).

**2561.** — Dans tous les cas, les procès-verbaux en matière de police du roulage sont, à peine de nullité, soumis à la formalité de l'enregistrement en débet dans les trois jours de leur date ou de leur affirmation (*Ibid.*, art. 19). Ils font foi jusqu'à preuve contraire (*Ibid.*, art. 15).

**2562.** — Dans les deux jours de leur enregistrement, ils sont adressés au sous-préfet de l'arrondissement dans lequel ils ont été dressés, puis transmis par lui, dans un nouveau délai de deux jours, soit au préfet s'il s'agit d'une contravention de la compétence du conseil de préfecture, soit au procureur de la République si les tribunaux judiciaires doivent connaître de l'infraction (*Ibid.*, art. 22).

**2563.** — Si l'affaire doit être jugée par le conseil de préfecture, notification d'une copie du procès-verbal et de l'affirmation, quand elle est prescrite, et citation par la voie administrative sont faites, dans le mois de l'enregistrement à peine de déchéance, au domicile du propriétaire de la voiture tel qu'il est indiqué sur la plaque ou déclaré par le contrevenant, et s'il y a lieu au domicile du conducteur. Le délai est étendu à deux mois si le contrevenant n'est pas domicilié dans le département où a été constatée la contravention, et à un an si, lors du procès-verbal, le domicile du contrevenant n'a pu être constaté. Si le domicile du conducteur est inconnu, la notification lui est valablement faite au domicile du propriétaire (L. 30 mai 1851, art. 23).

**2564.** — La citation doit indiquer au contrevenant qu'il a un délai de trente jours à compter de la date de la notification pour produire devant le conseil de préfecture ses moyens de défense écrite et l'inviter à faire savoir s'il entend user du droit de présenter des observations orales. Acte est dressé de la notification et de la citation. Envoyé immédiatement au préfet par l'intermédiaire du sous-préfet, il est transmis au conseil de préfecture où il est enregistré (Décr. 12 juill. 1865, art. 8).

**2565.** — En matière d'infraction à la police du roulage, les art. 20 et 21, L. 30 mai 1851, prévoient des cas où par mesure de précaution la voiture du contrevenant est retenue aux frais du propriétaire jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal, s'il n'y a pas consignation de somme ou cautionnement suffisant pour faire face à l'amende et, le cas échéant, aux frais de réparation.

**2566.** — Il en est ainsi toutes les fois que le contrevenant n'est pas domicilié en France ou quand le propriétaire d'une voiture dépourvue de plaque n'est pas connu, ou encore quand il s'agit d'un conducteur de voiture de roulage ou de messageries inconnu là où il est pris en contravention et non muni de pièces justificatives, sauf s'il établit que la voiture appartient à une entreprise de roulage ou de messageries ou qu'elle appartient à celui dont la plaque indique le domicile. Le contrevenant non domicilié en France doit élire domicile dans le département où la contravention s'est produite, faute de quoi toute notification lui est valablement faite à la mairie de la commune dont le maire a arbitré la somme à consigner.

### § 2. *Poursuite.*

**2567.** — I. *Qualité pour agir.* — L'action publique devant les tribunaux judiciaires ne peut être dirigée qu'au nom de la société par le ministère public; mais la commune propriétaire du chemin vicinal peut toujours saisir les tribunaux administratifs ou judiciaires de la question à raison de son intérêt à voir réprimer l'infraction commise. Il faut donc reconnaître au maire le droit d'agir, concurremment avec le sous-préfet ou à son défaut, devant le conseil de préfecture, pour faire constater et réprimer les usurpations, et même devant le tribunal de simple police ou correctionnel (C. instr. crim., art. 145, 182 et 183).

**2568.** — Les communes étant propriétaires du sol des chemins publics, peuvent donc toujours intervenir à l'instance, et le Conseil d'Etat, non seulement admet leur intervention, mais les met d'ordinaire lui-même en cause en leur donnant communication des requêtes en matière d'usurpation sur le sol de ces chemins. C'est le pendant de la constitution de partie civile devant les tribunaux judiciaires. Il se montre seulement plus rigoureux en ce qui concerne la recevabilité d'une tierce-opposition contre un arrêt rendu par lui. En matière de contraventions de voirie vicinale, l'action publique ne peut être exercée devant le Conseil d'Etat que par le ministre de l'Intérieur chargé de veiller à la conservation du domaine public communal. Le Conseil d'Etat en conclut à la non recevabilité de la tierce-opposition formée par une commune contre un arrêt du Conseil d'Etat qui a relaxé le riverain d'un chemin vicinal des poursuites dirigées contre lui pour usurpation du sol d'une partie du chemin, dès lors que l'administration ayant mission de maintenir l'intégrité du domaine public communal a été représentée dans l'instance par le ministre de l'Intérieur. — Cons. d'Et., 7 mars 1890, Commune de Saint-Christophe-en-Brionnais, [S. et P. 92.3.79]

**2569.** — Mais si la commune a qualité pour poursuivre la répression des usurpations ou contraventions commises sur les chemins vicinaux, il n'en est pas de même de ses habitants agissant en leur nom personnel. Jugé, en ce sens, que les entreprises commises sur un chemin communal par un propriétaire au préjudice de ses voisins ne donnent pas ouverture à une action directe *jure singulari*, de la part de ceux-ci, pour en obtenir la répression; que cette action appartient exclusivement aux officiers municipaux chargés par la loi de veiller à la conservation des droits appartenant à la collectivité des habitants de la commune. — Cass., 28 févr. 1825, Reculard et Dubouis, [P. chr.]

**2570.** — ... Et que les particuliers n'ont pas qualité pour se plaindre des anticipations commises sur un chemin vicinal. C'est au maire de la commune sur le territoire de laquelle ce chemin est ouvert que l'action est ouverte. — Bourges, 28 avr. 1832, Masseron, [P. chr.]

**2571.** — Le Conseil d'Etat s'est prononcé dans le même sens. D'après lui, un particulier ne peut poursuivre la répression des usurpations commises sur un chemin vicinal : l'action n'appartient qu'à la commune. — Cons. d'Et., 5 sept. 1836, Lapeyrade, [S. 37.2.125, P. adm. chr.]; — 24 janv. 1872, Dehan, [Leb. chr., p. 20] — *Sic*, Cormenin, v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 289 et *Appendice*, p. 35.

**2572.** — La règle ne changerait que si l'action du particulier était fondée sur un intérêt à lui personnel. Ainsi les différents habitants agissant dans leur intérêt privé, *ut singuli*, peuvent demander la jouissance d'un chemin vicinal et réclamer l'enlèvement des obstacles que les riverains apportent à la circulation de ce chemin. — Foucart, t. 2, n. 448; Garnier, p. 281.

**2573.** — Et s'il arrive qu'un particulier ait seul intérêt à faire réprimer une contravention commise même sur le chemin vicinal, comme si, par des dépôts de matériaux ou des constructions, on le prive de la sortie sur la voie publique, ce particulier a qualité pour poursuivre les contrevenants en justice. — Garnier, p. 431.

**2574.** — Jugé, en ce sens, que tout particulier dont la propriété, riveraine d'un chemin vicinal, est mise en souffrance par le fait individuel d'une entreprise sur ce chemin, peut réclamer en justice contre l'auteur du dommage. Vainement on opposerait qu'un chemin vicinal étant une propriété commune ou publique, l'action conservatrice n'appartient qu'à l'administrateur légal de cette propriété commune : ce que le riverain lésé réclame, ce n'est pas précisément une chose commune, mais la jouissance acquise à sa propriété privée. — Nîmes, 25 mars 1829, Ambert, [S. et P. chr.]

**2575.** — Jugé de même que les habitants d'une commune ont qualité pour demander la destruction des obstacles qui nuisent au libre accès de leurs propriétés; que, dès lors, ils sont recevables à intervenir dans une instance pendante devant le Conseil d'Etat, relativement au chemin. — Cons. d'Et., 18 nov. 1818, Andréossy, [P. adm. chr.]

**2576.** — ... Que lorsqu'un particulier se plaint que des travaux nouvellement entrepris par un autre particulier sur un chemin prétendu vicinal ont pour effet de détourner les eaux de ce chemin sur son terrain et de le grever ainsi d'une servitude d'écoulement des eaux, il peut porter son action devant les tribunaux par voie de complainte possessoire. Les tribunaux ne peuvent, dans ce cas, se déclarer incompétents et renvoyer devant l'autorité administrative sous prétexte que l'action portée devant eux aurait pour résultat de les appeler à statuer sur les dégradations ou empiètements commis sur un chemin vicinal. — Cass., 22 juin 1835, Gelis, [S. 35.1.505, P. chr.]

**2577.** — II. *Contre qui doivent être exercées les poursuites?* — Les poursuites à raison des infractions aux lois et règlements relatifs à la voirie vicinale sont exercées contre les auteurs des infractions et contre les autres personnes qui en sont responsables d'après l'art. 1384, C. civ., et les art. 66, C. pén., et 368, C. instr. crim.

**2578.** — L'auteur de l'infraction peut toujours être poursuivi. Ainsi, au cas où un particulier a construit un mur empiétant sur le sol d'un chemin vicinal, les poursuites, tendant à faire restituer le terrain usurpé à la voie publique, sont valablement dirigées contre lui, bien que l'immeuble d'où dépend le mur appartienne, non à lui, mais à sa femme et à un mineur, et

qu'il en soit seulement l'administrateur. — Cons. d'Et., 14 nov. 1884, Bigot, [S. 86.3.36, P. adm. chr., D. 86.3.51]

**2579.** — Lorsque la contravention émane d'un locataire, le propriétaire du sol peut toujours être poursuivi (V. sur la responsabilité des propriétaires en cette matière, Aucoc, *Conf.*, t. 3, n. 1188 et s.). Jugé que quand, dans l'instance relative à l'usurpation, le propriétaire a pris fait et cause pour son fermier, l'arrêté du conseil de préfecture n'est pas nul pour avoir été prononcé contre ce propriétaire, tandis que les procès-verbaux de contravention n'ont été notifiés qu'à son fermier. Le propriétaire et le fermier sont non-recevables à contester la qualité de la commune contre qui ils plaident, s'ils lui ont signifié leurs défenses, et si celles du propriétaire ont été présentées en son nom par le maire, autorisé par le conseil municipal. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Badoux, [S. chr., P. adm. chr.]

**2580.** — Dans tous les cas, l'acquéreur de celui qui a usurpé sur un chemin public ne peut pas être appelé, à raison de cette usurpation, devant les tribunaux de police dont la compétence n'a que les délits pour objet. — Cass., 25 janv. 1810, Roux, [P. chr.]

**2581.** — III. *Poursuites devant le conseil de préfecture : usurpations.* — Le conseil de préfecture, après avoir fait constater (s'il y avait contestation sur ce point) la vicinalité de la voie, doit apprécier s'il y a eu véritablement anticipation sur le domaine public communal. Pour atteindre ce but, il est maître de recourir à toutes les mesures d'instruction qu'il juge propres à éclairer sa religion; mais les éléments les plus sûrs seront ordinairement puisés dans les procès-verbaux qui formeront la base des poursuites. — Dufour, *Droit administratif appliqué*, n. 665.

**2582.** — Diverses questions préjudicielles peuvent d'ailleurs être soulevées par le prévenu : il peut, en effet, ou contester la légalité de la décision qui a classé le chemin, ou invoquer le défaut de précision de cette même décision quant aux limites de la voie, ou se prétendre propriétaire de l'assiette du chemin.

**2583.** — A. Le conseil de préfecture, juge de la contestation, a qualité pour apprécier si le chemin a été légalement reconnu. — Cons. d'Et., 11 juin 1891, Tardieu, [S. et P. 93.3.71]

**2584.** — Mais le pourvoi formé devant le ministre de l'Intérieur autrefois, et devant le conseil général aujourd'hui, contre l'arrêté préfectoral ou la décision de la commission départementale classant le chemin n'a pas d'effet suspensif et ne peut empêcher le conseil de statuer pour réprimer l'anticipation commise. — Cons. d'Et., 24 mars 1819, Rémont, [P. adm. chr]; — 25 oct. 1826, Pauzier, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 nov. 1826, Bossaris, [S. chr., P. adm. chr.]

**2585.** — B. Il appartient, en principe, au conseil de préfecture, saisi du procès-verbal dressé contre le prévenu d'anticipation sur un chemin vicinal, de vérifier les limites de la voie. Il fait cette vérification soit d'après la décision qui a opéré le classement, soit à l'aide de tous les documents dont il peut disposer. — Cons. d'Et., 2 juin 1866, Normand, [Leb. chr., p. 584]; — 17 déc. 1880, Rose Desnoues, [D. 82.3 43]

**2586.** — Nous rappelons toutefois qu'on n'a pas toujours été d'accord sur le point de savoir si la détermination exacte du chemin n'est pas au préalable nécessaire à l'exercice de l'action en anticipation et c'est ainsi qu'il a été jugé notamment que tant que le préfet n'a pas encore déterminé la largeur du chemin, l'arrêté du conseil de préfecture qui condamne un particulier à restituer le terrain usurpé sur la voie publique est prématuré. — Cons. d'Et., 23 juin 1819, Chapuis, [S. chr., P. adm. chr.]

**2587.** — ... Et que, dans le cas où la direction et la largeur d'un chemin compris parmi les chemins vicinaux n'ont pas été déterminées, il y a lieu pour le conseil de préfecture de surseoir à prononcer sur les anticipations commises, jusqu'après la recherche et la reconnaissance des limites de ce chemin par le préfet. — Cons d'Et., 28 mai 1835, Dutoya, [P. adm. chr.]; — 18 juill. 1834, d'Argent, [P. adm. chr.]

**2588.** — S'il y a eu un arrêté préfectoral ou une décision de la commission départementale ou du conseil général classant le chemin, et qu'il y ait doute sur l'interprétation à donner à ce document relativement aux limites de la voie, le conseil de préfecture peut surseoir à statuer et demander cette interprétation à l'autorité qui serait chargée de classer ladite voie si elle ne l'était pas encore. — Cons. d'Et., 6 mars 1885, Vandamme, [Leb. chr., p. 263] — V. *suprà*, n. 440 et s.

**2589.** — Les limites précises du chemin vicinal peuvent être fixées, en dehors même d'un plan d'alignement régulièrement approuvé, par l'instruction et les divers documents de la cause. Le conseil de préfecture peut procéder à cette recherche pour réprimer les usurpations commises sur le domaine public vicinal ainsi délimité.

**2590.** — Il a été décidé qu'il y a preuve d'anticipation sur le chemin par le propriétaire riverain si la voie n'a plus qu'une largeur moindre que celle de quatre mètres reconnue par les autorités locales. — Cons. d'Et., 8 janv. 1817, Legris, [P. adm. chr.]

**2591.** — ... Ou que celle de dix mètres indiquée sur le tableau des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 1er juin 1836, Bavoux, [P. adm. chr.]

**2592.** — ... Et qu'il y a également anticipation sur un chemin vicinal par le riverain qui y a planté des arbres plusieurs mètres en avant du fossé qui délimite les terres. — Cons. d'Et., 1er juin 1836, précité.

**2593.** — Bien mieux on a décidé qu'alors même qu'un chemin vicinal aurait une largeur plus considérable que celle qui lui est donnée sur le tableau statistique, le riverain qui a anticipé sur ce chemin, au moyen de fossés, doit être condamné à lui restituer sa largeur primitive, — Chevalier, t. 1, p. 85 — et que le conseil de préfecture serait compétent pour le condamner à l'amende, si la levée du fossé s'étendait sur le sol d'une route départementale, quand même elle se trouverait dans l'alignement du chemin. — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, Quesney, [S. chr., P. adm. chr.] — Mais ces décisions doivent être rapprochées de celles que nous avons signalées plus haut.

**2594.** — Lorsqu'il résulte du procès-verbal et de l'instruction qu'un particulier a, par des travaux qu'il a entrepris sans avoir demandé l'alignement, rétréci en plusieurs endroits un chemin classé parmi des chemins vicinaux d'une commune, et dont le classement n'est point attaqué, il y a là une usurpation sur laquelle le conseil de préfecture doit prononcer. — Cons. d'Et., 23 avr. 1836, de la Houssaye, [P. adm. chr.]; — 14 août 1837, Guttin, [P. adm. chr.]; — 23 juill. 1838, Hébrard, [S. 39.2.266, P. adm. chr.]

**2595.** — ... Et, en pareil cas, c'est avec raison que le conseil de préfecture ordonne la destruction des ouvrages et le rétablissement du chemin dans son ancien état. — Cons. d'Et., 21 avr. 1832, Montmarie, [P. adm. chr.]; — 14 août 1837, précité.

**2596.** — Quand, à défaut de preuves suffisantes dans les titres, il est constaté, par une enquête et par les traces d'anciennes haies, par des bornes ou des fossés, qu'un particulier a déplacé un chemin vicinal, le conseil de préfecture le condamne avec raison à le rétablir. — Cons. d'Et., 11 janv. 1808, Bredard, [S. chr., P. adm. chr.]; — 4 juin 1809, Chabrie, [S. chr.]; — 22 juin 1836, Courrèges, [P. adm. chr.]; — 8 août 1873, Cortade, [Leb. chr., p. 732] — *Sic*, Macarel, *Eléments de jurisprudence administrative*, t. 2, p. 331; Garnier, *Des chemins*, ch. 9; Isambert, *Voirie*, n. 394; Cornemin, v° *Chemins vicinaux*, § 4, n. 4, et § 7, n. 1.

**2597.** — Il peut y avoir lieu parfois à des vérifications délicates. Ainsi lorsque l'état des chemins vicinaux se réfère à un ancien plan, en les indiquant comme conformes à ce plan dans leur largeur primitive et actuelle, et qu'il y a lieu de comparer le plan avec l'état où se trouvent les chemins pour reconnaître s'il y a anticipation de la part de riverains, c'est avec raison que le Conseil d'Etat surseoit à statuer sur le fond, et ordonne une vérification par l'ingénieur du département. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, précité.

**2598.** — La preuve de la vicinalité de la parcelle usurpée peut encore résulter de l'aveu du prévenu. Ainsi, il n'y a pas lieu de statuer sur le pourvoi formé par un individu contre l'arrêté du conseil de préfecture qui le condamne à restituer le terrain usurpé sur le chemin vicinal, lorsqu'il y a eu, de la part de cet individu et de la commune intéressée, adhésion à la délimitation du chemin, faite par l'ingénieur en exécution d'une ordonnance du garde des sceaux. — Cons. d'Et., 15 avr. 1828, Saudemont, [P. adm. chr.]

**2599.** — En somme, l'instruction peut démontrer que la parcelle de terrain que l'administration prétend avoir été usurpée fait nécessairement partie du chemin vicinal et, dans ce cas, le prévenu qui s'en est emparé ne saurait contester l'anticipation commise en se fondant sur ce qu'au jour où ledit chemin avait été classé, aucun plan n'en avait déterminé l'assiette. — Cons. d'Et., 27 mai 1887, Baradoux, [S. 89.3.24, P. adm. chr.]

**2600.** — C'est donc uniquement quand, à défaut d'une fixation de la largeur et des limites du chemin dans l'arrêté de classement, l'état des lieux et les divers documents de la cause

ne peuvent fournir au conseil de préfecture aucun renseignement sur la largeur de la voie, que ce tribunal doit renvoyer le prévenu des fins de la poursuite en usurpation.

**2601.** — Il en est ainsi lorsqu'il a été déclaré par un arrêté du préfet que la largeur d'un chemin n'est pas fixée par les états de reconnaissance des chemins d'une commune, et qu'il n'est produit aucun document administratif qui constate l'état ancien de ce chemin; il est alors impossible de reconnaître si un particulier y a commis une anticipation par l'établissement d'une palissade, et dès lors le conseil de préfecture ne saurait en ordonner la suppression. — Cons. d'Et., 16 févr. 1826, précité; — 18 mai 1837, Dutoya, [P. adm. chr.]

**2602.** — Il resterait à la commune la ressource de s'adresser aux tribunaux judiciaires pour revendiquer la parcelle de terrain qu'elle prétend avoir été usurpée en tant que terrain communal ordinaire.

**2603.** — Nous avons dit plus haut que la délivrance d'un alignement individuel, comportant l'élargissement du chemin vicinal par rapport au plan général d'alignement qui en a été dressé, ne donnait pas compétence au conseil de préfecture pour connaître d'une contravention à cet arrêté d'alignement individuel. Une autre question s'est présentée au cas d'alignement individuel non conforme au plan général quand cet alignement n'a pas maintenu la largeur réglementaire du chemin. Si le particulier a observé strictement cet alignement en construisant, peut-il être encore poursuivi pour anticipation sur la voie publique et condamné par le conseil de préfecture à démolir son mur?

**2604.** — Un arrêt a jugé que si le contrevenant a pu être induit en erreur par l'alignement qui lui a été donné, et que, pour conserver son mur, qui constitue l'anticipation, il offre de céder à la commune, du côté opposé, le terrain nécessaire au chemin, il y a lieu d'accueillir cette offre, à la condition qu'il fera les travaux nécessaires pour mettre le chemin en bon état de viabilité. — Cons. d'Et., 21 avr. 1832, précité.

**2605.** — Mais, en règle générale, l'anticipation commise, en bâtissant, sur un chemin vicinal, ne peut être excusée par cette circonstance que l'auteur de cette anticipation aurait obtenu de l'autorité compétente un alignement auquel il se serait exactement conformé. — Const. d'Et., 28 déc. 1849, Commune de Beauzac, [P. adm. chr.]

**2606.** — Il y a lieu seulement en cas de suppression immédiate de la construction, suppression qui n'est pas nécessaire au paiement (V. *suprà*, n. 2288), au profit du constructeur, d'une indemnité par la commune. — V. *suprà*, n. 2287.

**2607.** — *A fortiori* le propriétaire prévenu d'usurpation sur le sol d'un chemin vicinal régulièrement classé ne peut-il se prévaloir d'un alignement qui lui aurait été délivré par le maire, si cet alignement n'est que provisoire, en ce qu'il n'a pas été soumis à l'approbation du préfet, conformément à un règlement préfectoral antérieur. — Cons. d'Et., 25 août 1849, Descours, [P. adm chr.]

**2608.** — ... Ni d'une autorisation du maire seul, alors que le règlement général du département sur les chemins vicinaux exige que ces sortes d'autorisations soient revêtues de l'approbation du sous-préfet. — Cons. d'Et., 2 août 1851, Davalès, [P. adm. chr.]

**2609.** — Encore moins le propriétaire pourrait-il invoquer une autorisation verbale. — V. *suprà*, n. 2275.

**2610.** — C. Le prévenu d'anticipation peut devant le conseil de préfecture soulever la question de propriété relativement au sol du chemin. Il y a là une question préjudicielle qui a toujours été considérée comme de la compétence des tribunaux judiciaires. Quand elle est posée, on s'accorde aujourd'hui à déclarer le conseil de préfecture tenu de surseoir jusqu'à ce qu'elle ait été tranchée par les tribunaux compétents, alors du moins que la prétention du prévenu s'appuie sur des titres ou des faits qui, s'ils sont reconnus par la juridiction compétente, sont de nature à enlever tout caractère de contravention à l'usurpation alléguée.

**2611.** — Mais la jurisprudence n'a pas consacré du premier coup cette solution et nous retrouvons ici les variations déjà signalées (*suprà*, n. 334 et s.) relativement au droit du préfet (aujourd'hui de la commission départementale) de classer un chemin comme vicinal nonobstant l'opposition d'un particulier qui s'en déclare propriétaire. Jusqu'en 1817, le Conseil d'Etat estima qu'il ne pouvait être statué sur la poursuite en usurpation avant qu'au préalable la question de propriété, soulevée par le contrevenant, n'eût été résolue par les tribunaux civils. — Bourges, 3 janv. 1831, Leuthereau, [S. 31.2.315, P. chr.] — Cons. d'Et., 28 août 1810, Bonnet, [S. chr., P. adm. chr.]; — 15 juin 1812, Vannier, [P. adm. chr.]; — 3 juill. 1816, Morin, [S. chr.]

**2612.** — Il déclarait au moins le conseil de préfecture incompétent pour statuer sur l'usurpation d'un chemin dont le prévenu conteste à la fois la vicinalité et la propriété. — Cons. d'Et., 11 août 1819, Martin, [S. chr., P. adm. chr.]

**2613.** — Mais depuis 1817 le Conseil d'Etat a décidé constamment que les usurpations et contraventions commises sur un chemin vicinal doivent être immédiatement réprimées, nonobstant l'exception de propriété soulevée par le prévenu. — Cons. d'Et., 27 août 1817, Chesneau-Blancher, [S. chr., P. adm. chr.]; — 19 août 1829, Vincenti, [S. chr., P. adm. chr.]; — 16 déc. 1830, Dionis, [S. chr., P. adm. chr.]; — 5 sept. 1842, Druy, [S. 43.2.104, P. adm. chr.]; — 21 avr. 1848, Laburthe, [S. 48.2.497, P. adm. chr., D. 48.3.106]

**2614.** — Il a jugé, notamment, que lorsqu'il résulte du tableau de classement des chemins vicinaux d'une commune, qu'un chemin comprend l'endroit où un particulier a planté des arbres et le fossé dans lequel il a construit un mur, c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné la répression de l'anticipation commise le 9 vent. an XIII. — Cons. d'Et., 16 mars 1837, Escoffier, [P. adm. chr.]; — 4 déc. 1837, Saurel, [P. chr.]; — 22 févr. 1844, Derodé, [P. adm. chr.]

**2615.** — ... Que lorsqu'un chemin a été classé comme chemin vicinal, le conseil de préfecture peut ordonner le comblement d'un fossé qu'y a fait creuser un particulier qui s'en prétend propriétaire. — Cons. d'Et., 25 avr. 1839, Bataille de Bellegarde, [P. chr.]; — 26 nov. 1846, d'Aubigny, [P. adm. chr.]

**2616.** — ... Ou ordonner dans les mêmes conditions la suppression des barrières établies sur une voie déclarée vicinale. — Cons. d'Et., 19 avr. 1839, Rivière de Riffardeau, [P. adm. chr.]; — 30 juin 1839, Renault, [P. adm. chr.]

**2617.** — ... Qu'un propriétaire prévenu d'usurpation sur le sol d'un chemin vicinal régulièrement classé ne peut exciper préjudiciellement de son droit de propriété, sauf à lui à réclamer l'indemnité qui peut lui être due, conformément à l'art. 15, L. 21 mai 1836. — Cons. d'Et., 25 août 1849, Descours, [P. adm. chr.]

**2618.** — ... Et qu'au cas même où la reconnaissance des limites du chemin vicinal et l'abornement approuvés par le préfet, seuls actes constatant que le terrain litigieux était compris dans le chemin, étaient postérieurs au procès-verbal et à la construction de la fontaine, le conseil de préfecture devait ordonner la répression des anticipations commises sur un chemin vicinal, sans égard au droit de propriété prétendu sur le terrain anticipé, ce droit ne pouvant donner lieu qu'à une indemnité, s'il est justifié. — Cons. d'Et., 11 août 1849, de Montmort, [P. adm. chr.]

**2619.** — D'après lui, le conseil de préfecture ne peut, sans excès de pouvoir, surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé sur la question de propriété du sol du chemin que le riverain prétend lui appartenir. En pareil cas, le Conseil d'Etat statue immédiatement sur la contravention et ordonne la répression, sauf aux parties à faire prononcer par les tribunaux sur la question de propriété. — Cons. d'Et., 23 avr. 1836, Delahoussaye, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, *Dr. adm.*, 5e édit., v° *Chemins vicinaux*, t. 1, p. 292; Husson, *Trav. pub. et voirie*, 2e édit., p. 974.

**2620.** — Tous ces arrêts affirment d'ailleurs, en même temps, que la décision du conseil de préfecture ne préjuge en rien la question de propriété du chemin, ou la question d'indemnité, s'il y a lieu, et ne fait point obstacle à ce que ces questions soient portées devant les tribunaux ordinaires seuls compétents pour en connaître. — Cons. d'Et., 6 juin 1811, Soulatre, [S. chr., P. adm. chr.]; — 11 juin 1817, Lhoyez, [S. chr., P. adm. chr.]; — 27 août 1817, précité; — 19 mars 1820, Langlois, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 oct. 1821, Boullanger, [S. chr., P. adm. chr.]; — 8 sept. 1824, Maturel, [S. chr., P. adm. chr.]; — 10 août 1825, Paillette, [S. chr., P. adm. chr.]; — 1er juin 1828, Chalembert, [S. chr., P. adm. chr.]; — 25 oct. 1826, Fauzier, [S. chr., P. adm. chr.]

**2621.** — La loi de 1836 n'a rien changé à cet égard et ces tribunaux sont demeurés compétents pour la fixation de l'indemnité représentative de la valeur du terrain. — Cons. d'Et., 16 mars 1837, précité; — 4 déc. 1837, Saurel, [P. adm. chr.]; — 25 avr. 1839, Bataille de Bellegarde, [P. adm. chr.]

**2622.** — Le particulier condamné par un conseil de préfecture pour anticipation sur un chemin vicinal, peut encore se pourvoir

devant les tribunaux pour réclamer le prix du sol sur lequel une partie du chemin vicinal a été établie. C'est là une question de propriété sur laquelle le conseil de préfecture ne peut statuer, et, dans ce cas, l'arrêté de conflit pris par le préfet pour revendiquer le jugement de la contestation doit être annulé. — Cons. d'Et., 20 févr. 1840, Guillemin, [P. adm. chr.]

**2623.** — Jugé de même que les conseils de préfecture, quoique compétents pour statuer sur les anticipations des chemins vicinaux, doivent renvoyer aux tribunaux toutes les questions de propriété et d'indemnité, et même celles résultant des dommages causés aux riverains par les réparations. D'où il suit qu'un conseil peut, sans excès de pouvoirs, déclarer dans les motifs de son arrêté qu'il n'y a pas eu d'empiètement sur un chemin dont la vicinalité n'était pas contestée et, dans le dispositif, qu'il était incompétent, et renvoyer les parties devant les tribunaux. — Cons. d'Et., 2 avr. 1828, Saint-Didier, [P. adm. chr.]

**2624.** — Nous avons fait connaître la jurisprudence du Conseil d'Etat antérieure et postérieure à 1836; cependant, nous devons signaler qu'elle était différente lorsque la prétention à la propriété était fondée non sur un acte administratif, mais sur un acte du droit civil; on décidait alors avant 1836 que les conseils de préfecture devaient renvoyer devant les tribunaux pour y être statué sur la validité de ce dernier acte. — Cons. d'Et., 28 mai 1835, Cordelier, [P. adm. chr.]

**2625.** — Aujourd'hui, le Conseil d'Etat décide encore que, lorsqu'un chemin vicinal a été classé par un arrêté préfectoral ou par une décision soit de la commission départementale, soit du conseil général, sans qu'aucun recours ait été formé contre cette décision, le conseil de préfecture n'est pas tenu de surseoir à statuer sur une poursuite pour anticipation sur cette voie, dès lors que le prévenu prétend à la propriété de la parcelle usurpée, jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait statué sur cette question. — Cons. d'Et., 18 nov. 1858, Maquet-Dutrévy, [P. adm. chr.]; — 13 janv. 1882, Pausier, [Leb. chr., p. 30]; — 1er févr. 1884, Ponceau, [S. 85.3.76, P. adm. chr., D. 85.3.90]; — 31 janv. 1890, Desgranges, [S. et P. 92.3.56]

**2626.** — Il en est ainsi certainement toutes les fois que la prétention du riverain ne porte que sur une partie du chemin et qu'il n'est pas contesté d'ailleurs que le sol usurpé est compris dans les limites assignées à la voie par un arrêté de classement non rapporté. — Cons. d'Et., 6 déc. 1889, Commune de Charensat, [S. et P. 92.3.27]

**2627.** — Mais au contraire le conseil de préfecture devrait surseoir à statuer si la revendication du prévenu d'anticipation portait sur la totalité du chemin et était appuyée par des titres ou des faits de possession. Depuis 1862, en effet, nous l'avons dit (*suprà*, n. 371 et s.), le Conseil d'Etat considère comme entachée d'excès de pouvoir la déclaration de classement intervenue en pareil cas sans observer les formalités prescrites pour l'ouverture d'une voie vicinale; il n'y aurait donc aucune contravention à n'en pas tenir compte. En conséquence, le Conseil d'Etat a jugé que le conseil de préfecture ne pouvait connaître d'une prétendue usurpation imputée à un riverain sur un chemin qu'il revendiquait au jour du classement et qu'il n'a jamais cessé de posséder, tant qu'un accord de volontés des parties ou une décision judiciaire déclarant la commune propriétaire ou une expropriation opérée conformément à la loi du 21 mai 1836, art. 16, n'a pas consacré les droits de la commune sur ladite voie. — Cons. d'Et., 28 nov. 1873, Commune de Basteunes, [Leb. chr., p. 863]

**2628.** — Jugé, de même, que le conseil doit attendre la décision des tribunaux judiciaires sur la question de propriété quand la prétention appuyée sur des titres ou des faits de possession s'étend au sol entier du chemin, de telle sorte que la déclaration de vicinalité fût entachée d'excès de pouvoir faute d'observation des règles prescrites pour la création ou l'ouverture d'un chemin vicinal. — Cons. d'Et., 27 avr. 1877, Delorme, [Leb. chr., p. 375]; — 15 juin 1883, Natali, [Leb. chr., p. 554]; — 19 juin 1891, Tardien, [S. et P. 93.3.71]

**2629.** — C'est à celui qui, prévenu d'usurpation d'un chemin vicinal, oppose l'exception préjudicielle de propriété, qu'il appartient de prouver qu'il est en effet propriétaire. La Cour de cassation l'a aussi jugé avec raison, alors qu'elle déclarait les tribunaux judiciaires compétents pour connaître des usurpations commises sur les chemins vicinaux. Elle déclarait que cette preuve ne pouvait être mise à la charge ni de la commune ni du ministère public. — Cass., 12 juill. 1834, Ducorail, [S. 35.1.279, P. chr.]; — 25 sept. 1835, Moreau, [S. 36.1.150, P. chr.]

**2630.** — Quand le délai fixé pour la citation est écoulé, la décision est rendue alors même qu'aucun moyen de défense n'a été produit. Lorsqu'il existe un état de classement régulier des chemins vicinaux, le conseil de préfecture doit se borner à condamner le contrevenant à rendre aux chemins la largeur qui leur est assignée par cet état de classement. — Cons. d'Et., 1er mars 1833, de Rogemont, [P. adm. chr.]

**2631.** — A défaut d'acte de classement, il doit ordonner la remise des lieux dans l'état indiqué par les titres et documents invoqués, et par l'inspection des anciennes limites. Lorsqu'un particulier a, sans autorisation, planté sur un chemin vicinal des bornes qui en ont restreint la largeur, il doit être condamné à les enlever. La question de savoir s'il est possible de placer des bornes qui, par leurs dimensions, ne puissent nuire à la circulation, ne peut être présentée devant le Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Cons. d'Et., 11 oct. 1833, Bernard, [P. adm. chr.] — *Sic*, Cormenin, v° *Rejet des requêtes*, t. 1, p. 115.

**2632.** — S'il renvoie le propriétaire prévenu d'anticipation des fins de la poursuite, il n'y a pas lieu de condamner la commune aux dépens. — Cons. d'Et., 25 mai 1870, Faussabry, [Leb. chr., p. 633]

**2633.** — IV. *Notification et exécution des arrêtés du conseil de préfecture.* — La décision du conseil de préfecture en matière d'infraction à la police du roulage est notifiée au contrevenant six jours au moins avant toute exécution. En cas de condamnation par défaut, la notification vaut si elle est faite au domicile énoncé sur la plaque (L. 30 mai 1851, art. 24). Quand il y a condamnation à restitution du sol d'un chemin usurpé, on peut, pour éviter les frais, avoir recours également à une notification faite au condamné en la forme administrative, à condition qu'il donne récépissé de cette notification et s'engage à la tenir pour suffisante. S'il ne prend pas de suite cet engagement, le maire doit faire faire la notification par exploit d'huissier (L. 22 juill. 1889, art. 51).

**2634.** — Si, à l'expiration du délai imparti par le conseil de préfecture ou, à défaut, dans les trois jours qui suivent la notification, le contrevenant n'a pas obéi à l'arrêté de condamnation, le maire doit faire procéder d'office à la reprise des terrains usurpés et à la destruction des ouvrages dont la suppression a été ordonnée, nonobstant tout appel au Conseil d'Etat. *A fortiori,* le particulier condamné à rétablir le chemin vicinal par lui usurpé dans son ancien état ne peut-il se pourvoir par action possessoire devant le juge de paix, en se fondant sur ce qu'il a la possession annale du chemin. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Parent, [P. adm. chr.]

**2635.** — Les maires, étant chargés d'assurer la viabilité des chemins, et de veiller à l'exécution des arrêtés pris dans ce sens, sont compétents pour faire démolir, en exécution des arrêtés de conseils de préfecture, aux frais des contrevenants, les barrières qui interceptent ou les clôtures qui rétrécissent les chemins vicinaux. Aucune réclamation ne peut être dirigée contre eux à raison de cette exécution. C'est contre l'arrêté du conseil de préfecture qu'on doit se pourvoir devant l'autorité supérieure. — Cormenin, t. 1, p. 288 et 289. — Jugé, conformément à cette doctrine, que le maire qui, sur les ordres du préfet et en exécution d'un arrêté du conseil de préfecture, a fait démolir des ouvrages exécutés par un particulier sur un chemin vicinal, ne saurait être mis en cause et recherché pour ce fait — Cons. d'Et., 4 juin 1823, Langlade, [S. chr., P. adm. chr.]

**2636.** — Si cependant il n'y a pas urgence à l'exécution immédiate de la décision, le maire peut surseoir à cette exécution jusqu'à l'expiration du délai du pourvoi possible devant le Conseil d'Etat ou jusqu'à décision sur le pourvoi ainsi formé. Il est rendu compte au préfet de tout sursis afin qu'il puisse, le cas échéant, donner les instructions nécessaires (Inst. gén., art. 315).

**2637.** — Le Conseil d'Etat pourrait également ordonner un tel sursis vis-à-vis d'un arrêté qui prescrirait l'arrachement d'arbres plantés sur un chemin vicinal, s'il n'y avait pas péril en la demeure, et lorsque cette exécution causerait au réclamant un préjudice considérable, dans le cas où l'arrêté attaqué ne serait pas confirmé. — Cons. d'Et., 17 juin 1820, Langlois, [S. chr., P. adm. chr.]; — 24 juin 1820, Forêts, [P. adm. chr.]

**2638.** — De même à l'égard des fossés et des plantations, quand, d'ailleurs, il y a pourvoi contre l'arrêté du préfet qui a déclaré la vicinalité du chemin. — Cons. d'Et., 15 juin 1825, Bavoux, [P. adm. chr.]

**2639.** — Quand la décision du conseil de préfecture est de-

venue définitive faute de pourvoi ou par l'effet du rejet de ce pourvoi, le maire doit veiller à ce qu'elle soit immédiatement exécutée (Inst. gén., art. 316).

**2640.** — Un tiers de l'amende prononcée pour un délit ou une contravention en matière de police du roulage sur un chemin vicinal de grande communication appartient, en principe, à l'agent qui a dressé le procès-verbal quand il s'agit d'un conducteur, d'un agent-voyer, d'un cantonnier chef ou autre employé du service des ponts et chaussées ou des chemins vicinaux ayant commission à cet effet, d'un gendarme, d'un garde champêtre, d'un employé des poids et mesures ou de l'octroi ayant le droit de verbaliser, d'un agent forestier ou des douanes. Il en est autrement pour les contraventions ou délits prévus par les art. 10 et 11, L. 30 mai 1851.

**2641.** — Les deux autres tiers ou, dans les cas prévus par ces deux articles, la totalité de l'amende, ainsi que le total des frais de réparation, sont attribués aux communes intéressées (L. 30 mai 1851, art. 28). Par communes intéressées, il faut entendre non seulement celles sur le territoire desquelles a été commise la contravention, mais toutes celles ayant un intérêt à la voie vicinale de grande communication dont il s'agit (Inst. gén. sur le service de la comptabilité, 20 juin 1859, art. 448; Lett. du ministre du l'Intérieur au ministre des Finances, 8 mai 1874).

**2642.** — V. *Poursuites devant le tribunal de simple police*. — Le tribunal doit avant tout examiner, si du moins le prévenu soulève cette objection, la légalité de l'arrêté préfectoral : il doit vérifier si toutes les formalités nécessaires à son élaboration et à sa publication ont été remplies. En effet, les dispositions du règlement préfectoral ne sont obligatoires pour les particuliers que s'il est légal et s'il a été publié dans les formes usitées, c'est-à-dire soit par voie d'affiches, soit à son de trompe ou de caisse. — Cass., 6 juill. 1845, Lerain, [D. 45.1.377] — Mais il est obligatoire nonobstant le pourvoi formé autrefois devant le ministre, aujourd'hui devant le conseil général, contre la déclaration de vicinalité. — Cass., 28 sept. 1832, Pavy, [S. 33.1.793, P. chr.]

**2643.** — Les faits sont ensuite examinés et si, d'une part, ils sont constants si, d'autre part, ils constituent véritablement une usurpation ou une contravention au règlement préfectoral, le tribunal prononce dans tous les cas l'amende, et s'il y a lieu, la réparation des dégradations ou dommages.

**2644.** — Le prévenu peut exciper, en cas de poursuite pour anticipation au point de vue de l'amende devant le tribunal de simple police, soit de ce fait que le terrain prétendu usurpé n'est pas compris dans les limites du chemin, soit de ce qu'il est sa propriété. Au premier cas, le tribunal doit prendre pour base la largeur légale du chemin, si cette largeur a été déterminée par un arrêté du préfet; et, dans le cas contraire, renvoyer à l'autorité administrative pour cette fixation. — Cass., 13 nov. 1841, Bellonet, [P. 42.1.663]; — 13 mars 1854, Commune de Blauzay, [P. 55.1.462, D. 54.1.114]

**2645.** — Jugé, en ce sens, que, en cas d'usurpation d'un chemin vicinal, il appartient à l'autorité administrative seule de déterminer la largeur dudit chemin — Toulouse, 20 déc. 1844, Commune de Marsac, [P. 45.1.313] — et d'interpréter sur ce point, un arrêté antérieur de classement. — Cass., 3 déc. 1858, Nadaud-Beaupré, [S. 59.1.281, P. 59.1211]

**2646.** — Si le prévenu excipe de son droit de propriété, il y a lieu de faire la même distinction qu'en ce qui concerne le conseil de préfecture. Pour qu'il y ait lieu à une amende, il faut évidemment que la dégradation ou le dommage ait été commis sur un chemin public. S'il est donc toujours vrai de dire que le tribunal saisi d'un délit de dégradation de chemin public ou d'usurpation sur sa largeur ne peut prononcer l'acquittement du prévenu sur le motif qu'il existe une instance civile sur la propriété du chemin contentieux... — Cass., 28 déc. 1809, l'Estarquy, [P. chr.]; — 15 sept. 1826, Gauthey, [P. chr.]; — 27 juill. 1827, Germa, [P. chr.]; — 26 avr. 1828, Jean Vedel, [S. et P. chr.]; — 20 juin 1828, Pierre Thorin, [S. et P. chr.]

**2647.** — ... Et qu'il ne peut se déclarer incompétent, quant à présent, pour connaître d'une anticipation sur la voie publique et d'une construction sans alignement, sous le prétexte que le prévenu a élevé la question préjudicielle de propriété... — Cass., 26 avr. 1828, précité; — 20 juin 1828, précité.

**2648.** — ... Ou relaxer le prévenu des poursuites, sous le prétexte qu'on ne peut, à l'aide d'une action publique, évidemment mal fondée, obliger un possesseur à devenir demandeur en revendication du terrain dont il est en jouissance... — Cass., 11 nov. 1831, Coppin, [P. chr.]

**2649.** — ... Il y a lieu parfois pour le tribunal de surseoir à sa décision quand l'exception préjudicielle de propriété est soulevée et porte sur le sol du chemin tout entier. A l'origine, la Cour de cassation exigeait qu'il fût sursis dans tous les cas. Elle jugeait que dès qu'un prévenu d'anticipation sur la voie publique élevait la question de propriété, le tribunal de police excédait ses pouvoirs en prononçant sur l'action publique sans égard à cette exception. — Cass., 7 brum. an IX, Jean, [P. chr.]; — 9 fruct. an X, Giron, [P. chr.]; — 20 prair. an XIII, Avrillaud, [P. chr.]

**2650.** — ... Qu'il devait se borner à prononcer le sursis et à renvoyer les parties à fins civiles, en fixant le délai dans lequel elles seraient tenues de rapporter la décision. — Cass., 15 sept. 1826, précité; — 27 juill. 1827, précité; — 26 avr. 1828, précité; — 20 juin 1828, précité.

**2651.** — ... Qu'*à fortiori*, le tribunal de police devait surseoir quand le particulier poursuivi pour dégradation sur un chemin vicinal opposait pour sa défense qu'il était propriétaire du sol du chemin en vertu d'un acte administratif ou d'une vente de biens nationaux, et renvoyer la solution de la question à l'autorité administrative. — Cons. d'Ét., 13 janv. 1813, Gaudriault, [P. adm. chr.]; — 8 févr. 1831, Colley, [P. adm. chr.]

**2652.** — Mais depuis la loi du 21 mai 1836, la Cour de cassation ne considère plus l'exception de propriété comme constituant toujours une question préjudicielle devant laquelle les tribunaux répressifs doivent s'arrêter. Ainsi, un tribunal ne peut surseoir à statuer sur une contravention commise sur un chemin vicinal classé comme tel par l'administration, en se fondant sur ce qu'une instance est engagée sur la propriété du sol où la contravention a été commise. Le classement ayant eu pour effet d'attribuer définitivement au chemin le sol compris dans ses limites, le délinquant, fût-il propriétaire de ce sol, ne pourrait avoir droit qu'à une indemnité, mais ne saurait, en aucun cas, échapper aux conséquences des contraventions qu'il a commises. — Cass., 4 août 1836, Loriferne, [S. 37.1.411, P. 37.1.504]; — 28 août 1822, Pavy, [P. chr.]; — 30 juill. 1825, Baurin, [P. chr.]; — 26 sept. 1834, Cassault, [P. chr.]; — 26 août 1835, Martin, [P. chr.]; — 15 juill. 1836, Dubarry, [P. chr.]; — 23 juill. 1836, Defoulers, [P. chr.]; — 11 nov. 1836, Colard, [P. chr.]; — 12 août 1837, Rival, [P. 37.2.478]; — 11 août 1837, Gouazet, [P. 37.2.477]; — 14 avr. 1839, Malescot, [P. 39.1.564]

**2653.** — De même, il a été jugé que le tribunal de simple police à qui est déférée la double contravention, constatée par un seul procès-verbal, d'empiètement communal par la plantation d'un arbre et de construction d'un mur sur la voie publique sans obtention préalable d'un alignement, ne peut, en renvoyant à fins civiles sur le premier chef, à raison de la question préjudicielle de propriété soulevée par le prévenu, surseoir aussi à prononcer sur le second chef. — Cass., 19 juill. 1838, Delmas, [P. 40.1.298]

**2654.** — ... Que le fait, par un individu, d'avoir comblé un fossé établi sur un chemin vicinal dans un intérêt de conservation du chemin et de sécurité publique, ne peut être excusé sur le motif que le contrevenant a un droit de jouissance à une prise d'eau auquel portait obstacle l'établissement dudit fossé; qu'en conséquence, le tribunal de répression doit statuer immédiatement sur la contravention, et non surseoir jusqu'à ce que l'existence du droit de jouissance prétendu ait été reconnu. — Cass., 5 juin 1856, Delort, [S. 56.1.921, P. 57.539, D. 56.1.309]

**2655.** — ... Que le propriétaire poursuivi pour avoir planté sans autorisation sur son fonds et en deçà de la distance réglementaire des arbres forestiers, ne peut échapper à la condamnation en excipant de son droit de propriété sur le fossé du chemin. — Cass., 27 nov. 1880, de Lambertye, [S. 81.1.388, P. 81.1.919]

**2656.** — ... Que le juge de simple police ayant à statuer sur une contravention commise par le riverain d'un chemin vicinal et consistant en ce que ce riverain a établi un trottoir empiétant sur le sol de la voie publique, ne doit point surseoir pour faire statuer sur la question préjudicielle de propriété soulevée par le prévenu, la solution de cette question étant indifférente dans la cause. — Cass., 27 oct. 1892, Bernardini, [J. *Le Droit* du 24 mars 1893]

**2657.** — Les tribunaux de police ont moins encore à s'arrêter devant une exception fondée sur la possession immémoriale de la parcelle usurpée; et les riverains convaincus d'anticipation ne seraient pas admis à opposer valablement une telle exception. En effet, avant comme depuis la loi du 21 mai 1836, un chemin

n'est plus susceptible de propriété, et par conséquent de possession privée dès qu'il a été classé comme vicinal. — Cass., 6 juill. 1841, Renault, [S. 41.1.730, P. 41.2.410]

**2658.** — D'où il suit que le fait d'avoir dégradé un chemin vicinal en y amenant les eaux d'un ruisseau ne peut être excusé sur le motif que les auteurs de cette dégradation auraient la possession immémoriale du droit de dériver, à une certaine époque de l'année, les eaux de ce ruisseau pour l'arrosement de leurs prés. — Cass., 4 juill. 1844, Tardif, [P. 44.2.572]

**2659.** — Mais en même temps la Cour de cassation a jugé que l'exception de propriété dont le tribunal de répression n'est pas juge peut, dans certaines circonstances, l'autoriser à surseoir jusqu'à ce qu'il y ait été statué par l'autorité compétente. — Cass., 17 sept. 1841, Maubuisson, [P. 41.2.567] — Il en doit être ainsi nécessairement aujourd'hui quand l'exception de propriété porte sur toute la largeur du chemin.

**2660.** — Dans tous les cas, lorsqu'il est établi qu'un individu a commis une anticipation ou une dégradation sur un chemin public, le tribunal saisi de la prévention ne peut s'abstenir de prononcer une peine, sous le prétexte que le prévenu a agi par les ordres d'un autre. — Cass., 20 juin 1828, François Fauvelle, [P. chr.] — ... Ou à raison de la bonne foi du contrevenant. — Cass., 25 mai 1849, Rousseau, [P. 50.1.722, D. 49.5.409]

**2661.** — Le particulier, poursuivi pour avoir, contrairement à un arrêté administratif, creusé une fosse sur la voie publique, ne peut donc être excusé sur le motif que le conseil municipal l'a affranchi de la prohibition portée par cet arrêté : le conseil municipal n'est pas investi d'un pareil droit. Il ne peut être excusé comme ayant agi de bonne foi. — Cass., 29 mai 1835, Morand-Rolla, [P. chr.]

**2662.** — D'ailleurs, le tribunal doit condamner tous les délinquants. Il ne peut pas se borner à prononcer une seule amende contre plusieurs individus convaincus d'anticipation sur la voie publique; il doit les condamner chacun à une amende, qui ne peut pas être inférieure au minimum. — Cass., 7 déc. 1826, Cardillac, [P. chr.]; — 18 janv. 1828, Pelissier, [P. chr.]

**2663.** — VI. *Voies de recours.* — A. *Contre les décisions des conseils de préfecture.* — Les arrêtés du conseil de préfecture peuvent être rendus contradictoirement ou par défaut. S'il y a condamnation par défaut, le condamné a un délai d'un mois en général (L. 22 juill. 1889, art. 52), et quarante jours en matière d'infraction à la police du roulage, à compter de la notification qui lui en est faite, pour former opposition (V. pour les formes de cette opposition, la loi du 22 juill. 1889, art. 1-4°)

**2664.** — Mais les arrêtés sont réputés contradictoires, dès lors qu'ils ont été rendus sur les requêtes ou mémoires en défense des parties, encore qu'il n'y ait eu aucun débat oral (L. 22 juill. 1889, art. 53). Il a même été jugé que des mémoires adressés au préfet au sujet du déplacement d'un chemin vicinal peuvent être considérés par le conseil de préfecture comme une défense contradictoire à la poursuite en répression de la contravention résultant de ce déplacement. — Cons. d'Et., 14 juin 1837, Ducaurroy, [S. 37.2.498, P. adm. chr.]

**2665.** — Le pourvoi au Conseil d'Etat est toujours possible contre l'arrêté du conseil de préfecture dans le délai ordinaire de deux mois (L. 22 juill. 1889, art. 57), en matière d'usurpation sur le sol des chemins vicinaux. Ce recours peut avoir lieu par simple mémoire déposé contre récépissé au secrétariat général de la préfecture ou à la sous-préfecture envoyé par le préfet au secrétariat du Conseil d'Etat.

**2666.** — Quand une commune revendique ainsi contre un particulier une portion de chemin vicinal qu'elle prétend avoir été usurpée par lui, c'est comme puissance publique poursuivant la répression d'une contravention qu'elle agit et dès lors le recours au Conseil d'Etat a lieu sans frais ni intervention forcée d'un avocat au conseil (LL. 21 juin 1865, art. 12; 22 juill. 1889, art. 61) par assimilation aux poursuites en matière de grande voirie. Il s'ensuit nécessairement qu'il n'y a pas lieu de prononcer une condamnation aux dépens contre la commune dont les conclusions sont rejetées. — Cons. d'Et., 13 avr. 1870, Picard, [S. 72.2.30, P. adm. chr., D. 71.3.59]

**2667.** — ... Et, d'une façon générale, que, dans les instances auxquelles donnent lieu les recours contre les arrêtés de conseils de préfecture statuant en matière d'anticipation sur le sol des chemins vicinaux, il ne peut être prononcé aucune condamnation aux dépens. — Cons. d'Et., 4 août 1876, Ghighini, [S. 78.2.340, P. adm. chr., D. 76.3.97]

**2668.** — La même règle doit s'appliquer en matière de recours contre une décision du conseil de préfecture relative aux infractions de la police du roulage. Le recours au Conseil d'Etat en ce cas a lieu, en effet, sans frais; il doit être formé dans les trois mois de la date de l'arrêté, s'il émane de l'administration, et dans les trois mois de la notification ou de la mise à exécution, s'il est formé par les particuliers, suivant que l'arrêté est contradictoire ou par défaut (L. 30 mai 1851, art. 25).

**2669.** — Le Conseil d'Etat peut annuler la décision du conseil de préfecture si ce dernier a fait une fausse appréciation des faits. En ce cas, si la décision du conseil de préfecture n'a pas encore été exécutée, il n'y a pas lieu d'y procéder. Si la sentence de condamnation a été exécutée, au contraire, et que le particulier obligé à restitution ait subi un dommage, il a droit à une indemnité. Seulement, quand il s'agit d'une dépossession définitive opérée en vertu d'une décision administrative, dans le cas où cette dépossession aurait exigé l'intervention du jury d'expropriation, c'est ce jury qui doit fixer l'indemnité. Si un arrêté du conseil de préfecture a condamné un riverain à démolir une construction élevée conformément aux limites actuelles d'un chemin vicinal, par ce motif que le maire lui avait prescrit de se retirer davantage et que la commission départementale avait, en effet, prononcé ultérieurement l'élargissement du chemin, l'arrêté du conseil de préfecture est frappé à bon droit d'appel. Si la construction a été démolie en exécution de cet arrêté et qu'il soit annulé par le Conseil d'Etat, il y a lieu par le conseil, non de statuer sur l'indemnité de dépossession due au propriétaire, mais de réserver à ce dernier son droit de réclamer cette indemnité devant l'autorité judiciaire. — Cons. d'Et., 4 août 1876, précité.

**2670.** — L'annulation de la déclaration de vicinalité peut aussi être demandée au Conseil d'Etat, et, si elle est prononcée, la condamnation pour anticipation prononcée par le conseil de préfecture doit tomber. Il en résulte d'abord que lorsque, d'après un arrêté du préfet qui classe un chemin parmi les chemins vicinaux d'une commune, un conseil de préfecture a réprimé les usurpations commises sur ce même chemin, le Conseil d'Etat, saisi de la demande en annulation de ce dernier arrêté, ainsi que de l'appel incident de la décision du ministre qui a rejeté la réclamation contre l'arrêté du préfet, peut surseoir à statuer jusqu'à la production devant lui des différents rapports qui ont précédé cet arrêté du préfet. — Cons. d'Et., 7 juin 1836, Lesage, [P. adm. chr.]

**2671.** — ... Et que les condamnations prononcées par les conseils de préfecture doivent être déclarées sans effet par le Conseil d'Etat, sur la réclamation de l'individu condamné, si l'arrêté du préfet est annulé pour avoir excédé la largeur légale des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 6 déc. 1836, Lesage, [S. 37.2.193, P. adm. chr.]; — 25 avr. 1828, Lemonnier, [P. adm. chr.]

**2672.** — B. *Contre les jugements des tribunaux de simple police.* — Les jugements rendus par les tribunaux de simple police en matière de voirie vicinale sont susceptibles d'appel devant les tribunaux correctionnels dans les cas prévus par l'art. 172, C. instr. crim., c'est-à-dire quand, outre les dépens, la peine prononcée consiste en un emprisonnement ou une amende excédant, avec les réparations civiles, la somme de 5 fr. De même, les jugements rendus par les tribunaux correctionnels pour les infractions en matière de police du roulage dont la loi du 30 mai 1851 leur attribue la connaissance, peuvent être frappés d'appel devant la cour.

**2673.** — Toute décision en dernier ressort, qu'elle émane d'un tribunal de police, d'un tribunal correctionnel ou de la cour d'appel, peut être attaquée par la voie du recours en cassation (C. instr. crim., art. 177, 216). Les délais à observer pour l'appel et le pourvoi sont ceux fixés d'une façon générale par les art. 174, 177, 203 et 205, C. instr. crim. — V. *suprà*, v^is^ *Appel* (mat. crim.), *Cassation* (mat. crim.).

### Section III.

#### Extinction de l'action publique, de l'action civile et de la condamnation.

##### § 1. *Prescription.*

**2674.** — En dehors des règles établies par la loi du 30 mai 1851 relativement à la police du roulage, aucun des règlements

si multipliés, aucune des lois intervenues sur cette importante matière ne limitent la durée de l'action en répression qui appartient à l'autorité administrative, ni celle des condamnations à l'amende, à la réparation des dommages ou aux démolitions. — Garnier, *Des chemins*, p. 237. — C'est donc dans le Code d'instruction criminelle qu'il faut chercher les règles à suivre à cet égard.

**2675.** — En matière de délits, l'action publique et l'action civile, c'est-à-dire le droit d'en poursuivre la répression et la réparation, se prescrivent par un délai de trois ans révolus, qui court du jour où le délit a été commis si dans cet intervalle il n'est intervenu aucun acte d'instruction ou de poursuite, et, s'il en a été fait qui n'aient pas été suivis de jugement, du jour où le dernier acte a été fait, même à l'égard des personnes non impliquées dans ces actes d'instruction ou de poursuite (Instr. crim., art. 637, 638).

**2676.** — S'agit-il d'une contravention, l'art. 640 déclare l'action publique et l'action civile prescrites après une année révolue, à compter du jour où la contravention a été commise, même lorsqu'il y a eu procès-verbal, saisie, instruction ou poursuite, si, dans cet intervalle, il n'est point intervenu de condamnation; et même, lorsqu'il est intervenu un jugement définitif de première instance de nature à être attaqué par la voie de l'appel, l'action publique et l'action civile se prescrivent après une année révolue, à compter de la notification de l'appel qui en a été interjeté.

**2677.** — Il a été jugé, il est vrai, à l'origine, que, l'anticipation sur un chemin vicinal étant qualifiée délit rural, la poursuite en doit être faite dans le délai d'un mois à peine de prescription ou de déchéance de l'action correctionnelle. — Cass., 25 août 1809, Procureur général d'Indre-et-Loire, [S. et P. chr.]

**2678.** — Mais il a toujours été admis, depuis, que c'était dans le Code d'instruction criminelle qu'il fallait chercher les règles de la prescription en ce cas, et notamment que la contravention à un arrêté du préfet, relatif à la conservation des chemins vicinaux, et par exemple à l'élagage des arbres et des haies, se prescrit, non pas par un mois, aux termes de la loi du 28 sept. 1791, mais par un an, conformément à l'art. 640, C. instr. crim. — Cass., 15 mars 1844, Couvreur, Gauthier, Cartier (3 arrêts).

**2679.** — Jugé, de même, que si le sol des chemins vicinaux est imprescriptible, la contravention résultant des constructions ou réparations faites sur les chemins vicinaux sans se conformer aux règlements, est soumise à la prescription d'un an, selon le droit commun : l'imprescriptibilité du sol de ces chemins ne fait nullement obstacle à la prescription de cette contravention. La démolition des travaux indûment faits ne peut donc être poursuivie après l'expiration de l'année. — Cass., 12 déc. 1845, Noël, [S. 46.1.303, P. 46.1.763, D. 46.4.524]

**2680.** — Le point de départ de cette prescription est toujours, en l'absence de toute poursuite, l'acte incriminé lui-même. Les anticipations ou usurpations commises sur les chemins vicinaux, bien qu'elles soient permanentes, ne peuvent cependant être assimilées aux délits successifs; et, par suite, la contravention qui en résulte se prescrit dès l'instant où l'anticipation ou usurpation a eu lieu. — Cass., 10 sept. 1840, Tresse, [S. 40.1.923, P. 40.2.510]; — 16 déc. 1842, Bourre, [S. 43.1.480, P. 43.2.266]

**2681.** — Les dégradations des chemins vicinaux, bien que leurs effets soient successifs et permanents, n'ont pas le caractère de contraventions successives, et par cela même imprescriptibles, mais constituent des contraventions ordinaires, dont la prescription court à partir du jour de leur perpétration. — Cass., 3 déc. 1858, Nadaud-Beaupré, [S. 59.1.281, P. 59.1211]; — 24 déc. 1858, Battesti, [S. 59.1.281, *ad notam*, P. 59.1211, D. 65.1.403]

**2682.** — Jugé de même en matière de contravention résultant du dépôt de matériaux sur la voie publique. — Cass., 9 mars 1867, Breton, [S. 67.1.340, P. 67.895]

**2683.** — ... Et au cas de plantation d'un arbre au pied du talus d'un chemin vicinal à une distance moindre que celle fixée par l'arrêté préfectoral réglementaire; la contravention n'a pas un caractère successif et se prescrit par un an révolu à partir du jour de la plantation. — Cass., 6 mars 1884, Dalicieux, [S. 87.1.335, P. 87.1.799, D. 85.1.48]

**2684.** — La prescription est suspendue pendant le temps où il est sursis au jugement sur l'action publique par suite du renvoi, devant une autre juridiction, d'une question préjudicielle. — Cass., 27 avr. 1843, Jouon, [S. 43.1.736, P. 43.2.358]; — 27 mai 1843, Decante, [S. 44.1.34, P. 43.2.760]; — 29 août 1846, Delafosse, [S. 46.1.755, P. 49.1.358, D. 46.1.525]; — 7 mai 1851, Vayssaire, [S. 51.1.802, P. 52.1.385, D. 51.5.406]

**2685.** — Les tribunaux judiciaires de répression ne peuvent prononcer une réparation civile qu'accessoirement à l'application d'une peine. D'où il résulte que :

1° Si, en appliquant l'amende encourue pour travaux indûment exécutés, ces tribunaux omettent d'ordonner la suppression des travaux, ils ne peuvent réparer ultérieurement cette omission. — Cass., 27 mars 1852, Bastard, [S. 52.1.761, P. 53.1.677]; — 1er août 1856, Baillet-Hecquet, [S. 57.1.151, P. 57.834]; — 7 juill. 1860, Chaumillon, [S. 60.1.914]

**2686.** — 2° Si l'action publique résultant d'une contravention est prescrite, le juge de simple police, ne pouvant prononcer d'amende, ne peut ordonner la démolition de travaux exécutés à un mur frappé de la servitude de reculement. — Cass., 12 août 1808, Martin-Lacoste, [P. chr.]; — 10 juin 1843, Maussion, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 2383]; — 12 déc. 1845, précité; — 27 mars 1852, Bastard, [S. 52.1.761, P. 53.1.677, D. 52.5.568]; — 28 nov. 1856, Venèque, [S. 57.1.386, P. 57.1075, D. 57.1.29]

**2687.** — Mais la prescription édictée par l'art. 640, C. instr. crim., n'éteint pas l'action administrative pouvant résulter de la contravention à l'effet de rétablir le chemin dans ses limites et d'assurer la viabilité en même temps que la liberté de la circulation. Y a-t-il eu usurpation ou anticipation sur un chemin vicinal? Deux actions naissent au profit de la commune : l'une, ayant pour objet l'application de l'amende, se prescrira conformément aux règles du Code d'instruction criminelle; l'autre, tendant à la restitution du sol usurpé, pourra toujours être exercée, car ce sol est imprescriptible. — Garnier, p. 238. — Si ancienne donc que soit l'usurpation sur une voie classée comme voie vicinale, si elle est constante, le conseil de préfecture doit rétablir les lieux dans leur ancien état. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Parent, [P. adm. chr.]; — 5 sept. 1836, Lavaud, [P. adm. chr.]

**2688.** — Le Conseil d'Etat a jugé, par exemple, que les prescriptions établies par l'art. 8, sect. 7, tit. 1, L. 28 sept.-6 oct. 1791, et par les art. 638 et 640, C. instr. crim., ne s'appliquent qu'aux actions publique et civile qui naissent des délits et contraventions de police, et non pas à l'action administrative autorisée par la loi du 9 vent. an XIII, pour maintenir la largeur des chemins vicinaux. — Cons. d'Et., 28 févr. 1828, Bavoux et Pochet, [S. chr., P. adm. chr.]

**2689.** — Cette dernière loi n'a pas établi une prescription spéciale pour cette action. Cette action ne peut être déclarée non-recevable, sous prétexte qu'avant l'instance introduite devant le conseil de préfecture il a été dressé et signifié des procès-verbaux par suite desquels aucune action n'a été intentée. — Même arrêt.

**2690.** — ... Et que les usurpations commises sur les chemins vicinaux, si elles sont soumises, quant à la peine dont le contrevenant pourrait être passible, à la prescription annale établie par l'art. 640, C. instr. crim., sont à l'abri de cette prescription quant au rétablissement du chemin dans son premier état. — Cons. d'Et., 4 sept. 1841, Maguillot, [S. 42.2.182, P. adm. chr.]

**2691.** — Jugé cependant que lorsque, d'après le désistement du maire et du commissaire du pouvoir exécutif, un particulier a été, par un jugement de l'an VI, maintenu en possession d'un terrain qui était dès lors entouré de haies vives, et dont il a joui sans interruption jusqu'en 1818, le conseil de préfecture ne peut le condamner à arracher ses haies et à restituer au chemin son ancienne largeur. — Cons. d'Et., 23 janv. 1820, Vauchel, [P. adm. chr.]

**2692.** — La Cour de cassation a toujours admis, elle aussi, qu'une usurpation, si ancienne qu'elle fût, n'était couverte par la prescription qu'au point de vue de l'application de la peine. Si l'action civile est éteinte en même temps que l'action publique, du moins la commune a toujours la faculté de réclamer, par action civile, la restitution du terrain prétendu usurpé sur le chemin. — Cass., 25 août 1809, Le Procureur général d'Indre-et-Loire, [S. et P. chr.] — *Contrà*, Bordeaux, 15 avr. 1829, Lacoste, [P. chr.]

**2693.** — Il a été jugé de même que l'établissement de travaux ou de saillies sur un chemin vicinal ne peut être légitimé par aucune tolérance à quelqu'époque qu'elle remonte. — Cass., 27 oct. 1891, Bernadini, [J. *Le Droit*, 24 mars 1892]

**6429.** — En pareil cas donc, l'administration peut poursui-

vre directement devant le conseil de préfecture la destruction des travaux constituant l'empiètement. Mais elle peut aussi en ordonner la destruction, et comme la résistance à une telle injonction émanée de l'autorité qui a qualité pour la faire, constitue une contravention, celle-ci n'est pas couverte, même au point de vue de l'application de la peine, par la prescription, quand le jugement intervient dans le délai d'un an fixé par l'art. 640, C. instr. crim. — Même arrêt.

**2695.** — La prescription de l'action publique et de l'action civile résultant d'une contravention ou d'un délit ne porte d'ailleurs aucune atteinte aux droits résultant de la propriété ou de l'imprescriptibilité du sol. Il en est de même de l'omission dans un jugement d'une disposition relative aux réparations civiles. Dès lors, les parties intéressées peuvent s'adresser aux tribunaux civils pour faire reconnaître l'existence de ces droits. — Cass., 28 nov. 1856, précité.

**2696.** — Quels sont les délais requis pour la prescription, non plus de l'action publique ou civile, mais, lorsqu'il y a eu jugement prononcé, de la peine ou de la condamnation à des réparations civiles? S'il s'agit d'un délit de la compétence des tribunaux correctionnels, la peine est prescrite par cinq ans à compter du jugement ou de l'arrêt en dernier ressort, et, si elle a été prononcée par un jugement rendu en premier ressort, à compter du jour où l'appel n'est plus recevable (C. instr. crim., art. 636).

**2697.** — D'après l'art. 639 du même Code, les peines portées par les jugements rendus pour contraventions de police sont prescrites après deux années révolues, à dater du jugement ou de l'arrêt ou du jour où le jugement est devenu inattaquable par la voie de l'appel, suivant qu'il s'agit d'une décision en premier ou en dernier ressort.

**2698.** — Quant aux condamnations à des réparations civiles, elles sont soumises, au point de vue de la prescription, aux règles ordinaires du Code civil. Ce sont des créances comme les autres pour les communes (C. instr. crim., art. 642).

**2699.** — En matière de police de roulage, pour les contraventions qui sont de la compétence du conseil de préfecture, l'instance est périmée par un délai de six mois à compter de la date du dernier acte de la poursuite. L'action publique est éteinte par ce même délai, sauf le cas de fausses indications sur la plaque ou de fausses déclarations en cas d'absence de plaque (L. 30 mai 1851, art. 26).

**2700.** — Dans ces deux derniers cas, l'action publique n'est prescrite que par le délai d'une année, conformément à l'art. 460, C. instr. crim. Les infractions à la police du roulage, quand la répression en appartient au conseil de préfecture, paraissent en effet devoir, en règle générale, être assimilées aux contraventions de grande voirie qu'au point de vue de la prescription le Conseil d'Etat considère comme régies par les mêmes règles que les contraventions de simple police. — Cons. d'Et., 28 juill. 1849, Gorin, [D. 49.3.81]; — 8 déc. 1857, Mazeier, [D. 58.3.47]

**2701.** — C'est toujours le délai d'une année qui s'applique à la prescription de l'action civile.

**2702.** — La prescription des amendes prononcées par le conseil de préfecture pour infractions à la police du roulage s'opère par le laps d'une année à compter de la date de l'arrêté de condamnation ou, s'il y a eu pourvoi, à compter de la décision du Conseil d'Etat. Mais elle n'est acquise qu'après cinq années en cas de fausses indications sur la plaque ou de fausses déclarations de nom ou de domicile (L. 30 mai 1851, art. 27).

### § 2. *Amnistie. — Grâce.*

**2703.** — L'amnistie entraîne l'extinction de l'action publique ou de la condamnation en ce qui concerne l'application de la peine, mais elle ne touche en rien au droit de poursuivre les réparations civiles ou l'exécution des jugements relativement à ces réparations. D'où il résulte que, s'il y a eu anticipation ou usurpation sur le sol d'un chemin vicinal en contravention à la loi du 9 vent. an XIII l'amnistie prononcée ultérieurement par une loi dispense le délinquant de supporter l'amende encourue, mais le conseil de préfecture peut encore ordonner, après examen du procès-verbal constatant la contravention, la restitution du sol usurpé, la démolition des constructions constituant l'anticipation, la remise du sol dans l'état primitif. — Cons. d'Et., 19 nov. 1852, Chauveau, [D. *Rép.*, v° *Voirie par terre*, n. 2410]; — 12 janv. 1860, Lamotte, [D. 62.3.57]

**2704.** — ... Et le tribunal de police, déjà saisi de la poursuite d'une contravention, consistant, par exemple, en travaux confortatifs exécutés à la façade d'une construction sujette à reculement d'après l'alignement du chemin vicinal ou en détériorations commises à cette voie, s'il ne doit plus prononcer l'amende, peut encore prescrire soit la destruction de la besogne mal plantée, soit la réparation du dommage causé. — Cass., 31 déc. 1869, Lair, [S. 70.1.228, P. 70.552, D. 70.1.378]

**2705.** — Seulement, le tribunal de police ne pouvant connaître de l'action civile qu'accessoirement à l'action publique (C. instr. crim., art. 3), la contravention ne peut lui être déférée postérieurement à l'amnistie, même en ce qui concerne uniquement la réparation du dommage et le rétablissement des lieux dans leur état primitif. — Cass., 22 déc. 1870, Verzinhet, [D. 71.1.192]

**2706.** — La commune pourrait en ce cas, néanmoins, invoquer ses droits de propriété imprescriptible sur la voie devant les tribunaux civils pour réclamer des dommages-intérêts.

**2707.** — La grâce est accordée par le président de la République (L. 25 févr. 1875, art. 3). La décision portant remise des peines prononcées en matière de voirie ou de police du roulage est rendue sur le rapport du ministre de la Justice, si la condamnation émane d'un tribunal judiciaire, et sur le rapport du ministre des Travaux publics, en principe, et exceptionnellement du ministre de l'Intérieur, si l'amende a été prononcée par un conseil de préfecture ou le Conseil d'Etat; le ministre de l'Intérieur n'intervient ici pour une condamnation prononcée en matière de chemins vicinaux que s'il y a eu contravention à la police du roulage sur un chemin de grande communication. La grâce n'éteint pas l'action publique mais entraîne seulement remise de la peine. L'exécution du jugement reste donc possible quant aux frais et aux réparations civiles.

# TITRE IX.

## TIMBRE ET ENREGISTREMENT.

### Section I.

#### Enregistrement.

##### § 1. *Exigibilité du droit.*

**2708.** — Aux termes des art. 78 et 80, L. 15 mai 1818, les actes administratifs qui ne contiennent ni transmission de propriété, d'usufruit ou de jouissance, ni adjudications ou marchés, de quelque nature qu'ils soient, aux enchères, au rabais ou sur soumission, ni cautionnements, sont exempts du timbre sur la minute, et de l'enregistrement tant sur la minute que sur l'expédition (V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 220 et s.). Cette disposition est applicable aux actes concernant les chemins vicinaux. — Déc. min. Fin., 8 janv. 1841 (Instr. gén., n. 1627).

**2709.** — Par suite, sont assujettis à la formalité de l'enregistrement tous les actes autres que ceux qui viennent d'être énumérés, sauf les exceptions que nous mentionnerons *infrà*, n. 21 et s. Les conditions d'exemption rappelées au numéro précédent doivent être, d'ailleurs, rigoureusement remplies.

**2710.** — Ainsi, il a été décidé que les délibérations des conseils généraux ou des commissions départementales qui fixent la largeur des chemins vicinaux (L. 10 août 1871, art. 44 et 86), ayant pour effet immédiat d'incorporer à la voie publique les terrains compris dans les limites qu'elles déterminent (L. 21 mai 1836, art. 15), constituent des actes translatifs de propriété assujettis à la formalité. — Déc. min. Fin., 10 mai 1882 (Instr. gén., n. 2668, § 6; J. Enreg., p. 22161; Garnier, *Rép. pér.*, n. 5988).

**2711.** — ... Que les devis des travaux supplémentaires et la soumission de l'entrepreneur, qui accepte le prix proposé par l'administration, constituent un seul acte ayant le caractère d'un marché soumis à la formalité en vertu de l'art. 78, L. 15 mai 1818. — Déc. min. Fin., 12 oct. 1885 (J. enreg., n. 22669; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6608).

§ 2. *Quotité du droit.*

**2712.** — Le législateur a édicté un tarif de faveur pour les actes relatifs aux chemins vicinaux qui ne sont pas exempts de l'impôt.

L'art. 20, L. 21 mai 1836, a assujetti au seul droit fixe de 1 fr. « les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, marchés, adjudications de travaux, quittances, et autres actes ayant pour objet exclusif la construction, l'entretien et la réparation des chemins vicinaux » (Inst. gén., n. 1521; Dict. enreg., v° *Chemin vicinal*, n. 10; Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 5).

Ce tarif n'a pas été modifié par la loi du 18 mai 1850. L'art. 30 de cette loi est formel à cet égard. — Sol. 24 août 1850; Déc. min. Fin., 21 mai 1852 (Inst. gén., n. 1929, § 1; Dict. enreg., v° *Chemin vicinal*, n. 11).

**2713.** — Mais il a été augmenté de moitié, et porté ainsi à 1 fr. 50 par l'art. 4, L. 28 févr. 1872, qui ne contient aucune réserve à cet égard.

Cette élévation de tarif est contestée par M. Guillaume, *loc. cit.*, n. 23. Mais elle a été reconnue par une décision du ministre des Finances du 8 juin 1872, [D. 73.3.78] portée à la connaissance des préfets par une circulaire du ministre de l'Intérieur du 17 août 1872 (J. enreg., n. 19306; Garnier, *Rép. pér.*, n. 3549).

**2714.** — Ce droit de 1 fr. 50 est le salaire de la formalité. Aussi, une décision du ministre des Finances du 26 août 1846 a-t-elle résolu que l'art. 11, L. 22 frim. an VII, n'est pas applicable aux actes qui concernent les chemins vicinaux, et que, quel que soit le nombre des dispositions indépendantes, un seul droit de 1 fr. 50 est exigible sur l'acte (Inst. gén., n. 1763). — V. aussi J. enreg., n. 13846-1°.

**2715.** — Une délibération du 4 janv. 1839 a même décidé que le cautionnement contenu dans un acte n'est pas assujetti à un droit particulier. — M. Fessard, v° *Chemin vicinal*, n. 20; Dict. enreg., v° *Chemin vicinal*, n. 13; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 8.

**2716.** — Cependant, lorsque le droit proportionnel auquel un acte relatif aux chemins vicinaux donnerait ouverture d'après le tarif ordinaire se trouve inférieur au droit fixe de 1 fr. 50, ce droit proportionnel doit être perçu à l'exclusion du droit fixe, sauf à observer le minimum de 25 cent. établi par l'art. 3, L. 27 vent. an IX. — Déc. min. Fin., 8 janv. 1841 (Inst. gén., n. 1627; Dict. enreg., v° *Chemin vicinal*, n. 14; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 7).

§ 3. *Conditions d'application du tarif réduit.*

**2717.** — L'application de ce tarif réduit est subordonnée à une condition, écrite dans l'art. 20 de la loi. Il faut que les actes qui en profitent aient pour objet exclusif la construction, la réparation et l'entretien des chemins vicinaux, et qu'ils contiennent la mention de leur destination.

Cette règle d'exception doit être interprétée restrictivement, et tout acte dont l'objet ne touche qu'accessoirement aux besoins de la vicinalité reste soumis au droit proportionnel.

**2718.** — Ainsi, les actes dressés en vue de l'établissement, par une commune, d'un aqueduc sous le sol d'un chemin vicinal, et qui ont principalement pour objet l'assainissement et la propreté de la commune, ne peuvent profiter de la réduction de tarif établie par l'art. 20, L. 21 mai 1836. — Trib. Lille, 20 mars 1886, Robert, [J. enreg., n. 22641; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6664]

**2719.** — De même, l'acte d'adjudication de travaux ayant pour objet : 1° la construction d'un chemin vicinal; 2° et l'établissement d'un égout collecteur sous le sol de ce chemin, ne peut, en ce qui concerne cette dernière partie des travaux, jouir de la faveur du droit fixe lorsqu'il est constant, en fait, que l'établissement de cet égout est destiné principalement à l'assainissement de la ville qui le fait construire, et non pas seulement au drainage des eaux pluviales du chemin sous lequel il est établi. En conséquence, la portion du prix d'adjudication applicable à ces travaux doit être assujettie au droit proportionnel de 1 p. 0/0. — Trib. Le Hâvre, 14 déc. 1888, Bally, [J. enreg., n. 23292; Garnier, *Rép. pér.*, n. 7261]

**2720.** — Il a été pareillement reconnu que la disposition de la loi de 1836 ne saurait s'appliquer à un chemin de fer concédé à une ville, bien qu'il s'étende sur plusieurs communes, et que, d'ailleurs, il doive faire l'objet d'une exploitation. — Sol. 13 sept. 1867 (J. enreg., n. 18422-3; Garnier, *Rép. pér.*, n. 2567).

**2721.** — Au contraire, il a été décidé que les travaux de construction d'un égout destiné à recevoir exclusivement les eaux de pente d'un chemin vicinal, surtout lorsqu'ils sont payés sur les ressources affectées à la vicinalité, doivent être considérés comme ayant pour objet direct et principal l'entretien de ce chemin, et que, par conséquent, l'adjudication qui en est faite au rabais n'est soumise qu'au droit fixe de 1 fr. 50. — Trib. Versailles, 2 déc. 1887, Lesueur, [J. enreg., n. 23110; Garnier, *Rép. pér.*, n. 7112]

**2722.** — Les rues des villes, bourgs ou villages qui ont été reconnues, dans les formes légales, être le prolongement d'un chemin vicinal, ayant été déclarées faire partie intégrante de ce chemin et être soumises aux mêmes lois et règlements par l'art. 1, L. 8 juin 1864, il était logique de rapporter la décision du ministre des Finances du 5 oct. 1842 (Dict. enreg., v° *Chemin vicinal*, n. 29) qui avait jugé inapplicables à ces rues les dispositions de l'art. 20, L. 21 mai 1836. C'est ce qui a été fait par un circulaire du ministre de l'Intérieur du 14 juin 1864 qui a étendu le bénéfice de l'enregistrement au droit fixe de 1 fr. 50 aux actes se rapportant à la construction, à la réparation et à l'entretien des voies urbaines, [D. 64.3.96]

**2723.** — Depuis lors, plusieurs solutions de l'administration, rendues aux dates des 29 mars 1881, 27 juin 1881, 21 sept. 1883, 29 nov. 1887, 12 mars 1888, 15 juin 1888, et 20 août 1888 ont confirmé cette interprétation (J. enreg., n. 23141).

**2724.** — Parfois, les terrains nécessaires à la construction d'un chemin vicinal sont acquis par voie d'échange. L'opération renferme alors deux mutations, dont l'une a pour objet exclusif le chemin vicinal, tandis que l'autre intéresse un particulier.

**2725.** — L'administration a posé de la façon suivante les diverses règles de perception qui doivent être suivies :

1° Si le contrat est fait sans soulte, le droit d'échange est dû. — Sol. févr. 1873;

2° Si l'acte stipule une soulte à la charge du particulier, le droit de vente est dû sur cette soulte;

3° Si la soulte est à la charge de la commune, il n'est dû que le droit d'échange liquidé sur la plus faible part. — Sol. 30 janv. 1839 (J. enreg., n. 12474-2).

**2726.** — Le droit proportionnel de vente est pareillement dû sur l'acte par lequel un particulier acquiert une portion de chemin vicinal qui traverse sa propriété, et s'oblige à faire construire à ses frais un autre chemin sur un parcours déterminé. — Trib. Senlis, 19 févr. 1837 [J. enreg., n. 12254-2]

**2727.** — Toutefois, en plusieurs circonstances récentes, l'administration a étendu le bénéfice de la loi du 21 mai 1836 aux actes d'échange considérés dans leur ensemble et aussi bien à l'acquisition de l'échangiste qu'à celle de la commune. — Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 22.

**2728.** — Enfin, les cessions de portions de terrains retranchées de la voie publique, en vertu de l'art. 19, L. 21 mai 1836, sont passibles du droit ordinaire de vente. — Déc. min. Fin., 7 nov. 1850 (J. enreg., n. 15051; Garnier, *Rép. gén.*, *loc. cit.*, n. 24).

**2729.** — Le droit fixe de 1 fr. doit-il s'étendre aux instances, traités et actes relatifs aux questions de propriété ou d'indemnité résultant de privation d'issue ou de toute autre diminution de valeur? Malgré l'opinion contraire soutenue par M. Dumay (t. 1, p. 409), la question a toujours été résolue négativement. — *Sic*, Garnier, *Suppl.*, p. 107.

**2730.** — La suppression des chemins existants ne doit pas jouir des mêmes bénéfices que l'établissement des chemins nouveaux, et, dès lors, les cessions consenties aux riverains ne participeront pas à la réduction des droits d'enregistrement consentie par l'art. 20, L. 21 mai 1836.

§ 4. *Délai pour l'enregistrement.*

**2731.** — Les actes relatifs aux chemins vicinaux sont faits généralement dans la forme administrative, qu'ils soient consentis en séance publique ou qu'ils aient été faits sans concours ni publicité, et qu'ils aient ainsi les caractères apparents d'un acte sous seing privé. Nous avons vu, en effet (*suprà*, v° *Acte administratif*, n. 192), qu'il suffit, pour qu'un acte revête les carac-

tères d'un acte administratif, qu'il émane d'une autorité administrative et qu'il ait pour objet un acte d'administration.

**2732.** — Lorsqu'ils sont faits dans cette forme, les actes intéressant les chemins vicinaux doivent être présentés à la formalité dans le délai de 20 jours imparti par les art. 20, L. 22 frim. an VII, et 78 de celle du 15 mai 1818. Pour les actes sujets à approbation, le délai court du jour où l'approbation de l'autorité supérieure est parvenue à la mairie. — V. *suprà*, v° *Acte administratif*, n. 328 et s.

**2733.** — En ce qui concerne les actes sous seing privé, émanés des tiers, qui intéressent les chemins vicinaux, ils restent soumis au droit commun. Par conséquent, s'ils ne contiennent pas transmission de propriété, d'usufruit ou de jouissance, ils peuvent n'être présentés à l'enregistrement que lorsque l'on doit en faire usage par acte public, ou en justice, ou devant une autorité constituée (L. 22 frim. an VII, art. 23; Déc. min. Fin., 8 janv. 1841; Inst. gén., n. 1627). — *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 23; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 4.

**2734.** — Cependant, il peut arriver que des mutations de propriété ne soient pas constatées par acte écrit, par exemple lorsqu'il s'agit simplement de l'élargissement d'un chemin vicinal. Dans ce cas, elles doivent faire l'objet de la déclaration prescrite par l'art. 4, L. 27 vent. an IX. Le droit fixe de 1 fr. 50 est perçu sur cette déclaration ou, à défaut, sur un état timbré contenant la désignation des propriétaires et des parcelles cédées, ainsi que des indemnités payées par la commune. Cet état est enregistré comme le serait une cession ordinaire (Déc. min. Fin., 9 nov. 1842). — *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 24; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 25.

§ 5. *Exemption du droit.*

**2735.** — I. *Expropriation.* — Au lendemain de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité pnblique, il avait paru que ses dispositions n'apportaient aucune dérogation à la loi du 21 mai 1836 (Déc. min. Fin., 12 janv. 1843; Inst. gén., n. 1684), et il avait été décidé que le droit fixe de 1 fr. était dû sur les actes d'acquisition de terrains nécessaires à l'établissement des chemins vicinaux (Déc. min. Fin., 26 août 1846; Inst. gén., n. 1763).

**2736.** — Mais cette interprétation fut suivie peu de temps. En effet, une seconde décision du ministre des Finances du 17 sept. 1846 a reconnu que l'art. 20, L. 21 mai 1836, a été implicitement abrogé par la loi du 3 mai 1841, et que les exemptions accordées par cette loi s'appliquent aux acquisitions de terrains pour les chemins vicinaux (J. enreg., n. 14264; J. not., n. 12810; Inst. gén., n. 1764, 1768). Toutefois, ces exemptions ne profitent qu'aux actes mentionnés dans l'art. 58 de la loi de 1841, c'est-à-dire aux plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, quittances, et autres actes qui ont pour objet les expropriations et acquisitions de terrains (Inst. gén., n. 1768).

**2737.** — Il est nécessaire, d'ailleurs, pour jouir du bénéfice de la gratuité, que ces actes mentionnent leur destination, et qu'ils aient été, en outre, précédés d'une loi, d'un décret ou d'un arrêté préfectoral, contenant déclaration d'utilité publique. — V. en dernier lieu, Cass., 31 mars 1856, Ville de Nantes, [S. 56.1.752, P. 56.1.572, J. enreg., n. 16315; J. not., n. 15779; Contrôleur de l'enreg., n. 10793; Inst. gén , n. 2078, § 1]

**2738.** — Ces règles doivent être appliquées aux actes faits à l'amiable, et qui contiennent cession de terrains à occuper par les chemins vicinaux, mais à la condition qu'un arrêté du préfet ait déclaré l'utilité publique, et de plus qu'un second arrêté, pris en conseil de préfecture, ait déterminé les propriétés qui doivent être cédées.

**2739.** — A défaut de ce second arrêté, le droit fixe de 1 fr. 50 serait perçu, sauf restitution dans le délai de deux ans, conformément à l'art. 58, L. 3 mai 1841, sur la justification de l'arrêté dont il s'agit, pris postérieurement à l'enregistrement de l'acte d'acquisition. — Circ. min. Int. aux préfets, 4 févr. 1847 (J. enreg., n. 14264; *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 16).

**2740.** — S'il y a acquisition amiable sans déclaration d'utilité publique, la commune ne peut plus se prévaloir, par rapport aux droits de timbre et d'enregistrement, de la disposition de l'art. 58, L. 3 mai 1841. — Cass., 19 juin 1844, Ville de Saint-Etienne, [S. 44.1.493, P. 44.2.107]; — 19 juin 1844, Ville de Montpellier, [*Ibid.*]; — 6 mars 1848, Ville de Bordeaux, [S. 48.1.374, P. 48.1.530, D. 48.1.72]; — 31 janv. 1849, Ville de Lyon, [S. 49.1.198, P. 49.1.350, D. 49.1.36]

**2741.** — L'exonération des droits de timbre et d'enregistrement pourrait néanmoins être encore réclamée par les villes auxquelles un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique aurait déclaré applicable l'art. 2, Décr. 26 mars 1852, sur les rues de Paris (Déc. min. Fin., 28 mai 1857; Circ. min., 16 juin 1877).

**2742.** — Nous avons vu *suprà*, n. 2736, que l'art. 58 de la loi de 1841 doit recevoir, comme toutes les lois d'exception, une exécution stricte, et que les seuls actes exempts du droit sont ceux qui y sont nommément désignés. Il en résulte que les marchés et adjudications de travaux relatifs aux chemins vicinaux restent assujettis au droit fixe établi par l'art. 20, L. 21 mai 1836 (Inst. gén., n. 1768).

**2743.** — ... Et que les plans et devis dressés par les agents-voyers pour l'adjudication des travaux à exécuter sur les chemins vicinaux sont passibles du droit d'enregistrement, attendu que l'exemption n'est applicable qu'aux actes qui ont directement pour objet l'acquisition des terrains (Déc. min. Fin., 27 juin 1860; Sol. 15 janv. 1863).

**2744.** — II. *Autres causes d'exemption.* — En dehors de l'expropriation pour cause d'utilité publique, il existe quelques autres causes d'exemption au profit de certains actes déterminés. Nous allons les énumérer brièvement. Les souscriptions volontaires (*suprà*, n. 1327 et s.), profitent de l'exemption édictée par l'art. 70, § 3, n. 6, L. 22 frim. an VII, par le motif que ces souscriptions sont recouvrées comme en matière de contributions directes et au moyen d'un rôle rendu exécutoire par l'autorité administrative. — Sol. 1er août 1856 (Inst. min. Fin., 20 juin 1859, n. 888, § 13; Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 31).

**2745.** — Les recours au Conseil d'Etat contre les décisions prises par les commissions départementales, en vertu des art. 86 et 87, L. 10 août 1871, en ce qui concerne les chemins vicinaux, pouvant, aux termes de l'art. 88, *in fine*, être faits sans frais, ne sont pas soumis aux droits d'enregistrement et de timbre. — Cons. d'Et., 13 juin 1874, [J. enreg., n. 19590]

**2746.** — Les certificats de situation ou de réception des travaux, quoique produits à l'appui des comptes communaux, ne deviennent pas, par cette circonstance, sujets à l'enregistrement, attendu que les remettre aux receveurs municipaux, ce n'est pas en faire usage devant une autorité constituée. — J. enreg., n. 13473-3°; *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 31.

**2747.** — L'acte de prestation de serment des experts nommés aux fins de l'art. 16, L. 22 juill. 1889, et l'expédition du procès-verbal, sont dispensés par la loi elle-même de tout droit d'enregistrement (Inst. gén., n. 2778; J. enreg., n. 23254; Garnier, *Rép. pér.*, n. 7338). Quant aux procès-verbaux ou rapports des experts, dans les affaires contentieuses soumises aux conseils de préfecture, ils doivent, en l'absence de dispositions contraires de la nouvelle loi, être enregistrés au comptant, au droit de 1 fr. 50, avant leur production devant le conseil (Déc. min. Fin., 23 juill. 1855, et 25 avr. 1867; Inst. gén., n. 2062, § 1).

**2748.** — Enfin, nous signalerons encore, parce qu'elle présente une application fréquente, et bien qu'elle rentre dans les exemptions de la formalité elle-même prévues par les art. 78 et 80, L. 15 mai 1818, celle qui existe au profit des traités d'emprunts à la caisse des chemins vicinaux lorsque ces traités sont passés directement entre la caisse et la commune sans le ministère d'un notaire, et qu'ils présentent ainsi le caractère d'actes administratifs exclus par leur objet de la catégorie des contrats translatifs de propriété, d'usufruit ou de jouissance. — Déc. min. Fin., 28 mai 1878, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 4962]; — 9 janv. 1879, [Garnier, *Rép. pér.*, n. 5175; J. enreg., n. 21411] — Cette dernière décision a, en outre, reconnu que si le ministère d'un notaire était requis, le contrat devrait toujours être enregistré au droit fixe de 1 fr. 50. — Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 18.

§ 6. *Procès-verbaux de contraventions.*

**2749.** — Les procès-verbaux rédigés par les fonctionnaires et agents désignés pour constater les contraventions relatives aux chemins vicinaux (V. *suprà*, n. 2548 et s.), doivent être enregistrés en débet dans les quatre jours de leur rédaction, en vertu de l'art. 20, L. 22 frim. an VII. — Déc. min. Fin., 3 juill. 1837, [Journ. not., n. 9689; J. enreg., n. 11934; Inst. gén., n. 1562, § 4

**2750.** — Le droit à percevoir est celui de 3 fr., en principal, conformément à l'art. 43, n. 16, L. 28 avr. 1816, et à l'art. 4, L. 28 févr. 1872 (J. enreg., n. 13585). Ce tarif n'a pas été modifié par la loi du 26 janv. 1892 sur les frais de justice.

### Section II.

### Timbre.

**2751.** — Les règles, en cette matière, étant assez complexes, pour plus de commodité, nous étudierons séparément celles qui sont relatives au timbre de dimension, et celles qui intéressent le timbre des quittances. Dans un troisième paragraphe, nous indiquerons les règles spéciales aux emprunts à la caisse des chemins vicinaux.

#### § 1. *Timbre de dimension.*

**2752.** — En général, et sauf les exceptions prévues par les art. 78 et 80, L. 15 mai 1818, tous les actes qui ont pour objet les chemins vicinaux sont sujets au timbre en vertu de l'art. 12, L. 13 brum. an VII. Il est cependant certains actes ou pièces qui en sont dispensés lorsqu'ils sont produits dans des circonstances déterminées. Nous allons faire connaître successivement les différentes solutions qui gouvernent les principales de ces exceptions. Mais auparavant, nous devons examiner dans quels cas la formalité du timbre est donnée soit en débet, soit gratis.

**2753.** — La formalité du visa est effectuée gratis s'il y a lieu d'appliquer, d'après les distinctions que nous avons établies ci-dessus, l'art. 58, L. 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Mais, dans ce cas, l'exemption est absolue; elle s'applique aux actes qui ne doivent pas être enregistrés comme à ceux qui sont soumis à la formalité (J. enreg., n. 14131-1°; *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 40; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 46).

**2754.** — Lorsque le visa ne peut avoir lieu gratis, les papiers destinés aux actes d'acquisition ou d'échange de terrains pour les chemins vicinaux peuvent être visés pour timbre en débet, sous la condition que les droits de timbre seront payés, en même temps que ceux d'enregistrement, au moment de cette formalité, toujours obligatoire en cas d'approbation des actes par l'autorité supérieure (Déc. min. Fin., 13 juill. 1844; Inst. gén., n. 1755, § 17).

**2755.** — Voici maintenant l'énumération des pièces qui tantôt sont soumises au timbre, tantôt en sont exemptes. Nous avons déjà vu, *suprà*, n. 2745, un cas assez fréquent d'exemption (recours au Conseil d'Etat contre les décisions prises par les commissions départementales en vertu de la loi du 10 août 1871). Nous n'y reviendrons pas.

**2756.** — A. *Acquisitions.* — Le paiement du prix des acquisitions faites à l'amiable nécessite la production des pièces ci-après : *Pièces sujettes au timbre :* 1° le mandat quittancé; 2° l'extrait de l'acte d'acquisition. *Pièces exemptes du timbre :* 1° la délibération du conseil municipal ou du conseil général, selon qu'il s'agit de grande ou de petite communication, en vertu de laquelle a eu lieu l'acquisition; 2° l'arrêté du préfet attribuant le sol au chemin vicinal, désignant les parcelles et contenant, en outre, l'offre d'indemnité; 3° la justification de la purge des hypothèques (Inst. min. Int., 30 nov. 1840, p. 295, § 7).

**2757.** — B. *Certificats.* — Les certificats des agents-voyers constatant la situation ou la réception des travaux exécutés sur les chemins vicinaux sont sujets au timbre, ces actes pouvant être produits pour justification (art. 12, de la loi de brumaire). Mais le simple visa donné dans le corps des mandats de paiement ne donne ouverture à un droit de timbre particulier que s'il constitue le titre de la créance à payer. — Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 40; *Dict. enreg.*, *loc. cit.*, n. 46.

**2758.** — C. *Experts. Serment.* — Nous avons vu *suprà*, n. 2747, que, dans le cas où le conseil de préfecture est appelé à régler les subventions dues aux communes par des particuliers ou par l'Etat, la loi du 22 juill. 1889 a formellement dispensé de tout droit d'enregistrement l'acte de prestation de serment des experts et l'expédition du procès-verbal. Mais cette dispense ne s'étend pas au droit de timbre. En conséquence, ces actes doivent toujours être timbrés, conformément à la décision ministérielle du 28 déc. 1855. — Garnier, *Rép. gén.*, v° *Chemin vicinal*, n. 29.

**2759.** — Lorsqu'un recours est formé devant le Conseil d'Etat contre l'arrêté du conseil de préfecture, qui fixe les subventions dues aux communes, ce recours est soumis au timbre en vertu de la loi générale, aucune dispense n'ayant été faite en sa faveur. Toutefois, à raison de l'assimilation de ces subventions aux contributions directes, en ce qui touche le recouvrement, on a pensé que la dispense de timbre pouvait être accordée aux réclamations ayant pour objet des sommes inférieures à 30 fr. conformément à l'art. 28, L. 21 avr. 1832, mais à celles-là seulement. — Cons. d'Et., 19 mars 1886, Ragon, [S. 88.3.1, P. adm. chr.]; — 19 nov. 1886, Sycinski, [Leb. chr., p. 776]; — 1er juin 1888, Sarré, Mézières, [Leb. chr., p. 476]; — 3 août 1888, André, [Leb. chr., p. 702]; — 16 nov. 1888, Bossu, [Leb. chr., p. 836]

**2760.** — En conséquence, le Conseil d'Etat a déclaré irrecevable la requête d'une commune tendant à l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a rejeté la demande par elle formée en restitution de droits payés à l'occasion d'une subvention supérieure à 30 fr. — Cons. d'Et., 17 déc. 1886 (J. enreg., n. 22847).

**2761.** — Lorsque les subventions mises par l'arrêté attaqué à la charge des industriels sont, pour chacun d'eux, supérieures à 30 fr., et que chacun a un intérêt distinct et personnel, ceux-ci ne peuvent demander la réduction de ces subventions que par réclamations individuelles et sur papier timbré.

**2762.** — Par suite, une réclamation collective formée contrairement à cette règle n'est recevable qu'en ce qui concerne le premier dénommé dans la requête. — Cons. d'Et., 1er juin 1886, [Leb. chr., p. 476]; — 1er juin 1888, précité; — 23 janv. 1892, Opoix, [Leb. chr., p. 50]

**2763.** — ... Et quand un contribuable attaque divers arrêtés, il doit faire autant de requêtes qu'il y a d'arrêtés attaqués. — Cons. d'Et., 3 août 1888, précité.

**2764.** — Si donc un industriel s'est pourvu par une seule requête contre des arrêtés du conseil de préfecture réglant à des sommes supérieures à 30 fr. les subventions spéciales s'appliquant à plusieurs années successives, cette requête n'est recevable qu'en ce qui touche celle de ces années qui y est le plus spécialement désignée. — Cons. d'Et., 19 mars 1886, précité.

**2765.** — Les pièces produites à l'appui du pourvoi doivent aussi être sur timbre.

**2766.** — D. *Travaux. Actes préparatoires.* — Les actes préparatoires des adjudications et marchés concernant les travaux à exécuter sur les chemins vicinaux, tels que cahiers des charges spéciales, devis et détails estimatifs, plans, dessins des ouvrages d'art, profils en long et en travers, qui, par eux-mêmes et pris isolément, sont exempts de timbre et d'enregistrement, comme actes administratifs, par application de l'art. 80, L. 15 mai 1818, deviennent sujets au timbre lorsque le marché auquel ces actes se rattachent, soit par une annexe effective, soit par une mention de référence, se trouve réalisé; dans ce cas, comme ces actes forment partie intégrante du marché, ils ne donnent pas, d'ailleurs, ouverture à un droit particulier d'enregistrement. — Déc. min. Fin., 12 oct. 1885 (J. enreg., n. 22669; Garnier, *Rép. pér.*, n. 6608).

**2767.** — Cette règle ne peut, au surplus, être étendue ni aux ordres de service donnés par les agents-voyers aux entrepreneurs, ni aux cahiers des charges générales. Les premiers sont, en effet, exempts de tous droits de timbre et d'enregistrement comme documents d'ordre intérieur, et les seconds le sont aussi comme constituant des actes réglementaires (Même décision).

**2768.** — E. *Travaux exécutés par entreprise.* — Le paiement du prix des travaux soumissionnés par un entrepreneur s'effectue ordinairement en plusieurs à-compte. Pour le premier, le mandat quittancé doit être timbré, ainsi que les extraits de l'adjudication, du cahier des charges, du marché de la soumission, le bordereau d'inscription hypothécaire, s'il y a lieu, et la déclaration du versement du cautionnement. Toutefois, en ce qui concerne cette dernière pièce, une décision du ministère des Finances, du 5 sept. 1876 (J. enreg., n. 20218), a décidé qu'elle est exempte du timbre si elle est produite d'office par le receveur municipal.

**2769.** — Pour le solde du prix des travaux, l'expédition du marché, le devis estimatif et le procès-verbal de réception sont soumis au timbre. En sont exempts la copie du décompte certifié par le préfet, et l'arrêté du préfet fixant le chiffre définitif des opérations (Inst. min. Int., p. 293, § 3; *Dict. enreg.*, v° *Chemin vicinal*, n. 45; Garnier, *Rép. gén.*, *eod. verb.*, n. 63).

**2770.** — F. *Travaux en régie.* — Dans le cas où les travaux sont exécutés par voie de régie, sont soumis au droit de timbre

les copies des marchés passés avec les fournisseurs, les mémoires quittancés par ces derniers, et les certificats de réception et de prise en charge. En est exempte la copie de l'arrêté d'autorisation (*Dict. enreg., loc. cit.*, n. 49; Garnier, *Rép. gén., loc. cit.*, n. 65). En sont aussi exempts les états de travaux, ces pièces étant destinées uniquement à justifier l'emploi des fonds confiés à l'agent chargé de la régie, ou à lui permettre d'obtenir le remboursement de ses avances sans constituer de mémoires (Déc. min. Fin., 29 mai 1888; Inst. gén., n. 2794-3°).

### § 2. *Timbre des quittances.*

**2771.** — En règle générale, toute quittance d'une somme supérieure à 10 fr. doit être timbrée au droit spécial de 10 cent., en vertu de l'art. 18, L. 23 août 1871, lors même qu'elle serait apposée au pied d'une pièce déjà timbrée (Inst. gén., n. 2413, § 7). Cette règle doit être suivie, dans la matière spéciale qui nous occupe, toutes les fois qu'il n'y a pas été dérogé d'une façon expresse. Les exceptions sont, d'ailleurs, peu nombreuses; nous allons les énumérer successivement.

**2772.** — Il est bien entendu que le timbre, étant à la charge des débiteurs en vertu de l'art. 23, L. 23 août 1871, doit être supporté par les communes ou le département. — Circ., 22 nov. 1854; Inst.-min. Int., 16 oct. 1875 (J. enreg., n. 20005; Garnier, *Rép. per.*, n. 4235).

**2773.** — A. *Indigent.* — Les quittances données aux receveurs municipaux par les indigents employés aux travaux des chemins vicinaux sont exemptes du timbre. — Déc. min. Fin., 9 oct. 1835 (J. enreg., n. 11375; Inst. gén., n. 1513, § 12). — On a considéré les salaires de cette nature comme secours aux indigents et rentrant à ce titre dans les exemptions de l'art. 16, L. 13 brum. an VII. — Circ. min. Int., 31 mai 1875 (J. enreg., n. 19815, § 3; Garnier, *Rép. pér.*, n. 4113; Inst. gén., n. 2003, § 5). — Cette exception a été maintenue par la loi du 23 août 1871.

**2774.** — B. *Secours aux ouvriers blessés.* — Contrairement à l'opinion exprimée par M. Garnier, dans son *Rép. gén., loc. cit.*, n. 59, nous pensons que la quittance des sommes à titre de secours aux ouvriers blessés n'est pas exempte du timbre à 10 cent., cette exemption n'ayant pas fait l'objet d'une disposition formelle dans l'art. 20, L. 23 août 1871, et les exceptions ne pouvant être étendues.

**2775.** — C. *Souscriptions.* — L'exemption du timbre a été reconnue applicable aux quittances ayant pour objet le produit des souscriptions volontaires fournies par des particuliers (Sol. 13 mai 1855 et 1er juill. 1857). Le motif de cette exemption a été signalé *suprà*, n. 2744, relativement au droit d'enregistrement.

**2776.** — D. *Timbre. Achat.* — Les quittances délivrées par les receveurs de l'enregistrement du prix des timbres mobiles à apposer sur les pièces relatives aux chemins vicinaux sont exemptes de timbre comme étant des pièces délivrées pour ordre. — Déc. min. Fin., 12 juin 1875 (J. enreg., n. 19835; Garnier, *Rép. pér.*, n. 4114, 4235).

### § 3. *Timbre. — Règles spéciales aux emprunts.*

**2777.** — L'administration a pris, en ce qui concerne les emprunts, les solutions suivantes qui doivent servir de règles:

1° Les contrats doivent être rédigés sur papier du timbre de dimension, en vertu de la loi générale;

2° Lorsque les emprunts, au lieu d'être constatés par des contrats synallagmatiques, font l'objet de titres d'obligations négociables, ces titres doivent être soumis aux droits proportionnels de timbre établis par les art. 27 et 31, L. 5 juin 1850 (Inst. gén., n. 2382).

# TITRE X.

## LÉGISLATION COMPARÉE

### § 1. *Allemagne.*

**2778.** — En Prusse, la construction et l'entretien des chemins communaux sont à la charge des communes ou à la charge des propriétaires de districts de terre pour les chemins traversant ces districts.

**2779.** — En principe, chaque commune pourvoit à l'entretien et à la construction des routes qui traversent son territoire. Néanmoins, exceptionnellement, une commune peut être obligée de contribuer à la dépense hors de son territoire si elle a un intérêt notable au prolongement de cette voie de communication (L. 27 juin 1890).

**2780.** — Plusieurs communes peuvent s'associer entre elles pour pourvoir à l'entretien et à la construction des chemins qui les intéressent en commun. Il est dressé, à cet effet, un pacte qui détermine la part des dépenses afférentes à chacune des communes et qui est soumis à l'approbation du comité du cercle.

**2781.** — Ces associations de communes peuvent même être constituées d'office par les comités du cercle, émanation permanente de la diète du cercle, et chargé de la tutelle des communes.

**2782.** — Si les ressources communales ne suffisent pas à l'exécution des obligations des communes en ce qui concerne la construction et l'entretien des chemins, il y est pourvu grâce à des ressources spéciales créées à l'aide de contributions supplémentaires qui peuvent être acquittées en nature par des prestations.

**2783.** — De plus, il peut être prélevé sur les principaux industriels intéressés des subventions en rapport avec le profit qu'ils sont appelés à retirer de la construction d'une voie nouvelle ou de la réparation d'une voie ancienne.

**2784.** — Des lois échelonnées, de 1876 à 1889, et applicables à diverses parties de l'empire, obligent les fabricants exploitants de mines, carrières, briqueteries et autres entreprises industrielles à contribuer à l'entretien des chemins communaux qu'ils dégradent. Ils n'ont pas la même obligation en ce qui concerne les chemins appartenant à l'Etat ou à la province. Le montant de la contribution est fixé par le comité du cercle, s'il s'agit d'une commune de moins de 10,000 habitants, et par le comité du district dans les autres cas. La loi relative à cet objet est du 14 mai 1888 pour le Hanovre, du 16 avril pour la Silésie, du 27 juin 1890 pour le gouvernement de Wiesbaden.

**2785.** — Enfin, les diètes des cercles peuvent voter l'allocation des sommes qui seraient nécessaires aux communes de leur circonscription pour cet objet. C'est même pour ces diètes une obligation, de sorte qu'en cas de refus, la commune qui prétend avoir droit à une subvention et à laquelle cette subvention est refusée, peut se pourvoir devant le conseil provincial.

**2786.** — En Bavière, on ne peut construire, faire de grosses réparations ou des changements importants aux constructions existantes sur le bord d'un chemin vicinal sans avoir, au préalable, demandé l'autorisation aux autorités administratives du district; de plus, on doit se conformer aux dispositions contenues dans l'ordonnance du 31 juill. 1890 relatives à la hauteur et à l'épaisseur des murs, à la nature des matériaux, à la pente des toitures, etc.

**2787.** — Il en est de même dans le Palatinat Rhénan (Ord. 30 août 1890).

### § 2. *Belgique.*

**2788.** — La législation belge, relative aux chemins vicinaux, est sensiblement la même que la nôtre (LL. 10 avr. 1841, 18 juin 1842, 20 mai 1863, 19 mars 1866).

**2789.** — Toutefois, la catégorie des chemins d'intérêt commun n'existe pas. Dès l'instant qu'un chemin intéresse plusieurs communes, il est considéré comme chemin de grande communication.

**2790.** — Il appartient aux députations permanentes des provinces de décider qui, des communes, des particuliers riverains ou des associations de polders, pourvoira à l'entretien des chemins vicinaux ordinaires.

**2791.** — Les communes qui en sont chargées, pour la totalité ou pour partie, y subviennent en cas d'insuffisance de leurs ressources normales, à l'aide des prestations, pour les deux tiers au maximum, ou des centimes en addition au principal des contributions directes, pour un tiers au moins.

**2792.** — Ces ressources spéciales sont perçues en vertu d'une décision de la députation permanente, qui en règle aussi l'emploi.

**2793.** — Les chemins ordinaires sont administrés par les municipalités, les chemins de grande communication par les députations permanentes.

**2794.** — Il existe, d'ailleurs, en dehors du corps d'agents spéciaux dépendant des députations permanentes qui sont chargés de l'entretien et de la conservation des chemins, des fonctionnaires dépendant de l'administration centrale chargés de surveiller l'emploi des subventions fournies par l'Etat, s'il y a lieu.

**2795.** — A l'exception de ces particularités, la législation belge a les plus grandes analogies avec la nôtre.

§ 3. *Espagne.*

**2796.** — Les chemins vicinaux, en Espagne, dépendent des communes, en ce sens qu'elles les administrent et décident de leur ouverture. Mais aucune voie de communication ne peut être construite sans l'agrément du pouvoir central (L. 4 mai et Ord. 10 août 1877).

**2797.** — Les communes sont même, à cet égard, soumises à une tutelle assez rigoureuse. Elles doivent, en effet, établir un état des chemins qui leur paraissent utiles, en les classant par ordre suivant leur plus ou moins grande utilité, en commençant par les plus urgents et en terminant par les moins indispensables. Cet ordre, soumis à l'approbation du gouverneur de la province, avec appel devant le ministre de l'Intérieur, est invariable quand il a été approuvé par l'autorité centrale.

**2798.** — Il n'est plus loisible aux communes de modifier l'ordre des travaux; elles doivent se conformer pour la construction des chemins à la décision ainsi intervenue, sauf le droit pour le ministre de faire procéder à une nouvelle enquête et de revenir sur le premier classement après avis des communes intéressées.

**2799.** — Les projets d'exécution doivent, comme l'ordre dans lequel ils doivent être réalisés, être soumis à l'approbation soit du gouverneur de la province, soit du ministre lui-même s'ils empruntent le territoire de plusieurs provinces.

**2800.** — D'autre part, les conseils municipaux ont le choix des agents chargés de l'exécution des travaux, à la condition qu'ils soient pourvus des diplômes exigés. Ces agents sont eux-mêmes soumis à la surveillance de fonctionnaires dépendant du pouvoir central, et ce sont également les ingénieurs en chef, représentants du pouvoir central, qui décident si le chemin peut, ou non, être ouvert à la circulation.

**2801.** — Les communes pourvoient à la construction et à l'entretien des chemins à l'aide des ressources ordinaires de leur budget. En cas d'insuffisance, elles sont autorisées à établir vingt jours de prestation par an, en deux séries de dix jours chacune, et même à frapper de taxes et de péages ceux qui font usage des routes que les communes n'auraient pu construire ou entretenir à leurs frais, et dont elles auraient abandonné le produit à des concessionnaires qui se seraient par réciprocité engagés à en supporter les charges. Enfin, elles peuvent obtenir des subventions de la province dont elles dépendent.

§ 4. *Grande-Bretagne.*

**2802.** — I. *Angleterre.* — On distingue, en Angleterre, les grandes routes (*main-roads*), les routes à péages et les chemins ordinaires. — V. Say Foyot et Lanjalley, v° *Chemins vicinaux* (art. de M. de Crisenoy).

**2803.** — La loi relative à la voirie est du 31 août 1835; elle a été modifiée elle-même par celles du 29 juill. 1862 et du 16 août 1878.

**2804.** — La plus grande partie des voies de communication est rangée dans la catégorie des chemins ordinaires, qui sont des routes communales ou plutôt paroissiales, et dont l'entretien est assuré sur les ressources des paroisses.

**2805.** — En principe, le service chargé de l'entretien et de la conservation de ces chemins est choisi par l'assemblée paroissiale.

**2806.** — Ce service est placé sous l'autorité du juge de paix, auquel toute personne intéressée peut porter plainte pour le défaut d'entretien des chemins, et qui, si la plainte est reconnue fondée, peut infliger une amende à l'agent négligent, et ordonner en même temps l'exécution des travaux jugés nécessaires pour rétablir la viabilité.

**2807.** — C'est également le juge de paix qui tranche les contestations relatives aux chemins et qui fixe le taux de la contribution qui sera affectée à cet usage. Cet impôt est ordinairement de 2 1/2 p. 0/0 du revenu imposable de la propriété foncière, et peut s'élever jusqu'à 12 p. 0/0 de ce revenu si les quatre cinquièmes des contribuables y consentent.

**2808.** — Ce principe de décentralisation a subi quelqu'atteinte depuis la loi du 29 juill. 1862, qui a permis à plusieurs paroisses de s'associer entre elles pour assurer l'entretien des voies qui les intéressent en commun. Cette association peut même leur être imposée par l'assemblée des juges de paix du comté, sur la proposition de cinq d'entre eux (L. 29 juill. 1862).

**2809.** — Dans cette hypothèse, l'autonomie paroissiale est moins accentuée. Les agents du service dépendent d'un bureau chargé des intérêts communs, et dont les membres sont élus par les assemblés paroissiales.

**2810.** — En dehors des routes ordinaires dont nous venons de parler, et qui sont les plus nombreuses, — elles ont une longueur d'environ 165,000 kilomètres — il existe, en Angleterre, des routes à péages, jadis nombreuses; elles mesuraient 33,500 kilomètres en 1864; elles ont été pour la plupart rédimées et les concessions n'ont pas été renouvelées. Il n'en existe plus que vingt à l'heure actuelle, dont la longueur ne dépasse guère 1,000 kilomètres.

**2811.** — Ces routes sont administrées par les mêmes agents que les routes ordinaires. Sauf dans la nouvelle Galles du Sud, où elles le sont par les comtés au lieu de l'être par les paroisses. Il est à remarquer, au surplus, que ces voies de communication, bien que régies pour la plupart par les agents désignés par les paroisses isolées ou groupées, échappent cependant à leur action dans une plus large mesure que les chemins ordinaires.

**2812.** — Les paroisses, en effet, ayant été privées, par la suppression du péage, des ressources qui leur permettaient de pourvoir à l'entretien de cette partie de la voirie, il était juste de les dégrever d'autant des charges qui pesaient sur elles à cet égard. Aussi les administrations paroissiales ne contribuent-elles que pour un quart aux dépenses de ces routes, tandis que l'Etat y contribue pour un quart et le comté pour moitié, à moins que le *board* ne trouve équitable de prescrire, avec l'approbation de l'autorité du comté, une autre répartition eu égard aux ressources des communes et à l'usage des chemins (art. 7, L. 16 août 1878).

**2813.** — Sauf trois concessions, toutes les routes à péage auront disparu en 1896 et seront soumises au régime que nous venons de décrire.

**2814.** — Les grandes routes et routes à péage mesurent une étendue de 28,000 kilomètres à peu près, et coûtent environ 3,000,000 fr. Les chemins ordinaires ont, nous l'avons dit, une longueur approximative de 165,000 kilomètres et coûtent environ 50,000,000 fr.

**2815.** — II. *Ecosse.* — En Ecosse comme en Angleterre les routes, quelles qu'en soit l'importance, appartiennent généralement aux paroisses.

**2816.** — III. *Irlande.* — A la différence de ce qui se passe en Angleterre et en Ecosse, les routes, en Irlande, sont à la charge, non des paroisses, mais des comtés.

§ 5. *Hongrie.*

**2817.** — En dehors des routes nationales, il existe, en Hongrie, des routes de municipes (départementales), des chemins communaux de grande communication et des chemins communaux ordinaires (L. 4-12 févr. 1890). — V. Analyse de cette loi par M. Dareste, *Ann. de lég. étr.*, 1891, p. 357.

**2818.** — Les routes des municipes sont administrées par l'assemblée générale du municipe sous la surveillance du ministre du Commerce, qui peut même les déclasser, s'opposer à leur création ou, au contraire, imposer aux municipes ou aux communes l'obligation d'en ouvrir de nouvelles ou de pourvoir à l'entretien d'une voie ancienne.

**2819.** — Plusieurs municipes peuvent s'associer entre eux pour administrer en commun des routes qui les intéressent au même degré.

**2820.** — Le budget des routes n'est voté que tous les deux ans.

**2821.** — Certaines ressources spéciales sont affectées à l'ouverture et à l'entretien des routes : péages, contributions des communes intéressées, et, au besoin, contribution de l'Etat, et enfin les prestations, qui sont de trois journées de travail depuis dix-huit ans jusqu'à soixante ans, sauf de nombreuses exceptions.

**2822.** — Les communes supportent les frais d'ouverture et d'entretien des chemins communaux de grande communication, sauf la contribution des principaux intéressés s'il y a lieu. L'*alispán* (sous-gouverneur) fixe la part contributive de chaque commune, sauf recours à la commission administrative du municipe, puis au ministre du Commerce.

**2823.** — Une commission nommée par l'*alispán*, et composée du *szolgabiró* (chef de l'arrondissement), des maires des communes et des délégués des autres intéressés, est chargée de l'administration des chemins placés sous sa surveillance; elle les construit, les entretient, en dresse le budget, fait entre les communes la répartition de la part contributive dans les dépenses, encaisse les fonds et dresse les comptes annuels. Ses décisions sont susceptibles de recours devant l'*alispán* et ensuite devant la commission administrative du municipe.

**2824.** — Des agents-voyers nommés par le gouverneur sont chargés de la partie technique et peuvent, au besoin, se substituer à la commission en cas de négligence de sa part.

**2825.** — Il est tenu un cadastre général des routes des municipes, approuvé par la commission administrative, et publié. Il fait foi contre les tiers, et attribue la propriété au municipe si ses énonciations n'ont été l'objet d'aucune réclamation de la part des intéressés dans le délai de trois ans à partir de la publication.

**2826.** — Chaque commune construit et entretient ses chemins communaux ordinaires à l'aide de ses ressources, ou des subventions du municipe, et en cas d'insuffisance à l'aide de prestations. Chaque bête de joug doit deux jours par an, chaque propriétaire quatre jours, augmenté de deux jours s'il est propriétaire d'une maison en pierre ou en brique, et de deux jours par étage. Les prestations peuvent être fournies en nature ou en argent, suivant un taux fixé par l'administration communale, sauf recours à l'*alispán* et à la commission administrative.

**2827.** — Un membre de la municipalité est plus spécialement chargé de l'administration des chemins de la commune.

**2828.** — Tout projet de construction doit être précédé d'une enquête et soumis au ministre du Commerce.

**2829.** — Toute contestation relative aux dommages causés par la construction ou l'entretien de ces chemins, à l'alignement, à la répartition des subventions sont du ressort de l'administration active; elles sont portées devant le premier fonctionnaire du municipe, avec recours à la commission administrative, et, en dernier ressort, au ministre du Commerce.

### § 6. *Italie.*

**2830.** — En dehors des routes nationales et provinciales, il existe, en Italie, des chemins communaux et des chemins vicinaux, les uns plus importants à raison de leur destination et qui, à ce titre, sont à la charge des communes, les autres plus spécialement ouverts dans l'intérêt de quelques propriétaires riverains qui, dès lors, doivent pourvoir à leur entretien, sauf le concours de la commune. — V. L. 20 mars 1865 et L. 30 août 1868.

**2831.** — Les communes pourvoient à l'entretien et à la construction de leurs chemins soit isolément, soit en se groupant en associations distinctes, s'il s'agit de chemins intéressant plusieurs centres de population. Ces associations sont représentées par une assemblée unique ou un conseil d'administration chargé de la gestion des intérêts communs. Si la province concourt aux dépenses, elle peut se faire représenter et même prendre en mains la gestion si la subvention s'élève au tiers de la dépense.

**2832.** — En Italie, on distingue nettement la construction de l'entretien des chemins, soit au point de vue de la liberté laissée aux communes, soit au point de vue des ressources affectées à chacune de ces obligations.

**2833.** — Au point de vue de la construction, l'Etat est autorisé à se substituer aux communes en cas de besoin par la loi du 30 août 1868 qui l'a doté pour cet objet de ressources spéciales et obligatoires.

**2834.** — Si les revenus de la commune, en effet, ne suffisent pas à remplir ses obligations en ce qui concerne la construction des chemins jugés indispensables, et dont l'état a été dressé par les communes sous le contrôle du gouvernement, il est créé un fonds spécial par les moyens suivants :

1° 5 centimes additionnels au principal des contributions directes, impôt qui peut être doublé pour les riverains dont les propriétés sont situées à moins de 1 kilomètre des voies à construire, et pour les propriétaires de forêts, de mines, de carrières ou d'établissements industriels situés sur le territoire de la commune, quelle que soit la distance qui doive séparer ces propriétés du chemin à ouvrir;

2° Prestations d'une durée maximum de quatre jours;

3° Vente des biens communaux;

4° Souscriptions particulières;

5° Emprunts, gagés, au besoin, sur les taxes et droits de péage dont les communes peuvent être autorisées à grever les nouvelles voies pendant vingt ans.

**2835.** — En outre, l'Etat peut allouer des subventions dont il répartit l'emploi. Ces subventions ne peuvent dépasser 3 millions ni s'élever pour chaque commune à un chiffre supérieur au quart de la somme à dépenser (L. 30 août 1868, art. 9).

**2836.** — Toutes ces ressources sont mises en œuvre par l'Etat lui-même pour le compte des communes, si celles-ci négligent de remplir l'obligation qui leur incombe de construire le réseau vicinal jugé indispensable à la sûreté et à la rapidité des communications entre les habitants de la région. Le prix de revient de la construction est de 12 à 13,000 lires par kilomètre courant.

**2837.** — Les communes, au contraire, sont restées maîtresses de l'entretien des chemins, ce qui n'a pas été sans entraîner de fâcheuses conséquences au point de vue de la viabilité; quoique cet entretien constitue pour elles une stricte obligation aux termes de la loi du 20 mars 1865, elles ont une tendance marquée à s'y soustraire, leurs ressources étant souvent absorbées par la nécessité de pourvoir à la construction des voies nouvelles.

### § 7. *Suisse.*

**2838.** — Dans la plupart des cantons de la Suisse, les routes sont de deux sortes : routes cantonales et routes communales. Les frais de construction et d'entretien des premières incombent à l'Etat, qui reçoit pour cet objet des prestations des communes intéressées. Les autres sont construites et entretenues aux frais des communes qui peuvent recevoir des subsides de l'Etat si leurs ressources sont insuffisantes. Il en est ainsi, notamment, dans le canton de Vaud (L. 26 nov. 1838).

**2839.** — Il en est de même à Saint-Gall (L. 22 mai 1889), où les propriétaires intéressés peuvent aussi être appelés à contribuer à la dépense, jusqu'à concurrence de moitié, à la suite d'une décision du conseil communal qui fait la répartition entre les propriétaires en proportion de leur intérêt, sauf recours au Conseil d'Etat. L'Etat peut, d'ailleurs, à défaut de ressources suffisantes dans la caisse des communes, subvenir aux frais.

**2840.** — Le grand conseil, après avis du Conseil d'Etat, peut ranger les chemins communaux dans la catégorie des chemins entretenus à la charge de l'Etat. Dans ce cas, la commune déchargée pour l'avenir des frais d'entretien, peut être appelée à donner à l'Etat une indemnité proportionnée à l'économie qu'elle fait.

**2841.** — Les chemins ont une largeur qui varie entre 2$^{m}$,50 et 6 mètres.

**CHEMINÉE.** — V. Règlement de police ou municipal.

**CHENILLE.** — V. Echenillage.

FIN DU TOME DIXIÈME.

# TABLE DES ARTICLES

COMPOSANT LE DIXIÈME VOLUME.

L'indication de la place où se trouvent traités les mots dont l'explication est l'objet d'un Renvoi est faite, dans le texte, à ces mots mêmes.



BAR-LE-DUC, IMPRIMERIE CONTANT-LAGUERRE.

